

LA STAMPA

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Casella - Tiri - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Arcobaleno

Nuoto - Canottaggio - Vela

SPORTIVA

(Conto corrente colla Posta)

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI		DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE	INSERZIONI
Anno L. 5 - Estero L. 9		TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO	Per trattative rivolgersi presso
Un Numero	Italia Cent. 10 Estero .. 15	Arretrato Cent. 15	L'Amministrazione del Giornale

In attesa della riapertura della stagione ciclistica



Il negro volante, Mayor Taylor, si allena in attesa delle grandi riunioni ciclistiche su pista.
La nostra fotografia riproduce il famoso sprinter in riposo, dopo aver compiuto l'allenamento.

“Il motore senza valvole”

Daimler

KNIGHT

è il solo che abbia subito la più dura prova, controllata dall'*Automobile Club d'Inghilterra*, vincendo la **COPPA DEWAR**, dopo 132 ore di marcia senza interruzione ed a pieno carico.

Nessun motore ha accettato di sottoporsi a tale prova.

GARAGES STORERO

TORINO, Corso Massimo d'Azeglio, 20. - ROMA, Via Sicilia. - MILANO - GENOVA.

LA

S. I. A. M. T.

è l'unica Moto leggera, il di cui tipo commerciale sia capace di superare, senza l'aiuto dei pedali, tutti i valichi delle Alpi e degli Appennini.

magneto, valvole comandate in testa, 2 1/4 HP, 35 Kg., culatta amovibile, brevettata in Italia ed all'estero, è superiore a tutte le sue consorelle.

1) Perché leggera, potente, robusta, semplice, pratica.

2) Perché supera qualunque salita.

3) Perché può andare da 5 a 70 Km.

4) Perché gode della massima stabilità.

5) Perché ha vinto: nel 1909 il Criterium di Cuneo, nel 1910 il Record della Consuma, i Cironiti del Trasimeno, Vogherese, Pavese, la Corsa Susa-Moncenisio.

Domandare il Catalogo 1911

Stabilimento Italiano Applicazioni Meccaniche di

LUIGI SEMERIA

TORINO - Via Chivasso, 18 - TORINO

SPORTS



Foot-ball'eurs!

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

ALCUNI PREZZI:

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

SGONTI SPECIALI PER SOCIETA'.



PODISTI!!

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

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

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

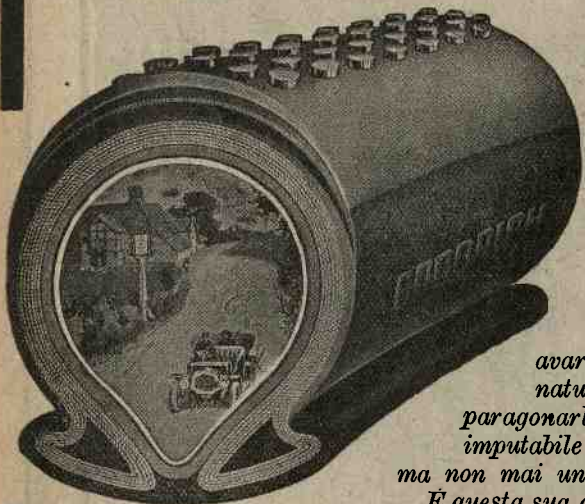
AGENZIA DEGLI SPORT - Milano - Corso C. Colombo, 40

“L'AVARIA NEI GOODRICH”

Chi per la prima volta adopera i

PNEUMATICI

GOODRICH



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

Ma non è così.

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

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

IL PNEUMATICO IDEALE PER TURISTI

The G. B. GOODRICH Company, L.td

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

Agente
Generale

RAVERA PERICLE

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.

FABBRICO 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.

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).

FANALI ELETTRICI

per

BICICLETTE - CARROZZE - AUTOMOBILI

CONVERTITORE BREVETTATO

della corrente alternata per la carica di accumulatori

Domandate il
nuovo listino 1910

Sconto
ai Rivenditori

DITTA
GIUSEPPE FERRARI
di Eugenio
Via dei Teatri, 6
UDINE



VETTURETTE

SIZAIRE & NAUDIN

Modelli 1911.

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

TORINO - Via Massena, 42 - TORINO

Ciclisti e Costruttori!

Mentre tutte le altre serie strepitano
in *réclames* enormi e continue, solo la

SERIE PEUGEOT

non si fa sentire, e ciò perchè essa è
la Serie la PIÙ SERIA e che
non solo promette, ma dà più
di quanto si desidera.

Chiedete le nuove quotazioni 1911

e non ve ne pentirete !!!

Agenti Generali: G. C. F.lli PICENA - Corso Principe Oddone, 17 - Torino

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

Le nostre iniziative

La Coppa "Stampa Sportiva", per gli aviatori italiani

Ognuno ricorderà le norme che ressero le dispute della Coppa messa in palio dal nostro giornale. « Ne verrà proclamato vincitore l'aviatore italiano che abbia compiuto nel 1910 un maggior numero di chilometri coperti sopra città e campagne. Ogni viaggio deve venir confermato da una dichiarazione scritta delle locali autorità ».

Il tempo utile per concorrere al nostro premio scadeva il 31 dicembre 1910, e noi infatti nel n. 1 di quest'anno invitavamo tutti gli aviatori italiani, i quali, conformemente al nostro regolamento, avessero reputato di aver titoli per concorrere al premio, di presentare i documenti comprovanti le loro performances entro il 20 gennaio 1911, a mezzo plico raccomandato da indirizzarsi al nostro giornale.



La coppa Stampa Sportiva per gli aviatori italiani, artistico lavoro della rinomata Casa milanese G. Guelfi.

Noi ripetiamo un'ultima volta l'invito e la sollecitazione di presentare i necessari documenti a quegli aviatori che ci scrissero dandoci notizia dei propri voli senza però favorirci l'ombra di una convalidazione ufficiale.

Nel prossimo numero annuncieremo poi i nomi dei componenti l'apposita Commissione, la quale, vogliati i titoli dei concorrenti, procederà all'assegnazione della ricchissima Coppa da noi messa in palio e che qui riproduciamo nelle sue artistiche linee.

Grande Cross-Country Podistico

organizzato dal Circolo "Juventus Nova",

sotto il patrocinio della « Stampa Sportiva ».

Il Comitato ordinatore di questa bella manifestazione podistica, in seguito alla nuova fortissima nevicata, che ha coperto strade e campagne rendendo impossibili gli allenamenti dei podisti, ha deciso, molto opportunamente, di rinviare questa gara al 19 febbraio. Il numero degli iscritti cresce pertanto di giorno in giorno e moltissime adesioni si contano di campioni d'altre città piemontesi.

Due innovazioni importanti ha poi deciso il Comitato nella sua ultima seduta, e cioè la creazione di due speciali categorie, quella per i militari e quella per i postelegrafici. Entrambe le categorie faranno corsa a sè, e cioè vi saranno

tre partenze distinte: la prima per i militari, la seconda per i postelegrafici e la terza per i corridori borghesi.

A nessuno sfuggirà adunque l'importanza che sta per prendere questa manifestazione sportiva, alla quale il Comitato dedica con ardore tutto il suo entusiasmo ed un lavoro prezioso di solerte preparazione. Ricorderemo il presidente signor Roggero, i signori Mario Luigi Mina, Galli, fratelli Canuto, Ferrando, Paglia, Marietti ed altri ancora che si dedicano a tutt'uomo a completare ogni pratica della complessa organizzazione.

Ricordiamo che la gara si disputerà su un percorso bellissimo, sulla sponda sinistra della Dora, sulla distanza di circa 4 km., con un tempo massimo di minuti 25. I primi 30 arrivati avranno medaglie d'oro, vermeille, d'argento e bronzo a seconda della classifica; gli altri che termineranno la gara nel tempo massimo avranno in ricordo un diploma.

Di premi speciali continuano poi a giungerne e saranno a suo tempo esattamente destinati. Di essi ne citeremo alcuni: quello di S. A. R. il Duca di Genova, quello della *Stampa Sportiva*, la Coppa del *Juventus Nova*, il premio del signor Mario Luigi Mina, quello della casa Bardelli, ecc.

La *Juventus Nova* (via Principe Tommaso, 20), riceve tutte le sere alla Sede le iscrizioni individuali fissate in lire 1,50, che si chiuderanno infallantemente il giorno 18 febbraio.

Il battaglione scolastico rosarino

al Concorso Ginnastico Internazionale di Torino

Per iniziativa del nostro connazionale signor Nicodano Vitale, proprietario del *Gran Caffè della Borsa* in Rosario, si è formato, in questa città, un Comitato collo scopo di raccogliere i fondi necessari onde poter mandare in Italia un battaglione di almeno 50 allievi a prender parte al Concorso internazionale di ginnastica, che avrà luogo a Torino nel 1911.

Occorre notare che il battaglione di Rosario fu il vincitore del Concorso internazionale tenutosi quest'anno, 1910, a Buenos Aires, in occasione di quella Esposizione; quindi se, come si ha ben diritto di sperare, da Torino arriverà l'invito ufficiale del Comitato al sig. capitano Arrospeidegaray, che è il valentissimo istruttore del battaglione e che, col sig. Nicodano, sta già lavorando attivamente onde poter organizzare il viaggio con ogni maggior cura, al Concorso internazionale di Torino sarebbe assicurata la partecipazione della squadra rosarina che, con ogni buon diritto avendo vinto il Concorso di Buenos Aires, può essere reputata la migliore del Sud America.

Non mancherò d'informarvi regolarmente di quanto si farà in proposito e delle notizie che perverranno dal Comitato torinese; per intanto però comunico che gli allievi del battaglione, venendo in Italia, sarebbero accompagnati anche dai professori degli Istituti nazionali argentini, e ciò perchè durante il viaggio possano ricevere le lezioni necessarie ed indispensabili onde, al loro ritorno, possano presentarsi agli esami con probabilità di essere promossi, in modo che il partecipare al Concorso di Torino non debba risultare un intralcio al compimento degli studi scolastici.

Idea ottima che rivela con quanta precisione e buon senso gli organizzatori pensino ad effettuare il loro nobilissimo progetto.

Rosario S. Fè, 16 dicembre 1910.

Mario A. Dall'Olio.

L'abbonamento alla

Stampa Sportiva

costa L. 5

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

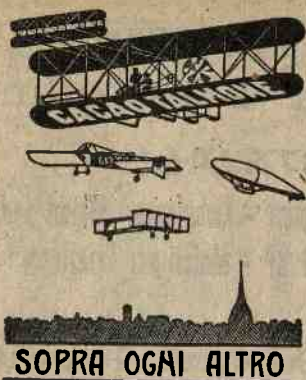
3 migliori pneumatici per Velocipedi ed automobili.

Agenzia e Deposito per l'Italia:

LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 6.
TORINO - Via Principe Amedeo, 18.

Vendita al minuto:

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



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.



NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS"

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

PRIMO OPIFICIO NAZIONALE

di Attrezzi di Ginnastica, Giochi e Sport,
Banchi, Arredi scolastici, fondato in BARI nel 1880
dal

Prof. Cav. GIUSEPPE PEZZAROSSA

testè incaricato della fornitura completa
pel Grande Concorso Internazionale di TORINO.

40 Onorificenze.

Chiedere catalogo: Pezzarossa - Bari - Telefono 87.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

"ATALA"

Guido GATTI & C.

Milano - Corso Lodi, 50A - (Biposto Garibaldi).

A. FAUSER & C. - Novara

Rappresentanti Generali per l'Italia

Motori **"ANZANI"**,

Eliche **"RATIONNELLES"**,

le migliori per solidità e rendimento.



AUSTAMERIC
già **ESTARIC**

Gioco del Calcio

Una nuova sospensione nella disputa dei "matches" del Campionato Italiano.

Quel tale bianco lenzuolo che i poeti con peregrina idea si affrettano a ricordare ad ogni nevicata, si è afflosciato, per una seconda volta in neppur quindici giorni, sui nostri campi di giuoco, causando una nuova proroga al prestabilito svolgimento delle partite eliminatorie del Campionato italiano 1ª categoria.

Quindi, per ben che la vada, i "matches" di Campionato, calcolando che possano riprendersi questa settimana, dopo i tre gironi già rinviati causa l'inclementissima stagione, non finiranno prima della metà di maggio, e cioè con un buon mese di ritardo sulla data di chiusura fissata dal Calendario federale.

Per intanto a tutt'oggi, dopo le punizioni inflitte dalla F. I. G. C. al *Genoa Club* ed al *F. C. Torino*, annullando loro tutti i "matches" che disputarono col giocatore Swift in squadra, la posizione in classifica delle nove Società concorrenti al Campionato sono le seguenti:

1. *L'Internazionale* con 3 partite giocate e 6 punti.
2. *Il Milan Club* con 3 partite giocate e 5 punti.
3. *La Juventus* con 2 partite giocate e 3 punti.
4. *Pro Vercelli* e *F. C. Torino* con 2 partite giocate e 2 punti.
5. *U. S. M.*, *Piemonte* e *Andrea Doria* con 3 partite giocate e 2 punti.
6. *Genoa Club* con 3 partite giocate e 0 punti.

match di foot-ball sul ghiaccio? Cediamo l'idea, perchè ne studi la pratica attuazione, all'amico Fossati, il lunghissimo capitano dell'*Internazionale*.

Nel mondo commerciale sportivo

Il Gran Premio Michelin a Continental. — Il Gran Premio Michelin, il più reputato trofeo dell'aviazione al quale per un anno intero, fino all'ultima gara, hanno dato l'assalto i più famosi campioni dell'aviazione, ha dovuto cadere proprio all'ultimo nelle mani di Tabuteau.

Chi era Tabuteau? Per quanto audace fra gli ultimi venuti, il suo nome non era ancora all'altezza dei Farman, Latham, Paulham, Legagneux e vari altri che nel periodo dell'annata 1910 compirono gesta inaudite nel campo aviatorio e non lasciarono mai di tentare la conquista della Coppa Michelin.

Tabuteau, questo outsider dell'aviazione, all'ultimo momento quasi (31 dicembre 1910), saliva fidente sul suo apparecchio e filava il percorso di km. 485 (la maggior distanza finora compiuta senza atterrisaggio, su aeroplano), in ore 7,48'31", vale a dire ad una velocità media di circa 80 km. all'ora. Sensitive se è poco!

Tabuteau atterrando, fra grandi acclamazioni, dichiarò che discendeva non perchè l'apparecchio gli giocasse qualche scherzo o per mancanza di benzina,



La prima squadra della Virtus Juventusque di Livorno, che domenica inaugurò l'anno di giuoco, facendo match nullo con la forte prima squadra del Firenze S. C.

cate le mie tele rigide, resistentissime, esse sono magnifiche stoffe Continental (Milano, via Bersaglio, 86), rinforzate, e voi le troverete tali e quali come quando sono partito. Esse non hanno ceduto un solo millimetro.

«Posso quindi ringraziare Continental se la Coppa Michelin è mia per il 1910, e non dispero di riconfermare la vittoria anche alla chiusura del 1911!»

Tabuteau ha ragione. La volontà non gli manca; l'abilità nemmeno; l'apparecchio munito di ali solidissime; quindi anche nel 1911 la sua macchina potrà dare filo da torcere a tutti i più audaci velivolisti.

La nostra Redazione di Roma.

Quest'anno, fra Torino e Roma, frequentissimi e tutti importanti saranno gli avvenimenti sportivi occasionati dalle due Esposizioni Internazionali che richiameranno in Italia la gran folla cosmopolita.

Abbiamo perciò procurato, nel migliorare i servizi da ogni parte d'Italia, di insediare anche nella Capitale una nostra Redazione.

La Redazione, retta dall'anziano nostro corrispondente sig. A. G. Collari, disporrà di due abilissimi fotografi: i sigg. Shisà ed avv. Abeniaccar.

Insieme al Collari collaborerà, a darci relazione di ogni grande avvenimento, il collega Valentino Lardi, il brillante, arguto e forbitissimo articolista che il nostro gran pubblico legge con godimento.

La nostra Redazione di Roma si trova in via Volturno, 42, dove tutti gli sportmen potranno dirigersi per quelle informazioni che desiderassero.

All' "Eden Teatro"

L'*Eden Teatro* è divenuto, come del resto noi si aveva previsto, il ritrovo degli sportmen torinesi.

Ambiente simpatico ed elegante, offre, nella sua artistica grotta, tutti i più svariati ginocchi sportivi da sala, e cioè: tiro a segno, ginocchi di precisione, esercizi atletici di pressione e di spinta, a mezzo di apparecchi automatici originali e... raccomandabili!

Che dire, poi, dello spettacolo serale di varietà? Accanto ai più interessanti numeri di danze, canto e d'umorismo, annoveriamo questa settimana una buona coppia di atleti sollevatori di pesi, e le sensazionali evoluzioni dell'elegante troupe giapponese.



Un gruppo di foot-ballers del « F. C. Internazionale » di Milano, che mantengono in esercizio... gli arti inferiori, dedicandosi allo sport del pattino. (Fot. A. Foli - Milano).

Faremo solo notare — dinanzi a questi poveri risultati — come i Campionati nelle altre nazioni, che contano qualche dozzina di squadre concorrenti più di noi, siano a questo punto.

In Inghilterra la squadra in testa di classifica (il *Manchester United*) disputò già ben 24 matches.

Nel Belgio il *F. C. Brugeois*, pure in testa di classifica, giocò già i suoi 15 matches; in Francia ed in Svizzera le rispettive sezioni sono al 10º girone, e da noi — dove vi sono solo nove squadre in campo — si sono effettuate a tutto fine gennaio tre soli gironi.

Che vale più il ripetere per un'ennesima volta, ad ogni avanzar dell'autunno, che occorre anticipare, che la Federazione si sbrighi nel fissare il Calendario, e che alla metà d'ottobre si potrebbe benissimo mettersi al lavoro?

Non si è mai voluto considerare la posizione geografica del settentrione d'Italia, e non si è mai voluto saperne che le nostre regioni, più o meno, sono soggette ad un paio almeno di abbondanti nevicate all'anno.

Ecco la ingenua pregiudiziale che non si sono mai posta i dirigenti della nostra Federazione.

Si comincia tardi e poi, come tanti mussu' mani, ci si affida alla buona fortuna. Vi è un fatalismo politico, e perchè mai non dovrebbe esservene pure uno sportivo? E così si va avanti, o meglio... si resta allo stesso punto.

Con... encomiabile sollecitudine, la Federazione ha deciso poi che col 29 corrente s'inizi pure il Campionato di 2ª categoria.

Intanto a Milano i foot-ballers non lasciano passar giorno senza tenere in esercizio... le proprie estremità. Una nostra istantanea ha ritratto un gruppo numeroso di soci del *F. C. Internazionale*, fra i più assidui pattinatori della ghiacciaia milanese. Non si potrebbe combinare un bel

ma unicamente perchè le sue mani e tutta la sua persona cominciavano ad intirizzirsi in modo pericoloso per la guida dell'apparecchio.

Pochi increduli osarono sfiorare le sue mani, veramente contratte dal gelo.

«Stupite che sono riuscito tanto facilmente? — ha esclamato Tabuteau — ebbene io ne ero sicuro. Toc-



Veduta generale della Patinoire di Milano nelle ore di grande animazione. (Fot. A. Foli - Milano).

NOTE DI AVIAZIONE

Il primo volo umano rivendicato a G. Ader.
Aviatori e scuole aviatorie italiane.

Quando nel novembre 1906, a Bagatelle presso Parigi, Santos Dumont riuscì a lasciar terra a bordo del suo curioso biplano cellulare e librarsi nell'aria per qualche decina di metri, il mondo intero, stupito ed entusiasta, consacrò in quella data il primo volo umano.

I fratelli Wright avevano bensì fatto parlare già dei loro voli, ma le notizie di loro erano giunte con tant'aria di mistero che pochi vi avevano posto fede. I Wright avevano del resto esplicitamente dichiarato che non avrebbero fatto conoscere in Europa la loro meravigliosa macchina aerea, prima di aver l'assicurazione dell'acquisto di essa e del relativo brevetto, da parte di qualche grande nazione, dappoiché essi ritenevano cosa facile e inevitabile il venir copiati una volta che si fossero presentati al pubblico d'oltre Atlantico.

Ma prima di Santos Dumont e degli americani fratelli Wright, un uomo francese, uno scienziato modesto, ma dottissimo, era riuscito a costruire un più pesante dell'aria e con esso librarsi da terra per un tratto di cinquanta metri.

Quest'uomo, questo scienziato, fu Clemente Ader, cui recentemente venne offerto a Parigi da moltissimi aviatori, un banchetto, omaggio postumo dei neofiti dell'aviazione al pioniere, al precursore del volo umano.

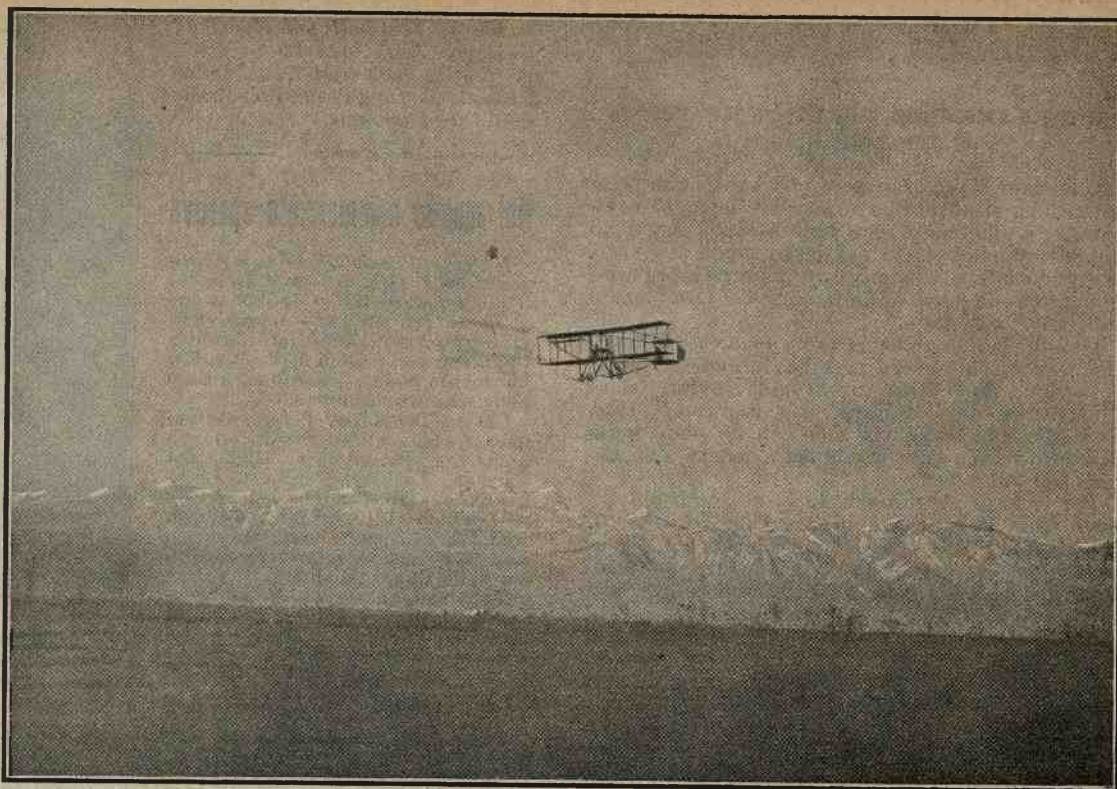
Dicono i documenti che il primo volo meccanico compiuto da un uomo ebbe luogo ad Armainvilliers su di un apparecchio interamente costruito dal signor Ader e da lui stesso pilotato. Quest'apparecchio si chiamava *Eolo* e ricordava le forme d'un gigantesco pipistrello.

L'*Eolo* fu ultimato nel settembre 1890 e trasportato nel parco d'un ricco signore, amico dell'Ader. La pista per progettati esperimenti misurava 200 metri di lunghezza ed era alle estremità limitata da arbusti, ciò che rendeva gli eventuali voli difficili ed anche pericolosi.

La pista venne livellata e battuta con apposita cilindratura in modo da lasciarvi scorgere delle impronte nette finché l'apparecchio non si fosse sollevato. Dopo ripetuti tentativi, un giorno, il 9 ottobre 1890, verso le quattro del pomeriggio, dopo un *démarrage* più rapido del solito, l'apparecchio si sollevava nettamente su di una lunghezza di cinquanta metri e ad un'altezza dai 50 ai 60 centimetri.

Avvolte nel più grande mistero e completo silenzio, le esperienze dell'Ader continuarono e si ripeterono in seguito con ancora miglior successo. Infatti nell'ottobre 1891 a Satory, egli con l'*Eolo II* volava per un centinaio di metri, e nel 1897, pure a Satory, effettuava delle esperienze dinanzi ad una Commissione militare.

Sfortunatamente il generale che era stato incaricato di riferire sulla grande scoperta, non avendone intraveduto il portato, diede al Ministero parere sfavorevole.



Il raid aereo di Cagno, da Pordenone a Roveredo, Vigonovo, Sacile, Fontanafredda e Pordenone.

(Fot. Falomo - Pordenone).

Ciò non impedisce che oggi possa venir rivendicato a Clemente Ader il merito sommo del primo volo umano ch'egli effettuò ben venti anni sono. Un po' prima quindi degli americani Santos Dumont e fratelli Wright...

Non valgono le inclemenze del tempo a sospendere le lezioni che alle varie scuole d'aviazione i neo-maestri piloti vanno impartendo ad un nucleo sempre più numeroso di reclute.

Così alla scuola militare di aviazione di Bovolenta, in seguito all'allagamento del campo aviatorio a causa delle recenti piogge, erano state sospese le lezioni, e solo da qualche giorno sono state riprese.

Leonino Da Zara, benchè ancora costretto a partire ed atterrare su una piccola isola, ha compiuto molti voli di altezza, restando in aria circa 40 minuti.

Di questi giorni egli ha volato elevandosi a 200 metri; poi, recando a bordo la coppia degli allievi tenenti Stropini e Lanari, Buffundi e Raffaelli, ha compiuto molti giri nell'areodromo.

E così pure alla Scuola italiana di aviazione, favoriti da una serie di magnifiche giornate,

hanno ripreso le lezioni di pilotaggio sugli apparecchi *Blériot* e *Farman* gli allievi: Alberto Lettis, Giovanni Widmer, Carlo Pozzi, nobile Alfredo De Antoniis, Umberto Damor, Alessandro Mosca e l'avv. Cesare Grilli di Parma.

Il generale comm. Agostino Clea, comandante la II Brigata di cavalleria Friuli, accompagnato dall'aiutante di campo capitano Giuseppe Coticca, ha visitato la Scuola di aviazione, prendendo vivo interessamento agli esperimenti di volo eseguiti, ed in sua presenza il maestro pilota Cagno ha fatto un interessante volo, partendo dal campo e volando su Roveredo, Vigonovo, Sacile e Fontanafredda, per ritornare a Pordenone, dove, dall'altezza di un centinaio di metri, discese con un magnifico volo *plané*, riscuotendo gli applausi di tutti i presenti.

Il generale Clea si congratulò vivamente con Cagno, compiacendosi di aver potuto constatare l'assoluta sua padronanza dell'apparecchio, anche nelle manovre più difficili.

E' degno di nota che questo areoplano è stato costruito completamente a Pordenone nelle officine della Scuola di aviazione, che è diretta dall'ing. Jacchia e dal dott. Cavicchioni, ed è questo il primo apparecchio costruito in Italia che abbia dato risultati veramente pratici.

L'attività della Scuola aumenta giornalmente, e il numero degli areoplani si accresce sempre più; infatti, vi sono attualmente al campo di Pordenone due *Farman* e due *Blériot* della Scuola, i due *Blériot* con motore *Gnome* di Cavalieri e di Pozzi, ed il *Blériot* con motore *Anzani* dell'allievo Lettis di Pola.

I numerosi allievi che la Scuola di Pordenone ha fatto, si sono sparsi per le varie regioni di Italia, ritornando nelle patrie città, donde attendono la prossima stagione buona per i debutti ufficiali.

Così il nostro corrispondente bolognese ci riferisce come in una conversazione passata col simpatico *gentleman* aviatore Mario Cobiانchi, questi abbia confidato come intenda presentarsi a tutti i più importanti *meetings* aviatori di quest'anno, nonchè alla progettata traversata del Moncenisio in areoplano.

Il Cobiانchi ritornerà però presto a Pordenone per compirvi un severo e quotidiano allenamento preparatorio, sotto l'egida di quel maestro di destrezza e di prudenza, che è U. Cagno.

L'Esposizione di Torino

E per la caccia?

Non per la prima volta da questo stesso giornale, che allo sport in Italia dedica le sue migliori e meno interessate virtù di stimolo e di propaganda, abbiamo chiesto quale parte sia per avere la caccia nel programma sportivo-industriale



Dopo il 3° volo su Treviso, il Presidente di quel Comitato d'aviazione, sig. cav. Vittorio Brunelli, s'accompagna con l'aviatore Cobiانchi, a destra, avendo alla sinistra il Vice-Presidente.



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.

col quale Torino si appresta a rendere più piacevole e interessante la grande celebrazione storica di quest'anno; e lo chiedevamo in nome della immensa falange di proseliti che quello sport conta, delle poderose energie industriali e commerciali che esso suscita e del prestigio che meritevolmente gode nella promiscua famiglia sportiva.

E per non aver l'aria di umili postulanti, usi a chiedere soltanto per abito acquisito e non per bisogno, davamo in linee sommarie lo schema di un programma non fantastico, non iperbolico, al quale l'opera e il volere di pochi uomini degni avrebbero potuto dare una conveniente attenzione.

Di quel programma qualche cosa forse bisognava sacrificare: noi chiedevamo, per esempio, che ad incremento della nostra industria balistica fosse organizzata una seria « prova di polveri » atta a illuminare i consumatori sulla effettiva bontà dei prodotti nostrani od esteri che il mercato offre con incontrollata sicurezza, e ci si fece osservare che il confronto non sarebbe a tutto nostro vantaggio e che la rivalità fra le Case produttrici ostacolerebbe con uno studiato assenteismo la riuscita della prova.

Conveniva, dunque, qualche cosa sacrificare: ma su qualche altra insistiamo, non dubbiosi del risultato.

..

E aggiungiamo subito che non tutto, di quanto la nostra modesta esperienza ci consiglia di proporre, dovrebbe avere carattere contingente e transitorio, relativo cioè alla vita precaria di una Esposizione. A qualche cosa di più durevole noi tendiamo, che anche dopo sia una significazione perenne delle nobili iniziative che da Torino avranno avuto vita e sviluppo. La maggiore attenzione e il maggiore beneficio noi invochiamo per la nostra industria delle armi da fuoco che oggi, più per incuria di uomini che per difficoltà obiettiva di cose, è in uno stato di depressione che dovrebbe preoccupare, e comincia già, quelli che seggono in alto.

E' noto: l'Italia, che nella fabbricazione delle armi ha una tradizione delle più gloriose e rispettabili, che ha mandato in antico sui più lontani mercati, specie d'Oriente, dei veri capolavori, dovuti alle mani delle sue abili maestranze, che ancor oggi offre un mirabile esempio della consistenza di un'industria continuamente minacciata ed avvilita, l'Italia è oggi tributaria verso l'estero e soprattutto verso il Belgio, l'Inghilterra e gli Stati Uniti di una cifra ingente (molto ingente) per importazione d'armi da fuoco. Ma come mai essa non ha saputo o potuto liberarsi da un così esoso vassallaggio? Per una ragione unica, fondamentale, inoppugnabile, per la scarsa protezione che lo Stato ha sempre accordata all'industria paesana. Purtroppo, l'Italia che lavora è ancora manciana del l'italia esiziale che tutto le debba venire dallo Stato: ciò produce un intorpidimento di energie, una sterile e petulante invocazione di concessioni superiori che non vengono appunto perchè sollecitate. Ma non tutta l'opera singola o collettiva dei privati può e deve: ed è allora che ha da intervenire la sanzione ufficiale e la provvida opera integratrice dello Stato che deve essere, o dovrebbe, il più alto propulsore e alimentatore delle energie nazionali. Che cosa ha fatto da noi lo Stato per proteggere l'industria paesana? Ha apposto sempre una debole barriera doganale all'introduzione delle armi straniere e non ha mai voluto saperne, quantunque insistentemente richiesto, di istituire un « Banco governativo di prova per le armi da fuoco », che sarebbe per la nostra industria, non esageriamo affermandolo, come una potente inalazione di ossigeno per un ammalato.

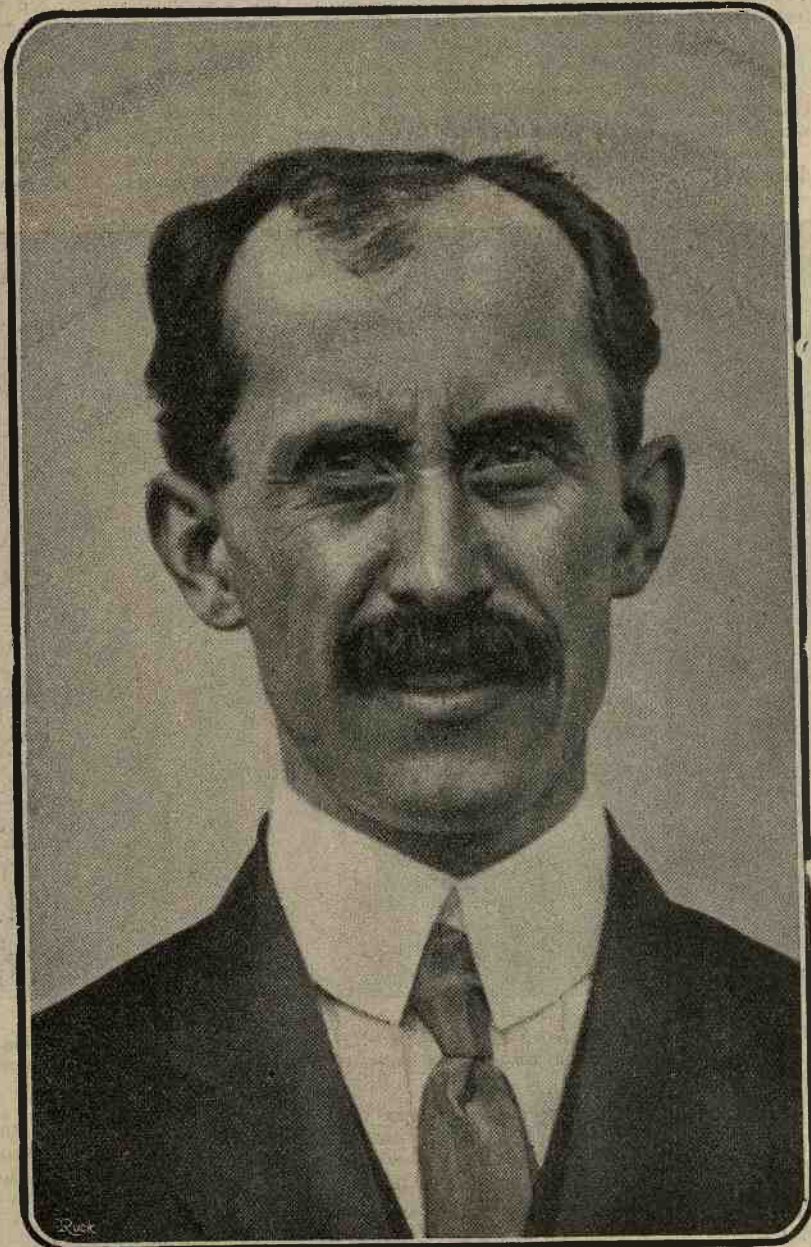
E devono essere stati ben gravi i danni patiti dalla nostra industria se lo Stato ha avuto infine il pudore di mostrarsi desto con una di quelle provvidenze in cui non si sa se più scorgere l'intenzione benefica o il grezzo intento di tesaurizzare; inasprendo cioè sensibilmente il dazio di entrata per le armi straniere. Quantunque non fautori di un protezionismo di questo genere (e non ci consente l'indole di questo giornale dirne le ragioni), pure approviamo la misura, nella certezza che si tradurrà in un sentito beneficio per la nostra industria.

E il « Banco di prova »?

Sentiamo i nostri industriali: ormai, dopo tante richieste, più o meno vibrato e tante vane aspettative, sarebbe ingenuo credere in un completo revirement dello Stato a loro vantaggio. Ebbene, facciano da loro, senza nulla chiedere e nulla attendere.

Un Banco di prova può essere ufficiale e può essere anche privato, sottoposto però sempre a rigide norme regolatrici che ne assicurino e ne vigilino l'andamento.

Essi quest'anno, per la magnifica festa industriale che Torino si appresta a celebrare con tanta dignità e nobile senso di decoro, certamente non mancheranno di trovarsi riuniti per meglio disciplinare l'esibizione dei loro prodotti. Cerchino un'intesa, diano un alto esempio di solidarietà e di concorde volere, e quanti sono in Italia uomini di buon senso e di vero patriottismo seguiranno con simpatia il loro movimento. Istituiscono



Wilbour Wright, che il Governo germanico ha prescelto per l'istruzione dei piloti militari.

questo « Banco di prova », così intensamente reclamato anche dalla classe dei cacciatori, e tutelino con sagge cautele i loro interessi e le loro fatiche.

La sede del Banco sia affar loro; lo mettano dove credono. Torino si reputa già abbastanza fortunata se la sua grandiosa Mostra servirà come punto di partenza di un'azione industriale proficuamente rinnovata, alla quale noi auspiciamo un successo dei più confortevoli.

..

Dopo l'industria delle armi, che racchiude un ragguardevole interesse economico oltre che sportivo, uno speciale riguardo merita l'allevamento canino, pel quale, lo riconosciamo, molto già s'è fatto in Italia, ma più ancora resta da fare. Si può dire recente l'opera fervida di qualche solitario che si propose di divulgare con vera fede di apostolo il nuovo verbo della purezza delle razze, e non è ancora svanito il senso di diffidenza e d'incredulità con cui le turbe italiche accolsero

la nova teoria, che esse stimavano più un elegante sentimentalismo estetico che una mediocre concezione pratica. Quanto poco di sentimentalismo e di astrazione teoretica racchiudesse quella piccola crociata in favore delle razze pure lo hanno dimostrato i pratici figli di Albione, i quali, creato dopo lunghe selezioni il tipo vagheggiato e rispondente alle esigenze d'ambiente, ne conservarono gelosamente i caratteri fondamentali e li preservarono con illuminato amore da ogni elemento eterogeneo. In Italia, sino a qualche anno fa, l'allevamento canino procedeva con uno stupefacente semplicismo empirico col quale si metteva all'onore del mondo il più ignobile frutto di amplessi canini: la reazione valse come richiamo sulla buona strada e produsse i risultati che oggi anche gli intenditori stranieri ci riconoscono ed ammirano.

Tre istituzioni intendono a disciplinare l'allevamento canino: il *Kennel Club*, il quale col suo *Libro delle origini* costituisce il più sincero e scrupoloso *Stato civile* dei soggetti che vi vengono iscritti; le *Esposizioni*, che mettendo in evidenza i soggetti più tipicamente belli e perfetti, producono come una selezione automatica a vantaggio della riproduzione, ed infine i *Field-trials*, o prove sul terreno, che rivelano le doti naturali ed acquisite dei soggetti, naturalmente puri, che vi si cimentano.

Il *Kennel Club Italiano* si mantiene più per l'abnegazione di pochi che pel concorso di quelli che più direttamente ne dovrebbero sentire l'importanza e lo stimolo benefico: le *Trials*, pur organizzate con ottimi criteri, hanno sempre una modestissima dotazione di danaro per dare agli allevatori un compenso adeguato ai loro sforzi e sacrifici: restano le Esposizioni, piuttosto frequenti in Italia, che rappresentano più un avvenimento mondano che un fattore di utile esibizione e di propaganda. Ed alle Esposizioni si può sempre muovere l'appunto di limitarsi a mettere in luce i soggetti più esteticamente perfetti, celandone del tutto le qualità venatorie, che i più maggiormente richiedono in un ausiliare di caccia.

Noi vorremmo che Torino, organizzando durante la sua Mostra internazionale dei concorsi canini, internazionali anch'essi, inaugurasse come una specie di *mésalliance* tra *Esposizioni* e *Trials*, si proponesse cioè di additare agli allevatori dei soggetti nei quali i requisiti estetici non andassero disgiunti da quelli cinegetici, ma si completassero a vicenda, costituendo come un corollario di perfezione e di bravura.

..

Avevamo anche pensato ad un « Congresso di cacciatori » e veniamo informati che esso si terrà in Roma, organizzato non sappiamo da quale Lega o Federazione.

Miglior così: i cacciatori avranno in tal modo l'opportunità di meglio *épater* il mondo parlamentare con le loro simpatiche logomachie e con le sottili *d'qnizini* a base di *res nullius* e di *Dritto romano*.

A. Pedone.

Le riunioni di corse al galoppo in Roma nel 1911

800 mila lire di premi.

Siamo in grado di offrire ai nostri lettori il programma particolareggiato della prossima stagione ippica, a seconda di quanto avevamo annunciato parecchi giorni fa.

Le giornate di corse sono state quest'anno aumentate da sedici a ventotto, e si inaugura, per merito della presidenza della Società dei Parioli, il nuovo meraviglioso Ippodromo a Ponte Molle, che viene ad essere uno dei primi di Europa, di facile e comodo accesso pel pubblico e dotato di tutte le esigenze e comodità che la tecnica e la praticità moderna hanno suggerito.

Nulla si è trascurato perchè Roma divenisse nello sport ippico degna sorella di Milano, sia per il numero delle giornate, sia per l'importo veramente eccezionale dei premi.

La dotazione di essi, infatti, raggiunge il complessivo importo di 800 mila franchi, e fra di per se stessa eloquente, che ci auguriamo le Società potranno mantenere negli anni venturi.

Le 28 giornate saranno ripartite in tre riunioni, e le corse si effettueranno per la maggior parte nel nuovo Ippodromo dei Parioli; alcuni premi classici saranno corsi alle Capannelle.

Nella prima riunione di primavera che comprende i mesi di febbraio, marzo ed aprile, avremo il giorno 5 di marzo l'Optional che è stato portato da 8 a 10 mila lire, il Gran Premio dei Parioli che si corre il 12, con 50 mila lire di premio ed il Premio Regina Elena che da 15 mila è salito a 20 mila lire.

In aprile si avranno sei importantissimi premi, fra i quali il classico Derby Reale con 50 mila lire di premio, delle quali 24 date dal Re, e l'Omnium, che viene quest'anno a prendere il nome di Gran Premio Internazionale del Comitato dei festeggiamenti, è stato da 25 portato a 100 mila lire; il 2 dello stesso mese si correrà il Premio Albano, il 9 il Melton, il 17 il Tevere e il 23 il Galeazzo con 10 mila lire di premi ciascuno.

La seconda riunione di primavera è riservata alle corse ad ostacoli e si svolgerà nel mese di maggio: si correrà infatti il giorno 14 il Grande Steeple-chase militare internazionale dotato di 10 mila franchi di premio, sorto due anni or sono per merito del Comitato dei Concorsi Ippici di Roma; il 21 avremo il Gran Premio dell'Esposizione (Steeple-chase internazionale), con un premio di 30 mila lire date dal Comitato esecutivo per le feste del 1911, ed il 28 il Premio Campidoglio (corsa di siepi) con 10 mila lire.

Nella riunione di autunno, che si svolgerà nel mese di novembre, sono in programma tre premi importanti e tutti di nuova istituzione. Il 12 il Premio dei Pini con 10 mila lire; il 19 il Gran Premio Internazionale di Roma pel quale il Comitato dei festeggiamenti ha istituito il premio in lire 50 mila; il 26 chiusura delle riunioni col Premio Villa Glori di lire 10 mila.

La scherma da terreno.

Gli attuali spadisti svolgono spesso delle azioni così bizzarre che ricordano, in peggio, gli attacchi e le parate degli spadaccini del 18° secolo. Due noti schermidori ne hanno data una eloquente dimostrazione prestandosi a riprodurre queste irregolarità e questi colpi in controversia dinanzi all'obiettivo di un ottimo reporter fotografico.

La scherma da terreno richiede nello spadista la perfetta conoscenza di questi tre requisiti: 1. l'importanza della misura; 2. il valore di ciascuna battuta; 3. pericolo di tirare al petto. I due primi sono elementi positivi, negativo il terzo. L'importanza della misura, nella scherma da terreno, è grandissima. Poiché le risposte dello spadista si circoscrivono alla gamba o al braccio, egli deve sull'attacco dell'avversario tentare di colpirlo senza offrire alcun bersaglio. Egli deve perciò essere garantito dalla misura, cioè dallo spazio che intercede tra i due combattenti.

In quanto alle battute, come è noto, nella scherma di fioretto sono quattro: di prima, di seconda, di terza e di quarta. Invece nella scherma di spada debbono essere due: di terza e di quarta, devono così eseguirsi soltanto quelle battute che tendono a spostare il ferro di lato. Queste battute devono essere veementi, con tutto il guadagno dei gradi, portando la punta dell'arma avversaria fuori della linea di bersaglio. La battuta di seconda non può tentarsi per questo: che reca in sé il pericolo di portar la punta dell'avversario sulla propria gamba, come avvenne al Pini in America nel suo duello col De Marinis. Una ragione analoga è per la battuta di prima, nella quale si corre il pericolo di portar la punta avversaria sulla faccia.

E veniamo al punto fondamentale, alla vera differenza tra la scherma di spada e quella di

fioretto: al pericolo di tirare al petto. Tirando al petto, l'incontro, cioè il colpisci contemporaneamente dei due schermitori, è quasi sempre inevitabile. Perché? Perché, cadendo sul terreno ogni convenzionalismo, entrambi i combattenti hanno libertà di tirare sull'attacco anzi che parare. Così se voi tentate un'azione di finta, io anzi che parare, metto il ferro in linea. Allora avviene che corriamo il pericolo di ferirci entrambi, essendo entrati in misura. Questo dimostra anche l'importanza grande del primo quesito, cioè la misura.

La scherma da terreno tende adunque ad abolire il convenzionalismo e conseguentemente a semplificare la scherma. Il suo valore è eminentemente pratico. In questo Aurelio Greco ha ragione. Ma dove a noi sembra che gli spadisti in generale abbiano torto è nello sminuire l'alta importanza d'arte del fioretto con le loro teorie. Perché nella scherma la botta ha una enorme importanza, è vero, ma non è tutto. Resta un valore estetico non trascurabile. Ora, questo valore estetico è certo minore nella spada da combattimento che non nel fioretto: questo, come più ricco e più vario, è più bello e offre maggior gioco di contrarie e maggior sforzo mentale. Non bisogna dimenticare l'alta virtù della scelta di tempo. Scegliere il tempo significa sorprendere l'avversario, coglierlo impreparato alla difesa; e lo schermidore che riesca a questo, che abbia

il contrattacco son ben più potenti e meglio coperti quando vengono eseguiti con la spada che quando si adopera il fioretto, o anche la spada triangolare francese.

V'è poi il metodo. Tutta la lezione francese, almeno quella abitualmente usata, si rapporta alle azioni di piè fermo allungatissime e alla risposta sul posto per la semplice azione del braccio. L'allonge è un movimento difficilissimo che non può dar risultato che per individui eccezionalmente dotati di qualità speciali. E ancora fra questi stessi tale disposizione è transitoria, giornaliera, e può perfettamente far loro difetto al momento in cui ne avranno maggiormente bisogno. Infine, nulla impedisce ad uno schermidore addestrato col metodo italiano di allungare a fondo se la natura gli ha dato disposizione per tale azione.

Sul terreno per tutti, nella sala per la maggioranza, l'attacco avanzando, coperto come si conviene, è il solo pratico, ed è quello insegnato dal metodo italiano.

Così pure per la risposta. Per potere eseguirlo con una semplice azione di braccio, come vuole la lezione francese, bisogna esser riusciti a parare l'estrema finale, in modo da avere sulla lama avversaria tutta la superiorità senza alcun dispendio di forze, senza di che il braccio, stanco per la resistenza che avrà trovata nell'opposizione avversa, non potrà rispondere e cercherà di farlo scartando dalla linea, cosa che aprirà la via alla rimessa (appuntata).

Ora se tali parate all'estrema finale sono d'effetto artistico meraviglioso, sono però estremamente difficili, tanto più se l'avversario è più forte. Per conseguenza le probabilità di rispondere in un assalto, per uno schermidore che non abbia praticato che tal genere di risposte nelle lezioni, sono piuttosto rare.

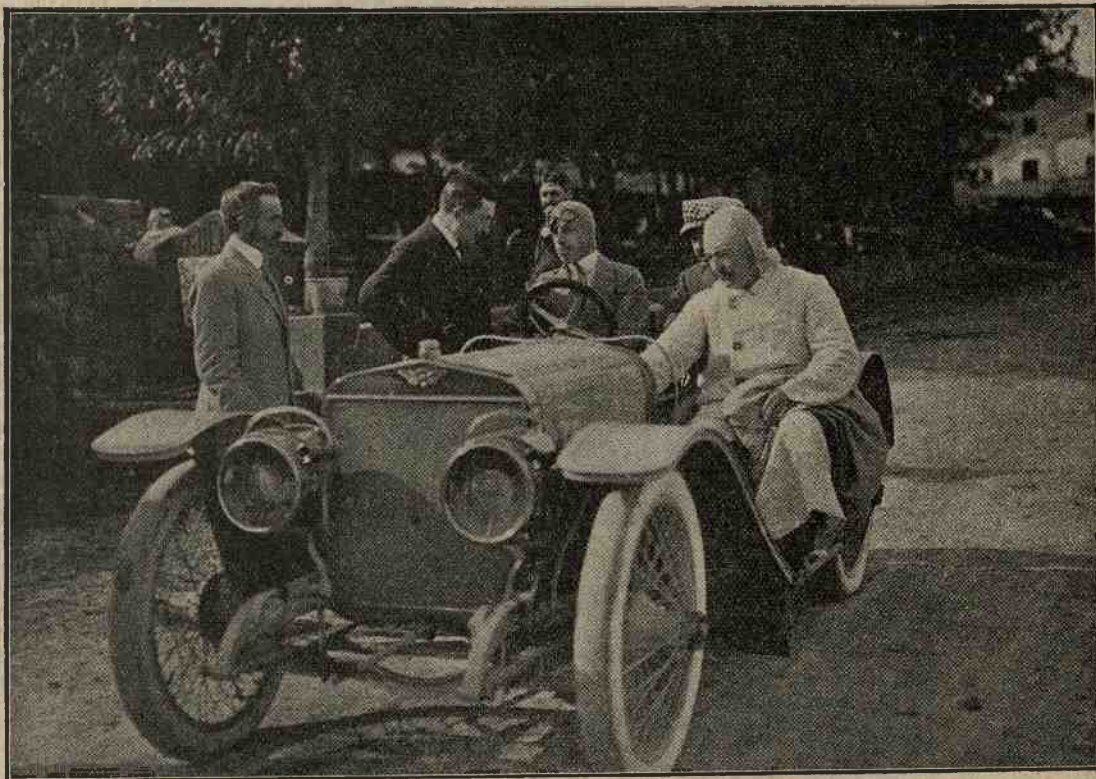
Il metodo italiano che insegna a rispondere dominando il ferro, col concorso più o meno accentuato, secondo il bisogno, di altre parti del corpo, è incontestabilmente più pratico.

In un centro schermistico ove le occasioni di tirare con schermitori differenti si presentano giornalmente, la pratica può rimediare all'insufficienza della teoria; ma in condizioni differenti, quando le occasioni di tirare son rare, la teoria dev'essere, dal punto di vista pratico, assolutamente superiore se si vogliono ottenere benefici dall'insegnamento.

Punte d'arresto e bottoni marcatori.

La punta di arresto, come il bottone marcatore, parvero, è già qualche tempo, necessari per definire nettamente le contestazioni in un assalto, perché l'abitudine di accusare le bottonate, non sempre è seguita secondo le buone norme cavalleresche. Di bottoni marcatori furono sperimentati parecchi e tra essi fu ritenuto ottimo quello di Raffaele Basilone, il quale parve adunare in sé tutti gli elementi più utili e sicuri per controllare una bottonata, e cioè la leggerezza, l'adattamento, il segno chiaro. Ma, più tardi, anche questo bottone fu da alcuni giudicato difettoso perché si disse che marcava non pure le bottonate nette, ma anche quelle che strisciano sulla giubba sotto una parata di quarta, di picco o una di semicerchio con riporto in terza. Allora, si tornò all'antico, dopo altri esperimenti di bottoni marcatori; e la punta di arresto prevalse. Il fioretto con la piccola punta di gesso fu congegno troppo facile, sommario e primitivo per tenere parola.

Come è facile intendere, questi esperimenti per controllare le bottonate non sono a vantaggio della buona cavalleria, perché è stata la scarsa lealtà di taluni schermitori a renderli necessari. Nei tempi migliori della scherma italiana non occorre bottoni marcatori, né punta di arresto per dimostrare una vittoria. Allora gli avversari non facevano soltanto della buona scherma di sala, ma anche gareggiavano in cortesia: e le bottonate erano spesso accusate anche se non



Re Alfonso XIII al volante della sua nuova automobile 40 HP, tipo corsa. Il giovane Re di Spagna ha effettuato recentemente un raid non indifferente di km. 874 in undici ore. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

cioè una scelta di tempo così eccellente, può anche tentare al petto senza il pericolo dell'incontro. Ciò richiede, è vero, perfezione d'arte; ma appunto perché il fioretto offre una simile difficoltà, diventa arma più nobile.

Le due scuole; Francese e Italiana.

Dal punto di vista pratico, gli schermitori italiani che insegnano la scherma all'estero, hanno, sui loro colleghi francesi, due superiorità: la prima si è quella che essi praticano la sciabola e l'altra si è che il loro metodo è più facile e più razionale di quello francese, sicché essi possono formare degli schermitori in tempo molto più breve dei loro colleghi di Francia.

Il primo motivo si comprende per sé stesso: è ben evidente che allorché un Governo straniero dovesse stabilire una scuola di scherma militare, preferirà sempre un maestro il quale conosca e pratichi la sciabola al pari della spada, in luogo di altro che non conosca ed usi che di quest'ultima arma.

Per quanto concerne l'insegnamento più rapido, consentito dal metodo italiano, la questione è alquanto più complessa. Vi ha, anzitutto, la differenza tra le due armi. La spada italiana è meno comodamente impugnabile del fioretto francese, non permette, come questo, delle finte così fini e delle azioni così rapide, ma in cambio essa è infinitamente superiore alla sua rivale, per quanto concerne la potenza. Il colpo d'arresto, la risposta,

CICLI
gomme
PIRELLI

FIAT

per TORINO
Ditta PASCHETTA

Via Santa Teresa angolo Via Genova.



Scherma da terreno. — Colpi irregolari, o per lo meno non di scuola.

Una parata risposta.

colpivano in pieno bersaglio. Diremo di più: un tempo bastava che un assalto fosse diretto da una sola persona, arbitra di ogni colpo, e non occorre, come oggi, nei grandi e piccoli matches, delle giurie di quattro persone oltre al presidente. Vi furono, è vero, anche tempo fa, le giurie, ma in avvenimenti di peculiare importanza, e per eccezione. E' stato il vivo antagonismo tra schermatori di scuola diversa o di scuola identica, tra italiani e francesi prima, tra gli stessi italiani e italiani e francesi e francesi dopo, che ha sconvolto e turbato le buone consuetudini e rotto le belle tradizioni.

Ma il controllo del bottone marcatore e quello della punta di arresto, hanno rese più forti le dispute, senza risolvere la questione. Chi è pratico di scherma sa bene che alcune bottonate sfuggono, per molte ragioni, a ogni controllo, sia meccanico, quale la punta di arresto o il bottone marcatore, sia personale, come quello dello smarista o della giuria. Vi sono bottonate che sembrano colpire in bersaglio, mentre invece non fanno che strisciare sul petto, come si è detto, o toccarlo come una scudisciata o appoggiarsi soltanto; e altre che sembrano parate sulla finale, all'ultimo tempo, mentre hanno prima colpito nettamente, con la rapidità dell'attimo. Anche gli occhi più esperti nel giudicare un colpo, possono ingannarsi. Gli schermatori sanno così bene che il fioretto o la spada danno delle facili illusioni ottiche, che ritengono talvolta doveroso non distruggere un'impressione anche erronea sul pubblico, specialmente quando sentono di essere stati toccati e intendono che niano se n'è accorto, tranne, forse, l'antagonista.

L'avversario è il solo che possa stabilire nettamente se la sua bottonata è giunta in bersaglio, po'chè egli non pure vede, come il pubblico o la giuria, ma sente il suo colpo. In un assalto i mi-

gliori giudici, anzi i soli giudici, dovrebbero essere gli stessi antagonisti. La giuria, o l'arbitro, non dovrebbero limitare il loro compito che a stabilire il valore di un'azione, a chi debba attribuirsi un incontro: a regolare insomma l'assalto, lasciando alla lealtà degli avversari il dovere di accusare le bottonate.

Se queste verità semplici, e perciò difficili, fossero intese, la scherma sarebbe non pure un nobile esercizio, ma anche un'arte: e la sua parabola sarebbe ascendente.

reporter.

Si chiedono altri 6 milioni per il programma aeronautico militare.

Roma, 17 notte.

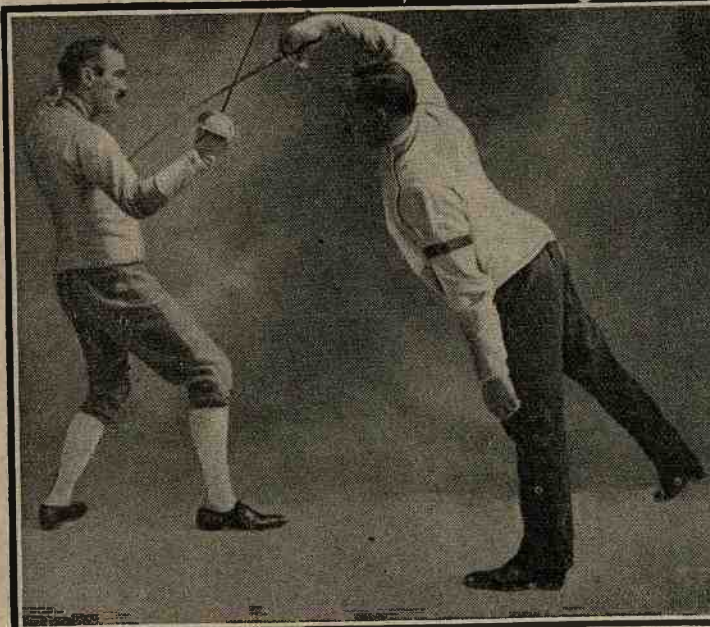
Il Comandante del battaglione specialisti del genio, secondo il *Corriere d'Italia*, farà quanto prima richiesta di altri fondi per l'attuazione di tutto il vasto programma aeronautico militare. Occorrerebbero insomma ancora altri sei milioni, oltre i dieci già votati dal Parlamento, per dare all'Italia una flotta aerea, che la renda non inferiore

alle altre nazioni. In questo programma si parlerebbe della costruzione di altri cinque dirigibili di grossa cubatura, capaci di portare in guerra quel contributo di difesa e di offesa a cui ha accennato il capitano Crocco nella sua conferenza sui dirigibili militari, tenuta ultimamente a Venezia. Nel programma poi sono comprese altre opere, già accennate dal colonnello Moris, nella sua ultima intervista.

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



Una minaccia di corpo-a-corpo.



Scuola francese « La fêche ». L'a fondo d'un flècheur.

Cambiamento di guardia.



Ing. DARBESIO & C.

AREOPLANI
ASTERIAMOTORI
GNOME

TORINO - TESORIERA - TELEFONO 15-01

Il Governo e l'aviazione

Quando nel n. 48 di questa nostra simpatica Rivista io intrattenevo i lettori compiacenti su quanto preparano i legislatori francesi per *irregimentare, codificare e burocratizzare* l'aviazione, non credevo proprio che avessimo da essere anche noi così vicini a quello che, salvo il maturo esame (cosa che ci proponiamo di fare con nessunissimo preconcetto di sorta) del progetto, volemmo pensare avesse da essere se non un inciampo, almeno una cosa poco utile al progresso dell'aviazione.

Non voglio però che i lettori credano avere io per principio preso avversione a quanto il Governo tenta di fare o fa! Dio ce ne scampi e liberi...; e però se ora soltanto accenno alla cosa che si prepara, mi prometto in seguito di dirne tutto quel bene che essa saprà meritarsi da quanti che come me considerano dal punto di vista *sperimentale*.

Il Ministro della Guerra (così vanno stampando da qualche settimana i giornali grossi e piccini e con una forma che sa del comunicato) d'accordo con quello dei Lavori pubblici, ha preparato un progetto di legge per la creazione di una Commissione di Stato che serva a concedere, dietro esame, i diplomi di piloti per gli aviatori, a somiglianza della Commissione governativa che con-

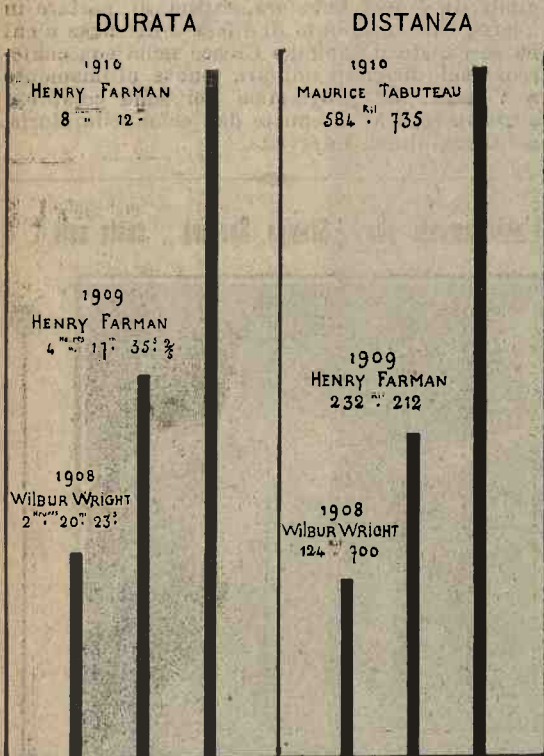
sguardo lungo e felice, intravedere come l'aviazione sia un progresso per l'umanità, ed anche un beneficio pratico come industria nuova che si va creando non solo all'estero, ma anche in Italia. Quindi non enormi difficoltà, ma garanzie come quelle che si richiedono dagli *chauffeurs*.

E allora perchè una Commissione di Stato, mentre a ciò provvedevano, e bene, i privati? A questo perchè, caposaldo della questione che sarebbe stata la creatrice del disegno di legge, risponderà, lo speriamo, lo stesso disegno di legge con il suo contenuto; perchè se esso è stato *disegnato* e sarà presentato (un onorevole che mi onora di esatte informazioni, non ammette come sicura questa presentazione) per l'approvazione, servirà sicuramente a qualche cosa e questo qualche cosa in questi momenti è rappresentato dal desiderio comune di vedere in certo modo assicurata la vita di quelli di sopra, che pur mettendola a rischio giocano in generale con buona posta in contanti, e di quelli di sotto, i quali possono essere anche poco o per nulla appassionati all'aviazione.

Quali potranno essere queste maggiori (se non vere, chè è impossibile allo stato attuale dell'aviazione) garanzie? Per me considero che la Commissione di Stato dovrebbe essere formata da persone veramente tecniche ed al corrente degli studi di aviatori, perchè tra le cose principali da esaminare sono, oltre ai piloti, le macchine (oggi pare che la febbre aviatoria sportiva cominci a riempire il mercato di certo ferraccio che non affida affatto per l'uso difficilissimo pel quale è stato messo assieme) e le *organizzazioni*. Già! non è uno scherzo il mio.

Ecco dove vorrei che si ficcasse un po' lo zampino preveggenze della Commissione, formata però, come ho detto, di persone conscie del progresso e della civiltà che tutto

ha da attendersi da questi continui sforzi dell'uomo verso il cielo. Se invece al posto di persone tecniche e moderne nel senso più lato della



Il progresso dei records in aviazione.

cede la patente di *chauffeur*. La Commissione sarà probabilmente alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici.

I giornali aggiungono che il detto disegno di legge sarà presentato alla Camera nelle prime sedute che ne inizieranno i nuovi lavori dopo le feste natalizie. A quanto pare c'è premura e maggior premura dobbiamo quindi aver noi a parlarne *in anticipo*, non nel senso di rigettarlo come nocivo *ad usum*... ferrovieri col progetto Sacchi, ma nel senso di esaminare se è o non il caso della presentazione e preparazione di un simile disegno di legge e magari di aggiungere qualche piccolo consiglio, dato che esso non sia già stato *contemplato* nel disegno di legge.

I diplomi di aviatore finora all'estero e da noi li hanno concessi i privati (per me anche i *clubs* rappresentano persone private). Ciò non ha impedito i disastri. Ma gli accidenti spiacevoli da quali cause sono stati originati? Sempre da cause imprevedibili e che gli esaminatori più rigorosi non avrebbero mai saputo o potuto supporre. Di ciò parliamo già in precedenti articoli. Questi esami di Stato, questi diplomi concessi come quelli del notaio o del veterinario miglioreranno la situazione e faranno in qualche modo diminuire il numero delle vittime? Se si renderanno gli esami complicatissimi e difficilissimi è facile pensare come il numero delle vittime diminuirà di sicuro perchè diminuirà... il numero degli aviatori; ma ciò non potrà certo volere il Governo che deve, come ogni uomo dallo



I vincitori delle più importanti

AUTOMOBILISTI!

Le vetture
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

parola il Governo intenderà formare una Commissione di persone per bene, ma che derivano di un sol pezzo dal famoso detto del *si stava*

meglio quando si stava peggio, allora... buona notte all'aviazione!

Le persone scelte fra le capaci sapranno invece

regolare le cose in modo da non stringere violentemente i freni a questa forte passione, pericolosa un po' troppo, dell'aviazione; ma con studi continui, e scervri da ogni prevenzione ostile, potranno impedire certi acrobatismi che se dalle persone *pratiche* di tutti gli acrobatismi sportivi si lasciano se non perdonare, almeno sopportare, risvegliano nella gran massa quel certo senso di astiosità, di odiosità che fa scendere alle villi esclamazioni della folla, quella folla che maledice ora alle vittime, per benedire un giorno a quanto da tanti sacrifici fu ottenuto pel benessere umano.

Ha questo in mente, ha anzi avuto questo in mente il legislatore quando si accinse a formulare questo disegno di legge che a giorni vedremo presentare all'approvazione dei nostri rappresentanti politici? Lo vedremo, e se a queste poche nostre osservazioni, che devono essere prese in senso generale e non particolare, sarà stato risposto col disegno di legge, chi di noi non vorrebbe aver quattro mani e non due per plaudire? La benevole aspettativa stavolta è concessa non da un partito politico, non da una casta, non da una categoria di industriali o di commercianti, o da altri che abbia diritto interesse a trovare efficaci benefici nel disegno di legge, ma da tutta la Nazione. Perché se da una parte non c'è chi non reclaims che viemmeglio sia garantita la vita umana, e che le vie del cielo non debbano costituire un pericolo per quelli che vivono su quelle della terra; dall'altra parte nessuno vorrà che il Governo opponga al progresso dell'aviazione tali e tanti ostacoli da ricacciarla, così bambina com'è (io la stimo così perché la desidero *praticata* e non solo sportiva, appunto come desi-

derai, e ci siamo giunti, per l'automobilismo), nelle tenebre delle cose dimenticate, o intricate da tante e tali difficoltà da impedirne la pratica.

Date queste due premesse, non resta che una conseguenza sola da trarre, e la traggo come fine di queste note: Auguriamoci che il Governo, d'accordo col Parlamento, sappia questa volta darci quella legge che serva ad accontentare con effettive e reali garanzie quelli che non sempre ingiustamente gridano il *crucifige*, ma che queste garanzie siano tali da non danneggiare il progresso dell'aviazione, e se ciò non riuscisse di fare al Governo (ma non mi pare difficile) ritiri ogni disegno di legge; ed invece di creare una Commissione per gli esami di pilota ne crei una per dare all'Italia un vero e moderno codice aviatorio, consono ai nostri tempi.

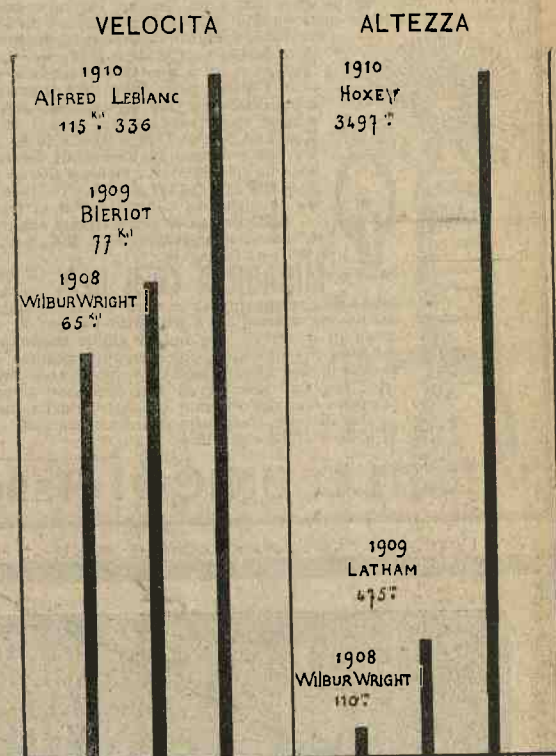
Per ora attendiamo la riapertura della Camera nella speranza che siano rose e che fioriscano...

Napoli, 1911.

Raffaele Perrone.

La riunione annuale della Commissione del turismo nautico

Si è riunita in questi giorni alla sede del Touring Club Italiano, in seduta plenaria, la Commissione nazionale del turismo nautico, istituita dal Touring



Il progresso dei records in aviazione.

Club Italiano per stabilire sul programma del 1911. A presidente della Commissione è stato nominato per acclamazione il sen. Giuseppe Colombo, il quale ha accettato.

La comunicazione relativa all'opera di propaganda e di organizzazione sin qui sviluppata per la crociera internazionale Torino-Venezia-Roma, indetta dal T. C. I. col concorso del Comitato delle feste commemorative del 1911, ha dato occasione ad una simpatica ed importante manifestazione di solidarietà e d'entusiasmo per parte del R. Yacht Club Italiano, della Lega Navale e del Rowing Club Italiano.

Il R. Yacht Club Italiano organizzerà, della crociera, la parte di convegno e di regate a vela nel Porto d'Anzio e sul Tevere sino a Roma e funzionerà, in rappresentanza dell'Associazione internazionale dell'Yachting Automobile, per le gare di canotti automobili da Roma al mare ed a Porto d'Anzio.

Al Rowing Club Italiano sarà affidata la parte di organizzazione della crociera fluviale a remi da Venezia a Pavia con tutte le Associazioni dello sport del remo che hanno mostrato d'interessarsi vivamente a questa grandissima manifestazione del 1911.

Infine la Lega Navale, per mezzo del presidente della sezione di Milano, ing. Terruggia, ha assicurato la propria collaborazione a tutto il complesso della manifestazione e soprattutto della parte da Venezia a Pavia e da Pavia a Roma, la quale sarà accompagnata, oltre che dai canotti automobili e yachts a vapore, da una nave speciale che potrà accogliere coloro che volessero seguire in gita le fasi della crociera marittima.

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



e di aviazione finora disputate.

CICLISTI!

Le migliori
Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

LE MERAVIGLIE DEL MONDO! ASSOLUTAMENTE GRATI



(Verascope Girard).

SCIENZA E VITA. Premiato sino dall'anno 1904 con **Medaglia d'Oro** del Ministero della Pubblica Istruzione e che entra ora nel suo settimo anno di vita, è il primo ed unico giornale che dà a tutti notizie importanti, utili consigli, proponendosi di far rapidamente conoscere ed eventualmente discutere i nuovi trovati in ogni ramo della scibile, descrivendo perfezionamenti, applicazioni ed invenzioni nuove che, nate nel campo scientifico, sono passate in quello industriale. Esso riassume gli articoli e riproduce i disegni di tutte le più importanti e costose **visite mondiali** che si occupano del movimento intellettuale, si esplicita esso nei campi della chimica, fisica, ottica, fotografia, elettricità, agricoltura, ecc., facendo così risparmiare la centinaia di lire degli abbonamenti complessivi ed eliminando la necessità di conoscere le lingue straniere.

SCIENZA E VITA è anche la più diffusa rivista italiana delle Invenzioni e Scoperte poiché oltre a contare migliaia e migliaia d'abbonati propri, conta anche tutti quelli dei più importanti giornali, come il **Secolo XIX** di Genova, il **Resto del Carlino** di Bologna ecc. e che sono legioni. Essa è l'unica che pubblica i più importanti brevetti, moduli, formule, ricette, disegni, segreti e processi di fabbricazione che, applicati alle industrie moderne, insegnano ad approfittare delle nuove risorse scientifiche, aprono nuove traccie, indicano sentieri inesplorati che, alla via della ricchezza e della fortuna, possono condurre qualsiasi persona attiva, **anche senza bisogno dei grandi capitali o di studi speciali!**

Quanto costa l'abbonamento? Nulla, anzi si hanno dei guadagni!

- Difatti per sole **L. 5** (estero L. 7.50) tutti ricevono quanto appresso:
1. **SCIENZA E VITA** per tutto l'anno 1911. Rivista quindicinale splendidamente illustrata di 24 grandi pagine, compresa la copertina, che costa **25 cent.** al numero e perciò del valore di **L. 6.**
 2. **24 BUONI DI RIMBORSO.** Ogni numero del giornale porta un buono di rimborso di 25 cent. realmente scontabile a data fissa mensile, come da norme in esso stampate, così che si ha comp. un rimborso di **L. 6.**
 3. **LE MERAVIGLIE DEL MONDO,** vedute plasticamente ed in rilievo per mezzo del nuovo e meraviglioso apparecchio ottico

Verascope Girard, vero panorama universale che assai meglio di qualsiasi libro di fotografie permette di avere una visione cinematografica di quanto la natura, l'arte e l'ingegno hanno creato nel mondo nonché di ammirare, come riflesse vive da uno specchio, splendide bellezze di donna, sconette coniche, intime e curiose. Quest'apparecchio completo con corredo lastre di vetro fotografiche impressionate, obiettivi universali, regolatore della vista, ha un valore commerciale di **L. 8.** — Oppure **TIPOGRAFIA "VICTORIA,"** grandiosa **matassa** contenente tutto quanto occorre per stampare da sé stessi buste e carta da lettere, menù, listini, circolari, ecc. Ricco assortimento di caratteri, compositori, tenaglia, inchiostro, ecc. Valore commerciale **L. 8.**

4. **MUSICOGRAPH,** nuova e facilissima tastiera supplementare ed amovibile che si applica istantaneamente da sé stessi a qualsiasi pianoforte e che segnalando direttamente la pressione voluta dei tasti bianchi e neri, riproducenti i suoni, permette a tutti di poter suonare il pianoforte, pezzi d'opera, romanzi, ballabili, accompagnamenti, ecc., **senza conoscere la musica, nè le note musicali!** Valore commerciale **L. 7.50.** Chi non si diletta di musica può rivendere tale premio ad amici o conoscenti facendo buon guadagno.

5. **LAMPADA-SIRENA** che si accende in un istante togliendo il coperchio e perciò fa risparmiare il 50% sul consumo dei flammiferi. Serve per salire le scale di notte, rischiare stanze, passaggi oscuri, ecc. Porta per base un potentissimo fischio d'allarme e s'è corso indispensabile nei casi di disgrazie od aggressioni. Valore commerciale **L. 1.**

6. **STENOGRAPH.** Nuova e perfezionata penna automatica che scrive anche 20.000 parole per volta, senza bisogno del calamaio. Valore eccezionale **L. 1.**

Da quanto sopra esposto abbiamo un totale di **L. 29.50** per cui, defalcando pure l'importo di **L. 5** per l'abbonamento, si ha sempre un guadagno di **L. 24.50.** — Rinunciando ai tre premi indicati coi numeri 4, 5, 6 si riceve in cambio di questi ed in regalo:

MIRABILIA (vedi fig.). Nuovo e meraviglioso apparecchio elettrico i cui diversi e molteplici usi e vantaggi lo rendono non solo di utilità e comodità senza precedenti, ma bensì anche di grazioso **calendario giornaliero** e per tutto l'anno; 2° **Come termometro** per conoscere e misurare esattamente i gradi del freddo e del caldo in qualsiasi stagione; 3° **Quale lampada elettrica istantanea** da parete che s'accende e fa splendida luce appena si tocca, col dito, il bottone; 4° **Come magnifico orologio** per vedere le ore anche di notte **senza accendere i flammiferi.** L'apparecchio è costruito in metallo decorato **stile floreale**, si attacca da sé stessi ovunque, al muro o parete, senza bisogno di fili elettrici, impianti speciali od altri accessori e racchiude internamente una perfezionata batteria elettrica di 8 elementi, con relativa lampada elettrica esterna, produttrice della luce che si ricambia da sé stessi per cui **l'apparecchio è sempre come nuovo!** Mirabilia è stato espressamente costruito per gli abbonati di **Scienza e Vita** per cui non si trova in commercio neppure al prezzo di 12 e più lire.

REGALO UNICO! Associazione gratuita alla fortuna!



(Mirabilia)

Tutti coloro che pagheranno l'importo dell'abbonamento prima della fine di Gennaio corr., oltre a ricevere il giornale per tutto l'anno 1911 e tutti i premi e rimborsi sopra descritti, parteciperanno **gratis** alla grandiosa Lotteria dei **3 MILIONI** delle **Esposizioni di Roma-Torino 1911**, ricevendo il numero di una vera **CARTELLA** (tre biglietti) di detta Lotteria, che l'Amministrazione di **SCIENZA E VITA** ha acquistato quale premio collettivo per tutti indistintamente i suoi abbonati, onde farli concorrere, **senza spendere un centesimo**, alle colossali vincite di **Un milione e mezzo** ed altri quarantamila premi, con premi di Lire 150,000, 120,000, ecc.

Tutti i premi suddetti sono ostensibili nei nostri Uffici e non si spediscono contro assegno, quindi anticipare importo alla

Amministrazione del Periodico

Scienza e Vita

FIRENZE - Via Orivolo, 35 bis - FIRENZE

Tutti gli abbonati di **SCIENZA E VITA** che rinunziano ai premi qui sopra descritti, ricevono in regalo assolutamente gratis

LE DELIZIE DELLA TAVOLA

ovvero 5000 pacchi di dolci e liquori, contenenti le più squisite e celebri specialità gastronomiche italiane, preferite dai buongustai in occasione di pranzi, cene, feste, ricevimenti, regali, ecc. I pacchi strenna suddetti vengono forniti a scopo di pubblicità dalla primaria e rinomata Casa Esportatrice mondiale **Alta Eredi De Vecchi di Pistoia, Antica Distilleria di liquori**, premiata con 64 medaglie d'oro, 4 croci al merito, 2 volte fuori concorso (Giuria), che viene in tal modo a fare la migliore **reclame** ai suoi prodotti, qual'è quella dell'assaggio gratuito. Ogni pacco strenna, dato il buon gusto e varietà della scelta, è assai superiore ai pacchi **reclame** di Milano, valutati 30 lire, perchè contiene: 1° un panforte di Siena, specialità mondiale, preferibile e migliore del Panettone di Milano, perchè invece di essere come questo di sola farina bianca e giallo d'uovo, è fatto di frutti canditi, mandorle e cioccolato e si conserva inalterabile per anni interi. Si vende a L. 4,00 il Kg. 2° un pacchetto di Cavallucci, Ricciarelli e Copate di Siena. 3° dieci pezzi torrone Cremona. 4° un sacchetto caramelle di Torino. 5° un sacchetto biscotti Dessert. 6° una bottiglia prelibatissimo liquore Strega, alta e ricca. 7° oppure stessa bottiglia deliziosa Certosa o Alkermes di Firenze. 7° un litro di Maraschino di Zara finissimo (estratto). 8° un litro di Anisette Bordeaux finissimo (estratto). Questi liquori si possono sostituire a scelta con Cognac, Rhum, Fernet, Curacao, Bitter.

La maggior parte dei nostri abbonati, che sono tutte persone distinte e caritatevoli, preferiscono questo pacco strenna Dolci e Liquori, anche per farne regalo a quelle famiglie povere, ove specialmente trovansi ammalati o bambini, che difficilmente possono gustare, almeno per un giorno solo, le delizie della tavola, riservate ai privilegiati della fortuna.



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.**



FABBRICA
AUTOMOBILI

CATALOGO E
LISTINI
GRATIS

ISOTTA FRASCHINI

CHASSIS A CATENA E A CARDANO

VETTURETTE DA CITTÀ E DA TURISMO

VETTURE LEGGERE PER SERVIZI PUBBLICI

VETTURE DI LUSSO E DA TURISMO

VETTURE DA CORSA

OMNIBUS PER ALBERGHI DA CITTÀ E DA MONTAGNA

CARRI DA TRASPORTO — AUTOMOTRICI A BENZINA

MOTORI PER IMBARCAZIONI — PER DIRIGIBILI — PER AEROPLANI

MILANO

STABILIMENTO E UFFICI: VIA MONTE ROSA N. 79

ESPOSIZIONE E VENDITA: VIA CARLO ALBERTO N. 2



Petiva.

Una nuova équipe ciclistica di tutti piemontesi

Una nuova Fiat... Noi la salutiamo nel passato dell'anziana, come foriera di epiche lotte coronate da vittorie superbe.

Non sarà più un motore meccanico che porterà un pesante congegno dal fatidico motto *Fiat*, primo al traguardo, ma sarà il motore umano quello che porterà il leggero cavallo d'acciaio generato dall'istessa gran madre, avanti tutti, luminoso di guizzi sanguigni nel color di battaglia: rosso fuoco, avanti tutti vittoriosamente. S'affermò battagliando la gran Casa torinese di automobili, ed affermarsi battagliando, ancora e sempre, vuole la nuova fabbrica di biciclette: *Fiat*.

All'uopo ha riunito un manipolo, esiguo ma promettente, di campioni del pedale che disputeranno per lei ogni corsa di quest'anno.

L'équipe dei professionisti annovera i corridori: Aymo, Petiva, Santhià, Robotti, Bailo e probabilmente Raimondi e Mazzocchi.

Quella dei dilettanti risulta dei seguenti: Erba Angelo, Bertarelli Camillo, Alberti Attilio, Tedeschi Francesco, Bertarelli Attilio, Bonalanza Gremo, Bosco, Pasquero, Guasco, Bresso, Francia, Cappello, Bonfanti e Quaglia.

Come si vede, specie nell'équipe dei professionisti, tutti i componenti sono piemontesi e tutti giovani, che contano una carriera di vittorie recenti.

Ad imitazione della *Fiat* automobili, anche le *Fiat* cicli i suoi campioni vuol farseli da sé e vuol un giorno poter gridare: hanno vinto perché con le nostre biciclette, come già con le nostre automobili, non si poteva che vincere...

Pertanto, quali saranno i Nazzaro, i Lancia, i Cagno della *Fiat* ciclistica?

La scelta fatta nell'Aymo, Petiva, Bailo, Robotti e Santhià, ci par molto buona. Questi

cinque giovani, che han già dato più d'una prova convincente del loro valore, se verranno saggiamente disciplinati nell'allenamento, e furbamente adoperati in corsa, non mancheranno di cogliere più d'un verdeggianti lauro.

Loro *trainer* sarà un collega ben noto nel mondo sportivo: Fabio Orlandini, che dopo avere eccelso in parecchi sports, come nel ciclismo, nel canottaggio, ecc., aver fatto il giornalista, e aver molto vissuto nel gran mondo sportivo di Parigi cosmopolita, è stato assunto dalla *Fiat* quale istruttore ed allenatore dei *poulains* della gran Casa.

Fabio Orlandini è troppo intelligente e competente per aver accettata la delicata mansione senza avervi visto sotto la certezza di un brillante avvenire della nuova *équipe* rossa. Egli, inoltre, da buon conoscitore del mercato, sta ora assicurando alla propria Casa anche il concorso di alcuni pochi, ma validissimi campioni stranieri, di fama grande nelle competizioni ciclistiche della strada e della pista.

E fra breve più d'uno stupirà dei nuovi adepti delle biciclette *Fiat*.

Pertanto ciò, di cui noi vivamente ci compiacciamo, è il carattere prettamente regionale che la *Fiat* ha voluto e saputo dare alla sua rappresentanza. La sua *équipe* vincendo, si affermerà con essa la forza fisica ed il valore industriale del piccolo ma forte e laborioso Piemonte.

Il calendario delle grandi corse ciclistiche su strada

In base ai vari annunzi dei giornali sportivi italiani ed esteri, soliti ad organizzare annualmente delle grandi corse ciclistiche su strada, il



F. Orlandini, direttore sportivo della Fabbrica biciclette Fiat.



Robotti.

Calendario delle più importanti competizioni di quest'anno risulterebbe come segue:

- 2 aprile: Milano-Sanremo.
- 9 aprile: Circuito di Brescia.
- 16 aprile: Parigi-Roubaix.
- 16 aprile: Giro del Piemonte.
- 13-14 maggio: Bordeaux Parigi.
- 15 maggio-6 giugno: Giro d'Italia.
- 11 giugno: Parigi-Bruxelles.
- 14-15-16 giugno: Parigi-Torino (Km. 812) in tre tappe.
- 2-30 luglio: Giro di Francia.
- 24-27 agosto: Parigi-Brest-Parigi.
- 4 agosto-3 settembre: Giro di Francia degli *Indipendenti*, in sedici tappe.
- 5 novembre: Giro di Lombardia.

Il record mondiale del volo con tre persone

Il volo più bello della settimana è stato quello dell'olandese Wynmalen, il vincitore del *raid* Parigi-Bruxelles e ritorno. Dal campo di aviazione di Bouy il Wynmalen partì stamane verso le 10, con a bordo un signore olandese e l'italiano cav. Negri. Il Wynmalen, con un carico complessivo di 270 chilogrammi, si diresse a Reims, e prese terra a Courcy, a 30 km. circa dal punto di partenza. Dopo aver fatto colazione, i tre viaggiatori aerei ripresero la via del ritorno, giungendo felicemente a Bouy verso le 2 del pomeriggio. Il volo di Wynmalen costituisce il *record* del mondo del volo a tre persone.

Al campo di Bouy nel pomeriggio l'aviatore italiano Ceibaldi si distinse per parecchi voli a circa 2000 metri di altezza.

A Reims poi l'aviatore Tidart su un monoplano percorse 100 chilometri ad una velocità media di 100 km. all'ora.



Bailo.



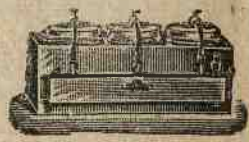
Aymo.



Santhià.



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 Automobilistica. Milano 1906. Grand Prix Bruxelles 1910. Grand Prix Buenos Ayres, 1910.



Fabbrica Torinese Velivoli

COSTRUZIONI AREONAUTICHE

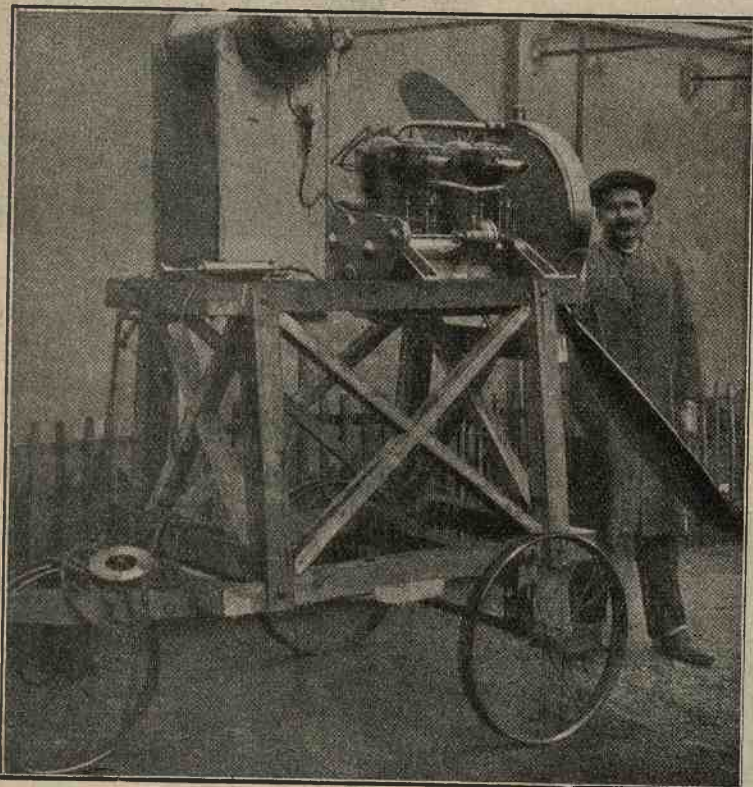
Motori per aviazione di qualunque potenza.

Motore "CHIRIBIRI", 40x45 HP. Peso 125 Kg.

Compreso { 12 Kg. radiatore
13 " acqua
8 " olio

Garanzia 10 ore di marcia consecutive a pieno carico.

OFFICINE: Via Don Bosco, 68 e 73 - TORINO - Telef. 37-19.

**WINSLOW'S**
Skates

PATTINI A ROTELLE

WINSLOW

senza eguali per

Scorrevolezza - Resistenza - Sicurezza
si impara facilmente.

IN VENDITA OVUNQUE.

Adoperato esclusivamente in tutti i

GRANDI RINKS

The Samuel Winslow Skate M. F. G. C°

NEW YORK - LONDRA - PARIGI - BERLINO.

PARIS - 64, Avenue de la Grande Armée - PARIS

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

**Foot Balls***i migliori garantiti*
lavorati e cuciti a mano.I celebri **The Coventry** indistruttibili per la loro forma ed inalterabili a qualsiasi cambiamento di temperatura.I tipi **Champion** e **Premier** nella miglior forma inglese a prezzi di assoluta concorrenza.**Scarpe** per Football nella forma consigliata dai migliori giuocatori, leggerissime e flessibili.

Assortimento completo di accessori.

PALLE VIBRATE (sfratto).Dietro richiesta si spedisce Catalogo illustrato. Sconti speciali alle Società Sportive, Collegi, Conriti, ecc.
Sconti d'uso ai rivenditori.

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

Mentre la Casa**DUNLOP**augura alla sua numerosa e fida Clientela **Buon Anno 1911**, prega gli interessati a non prendere i nuovi impegni dell'annata, senza prima consultare le sue nuove Tariffe, di eccezionale supremazia su tutte le Marche concorrenti.**THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (Cont.) Ltd.**Via G. Sirtori, 1^a - MILANO - Telefono 12-70.

10 milioni per l'aria

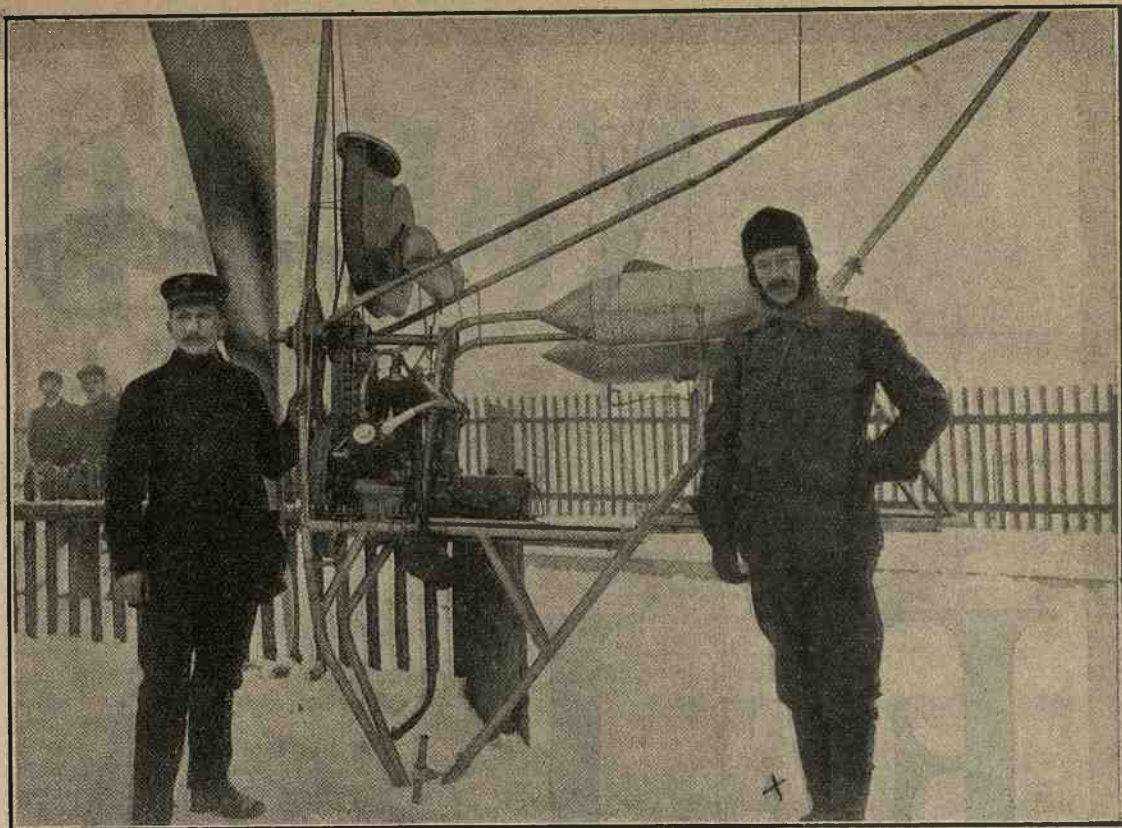
Io ho molto rispetto per coloro che, postisi a capo, o saliti automaticamente per vicenda di cose, di un'impresa qualsiasi, espongono al rimanente dei cittadini quello che fecero e quello che faranno, cioè il loro programma. Però io non so frenare un piccolo sorriso quando mi vien fatto di leggere e rileggere qualche programma, anzi il programma che fu accolto con maggior copia di picchi e di strette di mano. Non so: questi uomini (scusate il controsenso) mi paiono rubare il mestiere alle donne. E' della donna fare molte promesse ed accompagnarle con molti sorrisi. E' di questi uomini lusingare il colto e l'inclita con promesse ed accompagnarle con belle frasi. Poco importa poi se le promesse saranno mantenute. Importa di promettere, esaurendo così il compito arduo e delicato del relatore. Date queste confessioni, potete immaginare come abbia accolto l'esposizione del programma del Ministero Luzzatti, della Società dello Stadium e le dichiarazioni del colonnello Moris sull'avvenire dell'aeronavigazione militare.

Questa chiusa di periodo mi suggerisce l'idea che l'avvenire della sullodata sia come il sole socialista che Marx ha messo in punta alla piramide del capitalismo... Ma saltiamo a piè pari la malignità giornalistica ed esaminiamo, se volete, insieme la relazione.

La prima affermazione ci induce in un sospiro di sollievo. Sono ormai pronti, egli dice, tre piccoli dirigibili tipo 1 bis. Tra un paio di mesi saranno nelle rispettive sedi di Vigna di Valle, Campalto, Bosco Mantico. Prenderanno parte alle prossime manovre estive... Qui entriamo nel campo delle promesse. Se dobbiamo credere alla pura realtà dei fatti, e se la memoria ci serve, anche l'altro anno si era detto così. Invece i nostri dirigibili brillarono per la loro assenza alle manovre del campo. Il motivo? Semplicissimo: non erano pronti. Come non era pronta a Centocelle la scuola dei piloti. S'era posta in mezzo la macchina della burocrazia, la quale pare aumenti i suoi complicati ingranaggi quando si tratta della *res militaris*. E la volontà, quella buona volontà che occorre, si era spezzata come la caduta d'acqua sulle rocce delle incompetenze, degli indugi, delle lentezze pachidermiche.

Quest'anno invece, oh! quest'anno non sarà così: dal cespi di spine, vedrete, fioriranno le rose. Dagli *hangars* sbucheranno i dirigibili come i funghi...

In altro punto, discorrendo dei fondi votati dal Parlamento, il colonnello spera che dieci milioni basteranno a svolgere il programma areonautico stabilito dal Ministro della Guerra. In seguito, però, la cifra, dato il costo del materiale, sarà irrisoria ed occorreranno nuovi salassi al tesoro nazionale. Io mi accontento di essere uno scacco grigio dei



L'ing. Füssman (a destra), inventore e costruttore del piccolo dirigibile felicemente varato il 13 cor. a Augsburg (Baviera). (Fot. Münchner Presse-Bureau - Monaco).

multicolori che compongono la figura di Pantalone. E penso: quando questi dieci milioni saranno esauriti, cioè andati in aria, andranno proprio in aria coi dirigibili e coi velivoli o da soli? Perché, l'esperienza ce lo insegna, in Italia grandi spese si fanno e pochi risultati si ottengono. E' poi sicuro l'egregio relatore che questo patrimonio abbia un valore materiale oltre quello nominale delle parole: dieci milioni? Come contribuente e cittadino io posso permettermi di dimandare.

Perciò continuo la mia serie di domande. Dice il relatore che sarebbe cattivo sistema pensare soltanto a formare piloti con gli attuali apparecchi o con quelli che sorgono, pullulando, dalla industria francese e tedesca. Giustissimo. Ma è poi certo che le vittime dell'aviazione, le quali furono in proporzioni maggiori nelle file dei militari, diminuiranno, abbandonando gli usati apparecchi ed adottandone di nuovi?

Leggevo oggi sur un quotidiano che il Governo

si è entusiasmato per il nuovo apparecchio biplanico a coda monoplanica ideato dai fratelli Antoni.

Presi da subita tenerezza, gli uomini che reggono le redini della slombata rozza italiana, hanno concesso denari, terreno, appoggio agli ideatori. E bene, io in verità vi dico che, malgrado tutto, le vittime dell'aviazione saranno sempre numerose fra i nostri soldati.

Laggiù fanno come i bambini coi giuochi: ad ogni trastullo nuovo, lasciano il vecchio e s'appigliano a quello.

Ci si accontentava del fantoccio che muoveva le gambe: ma ora che vedemmo quello che muove anche le braccia la nostra gioia non ha più limiti. Perché non mi verrete a negare che il velivolo, per ora, sia un trastullo. E pericoloso.

L'ultimo appunto, il più delicato, è quello sul disgraziato dualismo fra gli ufficiali di terra e di mare. Afferma il Moris che non c'è. Vorrei che così fosse.

Ma non sono molti giorni, da fonte ineccepibile e disinteressata, io stesso con dolorosa sorpresa apprendevo che questo dualismo esiste e fatalmente. L'altr'anno (ricordate?) si erano allontanati alcuni ufficiali per mantenere l'accordo. Dunque, esistevano screzi. Dunque, ne esistono. Eh, no, egregio relatore, no: finché luce è luce è naturale è fatale che esista questo dissidio. Le vostre parole « accordo ammirevole e confortante per l'avvenire » sono il velo pietoso che il samaritano gittò sul povero infermo. Ma il velo è troppo trasparente perché non le si possano vedere, queste piaghe dell'invidia e della sfrenata emulazione. Fra qualche mese, malgrado tutto, saranno licenziati altri ufficiali. Ma nella relazione con patonica indifferenza ci si dirà che l'accordo esiste « ammirevole e conf., ecc., ecc. ».

Non sono il filo o il pero o la tempesta che squarciano i fianchi dell'aeronavi ed arrestano lo sviluppo della scuola; non sono dieci milioni che bastano; non sono le affermazioni di concordia che soddisfano; non sono le promesse che appaiano. Ma quello che arresta ogni sviluppo è la piaga del dualismo; quello che appagherebbe sarebbe l'attività; quello che soddisferebbe... Via, lo sapete anche voi, colonnello. Sarebbe una buona flotta aerea. Ma senza tante parole. E tante promesse.

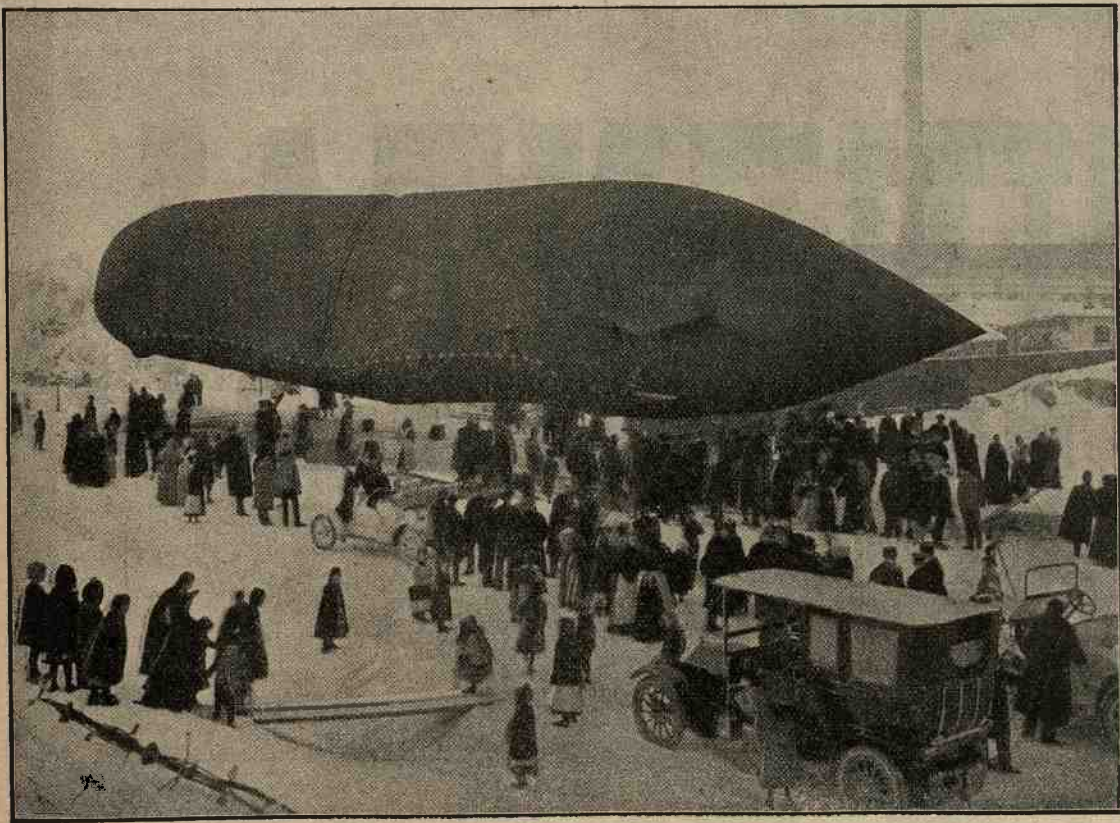
Almeno, noi, piemontesi, la pensiamo così.

GIOVANNI CROCE.

Sportmens! Leggete tutti i giorni il giornale

LA STAMPA

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



Il dirigibile dell'ing. Füssman, costruito su ordinazione del Governo russo.

(Fot. Münchner Presse-Bureau - Monaco).

Domandate sempre la produzione superiore della Casa d'Arte
HUGUENIN & C.

Catalogo contro Cartolina doppia a

ROTA G. B.

GENOVA - Via Orefici, 44

MEDAGLIE

PER TUTTI GLI SPORTS = LE MIGLIORI

= DIPLOMI - DISTINTIVI -
COPPE - SCUDI D'ONORE
= SMALTI - INCISIONI =

MODELLI ARTISTICI
per tutti gli Sports Invernali

LA STAMPA STORICA

Nel 1911

Tutti i **Veicoli Industriali**

F.I.A.T.

saranno montati con

Gomme Piene

CONTINENTAL

le migliori in commercio.



Continental Caoutchouc & Gutta Percha C^{ie}

MILANO

Via Bersaglio, 36.

TORINO

Corso Dante, 44.

ROMA

Via Sicilia, 45.



Corriere automobilistico

Il Concorso di regolarità
dell'Associazione automobilistica modenese.

L'automobilismo vedrà quest'anno alcune manifestazioni che si annunciano già segnate nel calendario internazionale e che anche in Italia faranno rivivere le simpatiche riunioni di un tempo.

Le prove sono la Susa-Moncenisio, la Targa Florio e la corsa di Bologna, prove di velocità



Il noto arconauta ed automobilista veneto Nico Piccoli, ideatore del nuovo tipo di dirigibile: Ausonia II.

pura, già classiche perchè non sono ormai alla loro prima edizione.

Ma una prova nuova è quella ideata dall'Associazione modenese automobilistica: una gara di regolarità per vetture da turismo, che lentamente ricorda la Coppa d'oro dell'A. C. di Milano, e, molto più d'avvicino, la Coppa del Principe Enrico, prova che si ripete ormai da anni in Germania.

Il gruppo modenese che si è messo alla testa di tale manifestazione è ben conosciuto, perchè ha già fatto le sue prove in due corse del miglio nel 1909 e nel 1910, e come ha saputo ben disporre il successo di quelle organizzazioni minori, saprà anche preparare degnamente questa prova di maggior mole.

Il concorso si svolgerà in cinque giornate, dal 23 al 30 aprile, su un percorso di 1500 chilometri circa.

Ciascuna tappa, per un criterio di economia, avrà il suo inizio e il suo epilogo a Modena, dove un apposito parco chiuso ospiterà le vetture alla notte, senza che alcun interessato possa compiere delle riparazioni.

L'Esposizione d'automobili nel 1911 a Torino.

La Commissione esecutiva dell'Esposizione internazionale del 1911, aveva incaricato la Direzione dell'Automobile Club di Torino di organizzare, in seno alla grande Mostra, e nel primo mese, un'Esposizione d'automobili che conservasse l'impronta di temporaneità che già ebbero le sette Esposizioni annuali predisposte dall'Automobile Club medesimo.

Il provvedimento della temporaneità, mentre per un lato dava soddisfazione al desiderio espresso da parecchi industriali del ramo, avrebbe assicurato un intervento intenso e contempo-

raneo dei numerosi visitatori cui interessava questa Mostra speciale.

Ma poichè le Nazioni estere fecero sapere che i loro numerosi espositori, già iscritti, di costruzione automobilistica, intendevano tenere esposta per tutta la durata dell'Esposizione la loro merce, e nel frattempo parecchie principali Ditte italiane avevano parimenti fatta la loro iscrizione per esporre permanentemente, per comune accordo della Commissione esecutiva dell'Esposizione internazionale 1911 e dell'Automobile Club di Torino, si deliberò di rinunciare alla progettata Mostra temporanea.

L'interessante categoria dei prodotti automobilistici sarà quindi visibile dal 29 aprile, giorno di inaugurazione dell'Esposizione, sino al novembre, con l'attrattiva di un concorso larghissimo dell'industria estera, e avrà parimenti un periodo di speciale interesse e di intensa affluenza all'epoca dell'effettuazione della corsa Susa-Moncenisio (9 luglio), che avrà quest'anno un esito più brillante che per il passato, essendovi destinata, oltre a numerose altre dotazioni, una cospicua somma che costituirà il « Gran premio dell'Esposizione ».

L'inaugurazione del IX Salone belga.

Il Salone dell'Automobile è stato inaugurato il 15 corr. alla presenza delle autorità e di tutte le notabilità sportive.

Assistevano il borgomastro della città, il presidente dell'Automobile Club d'Inghilterra, vari ministri e moltissimi giornalisti.

Il Salone si presenta molto più interessante di quello degli anni precedenti, e specialmente la sezione dell'Areonautica è quella che offre maggiori attrattive.

Ammiratissimo, nella sezione per apparecchi di aviazione, è il monoplano Blériot, col quale Alfredo Leblanc vinse il Circuito dell'Est.

Nino Piccoli non venne abbattuto, com'era avvenuto del suo hangar, dalla sventura, ma, perseverando, pervenne a ricostruire l'ideato dirigibile, perfezionandolo nei più minuti particolari.

Il battesimo dell'aria l'Ausonia N. 2, ospitata nell'hangar militare per concessione del Ministro della Guerra, lo riceverà a giorni con un progettato viaggio, di cui l'amico Piccoli ci ha pregato, per ora, di non parlare.

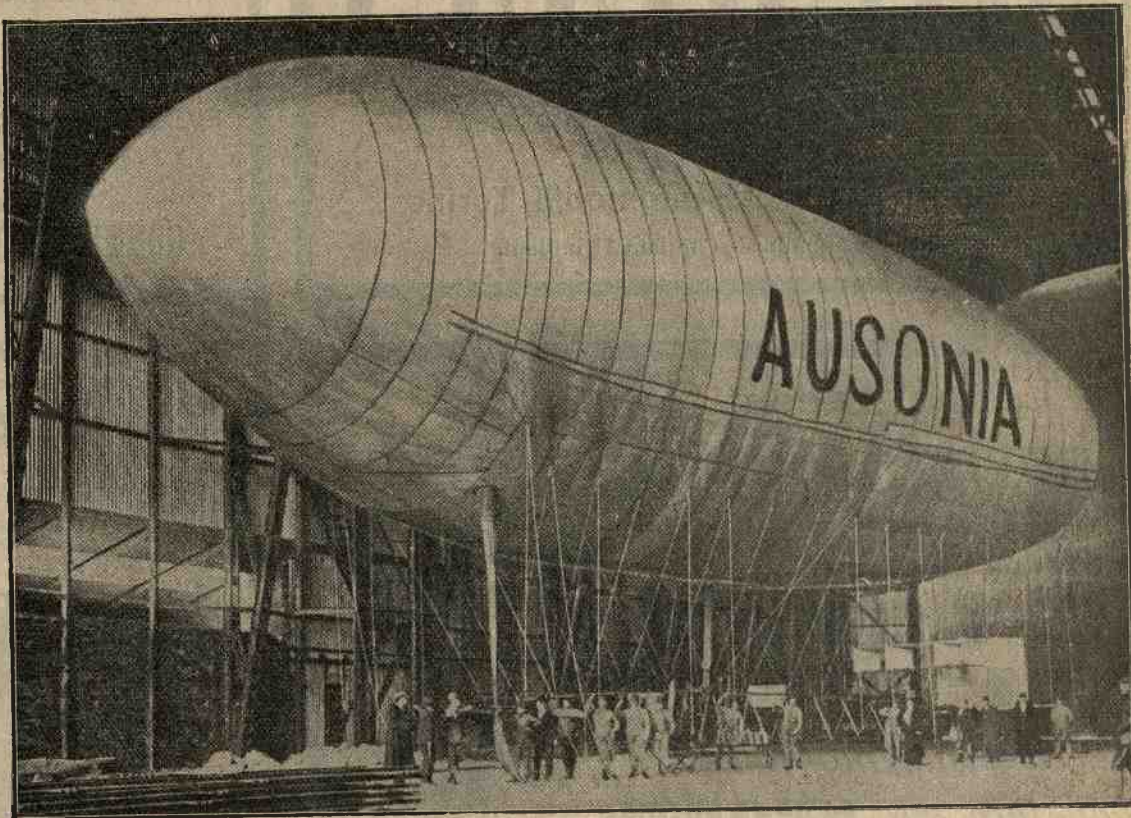
**

Il dirigibile del Piccoli sarà veramente... dei più piccoli di quelli finora costruiti in Italia, e forse il più piccolo d'Europa. Almeno, a nostra conoscenza, non ve n'è che un altro che gli sia rivale... nelle proporzioni, di quello che fu varato solo di questi giorni in Baviera.

Venne ideato da un ingegnere svevo su ordinazione del Governo russo, che ha promesso una successiva ordinazione di venti dirigibili se le esperienze avranno dato risultati completamente buoni. Questo dirigibile misura m. 35 di lunghezza ed è mosso da un motore di 28 HP. Tutta la navicella può essere smontata in pochi minuti, particolare, questo, prezioso per un dirigibile che deve essere adibito esclusivamente a servizio militare. Il primo volo, compiuto il 13 corr. a Augsburg (Baviera) si effettuò ottimamente.

Per lo sviluppo del turismo aereo

Il Touring Club Italiano, in seguito agli accordi effettuati colla Società Areonautica Italiana e cogli altri enti specialisti, si è preoccupato colla Commissione di turismo aereo di dare immediata attuazione al mandato ricevuto in Italia, e questi studi si sono rivolti soprattutto alla cartografia ed alle segnalazioni aeree.



Il dirigibile italiano, di Nico Piccoli, ospitato nell'hangar militare di Bosco Mantico (Verona). L'Ausonia effettuerà di questi giorni la sua prima sortita.

I dirigibili più piccoli

Accanto a quelli di Bracciano (Roma) e di Cambrillo (Venezia) è stato costruito nel 1910 un terzo colossale hangar per dirigibili militari: quello di Bosco Mantico (Verona), destinato ad ospitare il dirigibile N. 3 che per la prossima primavera sarà ultimato e compirà il viaggio da Bracciano a Verona.

Per intanto nell'hangar di Bosco Mantico, ad una diecina di chilometri da Verona, sta lavorando alla definitiva mise à point del suo grazioso piccolo dirigibile Ausonia N. 2, l'amico Nico Piccoli che venne orbato... della prima sua creatura la scorsa estate, quando un violento fortunale abbatté l'hangar ed il dirigibile che dentro già stava pronto per il suo primo viaggio.

Nei rispetti della cartografia si sono fatti degli esperimenti di diversi tipi di carte areonautiche, nei confronti delle proposte della Commissione areonautica internazionale. Questi studi hanno condotto a una relazione nella quale gli studiosi sono d'accordo colle asserzioni dei più noti aviatori, secondo i quali le carte attuali alla scala di 1:200.000, come quelle del Touring sono sufficienti a riconoscere il terreno.

La Commissione del Touring è stata poi chiamata all'applicazione di un progetto di segnalazioni studiato dall'ufficio tecnico, il quale è assai più facile di quelli studiati all'estero in quanto si basa su una suddivisione dell'Italia in rettangoli numerati, suddivisi in quattro parti e corrispondenti ai fogli ed alle tavole della carta fondamentale dell'Istituto geografico militare.

RICLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1910 DEI **NOVITÀ INTERESSANTI RAPPRESENTANZA=** **TORINO: G. CAPELLA-via NIZZA 67**

NEL 1911
TUTTE LE VETTURE
F.I.A.T.

VERRANNO VENDUTE
IN OGNI PARTE DEL MONDO
ESCLUSIVAMENTE MONTATE
CON **PNEUMATICI**
MICHELIN

F. I. A. T.
Fabbrica Italiana Automobili Torino
Società Anonima - Capitale 14 milioni.

North British

Clincher

Pneumatico l'amico dei Chauffeurs e dei Ciclisti

NOVITÀ 1911

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.

Le più recenti e migliori
NOVITA' SPORTIVE

Primaria Ditta specialista

G. VIGO & CIA
Via Roma, 31 (entrata Via Cavour) - TORINO

Assortimento completo
di tutti gli **SPORTS**

GIUOCHI SPORTIVI

GIUOCHI DI SOCIETÀ

ABBIGLIAMENTI



Equipaggiamento completo
dell'**ALPINISTA.**

PATTINI A RUOTE
delle più rinomate marche.

PEZZI DI RICAMBIO

Cataloghi a richiesta.

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

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per

AVIAZIONE

Premiate ELICHE "L. E."

ACCESSORI per MODELLI

A. G. ROSSI

TORINO - Corso Vinzaglio, 36 (Stadium) - TORINO

CULTURA FISICA PER TUTTI!

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

FORZA e SALUTE

CORSI DI GINNASTICA IN CASA coi

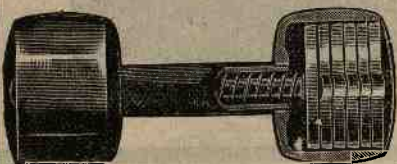
MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

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

Chiedere Prospetti gratis.

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

**LA MOTO-BORGO**

4 1/4 HP a magneto

a doppia sospensione elastica - puleggia a cambio di rapporto graduale - ha vinto le più importanti Corse della Stagione.

Grande deposito dei Motori

FAFNIR

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGO

TORINO - Via XX Settembre, 15 - TORINO

Nuova Borsetta 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 rigidità - 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)

CICLISTI, AUTOMOBILISTI,
ADOTTATE I **NUOVI** TIPI DI PNEUMATICI**POLACK**ED AVRETE UNA VERA ECONOMIA PER LA
GRANDE DURATA**BONZI & MARCHI - MILANO - TORINO**

IL CAMPIONATO ITALIANO DILETTANTI

IL CAMPIONATO ALTA ITALIA INDIPENDENTI
furono vinti con Macchina**PIZZORNO**

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

I MIGLIORI
CICLI**ROYAL ENFIELD**

"MADE LIKE A GUN"

LANCIELLOTTI e C. - Bologna.

S. C. A. T.

Automobili 14 e 22 HP

Materiale scelto - Lavorazione accurata

Esaminate i Tipi 1911

Provatevi e confrontatene i prezzi

Federico Politano - Agente Generale

TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - TORINO

**CATENE**

per

AUTOMOBILI

di qualunque misura.

Chiedere Catalogo della

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

FRA LE MARCHE DI PRIMO ORDINE

I CICLI**SENIOR**SI SONO IMPOSTI PER LA SOLIDITÀ DI CUI
DIEDERO E DANNO CONTINUE PROVE**BONZI & MARCHI - MILANO - TORINO**



MAGNETI e CANDELE U. H.

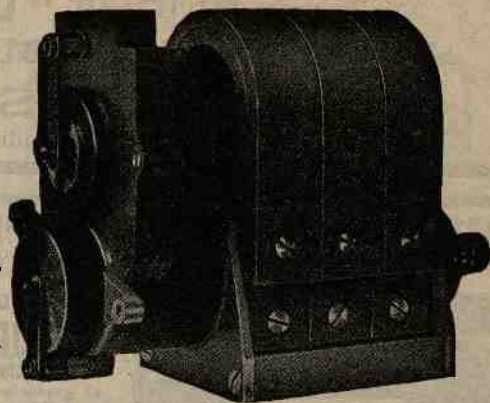
(Unterberg Helmlé-Durlach)

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 principali grossisti



14 HP, 4 cilindri

25 HP, 4 cilindri

35 HP, 8 cilindri

De Dion Bouton

sono le migliori vetture per turismo.

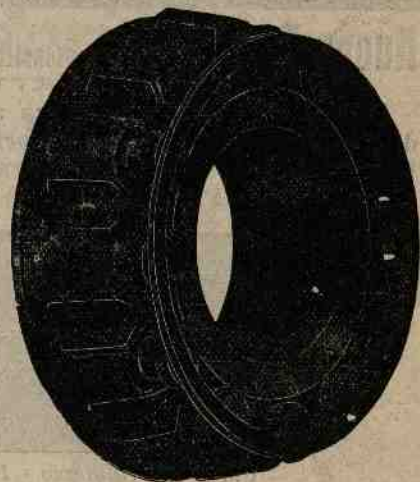
VENI - VIDI - VICI

Il rotante TIMKEN

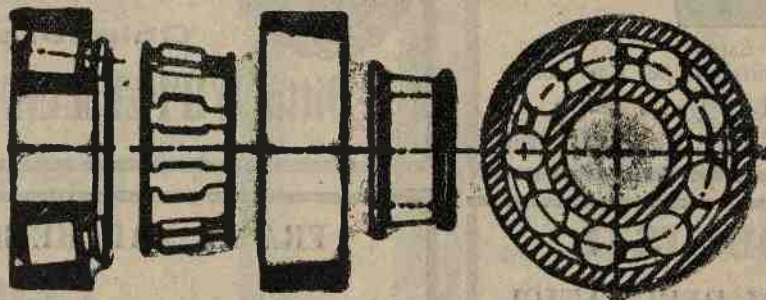
Per
Automobili
Camions
Omnibus,
Aeroplani,
Dirigibili,
Motori d'ogni sorta
e Ouscinetti.

è registrabile durante e dopo l'uso

ha una forza di resistenza SENZA RIVALL
Livello PERFETTO e PERMANENTE dei rulli.



Coni, Gabbia e Rulli uniti.



La perdita cagionata
dalla **frizione** è ridotta
ad un quarto per cento.

Sopporta una SPINTA LATERALE UGUALE AL CARICO.

NOTEVOLE ECONOMIA DI LUBRIFICANTI

The Electric & Ordnance Accessories Co Ltd

"Timken", Roller Bearing

Continental Department

28 & 32 VICTORIA STREET, Westminster, S. W. - LONDRA.

LEOPOLDO FERRARIS

Via Sagliano, 1 - TORINO

WEISS & STABILINI

MILANO - Via Gesù.

Il rotante completo.