

# LA STAMPA

Automobilismo - Cielismo  
Alpinismo - Arcostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma  
Ginnastica - Casella - Tiri - Podismo  
Giochi Sportivi - Varietà

# SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

**ABBONAMENTI**  
Anno L. 5 - Estero L. 9  
Da Numero { Italia Cent. 10 }  
                  { 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

## I campioni dell'atletismo



I francesi Keyser e Fleurac, campioni del Racing Club Francese, vincitori della corsa per il "Premio Gondrand".  
(La nostra istantanea ricorda il momento in cui Keyser sostituisce il collega Fleurac in questa classica gara staffette per squadre di tre corridori).



DOMANDATE ALLA STRADA

sui

PNEUMATICI

“ **GOODRICH** ”

La strada risponde su tutte le domande riguardanti i Pneumatici.

La strada risolve tutti i problemi sui pneumatici.

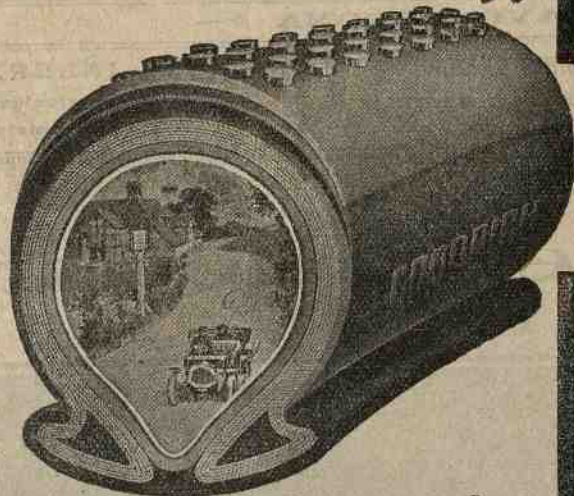
La strada non vende pneumatici.

Per conseguenza:

**LA STRADA DICE LA VERITÀ**

I Pneumatici **GOODRICH** sono riconosciuti i primi Pneumatici di America, e per la loro resistenza, durabilità e superiorità generale, godono meritatamente una reputazione internazionale.

Agente Generale **RAVERA PERICLE** TORINO  
Via Artisti, n. 28  
Telefono 44-20



Vetture da Città e da Turismo.

Omnibus e Carri trasporto. - Carri pompa.

Ambulanze - Trams su rotaie.

Motori per marina e per impianti fissi.

**FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO**

**FIAT**

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

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

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

Rappresentante:  
Cav. **ENRICO MAGGIONI** - Piazza Castello, 16 - Milano.

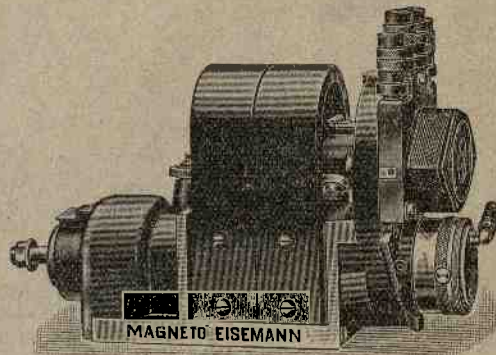
**MAGNETI-EISEMANN**

AD ALTA TENSIONE e TRASFORMATORE INTERNO  
con

**AVANCE AUTOMATICO**

Brevetti **D. R. G. M.**

Candele Eisemann  
Oleatore Centrale  
"MAYBACH"



Tipo speciale  
per  
AREOPLANI  
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



# La Grammatica del Pneumatico

# DUNLOP

Positivo: Buono

**CLIPPER**

Comparativo: Migliore

**CAMBRIDGE**

Superlativo: Il Migliore

**DUNLOP**

**OGNUNO**

*di questi tipi occupa un posto distinto nella  
classe dei pneumatici*

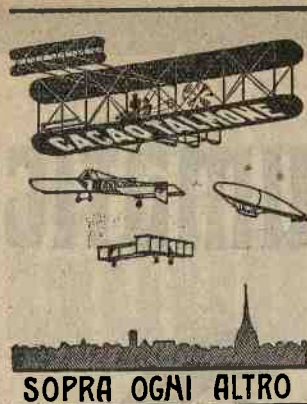
**TUTTI**

*sono fabbricati collo stesso procedimento e garantiscono un  
sicuro rendimento, sia ai negozianti rivenditori, sia ai fabbri-  
canti che ne muniscono le loro macchine di primo o d'inferiore  
grado rispettivamente.*

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

Via G. Sirtori, 1<sup>a</sup> - MILANO - Telefono 12-70.





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. Maurizio, 17  
Cataloghi a richiesta gratis.

## GIUOCO DEL CALCIO

Prima di acquistare  
Targhe - Targhette - Coppe - Medaglie - Diplomi  
attendete Catalogo splendidi nuovi 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 inviate fotografie.

## NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS"

CHE PORTA IMPRESSA  
QUESTA MARCA LEGAL-  
MENTE DEPOSITATA  
E LA PAROLA AQUILAS  
FABBRICA FS SANTINI-FERRARA

## MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI



IN DECALCOMANIA E DI METALLO  
**G. DIDONE**  
MILANO - VIA VIGEVANO - 32

## PRIMO OPIFICIO NAZIONALE

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

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:  
I VELOCIPEDI

**"ATALA"**  
GIORGIO GATTI & C.

Milano - Corso Lodi, 50 A - (Biparte Giusti, 100)



# Come Torino sportiva si prepara a festeggiare il Cinquantenario della liberazione d'Italia

Torino sportiva si prepara a festeggiare degnamente il cinquantenario della liberazione d'Italia. Prima di esporre il nostro pensiero su ogni punto delle organizzazioni, riteniamo opportuno presentare al lettore, nelle sue linee generali, il programma del 1911.

Venendo alle singole manifestazioni, ecco le notizie più salienti e le informazioni più precise su ogni lavoro di organizzazione.

La Commissione di aviazione nominata dal Comitato dell'Esposizione e presieduta dall'on. Montù, ha ultimata la sua relazione per la settimana aviatoria, che si inizierà il 25 giugno in un grande areodromo nei pressi di Mirafiori.

Sarà tale riunione dotata di 200.000 lire di premi. Avremo pure il raid Roma-Torino in areoplano, il raid attraverso le Alpi per il Monginevro ed il Giro del Piemonte, quest'ultima gara organizzata dal giornale *La Stampa*, d'accordo con i diversi Comuni della regione.

Le gare nazionali ed internazionali dei palloni sferici si svolgeranno nello *Stadium*, cioè di là avranno luogo tutte le partenze.

Queste gare sono dotate, per parte della Commissione esecutiva dell'Esposizione, di premi per l'ammontare di L. 50.000.

Il 15 settembre 1911 avrà luogo una grande gara di distanza per palloni sferici, con partenza dal piazzale della Mostra Aeronautica dell'Esposizione.

Questa gara è dotata dei seguenti premi:  
1° premio L. 12.500; 2° premio L. 3000; 3° premio L. 1000. Totale L. 16.500.

Durante l'Esposizione internazionale delle industrie e del lavoro in Torino 1911, nel periodo dal 15 giugno al 31 ottobre, avranno luogo delle gare internazionali di dirigibili secondo le norme dei regolamenti della *Federazione Aeronautica Internazionale*.

I premi ed i circuiti stabiliti sono:

1° Gran premio d'onore *Coppa reale* per il percorso Torino-Roma-Torino, con itinerario libero.

2° Gran premio dell'Esposizione di L. 200.000, divise in un primo premio di L. 150.000, e secondo premio di L. 50.000, per il circuito della Valle del Po.

3° Premio Subalpino: L. 35.000 per il circuito del Piemonte.

4° Gare minori.  
Gli hangars dei dirigibili sorgeranno nello stesso campo di aviazione.

All'organizzazione delle gare di palloni sferici e dei dirigibili, provvede una speciale Commissione presieduta dal cav. magg. Annibali Filippo. Inoltre, il Concorso ginnastico internazionale si inizierà alla fine di aprile ed avrà luogo nello *Stadio*. Ad esso seguirà, nei giorni 18, 19, 20, 21 maggio, il concorso fra militari del Regio Esercito e della Regia Marina.

Il primo sarà diviso in tre parti:  
1° gara di ginnastica militare; 2° gara reale; 3° gara metodica (facoltativa).

Vi interverranno:  
100 plotoni, o sezioni, del R. Esercito, scelti in base a gare eliminatorie reggimentali e divisionali eseguite colle modalità di cui ai n. 11 e 12.

Tali plotoni avranno la forza di:  
1 istruttore (ufficiale o sottufficiale); 24 uomini di truppa; 2 uomini di truppa supplenti.

I plotoni dovranno essere organici; i loro componenti dovranno, cioè, essere effettivi al plotone or-

ganico della rispettiva unità (compagnia, squadrone, batteria) almeno dal 1° marzo 1911.

Ciò sarà comprovato mediante esibizione del ruolino tascabile di compagnia alle gare eliminatorie divisionali.

Interverrà anche, oltre ai 100 reparti predetti, un plotone organico, scelto per eliminazione reggimentale, del 1° reggimento bersaglieri, detentore del premio reale vinto nel primo concorso ginnastico militare di Piacenza nel 1908, e che verrà nuovamente messo in palio in questo concorso.



Generale comm. Capello che dirige i lavori di preparazione del grande concorso ginnastico dell'Esposizione.

Tale plotone organico avrà pure la forza indicata sopra.

Il concorso fra militari della R. Marina sarà diviso in tre parti:

1° gara di ginnastica militare; 2° gara reale; 3° gara metodica (facoltativa).

Vi prenderanno parte (unitamente a 100 squadre del R. Esercito e 9 della R. Guardia di finanza), 12 squadre della R. Marina, scelte in base a gare eliminatorie.

Le squadre avranno la forza di:  
1 istruttore (ufficiale o sottufficiale); 24 sotto capi o comuni del Corpo Reali Equipaggi; 2 sotto capi o comuni del Corpo Reali Equipaggi, supplenti.

Ciascuna squadra dovrà essere composta di militari appartenenti o alla stessa nave o squadriglia di siluranti, o scuola, stabilimento, compagnia di difesa marittima. Ciò sarà comprovato mediante esibizione dei ruoli delle navi, squadriglie, ecc., alle gare eliminatorie.

Il Tiro a segno avrà pure una grande manifestazione.

La grande gara col concorso del Municipio, Comitato dell'Esposizione, Provincia, Società di tiro a segno nazionale di Torino è dotata di L. 125.000.

Avrà luogo in settembre dell'anno prossimo, e quanto prima uscirà il cartellone *réclame* colla data precisa.

La gara comprende ed è divisa in:  
Una parte comunale, riservata ai soci della Società di Torino;

Una parte provinciale, riservata ai soci delle Società della provincia;

Una parte regionale, riservata alle Società e soci delle provincie piemontesi, e per la prima volta sarà messo in gara il grande Scudo Regionale in argento, squisito lavoro artistico, dono della Società di Torino;

Una parte militare, riservata alle Rappresentanze dei reggimenti e soldati dei primi quattro Corpi d'armata e del Dipartimento marittimo di Spezia ed agli ufficiali e sottufficiali dell'esercito e della marina;

Una parte nazionale, riservata alle Società d'Italia;

Una parte internazionale, libera a tutti.

Il programma in corso di stampa, comprende:  
Concorsi di campionati, di rappresentanze, d'onore, reali, a serie fisse, a serie limitate, fortuna; tanto al fucile come alla pistola.

Le medaglie per la gara sono di conio speciale, i premi in oggetti di squisito gusto artistico e di valore, quelli in danaro di somme rilevanti ed in tale quantità che anche i mediocri tiratori possono ottenerne.

Cura precipua della Presidenza è stata quella di compilare il programma in modo che la grande gara possa essere accessibile tanto agli ottimi che ai mediocri, tanto ai facoltosi quanto alle borse modeste.

Tutto il campo di tiro sarà sistemato in modo da contenere un gran numero di bersagli, ed i servizi d'iscrizione, vendita marche, buoni di cartucce, controllo, guardaroba, *buffet*; organizzati in modo da soddisfare pienamente i tiratori tutti.

I premi tutti saranno consegnati appena ultimata la gara. E questo si effettua soltanto a Torino perchè in tutte le gare nazionali ed estere giungono ai tiratori dopo due, tre, ed anche sei mesi.

Il programma sarà redatto in italiano, francese e tedesco.

E' già fin d'ora assicurato l'intervento di un gran numero di tiratori, fra i quali molti esteri.

La Presidenza ha fatto in modo che la grande manifestazione sportiva sia degna del fatto storico che si commemora.



Conte Figarolo di Groppello, presidente della Società Torinese per le corse dei cavalli.





Il conte Gastone di Mirafiori, presidente dell'A. C. di Torino, che presiede all'organizzazione della corsa internazionale di automobili del Moncenisio.

Il Gruppo Tiratori al Volo, Martinetto, fiorenti propaggine della Società di tiro a segno nazionale di Torino, si appresta anch'esso a indire per il 1911 delle importanti gare.

Il comodo stand del Martinetto, recentemente ingrandito e nel quale si preparano notevoli miglioramenti, accoglierà di certo nella primavera prossima numerosi gli appassionati di questo sport per un Concorso internazionale di tiro al piccione e per il 1° Campionato nazionale di tiro al piattello.

Il primo, della durata d'una settimana, comprenderà diversi tiri e due fra essi specialmente importanti, con premi in danaro vistosissimi (si parla di un Gran tiro Esposizione di 20.000 lire), che non mancheranno di allettare i migliori fucili italiani ed esteri.

Seguirà il Campionato al piattello, il quale avrà l'alto onore di una Coppa reale, oltre ad una ricchissima dotazione di medaglie e danaro.

Nell'anno 1911 avranno luogo per cura della Società torinese col concorso dell'Esposizione, nove giornate di corse: sei in primavera e tre in autunno (7, 10, 14, 21, 25 e 29 maggio; 17, 20, 24 settembre).

Ogni giornata comprende sei corse.

L'importo totale dei premi stabiliti per l'anno 1911 è di L. 253.000 (in confronto di L. 99.200 nel 1908, L. 116.000 nel 1909 e L. 183.500 nel 1910).

Tale somma è così ripartita: L. 177.000 in primavera, L. 76.000 in autunno.

I principali premi di primavera sono:

Il «Gran Criterium Internazionale» per cavalli di 2 anni, L. 15.000; il «Frejus», pure per cavalli di 2 anni, L. 7000; il «Premio Principe Amedeo» per cavalli di 3 anni ed oltre, L. 20.000; il «Gran Premio dell'Esposizione» per cavalli di 3 anni ed oltre, L. 50.000, oltre al premio di L. 5000, 4 di L. 4000, ecc.

I principali premi di autunno sono:

Il «Premio Risorgimento» per cavalli di 3 anni ed oltre, L. 25.000; il «Premio Aviazione» per cavalli di 2 anni ed oltre, L. 10.000; il «Premio Po» per soli cavalli di 2 anni che non abbiano ancora vinto, L. 5000; ed un «Grande Steeple Chase» per gentlemen pure di L. 5000, oltre ad altri vari di L. 3000 e 2000.

In ambedue i programmi si sono ridotti fortemente gli oneri delle scuderie portando al minimo possibile le somme da pagarsi per entrate e per *forfait*; il che certamente contribuirà a dare un maggior numero di cavalli partenti.

L'automobilismo avrà pure la sua grande prova per cura dell'Automobile Club di Torino, con la riunione al Moncenisio.

Il programma porterà premi in danaro per oltre L. 20.000 (il Comitato 1911 non ha finora stabilito di concorrervi) in danaro e moltissimi premi in oggetti



Cav. uff. avv. Durelli, presidente della commissione esecutiva per le gare internazionali di Tiro a Segno.

d'Armi. E' in esso e per esso che sono già stati annunciati come numeri di programma: il Concorso mondiale ginnastico, le gare areonautiche internazionali e l'arrivo di una tappa del Giro ciclistico d'Italia.

Ma fino ad oggi la cosiddetta Commissione Direttiva nulla ha ancora elaborato solidamente di quel complesso programma di riunioni che in abbozzo erano state preventivate quando si trattava di consolidare la Società Commerciale dello Stadium.

E' ora quindi che senza ritardo vengano posti in organizzazione gli avvenimenti sportivi preventivati per non cadere nelle solite adunate abborraciate all'ultima ora. E bisogna far presto, perché sol più quattro o cinque mesi ci dividono da quel periodo che dovrà essere il più intensivo per le adunate polisportive.

Se ne difettano si chiamino uomini nuovi, altri uomini, in seno a questa Commissione Direttiva, e si ponga mano con larghezza e serietà di vedute a compilare ed a diramare nella massima copia il programma vero e completo.

Decisione e sollecitudine, questo domandiamo ai dirigenti dello Stadio che, nell'attesa del programma sportivo, dovrebbero almeno esserci ben presto cortesi d'un invito a constatare i progressi velocissimi della grandiosa costruzione in cemento armato, che ci pare di già a buon punto, almeno per quanto si può veder di fuori.

Va sans dire che la Stampa Sportiva è a completa disposizione degli organizzatori quando si tratta di gare sportive di importanza mondiale, indette ad appoggio pratico ed incremento efficace dell'educazione fisica nazionale.

La Stampa Sportiva.



L'onorevole marchese Compans di Brichanteau, presidente del Comitato dello Stadium.

offerti dai Municipi, dall'A. C. di Francia, dall'A. C. d'Italia, A. C. di Bologna, Firenze, Napoli; dall'Auto di Parigi, Gazzetta dello Sport, ecc.

Dopo lunghi studi la Direzione avrebbe in massima deciso di conservare la categoria per le grosse vetture da corsa, mettendo di nuovo in disputa le Coppe Challenge, e parecchie categorie aperte alle vetture attualmente in commercio, basando la loro classifica probabilmente sulla cilindrata.

Da un referendum presso le fabbriche (furono interrogate 114 Case; risposero di partecipare 20 Case, altre 20 si sono riservate di decidersi dopo aver preso visione del regolamento, 16 solo si sono dichiarate assolutamente contrarie) pare che il concorso sarà degno della riunione, che si può fin d'ora considerare, massime se non verrà a mancare il concorso della stampa sportiva in genere e della politica, come riuscito.

Il canottaggio e la scherma avranno pure importanti riunioni. Nella prima metà di maggio avrà luogo la consueta riunione d'incoraggiamento, e probabilmente il match Piemonte-Lombardia in outrigger a otto vogatori seniores.

Il 29 e 30 giugno avrà luogo la riunione internazionale con l'intervento dei campioni di ogni nazione. Il 2 luglio avremo la partenza della Crociera motonautica indetta dal Touring. Il tratto della crociera fra Torino e Pavia, riservato alle imbarcazioni a remi, sarà organizzato dalle sezioni Eridanea e Ticinese. In settembre si avrà un'altra riunione di regate.

Alla Commissione delle regate presiede l'avvocato cav. Aliberti; a quella per la scherma il barone di S. Agabio.

Lo Stadium sta ossificando il suo immenso scheletro nella parte orientale della nostra vecchia Piazza



On. Comm. Prof. Carlo Montù, presidente della Commissione d'aviazione per il grande Concorso dell'Esposizione.



Cav. magg. Filippo Annibali, presidente della Commissione dei dirigibili e palloni sferici, organizzatrice dei grandi concorsi dell'Esposizione.

# AUSTAMERIC

già ESTARIC

I migliori pneumatici per Velocipedi ed automobili.

Agenzia e Deposito per l'Italia:

LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 6.  
TORINO - Via Prine. Amedeo, 16.

Vendita al minuto:

Ditta PASCHETTA - Angolo Via S. Teresa e Genova - Torino



## Nuove macchine per volare

Il biplano "Asteria", dell'ing. Darbesio.

Il campo di Centocelle ha ospitato per due mesi il nuovo biplano *Asteria* inventato dall'ing. Darbesio di Torino. Gli esperimenti replicati hanno avuto un successo completo e la nuova macchina fu provata con lunghi voli successivamente dal meccanico Pensuti, dallo stesso inventore ingegnere Darbesio, dal tenente Gavotti.

L'*Asteria* è un apparecchio munito del motore Gnome in attesa di un motore italiano che gli equivalga.

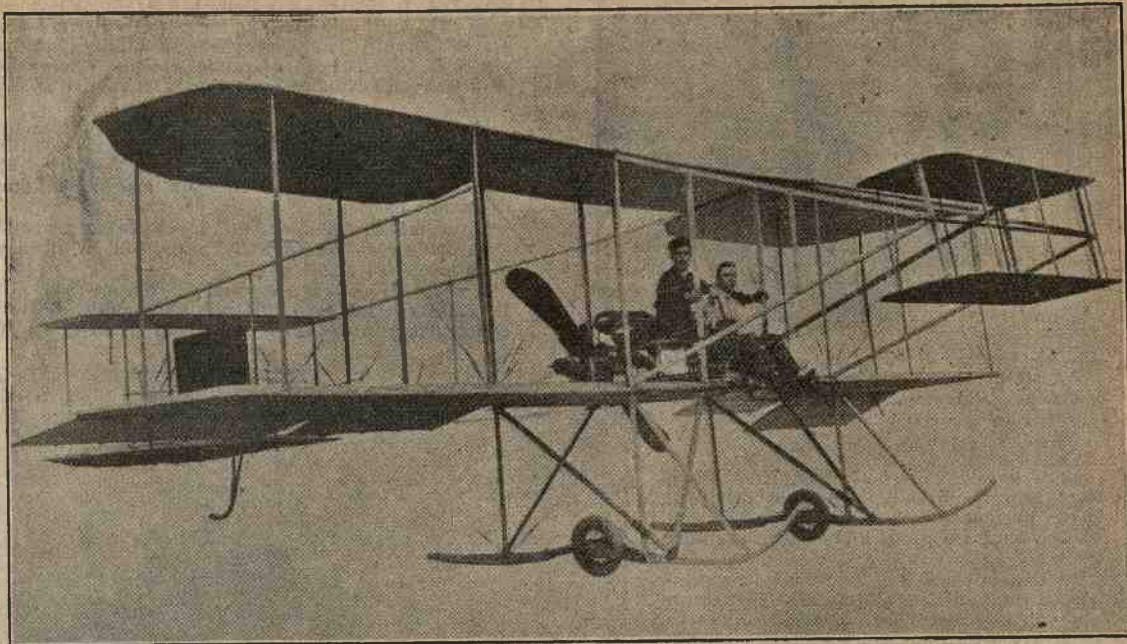
La superficie delle ali principali è di circa 35 mq. e queste sono a doppia copertura di tessuto gommato, inferiore e superiore; la sezione di attacco dell'aria è studiata per la minor resistenza alla penetrazione e conservata tale per tutto il bordo anteriore dell'ala, la forma dei montanti, degli attacchi, dei fili, delle unioni delle ali coi montanti è studiata pure collo stesso criterio.

Il piano inferiore porta alle sue estremità due robusti aleroni che sporgono dal contorno dell'ala e che agendo in senso opposto procurano l'equilibrio laterale dell'apparecchio.

Dinanzi un timone di profondità biplano, comandato da una leva, solidamente armato da tiranti, serve ad alzarsi ed abbassarsi; detto timone è sufficiente di per sé stesso, ma per maggior efficacia è collegato ad altro timone di profondità più piccolo e monopiano, che si trova sul prolungamento del piano superiore della cellula caudale.

La stabilità longitudinale è assicurata da una coda biplana di larghezza ragguardevole che finisce nei due timoni di direzione. Il carrello di atterraggio rappresenta una particolarità brevettata dell'apparecchio che ha dimostrato alla prova di essere molto più robusto e sicuro dei tipi comuni; esso permette di atterrare anche su terreno cattivo e solcato da fossati che non siano di grandi dimensioni, cosa finora da nessuno raggiunta e che ha invece la massima importanza per l'aviazione pratica.

L'*Asteria* fu costruito a Torino nelle officine omonime dirette dall'ing. Darbesio.



Il nuovo biplano *Asteria*, inventato dall'ing. Darbesio, vola a Centocelle. Alla guida l'ing. Darbesio, di Torino, col meccanico Emilio Pensuti.

nelle estreme plaghe su cui s'appuntano gli invisibili perni dell'asse del mondo, fin nelle solitudini polari — ultima Thule — un cencio di bandieretta stellata e qualche scatola vuota di carne in conserva segnava il passaggio dell'uomo, la sua superba conquista. Tutto era conquistato. I mari, quieti e docili come laghetti, come vasche da giardino, su cui l'uomo-Bebè varava le sue barchette di carta tipo *Dreadnought*: i monti, mucchi di rena di spiaggia marina, forati per ambe le parti, nei cui buchi l'umanità — Lily lanciava i suoi trenini di latta tipo Sempione. E poi come se ciò non fosse bastato, un bel giorno, un certo Marconi, viaggiando in ferrovia e mirando non so qual paesaggio dal finestrino della sua terza classe, s'accorse che lungo il binario correva un fascio di fili metallici fissati a dei lunghi pali e popolati di passerotti, a scopo di telegrafo; il buon giovanotto fu di opinione che in tal modo si faceva uno sciupio inutile di filo, e anzi, pensandoci su ben bene, si convinse che si sarebbe potuto benissimo farne a meno e telegrafare lo stesso, senza filo. E da quel giorno il pensiero volò attraverso gli spazi, senza traccia, per vie invisibili, sopra monti e sopra mari. Tutto era conquistato. Che più restava? — Infrangere anche alla morte il telo! — risponderebbe la musa imbellettata di Vincenzo Monti che con la sua ode per i fratelli Montgolfier si laureò primo poeta dell'aviazione. No, poeta, non quello solo restava, non solo quel certo telo che nessuno giammai purtroppo riuscirà ad infrangere. Volare, restava. Volava il pensiero, volavano le parole, perchè non avrebbe dovuto volare l'uomo stesso

con la sua carne peritura e le sue grandi ossa, materia ponderabile e bruta? E così egli mosse all'ultima e più bella conquista. E qui lo storico dell'avvenire, rifacendosi all'ormai consueto Icaro, la cui più grande disgrazia non credo sia stata quella di fare involontariamente quel famoso capitolino che tutti sanno, ch'è anzi gli fu buona mercede l'aver dato il suo nome al mare in cui cadde, ma quella piuttosto di vedersi, poveretto, ad ogni piè sospinto chiamato indegnamente in causa nella prosa borsa di qualche giornalista a corto di motivi. E poi, giù giù con una puntatina dantesca a Simon Mago, e se non teme di essere eccessivamente noioso, una tiratina alla barba mosaica di Leonardo da Vinci, e giù giù fino all'inevitabile Santos Dumont e alle svariate migliaia di precursori santi e martiri, potrà rifriggere per l'ennesima volta questa ormai famosa insalatina di luoghi comuni ad uso e consumo dei lettori gentili e più che mai benevoli.

Già, perchè per allora speriamo che la conquista dell'aria sarà un fatto compiuto e i primi passi che noi stiamo ora compiendo (dico noi per modo di dire, alla guisa di quella certa mosca della favola di Esopo), saranno bellamente illustrati con opportune vignette nelle prime pagine dei libri di storia per le scuole tecniche e complementari. E per esempio, il cranio lucido di Wilbur Wright splenderà di una mistica luce agli occhi attoniti dei nostri bimbi pronipoti fra i baffi tagliati a spazzola di Ruggerone e quelli simbolicamente irti verso il cielo di Bartolomeo Cattaneo...

Perchè allora, forse, l'aviazione sarà un fatto compiuto. E forse allora, attraverso la nebbia dei tempi, molti per i quali oggi l'aviazione non rappresenta altro che un novissimo elegante e abbastanza comodo, seppur rischioso, modo di risolvere l'angoscioso problema della vita, l'assillante equazione a molte incognite che in un modo o nell'altro bisogna pur risolvere ad ogni costo, molti che oggi all'osservatore alquanto scettico e immunizzato da ogni epidemica febbre d'entusiasmo con qualche iniezione dell'efficace siero del buon senso, fanno l'impressione di non essere molto dissimili, così visti a occhio e croce col loro girare da una riunione all'altra, da un circuito all'altro, di somigliare molto, anzi, a certi onestissimi professionisti del doppio giro della morte che vanno stentando la magra vita fra le une e le altre tavole dei molti *café-chantans* che industrie benemerite creano a sollievo della troppo esuberante gioventù, molti, mascherati dalla nebbia degli anni, potranno forse scroccare alla banca della storia qualche glorioso eroismo. Il paragone cogli onestissimi professionisti del doppio giro della morte potrà forse sembrare irriverente e dispiacere a taluno; ma, ripeto, non è mio, è proprietà esclusiva dell'ipotetico osservatore «alquanto scettico», che, viceversa, non è poi affatto ipotetico, perchè diffuso per ovunque in molte migliaia d'esemplari. Come, non lo conoscete? Eppure costituisce la buona maggioranza del pubblico. In certi miei modesti studi di psicologia collettiva applicata all'aviazione, ne ho fatta una speciale, curiosissima, interessantissima categoria che chiamo «quelli che non ci credono». Costoro

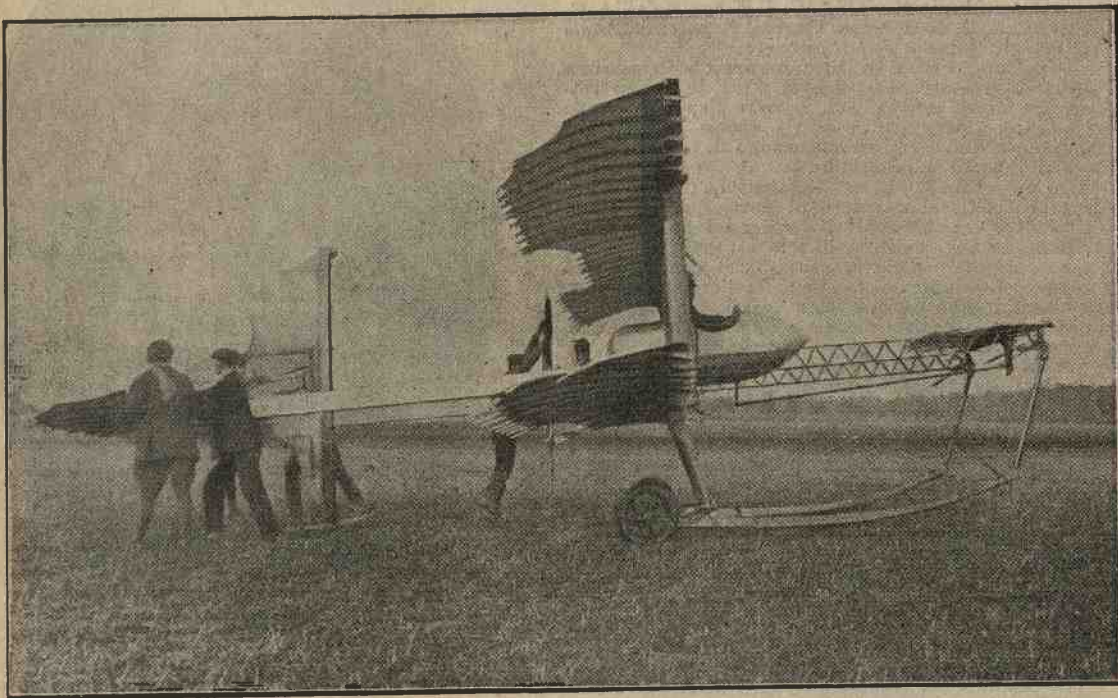
## Quando noi voleremo

Impressioni di uno che non ha mai volato.

«E come l'uomo conobbe tutte le terre e tutti i mari, e come gli parve di aver tutto conquistato, alzò gli occhi e vide il cielo. Il cielo non era peranco conquistato. E allora mosse alla conquista del cielo...».

Così forse comincerà, con biblica semplicità, taluno che nei secoli venturi scriverà la storia degli uomini e delle cose. O tale forse, tra qualche secolo, sarà lo spunto dell'articolo che un illustre futuro collega della *Stampa Sportiva* offrirà ai suoi lettori nell'anno, supponiamo, tremila...

E poi continuerà: «Tutto era conquistato. Fin



Il nuovo areoplano ideato dall'aviatore Polham. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

**CICLISTI!**  
LE INCOMPARABILI  
BICICLETTE

**PEUGEOT**

SONO RICONSACRATE  
LE  
PRIME DEL MONDO



à volte, rientrano nella maggiore categoria di «quelli che l'avevano detto». E sapete quando? Quando vedono sui giornali illustrati a colori, la solita scena barbaramente ricostruita dell'aereo-piano sfasciato, del disgraziato aviatore boccheggiante e delle ali giallognole maculate di sangue color conserva di pomodoro. Allora esclamano con mal celato giubilo: «Ma se lo dicevo io, fin che non se ne ammazza qualcuno...».

Se mi trovo vicino a uno di codesti tipi, io giro sui tacchi e me ne vado. Vi consiglio di fare altrettanto. Costoro sono uomini che appartengono

studiare ancora bisognava. E ripartì, e dietro lui fu silenzio. Ma tornerà vedrete!

(continua)

VALENTINO LARDI.

## Associazione Italiana di Motocultura

In seguito ad invito dell'on. senatore marchese Vincenzo Ricci e del deputato Domenico Zaccagnino, si riuniva giorni sono in Torino, presso la sede dell'Automobile Club d'Italia, una numerosa

accolta di personalità politiche e del mondo agrario-industriale per fondare una *Associazione Italiana di Motocultura*.

Questa nuova Società ha per scopo di promuovere la diffusione e l'applicazione dei moderni motori meccanici alle varie operazioni agricole, ed in special modo alla lavorazione dei terreni, ed a somiglianza di quanto fanno associazioni consimili sorte nel Belgio, in Germania ed in Francia, vuole ottenere tale intento mediante concorsi, esposizioni ed istituzione di premi agli studiosi della materia.



L'aviatore Johnstone, morto di questi giorni a Denver, fu il creatore del famoso esercizio acrobatico «Il giro della morte in bicicletta».

al passato, sono dei sopravvissuti, non bisogna curarsene. E' meglio andarsene, anche per evitare che una tragedia ne provochi un'altra.

E giacchè sono in argomento vi dirò che c'è anche un'altra categoria importantissima. E' quella costituita da «quelli che non ci credono, ma che ci vorrebbero credere». Sono meno pericolosi degli altri perchè possono essere i credenti di domani. Però, per ora, non essendo la loro coscienza matura, mancando loro ancora il dono divino della fede, sono increduli, indecisi, dubbiosi, e si mantengono in benevola ma inerte aspettativa. Poi, finalmente, per continuare con questo saggio, a scartamento ridotto, di psicologia aviatoria, ci sono «quelli che credono». Chi scrive è di costoro. Chi scrive «credette» assistendo, un paio d'anni fa, a un magnifico volo di Wilbur Wright: da quel tempo non ha più visto nulla o quasi, nè di vedere s'è curato. Perchè sa che da quel giorno la macchina è rimasta tale, quale l'uomo calvo e taciturno d'oltre Atlantico l'aveva costruita nelle laboriose sotitudini dell'Ohio, e che seppure qualche venturata follia ha compiuto più appariscenti prodigi, la macchina è ancora quella con tutte le sue manchevolezze, con tutti i suoi assurdi, con tutta la sua fragilità. Venne Wilbur e volò come nessuno mai aveva volato, stupefacendo l'umanità. E fu un divampare d'entusiasmo, un incendio, una frenesia. Poi s'accorse che la macchina non era peranco compiuta e che

L'aviatore Johnstone, morto di questi giorni vittima di una caduta all'aerodromo di Denver, aveva durante il meeting di Belmont-Park raggiunto in aeroplano m. 2960 di altezza.

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



L'adunanza, alla quale parteciparono anche i presidenti dell'Automobile Club d'Italia e di Torino, prese atto delle numerose adesioni pervenute da ogni parte d'Italia, e procedette alla discussione dello Statuto: fissandone i punti principali, si diede incarico ad una speciale Commissione di redigere il testo definitivo dello statuto da approvarsi definitivamente in una prossima seduta in cui si procederà pure alla nomina delle cariche sociali.

Alla presidenza provvisoria vennero pertanto chiamati i signori senatore marchese Vincenzo Ricci, marchese A. Ferrero Ventimiglia, conte Gastone di Mirafiori, e l'ing. Guido Allorio, della Stazione di Riscultura di Vercelli, coll'incarico di segretario.

La presidenza provvisoria farà le pratiche necessarie per organizzare, durante l'Esposizione Internazionale di Torino 1911, una Mostra temporanea di apparecchi agricoli muniti di motore, mostra che dovrà coincidere col Congresso di Agricoltori Italiani organizzato pure per il 1911.

La quota sociale dell'Associazione Italiana di Motocultura è stata fissata in lire 20; le adesioni si ricevono presso l'Automobile Club di Torino, e la Stazione Sperimentale di riscultura di Vercelli.

## Giuoco del Calcio

### Il Campionato Italiano.

Il tempo pare non sia disposto a favorire questi primi incontri del Campionato Italiano di 1ª categoria. Tutte le partite si sono infatti svolte domenica sotto la pioggia, nè pare che oggi per terzo giorno il cielo voglia schiarirsi e permettere così ai nostri *foot-ballers* di giocare in condizioni regolari di terreno. Certo un campo pesante è un handicap non indifferente per le squadre leggere, veloci, che nel fango si trovano a mal partito per non poter svolgere il giuoco loro proprio. Così a Vercelli l'*Internazionale* rischiò di perdere contro i debuttanti *piemontini*, rotti ad ogni avversità di nomi e di terreno, perchè i suoi avanti, i piccoli, veloci *nero-bleu* si trova-

Milano pure *Pro Vercelli* e *Milan Club* disputarono la loro prima battaglia il cui esito nullo potrebbe forse influire su queste due squadre *leaders* ansiose di portarsi alla pari col *F. C. Internazionale*, ancor quest'anno spauracchio maggiore pel primo posto di classifica.

Il match fra i *bianchi* e i *rosso-neri* è stato epico. Non valse un'ora e mezza di schermaglie, di assalti vigorosi, di difese accanite, a segnare un benchè minimo vantaggio per uno dei due contendenti. I milanesi parvero però dimostrare un

rino saranno alle prese per decidere di una sempre insoluta superiorità. A Milano sarà ospite dell'*Internazionale* l'*Andrea Doria*; a Genova giocherà il *Piemonte*; ed a Vercelli l'*U. S. M.* Il *Milan Club* riposerà sul suo glorioso debutto.

Il secondo girone del Campionato Italiano.  
I risultati.

A Milano: *Pro Vercelli* e *Milan Club* fanno match nullo, e *Genoa Club* vince *U. S. M.*, 3-1.  
Le squadre:



Il Campionato Italiano di foot-ball — La prima squadra del Milan Club, che domenica scorsa fece match nullo con la Pro Vercelli. (Fot. A. Foli - Milano).



Il Campionato Italiano di foot-ball. — La prima squadra della Pro Vercelli, che domenica scorsa a Milano fece match nullo col Milan Club. (Fot. A. Foli - Milano).

rono impigliati in un viscidume ostilissimo alle loro classiche e compatte fughe.

Ciò non pertanto il *Piemonte* può andar soddisfatto del risultato ottenuto e ripromettersene uno migliore quando, a squadra completa, sarà chiamato ad incontrare l'*Internazionale* nel *retour-match* del 19 febbraio prossimo.

A Genova la *Juventus* seppe ritrovarsi in un serrato giuoco d'attacco ed imporsi sull'*Andrea Doria*, che però crediamo non abbia dimostrato ancora il suo giusto valore forse per l'allenamento deficiente, forse per l'indecisione di mutare qualche giocatore di posto o sostituirne di nuovi.

A Milano l'*U. S. M.* soccombette al *Genoa Club* del giuoco robusto ma irregolare di stile. Ed a

certo vantaggio nell'offensiva che, se reale, non mancheranno di affermare nel *retour-match* del 19 febbraio a Vercelli.

Una considerazione generica ci sia però permessa fare nei riguardi di queste due squadre che si son portate con questa stagione alla stessa altezza. La *Pro Vercelli* ci pare decaduta di forma dall'anno scorso o deficiente in qualche elemento nuovo è il *Milan Club* è certo migliorato come insieme di squadra e compattezza di attacco.

Donde il pareggio di quelle forze l'anno scorso apparse tanto dispari.

Pertanto oggi anche a Torino, che la scorsa domenica non vide nessun match di Campionato, avrà il suo incontro. *F. C. Juventus* e *F. C. To-*

*Genoa F.C.*: Marchetti; Storace-Murphi; Hezog-Ferraris-Bauer; Swift-Hurny-Goswell-Crocco-Mariani.

*U. S. M.*: De Simoni; Boldorini-Roseo; Radice-Cremonesi-Alfieri; Morbelli L.-Varisco-Caimi-Boiocchi-Verga.

*Milan Club*: Barberis De Vecchi-Sala; Colombo A.-Scarioni-Rizzi; Bontadini-Cevenini-Tobias-Van Hege-Lana.

La squadra *Pro Vercelli* al completo, ma con Bossola II alla sinistra, rimpiazzante il Fresia. Arbitrò il signor Malvano, di Torino.

A Genova: *Juventus* vince *Andrea Doria*, 2-0.  
Le squadre:

*Juventus*: Pennano; Mastrella-Egli; Colombo-Ferraris-Kunddig; Valobra-Geisser-Mafiotti-Besozzi-Zuffi.

*Andrea Doria*: Lanata; Cali-Hissler; Baglietto-Repetti-Galetti I.; Santamaria-Giardina-Ansaldo-Sardi-Clusmann.

Arbitrò il signor Gama, di Milano.

A Vercelli: *F. C. Internazionale* vince *F. C. Piemonte*, 3-2.

Le squadre:  
*Internazionale*: Campelli; Fronte-Streit; Zoller-Fossati-Moretti; Peyer-Engler-Peterly-Neudecker-Scherrer.

*Piemonte*: Faroppa; Peruzzi-Viale; Berardo E.-Poggio-Mattea; Spinaglio-Follis-Gavinelli-Berardo S.-Peruzzi Silvio.

Arbitrò il signor Colombo Guido, di Vercelli.

Il "match", Internazionale F. C.-Piemonte F. C.

Sulla pelouse della *Pro Vercelli* un pubblico numerosissimo affollava primi e secondi posti e gremiva le tribune, ad onta della pioggia insistente e copiosa, per assistere a questo primo match di campionato.

L'esito fu quale forse pochi avevano preveduto ma rispose però alla valentia delle due squadre che l'*Internazionale* dovette impegnarsi a fondo per mantenere il suo vantaggio, il quale, a sua volta era stato acquistato faticosamente.

Notiamo che per i primi dieci minuti di giuoco *Piemonte* prese d'assalto il goal *Internazionale* con una insistenza degna di miglior esito.

Invertite momentaneamente le parti, *Piemonte* attacca ancora con molto maggior assieme che l'avversario, finchè su un fallo commesso da Engler nella propria area di rigore, è concesso il *penalty* ed il primo goal è segnato a favore dei

**CICLI**  
gomme  
**PIRELLI**

**FIAT**

per TORINO  
**Ditta PASCHETTA**

Via Santa Teresa angolo Via Genova.



rosso-celesti. Che di poi un po' demoralizzati dall'immediato pareggio dell'avversario, ma più di tutto per l'eccesso di passaggi compiuti nell'area di rigore dell'*Internazionale*, quasi a non voler tirare per timore di sprecare il pallone, minacciava spesso il goal di Campelli, ma non riuscirono a segnare se non verso la fine del giuoco per merito di F. Berardo con uno shoot di precisione nell'angolo destro in basso della rete.

Del *Piemonte*, ottimo, come si disse, Faroppa, discreto il bach sinistro, buona la seconda linea, superbi i *forwards* nel loro giuoco d'assieme che li rende sicuri, impossessatisi della palla, di arrivare fino nell'area di rigore degli avversari, ma qui giunti, perchè si ostinano ancora nei *passes* quando un buon shoot deciso (ed hanno mostrato di saperne tirare di stupendi), segnerebbe quasi inevitabilmente il punto?

Dell'*Internazionale* buono Campelli ed i due bachs, nonchè gli *half-bachs*, dei quali Fossati ci è parso sempre un gran lavoratore, ma soprattutto per difesa. Poco efficace invece per l'attacco, i cui

*backs* della *Juventus*, nonchè i suoi colleghi di linea.

Alle 14.45 il referee sig. Gama dell'*Internazionale* segna l'inizio.

La palla è ai *doriani*, ma ben presto i torinesi se ne impossessano, e filano verso il goal avversario, dove vi si mantengono per qualche tempo, sbagliando diversi goals a pochi metri dalla porta.

Prima però che giunga il riposo, *Juventus*, per merito di Ferrari, segna il primo goal su un corner.

Il giuoco riprende sempre più vivace; i torinesi, quasi costantemente minacciano, ma ogni sforzo è vano, perchè giunge il fischio del riposo senza che le due squadre abbiano più segnato.

Alla ripresa, la *Doria* cambia di posto diversi suoi giocatori. Vediamo Calì e Hisler, che prima giuocavano in difesa portarsi in prima riga, passando in difesa Sardi e Klusman.

Ma neanche questo cambiamento sortì buon esito per i genovesi, perchè prima che giunga il termine della partita, Geisser riesce a segnare il secondo goals.

domenica passata — con la sua seconda. Quindi essa ha tre punti di attivo a nulla della *Juventus*.

Ricorderemo la composizione delle squadre:

*Pro Vercelli*: Leone; Salvaneschi-Lucca; Vassino-Valle-Gatti; Cattaneo I-Cattaneo II-Sandri-Scandolero.

*F. C. Juventus*: Lungo; Bertasso-Füller; Mazzonis-Aymone S.-Nevi; Maffiotti-Corbelli-Durante-Aymone R.-Hess.

F. C. Torino vince F. C. Casale, 4-1.

Al sopradetto seguì l'incontro fra le prime squadre del *F. C. Torino* e del *F. C. Casale*, i cui giovani campioni sostennero brillantemente la prima parte del match, sventando sempre i serrati attacchi degli avversari.

Ma nella ripresa, dato il giuoco faticosissimo, per il terreno straordinariamente viscido, i casalesi soccomberono, facendosi segnare 4 goals, Salvarono però l'onore della partita, marcando, a loro volta, un goal, all'ultimo minuto di questo



I matches parigini di foot-ball rugby. — Lo Stade Nantais batte il Racing Club Francese. Un « essais » marcato dai nantesi.

*forwards* apparvero poco affiatati e non eccezionalmente decisi... Di essi il migliore è certo Peyer, dalla velocità stupenda e dai centri utilissimi.

Ottimo il referee, signor Guido Colombo della *Pro Vercelli*, che del resto ebbe poco lavoro data la bella e non mai abbastanza lodevole correttezza delle due squadre. (p. p.).

Il « match », Juventus-Andrea Doria.

Il campo sportivo di Marassi presentava domenica un terreno pesantissimo, e la pioggia per soprappiù volle ancora imperversare durante tutta la partita.

Il giuoco degli *juventini* fu ammiratissimo, specialmente nella prima linea, che condusse ogni attacco con un brio indavolato ed una precisione matematica, mettendo spesso volte la rete genovese in serio pericolo. Si deve alla cattiva condizione del terreno se la sconfitta per i *doriani* non fu più disastrosa.

La *Doria*, per contro, ha svolto un giuoco troppo individuale e lento, e poche volte ha minacciato seriamente la porta di Pennano.

Fu ammiratissimo Ferrari, il bravo centro *half*

Nè l'esito più muta, lasciando così vittoriosi i torinesi. B.

I « matches » di Torino.

La seconda disputa del Trofeo Gianoli.

Per la disputa del « Trofeo Gianoli » convennero domenica scorsa sul campo del *F. C. Torino* le seconde squadre della *Pro Vercelli* e del *F. C. Juventus*.

Il terreno di giuoco si presentava pantanoso, sotto la piovgerella minuta della giornata.

Vinsero i vercellesi, con 3 goals a 2. La partita venne arbitrata dal sig. Varetto, del *F. C. Torino*.

Questa fu la seconda disputa del « Trofeo Gianoli », che dal munifico *sportsman*, da cui prende il nome, venne posto in palio fra le Società *Juventus* e *Pro Vercelli*, col regolamento che ne diverrà proprietario il Club che segnerà per primo dieci punti, contando due punti la vittoria nei matches fra le prime squadre, ed un punto la vittoria negli incontri fra le seconde squadre. Finora la *Pro Vercelli* vinse una volta con la sua prima squadra l'estate scorsa, ed una volta —

match, che venne arbitrato dal signor Ferraris, del *F. C. Juventus*.

Le due squadre erano così composte:

*F. C. Torino*: Arbenz; Morelli-Bachman I; Rodgers-Capello-De Marchi; Debernardi-Stocker-Fresia-Bachman II-Margaritora.

*F. C. Casale*: Gallina I; Cavasonza II-Peralglio; Gallina II-Barbesino-Cavasonza I; Beretta-Maggiani-Varese-Guasco-Caire.

La « Challenge » F. C. Venezia.

Domenica scorsa, sul campo di Sant'Elena, si effettuarono le gare del calcio per la disputa del ricco gruppo in bronzo messo fin dal 1908 in palio dal *Venezia Foot-Ball Club* e vinto rispettivamente nei due scorsi anni dall'*Associazione del Calcio di Venezia* e dal *Venezia Foot-Ball Club*. Hanno concorso alla gara odierna l'*Associazione del Calcio di Venezia*, l'*Edera di Trieste* ed il *Foot-Ball di Venezia*. Dopo una lotta accanita rimasero in gara l'*Associazione di Venezia* e il *Venezia Foot-Ball Club*. Quest'ultimo vinse il ricco premio con due goals ad uno.



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.





## SPORTS DI STAGIONE E SPORTS DI MODA

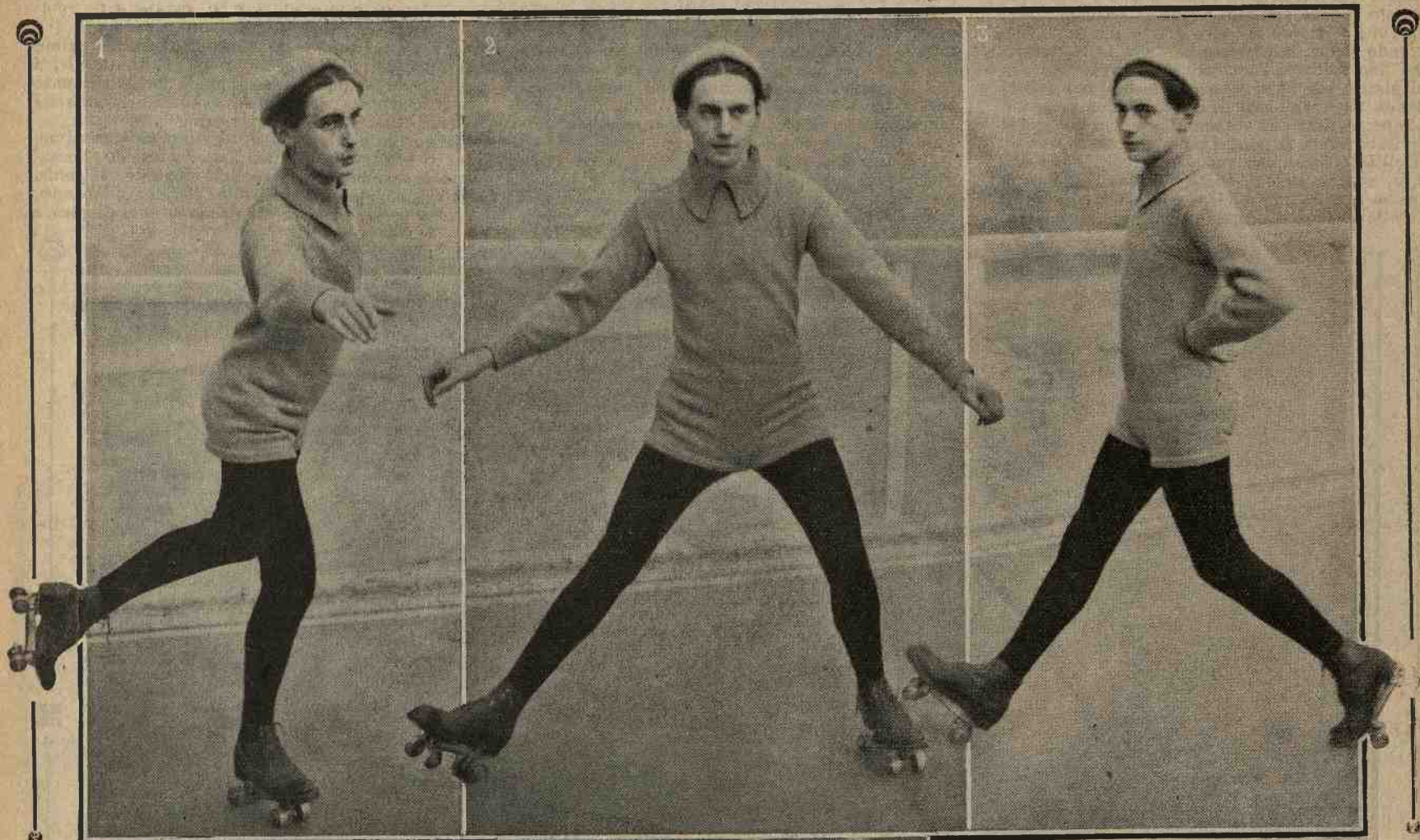
Rimembranze torinesi:  
la « Patinoire » del Valentino.

Laggiù, nel patetico silenzio del nostro Parco del Valentino, per i vialoni pioggerellanti le ultime

Lentamente, con dei rimpianti, il laghetto si spopolava; s'intrecciavano delle strette di mano, si arrischiava qualche bacio, qualche breve, tenera parola d'amicizia... La cortina dei curiosi pure andava sgranandosi poco a poco.

A domani!

Per gli stradoni silenziosi del Parco assonnito, verso Torino, scintillante di luci, le automobili ed i *landeaux* s'avviavano in un ruggito di motori, in uno scoppietto di fruste, riportando alla città dei soddisfatti, dai muscoli stanchi da una sana fatica, dai polmoni curati dall'aria pura, dai cervelli tranquilli, dalle anime rasserenate...

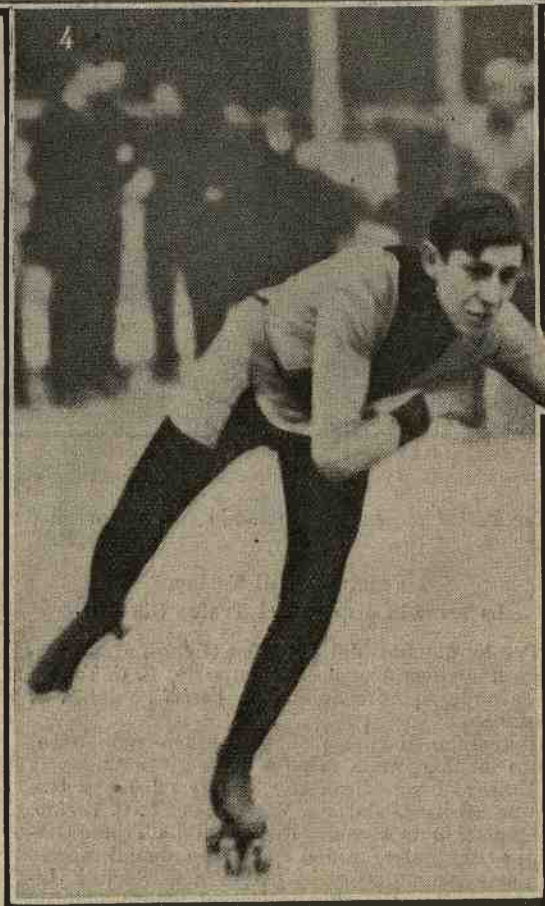


foglie secche, rossiccie e contorte, ondeggianti nei folli valzer dei turbini invernali, passavano a quest'epoca veloci e silenziose le eleganti *limousines* delle nostre belle signore, che dai cristalli vedevamo affondate nelle pellicce, sorridere con gli occhioni chiari, punto preoccupate dei rigori di fuori che affrettavano il passo ai miseri pedoni che a protezione dell'inverno incombente, non hanno sempre un soprabito a *double-face* od un bavero di un qualunque *opossum* d'Australia, o solo anche del nostro Casentino...

Più lenti, d'una lentezza men moderna, ma più maestosa, venivano i cocchi di altre dame, tutti diretti al medesimo punto, verso il ghiaccio, che si rifletteva alla superficie di un lago. E pure gli stradoncini d'accesso alla *patinoire* si popolavano d'aggruppamenti di esseri umani. Sul ghiaccio solido, i pattinatori filavano come frecce in lunghe scivolate, disegnando degli arabeschi bizzarri.

Lo *sportsman*, con un'audacia sapiente, stupiva la folla degli incapaci appoggianti la loro inettitudine per lo sport elegante, ai fili cingenti l'amplessissima distesa ghiacciata; la dama di mondo, chiusa nella sua pelliccia, pilotata da un maestro del pattino, compieva evoluzioni con grazia; qualcuna... di quelle signore, meno severa nell'abbigliamento, meno misurata nei gesti, si tuffava pazientemente nell'ebbrezza delle corse più ardite; una manata di bimbi faceva un chiasso d'inferno; qualche signorina strillava nell'imminente scontro con una compagna maldestra; una società di ginnasti eseguiva delle incredibili temerarietà...

Delle risa squillanti; dei sospiri commentanti certe lunghe pressioni di mano; degli sguardi che parevano voler legare due anime per tutta la vita; dei gridi di terrore al rumor sordo d'una caduta si mescolavano, si alzavano da quella folla elegante e spensierata, la cui gioia chiassosa disarmava anche il pallido sole che voleva fare il crucciato e che d'ogni intanto lanciava fra le cortine grigie delle nebbie un sorriso allettatore. Ma poi, rapida, inevitabile, calava la notte.



Lo sport di gran moda: lo skating.  
In alto: L'istruttore Georges mentre impartisce le sue lezioni al Palais des Sports a Parigi.  
In basso: Catullesco, recordman francese di velocità sul miglio.

## Sport di moda: lo skating.

Oggi invece le gioie pure del pattinaggio furono tolte al nostro pubblico. Il classico laghetto del Valentino venne sacrificato all'Esposizione dell'anno prossimo, ed i buoni torinesi, amici dello sport del pattino, si videro così defraudati del principale teatro delle loro gesta. Qualche ghiacciaia è stata preparata alle porte della città, e non è certo la distanza che occorre superare per giungervi, quella che trattiene la gran massa degli appassionati.

Oggi è un altro sport che tende a soppiantare il pattinaggio; uno sport che prese voga all'estero non doveva tardare ad insediarsi anche presso di noi.

Quest'anno, quando i grandi giornali di fuori ci annunciavano il furorreggiare dello *skating* in Germania, Svizzera, Inghilterra, Francia, qualcuno di noi si domandò perché lo sport del pattino a rotelle non aveva attecchito da noi con maggiore intensità quando in qualche sala aveva fatta la sua prima apparizione una decina d'anni or sono...

Probabilmente, il pattino a rotelle è rientrato oggi per la gran porta degli *sports* di moda in grazia alla sua terminologia esotica ed alla popolarità quasi morbosa toccata nelle Americhe, donde tutto quello che ci viene in fatto di sport è destinato a trovare da noi scoppi di entusiasmo, e simpatie repentine...

Ed è così che oggi ampie sale sono divenute il quotidiano e più delizioso ritrovo di quanti amano l'ondulante scivolare su di una superficie liscia e levigata, al coperto delle intemperie e dei rigori della stagione.

Oltre al consueto scivolare e alle evoluzioni in cui si pone uno studio speciale, il che permette di organizzare balli e controdanze elegantissime, i giovani pattinatori fanno ora assurgere lo *skating* a un'arte perfetta di estetica, di ginnastica e di igiene.

**AUTOMOBILISTI!**

Le vetture  
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

**BIANCHI**



quenta questo locale simpatico, ma è con piacere che abbiamo notato come questo sport vada man mano incontrando le simpatie della borghesia, che ha tutta una preferenza speciale per gli sports all'aria libera, per quegli sports che rinfrancano il corpo e fanno gioire l'anima di vera allegrezza.

Altri locali minori, ottimi come pavimentazione, benchè non troppo bene aereati, esistono inoltre nella nostra città.

Dalla schiera dei nostri neo-dilettanti scattinatori noi ci auguriamo che possano presto sortire alcuni campioni, ai quali saremo ben lieti di poter facilitare un incontro coi migliori di Francia e di Germania.

Come *sportsmen* ci alletta l'idea di questi incontri internazionali, che speriamo sapranno segnare una prima brillante affermazione dello scattinatore italiano.

#### «Records» e campioni scattinatori.

Crediamo pertanto utile accennare brevemente ai *records* mondiali attualmente esistenti fra i campioni del pattino a rotelle, confrontandoli con quelli dei pattinatori sul ghiaccio.

Dal 13 gennaio 1908 il *record* del mezzo miglio a rotelle appartiene a Wilson, in 1' 45" 2/5, mentre il *record* del km. sul ghiaccio è detenuto da Peter Oestland, in 1' 34" (1° febbraio 1900), *performances* queste difficili a sorpassarsi. Una constatazione si può però fare, ed è questa, che un abile pattinatore sul ghiaccio può dare 400 metri di vantaggio ad un abile pattinatore con le rotelle, e ancora sorpassarlo.

Hagan detiene il *record* del miglio sul ghiaccio in 2' 50" 2/5.

Hal Bert, su pattini a rotelle, detiene il *record* del miglio in 3' 30".

*Record* delle due miglia: Hal Berte, su pista di legno, ha impiegato 5' 57"; su pista di asfalto 7' 6".

Nilson, sul ghiaccio, impiegò invece 5' 33".

Donde risulta sempre la maggiore velocità che può toccare il pattinatore sul ghiaccio; e che fra le due piste, di legno e di asfalto, la prima si presta assai meglio per ottenere velocità da *record*.

Constatazioni queste che si possono fare anche nei riguardi degli altri *records* esistenti su distanze maggiori, che noi tralasciamo di elencare.

In Francia si è fondata che non è molto una Società di scattinatori, che in breve ha dato degli ottimi campioni. Ogni domenica, al Palazzo degli sports, vengono abbassati dei *records* nazionali, e presto verranno toccati anche quelli mondiali. La pista si presta, come poche altre, alle maggiori velocità, e, grazie a degli ottimi istruttori, con un allenamento metodico e razionale gli snelli scattinatori francesi si perfezionano di giorno in giorno.

Ricordiamo gli attuali *recordsmen* francesi, e cioè Catullesco (*recordman* del miglio), Lempereur (*record* dell'ora), C. de Vaudrey (*record* del mondo, con 410 km. nelle 24 ore), Lannay, ottima promessa, Alvaro de Reis, che detiene il *record* di



Skys e alpinismo. — Il salto nel vuoto di uno skiatore norvegese.



Skys e alpinismo. — Il salto d'uno chasseur des Alpes francese.

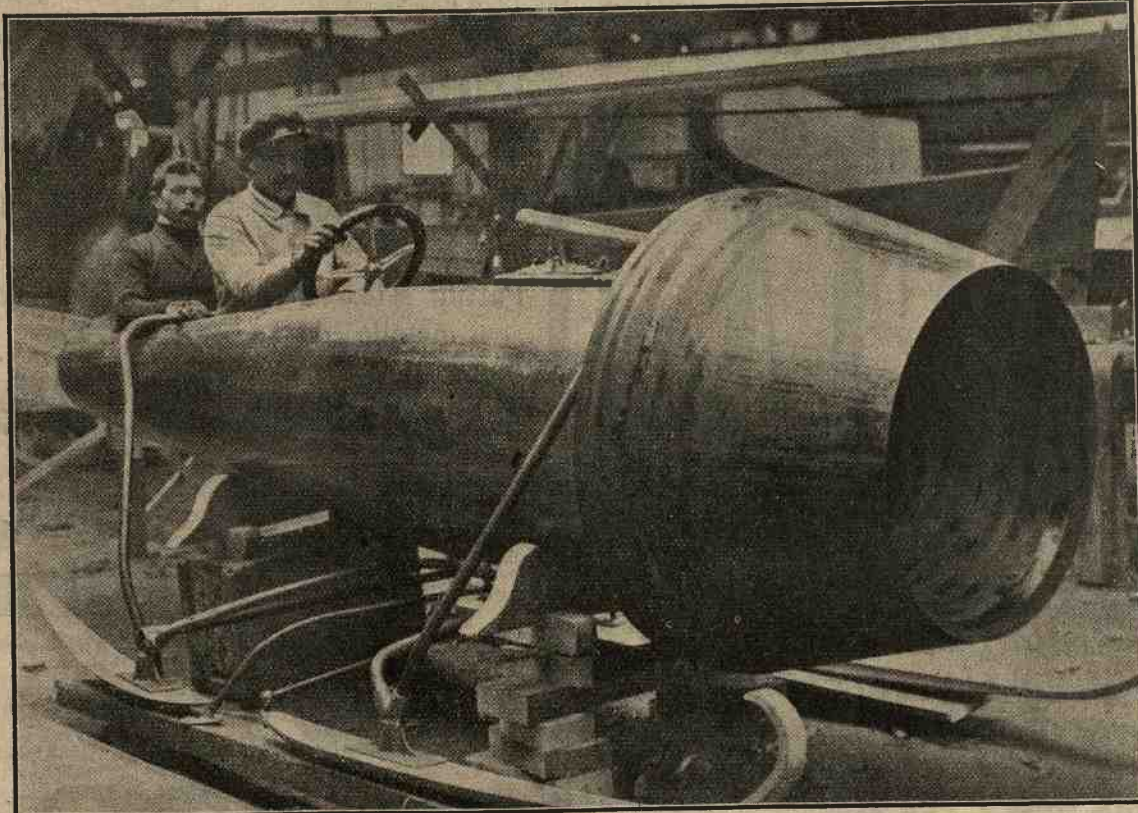
Nella nostra città è divenuta in breve falange quello che dapprima era un esiguo numero di scattinatori.

Ed il *Laghetto del Valentino* è stato sostituito, nella parte opposta della città, dallo *Scivolodromo Durio*.

Costrutto con ogni più moderna cura, questo ampissimo salone dispone di una magnifica pista in mosaico minuto, assolutamente piana e levigata, che può soddisfare il più esigente scattinatore, evitando la polvere che produceva il pavimento primitivo, e l'inevitabile insudiciarsi dei panni nei non rari capitolomboli.

Inoltre fu costruita una riuscitissima e vasta Pagoda in stile giapponese, adibita a *tea room*, convenientemente riscaldata, che può ricoverare le signore che accompagnano le signorine a scatinare.

Non solo la nobiltà fre-



La nuova slitta automobile del granduca Cirillo di Russia, la quale può percorrere 100 km. all'ora sulla neve.

velocità dal 5° al 17° chilometro e l'istruttore Georges, campione di figure, che le nostre fotografie illustrano in alcune delle sue eleganti evoluzioni.

#### Sport d'inverno. Sky.

E giacchè mi sono intrattenuto di due fra gli sports invernali praticabili anche e specialmente in città, voglio dire brevemente pure di un terzo sport che fra breve intratterrà lungamente le nostre cronache.

Lo *ski*, la stretta assicella di frassino..., questo nuovo strumento col quale l'uomo dà la scalata alle montagne, mediante il quale si percorrono grandissime distanze e si tentano salti di cinquante metri, e, lanciati a vertiginose velocità lungo pendii, si combatte contro la tempesta e si sfidano le collere che ruggono sulla fronte delle ardue guglie.

Lo strumento è nuovo,

**CICLISTI!** Le migliori  
Macchine da turismo di  
**MARCA MONDIALE**

Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:

Società Anonima R. BIANCHI - MILANO.

**BIANCHI**





# DIECI. OBBLIGAZIONI

TUTTI IN CONTANTI, ESENTI DA OGNI TASSA E SI PAGANO SUBITO.

## ESTRAZIONE IRREVOCABILE 31 DICEMBRE CORRENTE

**NELL'INTERESSE DEL PUBBLICO SI RENDE NOTO** che tutti gli altri Prestiti a Premi messi assieme devono sorteggiare solamente SEIMILACENTOCQUARANTOTTO Premi quasi tutti di valore insignificante e soggetti per la massima parte a forte ritenuta per tasse imposte e imponibili. La Repubblica di S. Marino garantisce il pagamento dei Premi e dei rimborsi mediante deposito vincolato di Cartello di Rendita Italiana 3,75 - 3,50 % e di obbligazioni che sono pure dallo Stato garantite. **SONO IN VENDITA** le ultime Obbligazioni e diecine di Obbligazioni che hanno garantita la vincita di un Premio e nove rimborsi.

### IL PREZZO È FISSATO

in L. 30 per ogni obbligazione singola } **PAGAMENTO PER CONTANTI** in L. 31,50 per ogni obbligazione singola } **DA PAGARSI**  
 " " 300 per ogni diecina di obbligaz. } " " 315 — per ogni diecina di obblig. } L. 4,50 subito e L. 3 ogni mese per le Obbligaz. singole  
 L. 45 subito e L. 30 ogni mese per le diecine di Obbligaz.

La vendita è aperta presso le principali Banche, Casse di Risparmio, Banchieri e Cambiavalute.

In GENOVA presso la BANCA CASARETO, assuntrice del Prestito, la quale spedisce anche contro assegno.

In Torino: Società Bancaria Italiana, Cav. Angelo Biolchi, A. Grasso e Figlio, A. Segre, G. Roggeri, Giacomo Roatta, Giacomo Fabini fu Israel, Sacco Luigi, Gallo e Gioaninetti, P. Bruno, Giuseppe Borgarello, T. Lardone, Carlo Ramella, Ferraris Federico, J. De Fernex e C., Eugenio Massara e F.lli. Real e C., Vaudano e Lopetti. — Nelle altre città presso i principali Banchieri. Si raccomanda di esaminare sempre il Programma Ufficiale che contiene indicazioni e spiegazioni interessantissime; lo distribuiscono e spediscono gratis tutti coloro che vendono le Obbligazioni.

## VETTURETTE

# SIZAIRE & NAUDIN

Modelli 1910.

**8-10 e 12-14 HP** monocilindrici  
**12-14** „ 4 cilindri  
**25** „ tipo speciale da corsa.

TORINO - Via Massena, 42 - TORINO



## Foot Balls

i migliori  
garantiti, lavorati e cuciti  
a mano.



**The Coventry** la miglior forma indistruttibile  
 N. 5, regolamentare, completo L. 16,50  
 Id. al cromo inalterabile a qualunque temper. » » 17,50

**The Champion** la miglior forma inglese N. 5, regolamentare, completo L. 13,50

Id. al cromo » » 14,75

**The Premier** forma inglese N. 5, regolamentare » » 11,25

Id. N. 4, L. 10,50 — Id. N. 3, L. 8,25 — Id. N. 2, L. 7 — Id. N. 1, L. 6

**Assortimento completo accessori per Foot Balls.**

**Scarpe** nuova forma consigliata dai migliori giocatori leggerissime e flessibili

al cromo naturale o verniciate nero al paio L. 13,75

di vacca naturale » » » 13,00

Si forniscono le scarpe anche su misura, Specialità in PALLE VIBRATE.

Dietro richiesta si spedisce listino illustrato. Sconti speciali alle Società Sportive, Scuole, Collegi e Convitti.

Sconti d'uso ai rivenditori.

Ditta SCLAVO - Torino - Corso Vittorio Emanuele, n. 68.

## 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 per Piemonte: Bochi & Bertolino - Via S. Quintino, 28 - Torino

## Pattini a ruote SKATES

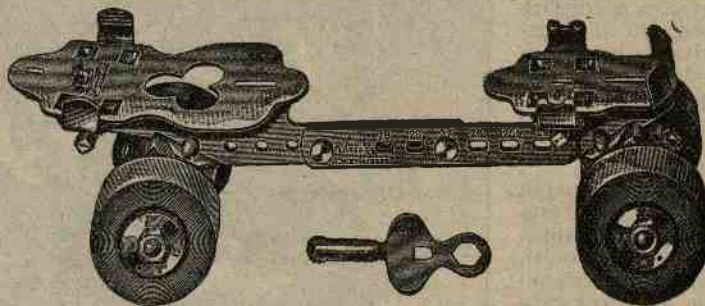
Rappresentanza e deposito delle insuperabili  
Marche

## “BRAMPTON,, - “MERCEDES,,

Pattini a sfere con ruote fibra, legno, alluminio e  
acciaio da L. 24 a L. 35.

Pattini senza sfere, tipi correnti, ruote legno duro o  
metallo, da L. 5 a L. 12.

Completo assortimento pezzi di ricambio



**G. VIGO & O<sup>IA</sup>**

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

SPECIALITÀ IN TUTTI GLI SPORTS  
ABBIGLIAMENTI SPORTIVI

PREZZI DI CONCORRENZA

Cataloghi gratis.



per modo di dire, perchè se la Norvegia e la Finlandia e la Svezia da lungo tempo ne conoscono l'uso, nelle nazioni d'Europa solo da pochissimi anni è stato introdotto ed adottato dagli eserciti e praticato dagli amanti degli sports sulla neve.

E' grazie agli *skis* se le nostre montagne si popolano, in certe radiose giornate d'inverno, d'una folla varia di giovani atleti ed intrepide signorine.

E la montagna accoglie volentieri, blandamente, sulle sue bianche distese, questa folla nuova di visitatori, divenuti facili alpinisti grazie all'utile *ski*.

#### Facili alpinisti.

Ne ho visti parecchi in Savoia, durante l'ultimo mio soggiorno a Chamonix. Merita la pena di accennarne per combattere questa piaga dell'alpinismo bene inteso.

Sull'alpe, che i giornali dei *ben pesanti* chiamano sovente *omicida*, si possono fare delle ascensioni epiche come un poema; la montagna ha la sua bellezza multiforme, triste o gaia, diafana o grave di vapori minacciosi, ed a Chamonix molti convengono per constatare la presenza della grande catena nevosa e tentarne la scalata.

L'idea di arrampicarsi sulla cima la più elevata di queste Alpi, di sparsi il più alto possibile, di poter soprattutto dire di esserci stati, è sufficiente perchè quasi ogni giorno delle persone armate di piccozza e di corde si dirigano lentamente all'assalto del Monte Bianco.

Ma esse non vivono più i tempi in cui Giacomo Balmat — d'allora è trascorso un piccolo secolo — tentò per la prima volta questa follia che oggi... non è più tale. I rifugi che sono stati costruiti ai *Grands Mulets* son divenuti dei piccoli alberghi dove si trovano letti abbastanza comodi e vivande d'ogni specie. Persino sul ghiacciaio della *Testa Rossa*, a più di 3000 metri di altitudine, un *chalet-hôtel* invita i turisti.

Ma anche con queste agevolezze che ammorbidiscono la fatica dei 3000 metri, la montagna è ugualmente pericolosa ai maldestri. Ed è sport questo che si fa nella lotta contro gli elementi, nell'imprevisto dell'ostacolo ignorato ieri e sorto la mattina... Succedono in montagna, e purtroppo sovente, dei drammatici accidenti. La colpa non è delle guide, nè della temperatura, ma dell'imprudenza e sovente dell'ignoranza. Vi sono degli alpinisti improvvisati che non sanno come occorra un allenamento lungo e regolare, più ancora per ottenere una resistenza fisica che per assicurare la sicurezza dei loro passi. Si son visti dei turisti arrivare a Chamonix, scendere dal treno, andare all'ufficio delle guide e domandarne due per l'indomani. Farsi ferre le scarpe, dormire d'un sonno calmo, e all'alba mettersi in marcia...

E molti sapevano appena servirsi della piccozza. Facili alpinisti...

Ed è così che si son viste delle comitive sprofondare in un crepaccio e solo le guide salvarsi per la profonda conoscenza delle montagne e la prudenza grande, istintiva in esse. Due anni or sono tre giovani turisti precipitavano in un burrone. Era con essi una guida savoiarda, che fu l'unica a salvarsi. Molte ore dopo, quando un'altra comitiva passò pel luogo della catastrofe furono rinvenuti due dei tre cadaveri e presso ad essi, rannicchiato nella neve, con la schiena appoggiata ad una muraglia di ghiaccio, la povera guida che fumava la pipa. Era la sola reazione ch'essa aveva potuto tentare contro il freddo che cominciava ad assiderarla...

Corradino Corradini.

## Un nuovo lutto dell'aviazione militare d'Italia.

Il campo di Centocelle è stato teatro di una nuova tragedia dell'aviazione. Questa volta la tragedia è nuova negli annali dell'aviazione, è duplice: lo stesso areoplano ha ucciso il pilota ed il passeggero: l'ingegnere Cammarota ed il soldato Castellano del terzo genio.

Triste cosa, triste assai!

L'ing. Cammarota, addetto da parecchi mesi alla scuola di aviazione di Centocelle, aveva compiuto in questi ultimi tempi, con il grande *Farman* della brigata specialisti del genio, splendidi voli, ed aveva alle sue dipendenze, fra gli altri, il soldato del terzo genio, Castellano.

Il Castellano, da parecchi giorni, aveva pregato l'ing. Cammarota di fargli provare, in compenso delle fatiche continue che sosteneva per coadiuvare l'ingegnere, nella manutenzione dell'apparecchio, l'emozione di un volo. Il Cammarota, che molte altre volte aveva volato, portando con sé passeggeri, volle aderire alla domanda del soldato, ed iniziò, verso l'imbrunire, un volo sul *Farman III*. Tragico volo fu quello che procurò la morte a lui ed al suo fedele collaboratore.

Il Cammarota fu vittima di un errore di manovra. Egli tentò un viraggio alquanto stretto che avrebbe

biplano — i passeggeri erano due — e della piccola altezza a cui egli si trovava. Avvenne allora l'urto fatale.

\*\*\*

Tutti gli aviatori italiani mandano alle due nuove vittime dell'aviazione militare l'espressione di condoglianza, ricordando le virtù preclare d'ingegno dell'ing. Cammarota e quelle preziosissime di attività del soldato Castellano.

Noi ci inchiniamo pure riverenti al passaggio delle salme delle due vittime così tragicamente uscite dalle file dell'esercito, e nel porgere l'estremo tributo di mestizia ai pionieri delle conquiste aeree, ripensiamo alla causa del tragico crepuscolo di morte sul campo di Centocelle.

Il maggior generale Prelli, portando a nome di S. E. il ministro della guerra, il saluto dell'esercito alle salme dell'ing. Cammarota e del soldato Castellano, disse:

«Purtroppo cresce ogni giorno il numero delle vittime dell'aviazione, ma c'è di conforto il fatto che ogni giorno cresce pure il numero delle domande di ufficiali di terra e di mare che desiderano di dedicarsi all'aviazione».

«Da tanta incrollabile fede, da tanta tenacia di propositi credo che l'aviazione troverà le energie necessarie per giungere a concrete risoluzioni e a più pratici risultati».

Non siamo completamente d'accordo col generale Prelli.

L'areoplano non è la bicicletta ed il battaglione degli aviatori non si forma con la stessa facilità di quello ciclistico — pure trovando nell'esercito un grande numero di giovani appassionati della navigazione aerea.

La scuola militare di aviazione in Italia comincia ad avere la sua sede a Centocelle, in una regione cioè battuta dai venti e quindi poco indicata, specie per i voli dei principianti.

Manca, secondo noi, di un direttore tecnico, tipo Wright o Farman, che abbia al suo attivo, come questi inventori, una profonda conoscenza tecnica e che abbia compiuto una serie di viaggi aerei da potere praticamente indicare agli allievi tutte le difficoltà del volo.

Il direttore tecnico della scuola militare di aviazione dovrebbe paragonarsi ai maestri di equitazione e di scherma. Nello svolgimento del suo delicato compito egli dovrebbe considerare i propri allievi, di qualsiasi grado, alla stessa stregua e non mai subire la pressione del superiore.

La scuola militare italiana di aviazione possiede apparecchi di tipo diverso ed a maggior ragione si impongono maestri di fama più che nota.

Agevoliamo pure lo sviluppo di questa scuola, ma diamo ad essa, già che il Governo non risparmia il concorso pecuniario, una forma di maggiore severità. Facciamo compiere agli allievi un ciclo completo di lezioni teoriche in modo da iniziarli sul campo pratico solo quando della macchina e del volo avranno conosciuto i segreti di costruzione e di movimento.

Addestriamoli a poco a poco al volo e quando essi saranno divenuti piloti sicuri e prudenti allora solo rilasciamo un brevetto di aviatore militare, in seguito ad esame. Non basta infatti la sola abilitazione al volo per fare l'istruttore ad altri ed assumere una garanzia per i terzi.

Necessita quindi, secondo noi, che S. E. il ministro Spingardi nomini una Commissione mista di tecnici, *sportsmen* e militari, la quale debba rilasciare, in seguito a scrupoloso esame, il brevetto di aviatore militare agli allievi che avranno frequentato la scuola, la quale, però, dovrà soprattutto avere la sua sede in campo più adatto che non sia quello di Centocelle.

Diversamente facendo, le sciagure saranno sempre all'ordine del giorno.

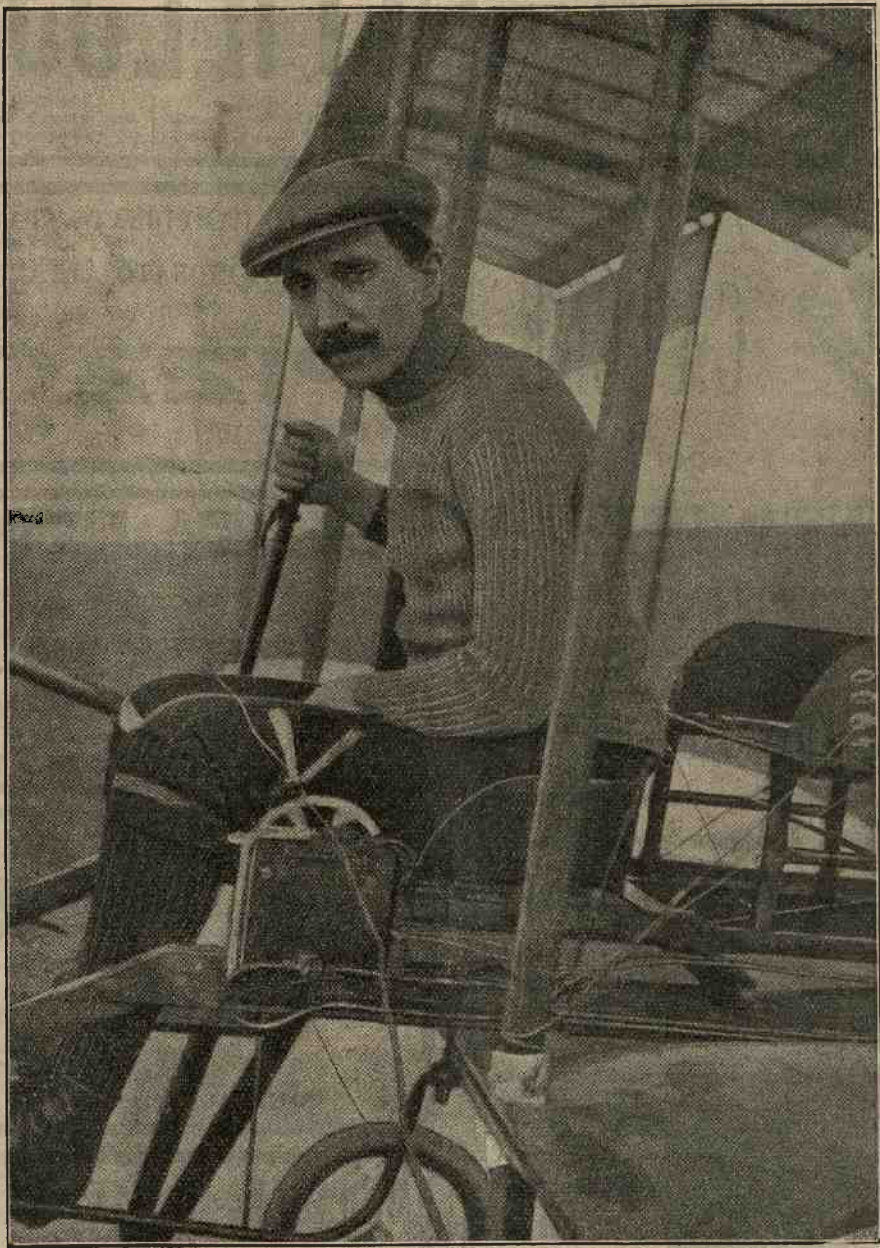
Auguriamoci, dopo quattro vittime, di essere sentiti.

GUSTAVO VERONA.

## L'aviatore Hamilton batte il record di velocità

Telegrafano da Memphis, nello stato di Tennessee, che l'aviatore americano Hamilton ha colà battuto il record del mondo di velocità, che era detenuto da Morane, con una velocità di 112 km. all'ora.

L'Hamilton, che pilotava un biplano Curtiss, compiva un volo di quattro miglia, pari a km. 6 e 437 metri, nel brevissimo tempo di minuti 3 ed un secondo (km. 128,03 all'ora).



L'ingegnere Cammarota morto a Centocelle.

(Fot. Guido Baldo - Milano).

anche potuto, teoricamente, riuscire. La causa della caduta è quindi assai semplice a spiegarsi.

Quando un areoplano compie una *virata*, è condotto forzatamente a spostarsi su una delle sue ali, e precisamente su quella posta sul lato dal quale l'aviatore intende girare.

Nel caso specifico, il Cammarota avendo compiuto un viraggio troppo energico sulla sua sinistra, condusse l'apparecchio a piegarsi su questo lato troppo sensibilmente, vale a dire l'apparecchio perdettero il suo centro di sospensione e cominciò a *déraper* verso il terreno, cioè a scivolar verso il centro dell'arco che esso disegnava nel viraggio.

Quando il Cammarota si accorse che l'inclinazione era troppo sensibile, e che il biplano correva rischio di andare a cozzare contro terra, dovette cercare evidentemente di raddrizzarlo con i timoni. Ma nel *déraper* un apparecchio subisce una perdita di quota e di velocità, vale a dire si abbassa e diminuisce d'impulso: in queste condizioni i timoni hanno evidentemente un effetto assai minore.

E allora il Cammarota, calmo anche nel difficile momento, tentò di abbassarsi per tentare di acquistare velocità nella discesa rapida dell'apparecchio, e trovar così la condizione favorevole a ristabilire il suo equilibrio; neppure questa manovra gli riuscì, probabilmente a causa del sensibile peso portato dal



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.



**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. Co**

NEW YORK - LONDRA - PARIGI - BERLINO.

**PARIS - 84, Avenue de la Grande Armée - PARIS**

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



**CATENE**

per

**AUTOMOBILI**

di qualunque misura.

Chiedere Catalogo della

**Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)**

**Nuova Borsetto** porta utensili per bicicletta **"ROBERT"**  
(BREVETTATA)

Diploma di Benemerita 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 (Indicativissima per Corridori).

Vendesi in tutti i principali negozi di Cicli ed affini.

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

**LA**  
**MOTO-BORGO**

**4 1/4 HP a magneto**

a doppia sospensione elastica - puleggia a cam-  
bio di rapporto graduale - ha vinto le più im-  
portanti Corse della Stagione.

Grande deposito dei Motori

**FAFNIR**

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGO

**TORINO - Via XX Settembre, 15 - TORINO**

**INDIRIZZI RACCOMANDATI**

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

**Hôtels e Alberghi**

ALASSIO — Palace Hôtel (Auto-garage) - Viale Mambray.

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 gu-  
riscono radicalmente colle celebri  
polveri dello Stabilimento Chi-  
mico-Farmaceutico del Cav.

**CLODOVEO CASSARINI**  
di BOLOGNA

Prescritte dal più illustri Clinici  
del mondo perché rappresentano  
la cura più radicale e sicura.

Si trovano in Italia e fuori  
nelle primarie farmacie.

Si spedisce franco opuscolo dei guariti



DONO  
delle Loro Maestà  
i Reali d'Italia

14 Medaglie  
alle primarie Esposizioni  
e Congressi Medici

**IL CAMPIONATO ITALIANO DILETTANTI**

**IL CAMPIONATO ALTA ITALIA INDIPENDENTI**

furono vinti con Macchina

**PIZZORNO**

**ALESSANDRIA - Piazza Vitt. Em., 4-5 - ALESSANDRIA**

**CULTURA FISICA PER TUTTI!**

Il Miglior Metodo - Libro Pratico di Cultura Fisica Moderna, L. 3 - Sviluppo del Sistema Muscolare Inferiore ed Esterno.

FORZA e SALUTE

CORSI DI GINNASTICA IN CASA col

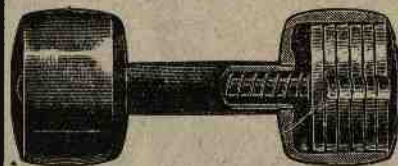
**MANUBRI AUTOMATICI**

AUMENTABILI CON DISCHI

42 gradazioni di peso - Caricamento progressivo  
ed istantaneo - Pratici ed economici - Adottati  
dal migliori Professori di Ginnastica Moderna.

Chiedere Prospetti gratis.

**The Dr. F. PARKER Co. - Via Passerella, 3 - Milano.**



GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per

**AVIAZIONE**

Premiate **ELICHE "L. E."**

**ACCESSORI per MODELLI**

**A. G. ROSSI**

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

**MEDAGLIE-DISTINTIVI**

per Società

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

Stabilimento coniazione Monete

Fornitore della Casa Reale del Granducato di Sassonia.

**NORIMBERGA, A. N. Kleinweidenmühle, 12.**

**Succursale BERLINO, A. N., Ritterstrasse, 46.**

in galvano coniato,  
plastica e  
fine esecuzione di  
vero e falso amal-  
to, artisticamente  
combinati.



Fondata nel 1790.

**OLIO**

**F.I.A.T.**



Kg. 20.



Kg. 6.



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.**



## La donna sportiva

« Una volta io ero più ingenuo. E nei ritrovi mondani e letterari, se una signora guardava il cappello di un'altra in luogo di udire la parola del conferenziere, se chiacchierava di *combinations* mentre Giacosa faceva spasimare Nennele; se guardava i baffi del suggeritore mentre Sigfrido toglieva a Wotan il brando; io, dico, mi chiedevo ingenuamente: — Perché? — Ora, invece, non mi chiedo più nulla. Vi ho fatto l'abitudine e mi diverto ai loro cicalecci come ad un minuetto del settecento. Però non bisogna farmi impazientire. Non bisogna, per esempio, parlarmi di Congressi femminili, di dame della Croce Gialla o Violetta e di voto alle donne ».

Così su di un quotidiano torinese io concludevo un articolo impressionista sul contegno delle nostre signore alle recenti giornate di aviazione, che così lieto esito sortirono al campo di Mirafiori.

Non perchè io mi sia ricreduto e perchè bastino le eccezioni a stabilire la regola, ma per un senso vivo di ammirazione, io mi accingo a scrivere oggi un articolo che può sonare in contrasto con quello che poco innanzi affermavo.

E' del giornalista e dell'avvocato accusare colui che sta contro di noi, come di difenderlo se con noi ritorna. Questa specie di gentil forcaiolismo letterario non ripugna mai alla penna. Anche nel *Cantico dei Cantici* di Cavallottiana memoria Iddio vuol la conversione del reo e non la morte...

Dico in verità che bastarono queste due semplici fotografie a ridarmi la speranza che le nostre donne intendano veramente ciò che può la sana vita sportiva, e quali fascino essa abbia non accessibili a tutte le anime. Ciò che è accessibile a tutte le anime è cosa comune e grigia: anche se appare vestita dei più vivaci colori.

Un cappello, ove, sereziato delle tinte più gaie e più tristi, finì i suoi giorni un passero mutato in uccello di paradiso; una pelliccia di vero, autentico coniglio domestico ridotta e ringiovanita in falso *rat musqué*; un abito da lire due e cinquanta il metro; ecco le cose veramente comuni del mondo femminile, quelle che formano l'ideale tanto della signora che legge Maupassant, quanto della crestaia che ama il gelato alla crema. Amarle, queste cose, vuol dire sacrificare la personalità femminile, quella personalità che tenta invano, dal lago ove giace morta e galleggiante, naufragata nelle chiacchiere suffragettistiche, toccare la riva ed elevarsi anch'essa dalla bassura delle umane cose. Tengono le cose che da poche sono amate; quelle che si disprezzano, quelle che si trascurano. E fra queste, lo sport.

Orbene, per me, che di questo sport narro e glorie e lutti, ed amo la rude bellezza, nasce questo senso di amara e scettica filosofia se ripenso quanto poco la donna abbia fatto nel campo sportivo.

Che vogliono le donne in questi tempi di democrazia e di cooperativismo? Vogliono esser parificate agli uomini nei diritti di personalità, di voto e di autonomia. Sta bene: nei diritti. E nei doveri? Chi di esse ha parlato di doveri? Io credo che la miglior cosa sia quella di rivendicare prima i diritti fisici poi quelli morali. S'incomincia col manifestare che il sesso debole non è per nulla inferiore al sesso forte e poi si possono vantare i diritti morali. Questa è l'eterna legge che governa il mondo. Non altra. E tutte le giurisdizioni sono basate sulla forza fisica, anche quelle che ora ci governano dopo essere state crivellate e raffinate dal buratto del tempo.

Io non pretendo con questo che ogni donna abbia a giuocar di pugni, o ad eseguire una serie di doppi salti mortali. Voi, nella semplice enunciazione di queste cose, comprendete bene l'as-surdità di tali pensieri. Si bene pretenderei, se non fosse troppa la pretesa, che la donna, pur conservando tutte le occultequisite grazie della sua personalità, si desse al pratico sport. Amo la donna alpinista, la donna velivolista, ciclista, skiatrice, quanto ammiro una bella signora che assiste da un palco alla *Trilogia*.

Ma odio la donna che non sa utilmente approfittare della sua fisica snellezza, e tra il *crochet* e la pagina di diario e l'attesa del sempre futuro, esaurisce i suoi grigi giorni piccandosi di saper le segrete bellezze della vita pur non conoscendole.

Non voglio fare di ogni donna una eroina come la *Nightingale*, che nella campagna di Crimea fece atti di valore paragonabili a quelli che dicesi abbia compiuto il Cristo di Galilea. Non una ballerina sul fil di ferro od una trapezista. Voglio farne semplicemente un'americana od un'inglese, una di quelle donne che hanno nelle mosse un po' della *virago*, che possono salire al cerchio della morte e leggere Tennyson e gustare Percy Bysshe Shelley.

Io mi ricordo con quanta ammirazione ho potuto vedere le gare ginnastiche femminili. Il gesto che nell'uomo assume quel non so che di acrobatico e di forzato, nelle donne tramutavasi in un armonico senso di grazia, in un estetico senso di bellezza e di forza temprata dalla gentilezza tutta feminea che ogni donna, anche in minima parte, possiede.



La nota sportswomann Marvingt che detiene il campionato delle signore per gare di sky.

Anche il giorno, sparso in chiarezza di tinte azzurre e rosa tra le fronde degli ippocastani, pareva sorridere nella sua gaiezza. Ricordo che la foltissima corona di pubblico che gremiva l'anfiteatro ebbe un plauso unanime, quando la serie degli esercizi si chiuse con un ritmico movimento delle braccia e l'immensa massa parve raccogliersi in tranquilla compostezza di linee. Questa è anche una ragione di vita per la donna. Ma non ginnasta da camera, no. Aria e sole ci vuole.

Viceversa, poi, le nostre donne amano meglio quella ginnastica che ha la sua ragion di vita fra un *cotillon* ed un *dancing*; amano la marcia, sì, ma per la passeggiata domenicale; amano tutti gli sports, ma viceversa non ne praticano nessuno.

Questa è l'amara verità che il cronista sportivo deve oggi rivelare, non senza un poco di mal celata ironia. Che se le donne vogliono arrivare alla rivendicazione dei loro diritti facendo lo sport londinese di correre schiamazzando per le vie, o praticando lo sport tribunizio italiano, o, peggio ancora, scrivendo su riviste del genere di quello che la malsana fantasia va loro dettando, anzi che giungere alla piena libertà agognata ricondurranno gli uomini all'antica *manus maritima*, e conteranno un ideale infranto di più da cantare in una romanza lagrimevole per salotto.

E' dalla vita fisica, dallo sport che si risanerà la vita morale. Rivendicando i diritti fisici da prima. I diritti morali verranno di poi. Accom-pagnati dai doveri.

GIOVANNI CROCE.



Il 27 novembre, la signorina Marvingt, concorreva a Mourmelon alla gara per la Coppa del giornale Femina per aeroplani. Riusciva a rimanere nell'aria 53 minuti (record femminile).

(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

## Grande Turismo in Automobile

Il noto *sportsman* Natale Frova di Milano ha testè compiuto un grande viaggio con una vettura *Fiat* 12-15 HP, corazzata con doppio *phaeton*.

Il signor Frova così ci riassume il suo viaggio: « Ho compiuto un viaggio di 1600 chilometri assieme al signor Moro, al prof. Bognetti di Milano e ad un mio meccanico: quattro persone con bagaglio. Abbiamo percorso senza il minimo incidente strade di montagna e non possiamo che lodarci del servizio veramente ottimo della nostra automobile.

« Ecco senz'altro il nostro itinerario:

« Codroipo, Belluno, Agordo, Mestre, San Martino di Castrozza, Passo di Rolle, Predazzo, Passo del Pordoi, Arabba, Passo del Falzarego, Cortina d'Ampezzo. Cadore, Salita a Misurina, Schludersbach, Toblach, Lienz-Villach, Klagenfurt, Leoben, Wiener, Neustadt, Vienna, Graz, Marburg, Klagenfurt, Villach, Pontebba, Udine, Codroipo.

« In tutto questo viaggio, che comprende strade di montagna difficili come il Passo di Rolle, del Pordoi del Falzarego e specialmente la lunga e terribile salita di Misurina con pendenze del 190/0

# 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).



# SPORTS



Foot-halleurs!

Non fate acquisti  
prima di con-  
sultare il no-  
stro 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 SOCIETÀ.



PODISTI!!

Se volete essere sicuri della vittoria  
dovete vestire e calzare indumenti  
tecnicamente 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 lar-  
ghezza delle spalle.

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

## Vetturette SIZARE & NAUDIN - Parigi

Le più strepitose vittorie in tutte le corse.

Tipi monocilindrici: 8, 12 e 25 HP

Tipo 4 cilindri: 12/16 HP

Carrozzeria double-phaeton a 4 posti - Consumo 5 cent. per Km.

Garanzia un anno.

## Biciclette ROYAL ENFIELD

La macchina preferita dal Tourista - Eccezionalmente scorrevoli e resistenti

Chiedere Rappresentanze (esigonsi ottime referenze) agli Agenti esclusivi:

Ditta LANCELOTTI e C. - Via Barberia, 22 - BOLOGNA

—● Cataloghi a richiesta —●

# Cicli FOX

con Pneumatici WOLBER



Società Anonima Fabbra e Gagliardi - MILANO

Torino - Roma - Genova - Verona - Bologna - Firenze

La rivelazione  
dei 1910

Tassametro



“DARRAS,,

Breveté S. G. D. G. en France et Etranger

CONTATORE  
HOROKILOMETRICO

per vetture a cavallo e auto-  
mobili con tariffe uniche o  
multiple.

CHIEDERE LISTINO

Agenti esclusivi per l'Italia: G. BUSSOLOTTI e C. - Via Melchior Giola, 11 - TORINO

## Fabbrica di Radiatori per Automobili

TORINO - Via Moncalieri, 12 - TORINO

FABBRICA DI RADIATORI

ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI  
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.



RIPARAZIONI

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

Manubri con  
doppio freno

CHIEDERE CATALOGO

della nuova Fabbrica Nazionale

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

# S.C.A.T.

Automobili 14 e 22 HP

Materiale scelto - Lavorazione accurata

Esaminate i Tipi 1910

Provatevi e confrontatene i prezzi

Federico Politano - Agente Generale

TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - 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 Internazio-  
nale di Torino nel 1911", e del "Comitato Esecutivo Germanico - Berlino,,



(diciannove per cento), mai abbiamo avuto a rimpiangere di non avere una macchina più forte. Anche la salita di Misurina, che respinge ogni giorno molte automobili, venne dalla Fiat 12-15 HP superata coi soli propri mezzi, destando la meraviglia dei competenti.

« Chiudo con questi dati, scrupolosamente esatti:

« Consumo: olio e benzina, pagandoli in Austria non meno che in Italia, L. 100.

« Gomme, una foratura ed uno scoppio di camera d'aria dopo 400 km.

« La vettura, cronometrata dopo il faticoso raid, faceva ancora il chilometro in 52 secondi.

« Le tappe furono, in media, di chilometri 200 al giorno.

« Insomma, un viaggio di grande turismo, compiuto con una automobile che i più credono da città. Attesto ciò spontaneamente, lieto di poter fare gli elogi di una macchina italiana e di una Fiat in particolare ».

## Il "Salon", dell'automobile a Parigi

La novità - Gli "stands", italiani.

La successione degli anni, la fragilità e la mobilità degli entusiasmi francesi non han fatto perdere al Salon di quest'anno il suo interesse ed il suo solenne splendore. Il Grand Palais è una manifestazione frivola di un'industria seria che esercita la sua suggestione per una specie di stordimento fisico e morale e si impone alla massa del pubblico dopo un'interruzione di un anno, dovuta, secondo gli uni, alla famosa crisi del 1907-1906, secondo gli altri, al desiderio dei costruttori di organizzare da sé la Esposizione separandosi dall'Automobile Club di Francia. Pertanto l'industria automobilistica francese e straniera non ha temuto di affrontare di nuovo il giudizio del pubblico. Molteplici perfezionamenti agli organi dell'automobile attestano ai costruttori l'inesauribile ingegnosa che durante tre anni non si è mai rallentata. Come ormai è noto, il motore senza valvola è la questione del giorno, la questione che può rivoluzionare in gran parte l'industria motoristica. Se l'innovazione ha i suoi difetti, come un prezzo assai elevato per la mano d'opera più lunga e più delicata, ha però la virtù di rendere il motore più silenzioso e perfetto. I sei cilindri guadagnano anche essi terreno: infatti tutti i costruttori, e anche la nostra Fiat, presentano dei sei cilindri di media potenza. Un'altra grande caratteristica dell'odierno Salon è la vettura di media potenza da 12-14 HP, i cui cilindri hanno 8 mm. di alesaggio per 120 di corsa. Quasi tutte le marche presentano un tipo che risponde alla formula « democratizzazione dell'automobile ». Dal punto di vista dell'apparenza il motore tende al tipo monoblocco. I quattro cilindri si fabbricano correntemente sotto questa forma ed i sei cilindri in due gruppi di tre. La corsa del pistone è pure aumentata dal 1908 in qua. E' noto che si impiegava altra volta il motore piatto a grosso alesaggio e a debole corsa, poi il motore quadrato nel quale queste due caratteristiche avevano il medesimo valore. Oggi si arriva ad un motore lungo. Il rapporto tra corsa e alesaggio passa a 2, mentre non raggiungeva che 1,7 al massimo nel 1908. Quest'anno certi fabbricanti hanno aumentato la corsa di tutti i loro motori di più del decimo in rapporto all'anno precedente. Questa tendenza è generale. Nel raffreddamento il termosifone tende a sostituire la pompa.

Altro cambiamento importante consiste nel radiatore che è passato all'indietro in parecchi dei recenti modelli. Gli inglesi specialmente adottano questo sistema. Dal punto di vista della silenziosità, il progresso realizzato sulle vetture del 1908 è veramente considerevole. Per ottenerlo si racchiudono o si mettono sotto campana tutti gli organi, valvole ed altro. Nell'allumage si afferma in definitivo trionfo il magnete ad alta tensione. Gli accumulatori non esistono, per così dire, più, ad eccezione delle vettuette. Altre due novità che paiono destinate a grande avvenire sono quelle

del freno mediante il motore, e della ruota metallica, più elastica e più leggera delle ruote in legno. Essa dovrebbe infatti realizzare il 40% di economia sul peso delle ruote di legno.

Accenno quindi agli stands dei nostri connazionali.

L'Isotta-Fraschini presenta tre chassis, uno da 15-20 a cardano, un altro 25-35 pure a cardano, tutti e due monoblocchi. Le vetture hanno tutte freni alle ruote anteriori e non più sul differenziale.

La Fiat espone due chassis monoblocchi, uno 15-20 a quattro cilindri, l'altro 20-30 a 6 cilindri. E' questa la prima volta che un sei cilindri viene presentato in un blocco solo. La specialità di tutti i modelli 1911 della Fiat, sta nel carburatore interno a riscaldamento automatico brevettato. La Fiat presenta pure una elegantissima vettura da corsa 130 HP, con una speciale disposizione superiore in cui gli eccentrici azionano direttamente la valvola situata sopra la parte superiore del motore. Espone altresì un modello a calotta, nuova forma di torpedo, ed una 20 30, 4 cilindri, in alluminio, che ricorda, per la sua forma, una macchina di ferrovia elettrica.

La Casa Lancia espone un'automobile da corsa, tutto ricoperto di rame.

La Spa espone essa pure un nuovo tipo 15-20 HP monoblocco, ridottissimo, con freni a blocco. Parecchi stands sono ancora incompleti. I lavori di installazione continuano.

Gli stands, essendo elegantissimi e con gran profusione di lampadine elettriche, non differen-

dell'autorità, incaricato di mantenere l'ordine e di catturare all'occasione degli individui pericolosi, dovesse trovarsi esercitato in modo particolare per ben sostenere il suo ruolo.

In Italia, e in Francia pure, non è invece così. Gli agenti, le guardie sono, senza alcun dubbio, delle persone disciplinate, zelanti, devote e coraggiose, ma affatto allenate agli esercizi del corpo.

Si accusa sovente la folla di parteggiare pel malfattore contro i rappresentanti dell'ordine. Ma ciò deriva dal fatto che, istintivamente, l'ammirazione della folla è, nella lotta, pel più agile, pel più scaltro fra i due avversari che son di fronte, senza tante e sottili distinzioni sulle loro condizioni sociali...

Il rappresentante della forza pubblica deve essere... forte privatamente, e lesto, e abile; egli deve saper correre più velocemente di coloro ch'egli insegue, e lottar con essi sempre vantaggiosamente.

In Inghilterra il policeman risponde a queste condizioni; è così ch'egli è rispettato ed obbedito dalla folla e realmente temuto dai furfanti. Gli inglesi sono oltremodo fieri dei loro agenti, e sostengono che non è possibile trovare in alcuna altra parte del mondo un corpo costituito militarmente che equivalga, dal punto di vista del valore fisico generale, ai 50 mila uomini che compongono la polizia del Regno Unito.

Gli agenti di polizia inglesi sono, in generale, più grandi e più forti di tutti i loro camerati europei.

Durante i primi tre mesi del loro arruolamento vengono sottomessi, all'infuori della loro istruzione professionale, ad un allenamento fisico intensivo.

Premesso che questi uomini provengono, per quanto concerne le qualità fisiche, da una cernita di già meticolosa, si comprenderà facilmente quale debba essere la loro prestantza alla fine dei tre mesi di lavoro. Non è esagerato dire che quasi tutti posseggono un'attitudine d'atleta al momento di assumere la loro funzione pubblica.

Compiuto questo allenamento preliminare le Autorità incoraggiano il più possibile « il mantenimento in forma » degli agenti ai loro ordini.

Con questo scopo ciascun posto principale di polizia possiede una sala speciale di cultura fisica, dove i policemen si esercitano nelle ore che non son di guardia. Gli ufficiali della polizia inglese apprezzano troppo il valore della forza fisica disciplinata per trascurare alcunchè nell'organizzazione di queste sale.

Di più la pratica degli sports all'aria aperta è incoraggiata il più possibile, ed è così che si vedono delle squadre di policemen figurare in tutte le grandi riunioni sportive.

Le guardie inglesi hanno dato degli atleti rimarchevoli in tutti i differenti generi di sport: corsa a piedi, con siepi, lancio e sollevamento di pesi, lotta, nuoto, foot-ball, ecc.

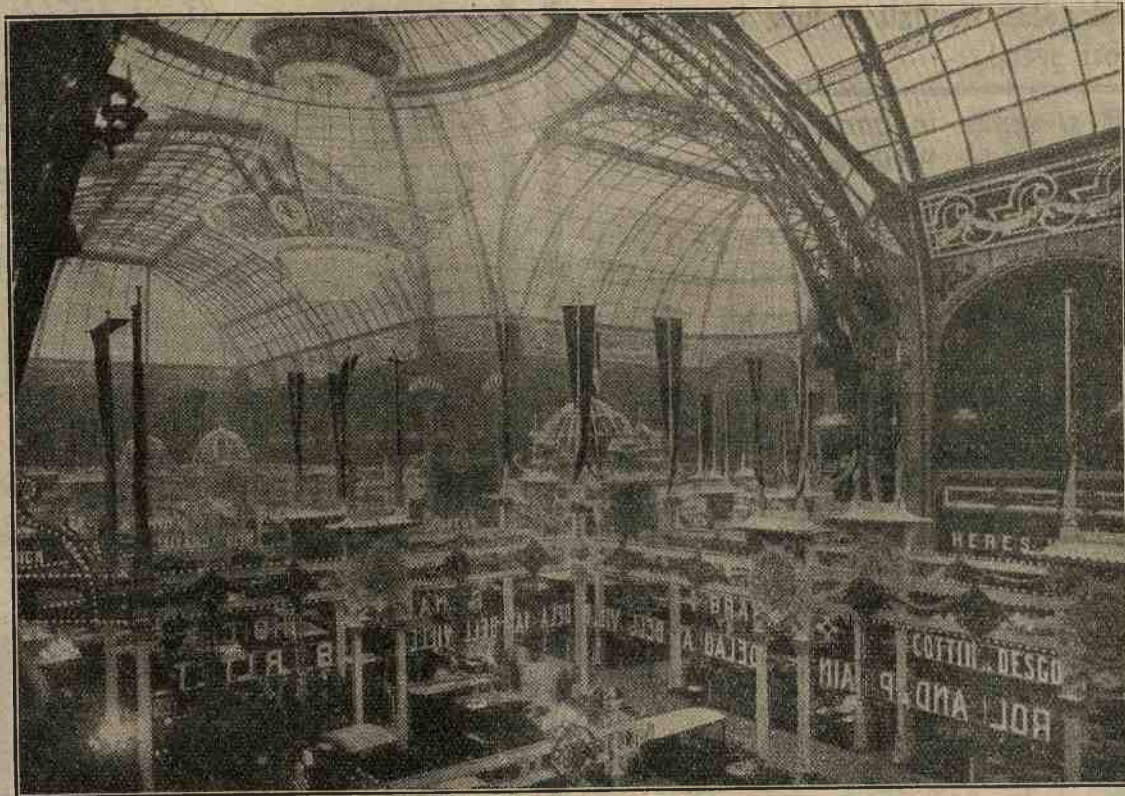
A Liverpool, su di un effettivo di 1800 agenti, 200 sono maestri-nuotatori, ossia capaci di gettarsi in acqua completamente vestiti per salvare una persona in pericolo di affogare.

Lo sport più praticato è però la lotta con la corda. In questo genere di esercizio, i poliziotti inglesi sono divenuti pressochè invincibili. Vi sono delle squadre composte da veri eroi, che pesano dai 100 ai 120 kg., e che pongono in questo genere di lotta un ardore, una tenacità ed una resistenza straordinaria.

Gli ufficiali di polizia non sono per nulla meno dei loro uomini dal punto di vista delle qualità fisiche; parecchi hanno infatti al loro attivo delle vere prodezze sportive.

Quando vedremo noi i nostri agenti poter rivaleggiare, sul terreno sportivo, coi colleghi d'oltre Manica?

reporter.



Il Salon dell'Automobile di Parigi 1910. — Veduta generale. (Fot. Guido Baldo - Milano).

ziano gran che da quelli degli scorsi anni. Tutta l'importanza tecnica e l'attrazione dei Salon sta nella tendenza di democratizzare l'industria degli automobili. Negli scorsi anni si faceva soprattutto del lusso; oggi si vogliono attirare anche le borse modeste; si vuole offrire al pubblico una vettura di costo meno elevato, che faccia buon uso per un discreto numero di anni.

Del resto anche il Salon di Parigi, per quanto sia una grande battaglia, non è l'ultima dell'annata. Vi è modo ancora per delle rivincite, se qualcuno ne avrà bisogno. Dopo Parigi avremo Bruxelles e poi, probabilmente, Pietroburgo; non mancheranno Vienna e Berlino, e l'appello più importante sarà a Torino. E vi saranno anche altre decisioni supreme nelle corse. Poichè anche le corse, come le Esposizioni, nel 1911 si rinoveranno e si moltiplicheranno tra un entusiasmo che non sarà mai stato più ardente.

Parigi, dicembre 1910.

polisportivo.

## Una Polizia sportiva

I Policemen inglesi.

Avete voi mai assistito allo spettacolo dell'inseguimento o della cattura d'un malfattore per parte dei rappresentanti dell'Autorità? La lotta fra le due opposte parti è quasi sempre omerica e qualche volta pietosa per gli agenti dell'ordine. E perchè ciò? Semplicemente perchè gli uomini della pubblica sicurezza non si sono dedicati quasi mai a specie alcuna di esercizio fisico. Sembrerebbe invece logico che un rappresentante

Sportsmens! Leggete tutti i giorni il giornale

LA STAMPA

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



# Cacciatori!!!

usate sempre

# LANITE



# 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 alle:

**"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA**

# CICLISTI!

# IL PNEUMATICO

# MICHELIN

# NUOVO TIPO VELO 1910

appositamente costruito per le strade d'Italia, che porta la dicitura:

*"Clermont-Ferrand  
& Turin"*

# È IL MIGLIOR PNEUMATICO PER BICICLETTE DA TURISMO

# PROVATELO

E

# GIUDICHERETE!

Agenzia Italiana PNEUMATICI MICHELIN - MILANO, Via Foro, 14.

# HERMANN RIEMANN

*Chemnitz Gablenz N. 58*

Esposizione di Bruxelles - **GRAND PRIX** - Massima onorificenza.

# CICLISTI! AUTOMOBILISTI!

Pretendete dai vostri fornitori i **FARI**  
e **FANALI** di questa marca.

**I migliori del mondo!**

*Agenti Generali per l'Italia:*

# G. C. Fratelli PICENA

**TORINO - Corso P. Oddone, 17 - TORINO**

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.



# MERCÉDÈS

**TIPI 1911:**

8|5 HP a cardano  
14|30 " " "

10|20 HP a cardano  
22|40 " " "

28|50 HP a cardano ed a catena

38|70 HP a catena

37|90 HP a catena

**16|40 HP MERCÉDÈS** con Motore **Knight** a cardano.

Agenzia esclusiva per la vendita:

Soc. Anon. Garage Carrozzeria **ALESSIO** - Torino - Napoli.



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

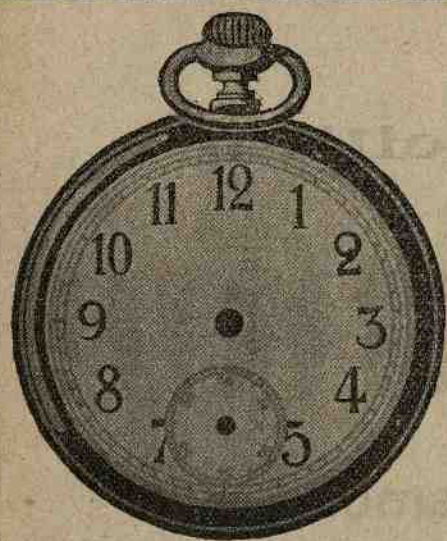
**KLAXON**

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.



*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. G. 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 SOLIDITA 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 - Furgoncini - 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 e CANDELE U. H.

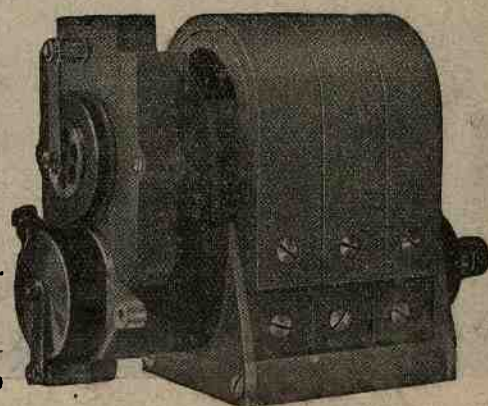
(Unterberg Helmlé-Durlach)

**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



**14 HP, 4 cilindri**

**25 HP, 4 cilindri**

**35 HP, 8 cilindri**

# De Dion Bouton

sono le migliori vetture per turismo.



CATALOGO e  
LISTINI  
GRATIS

**FABBRICA  
AUTOMOBILI**

# ISOTTA FRASCHINI

**MILANO**

CHASSIS A CATENA E A CARDANO  
VETTURE DA CITTÀ E DA TURISMO  
VETTURE LEGGERE PER SERVIZI PUBBLICI  
VETTURE DI LUSO 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

STABILIMENTO E UFFICI: VIA MONTE ROSA N. 79

ESPOSIZIONE E VENDITA: VIA CARLO ALBERTO N. 2