

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Arcostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
 Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
 Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

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

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
 TELEFONO 11-20

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale

L'APOTEOSI DEL GIRO DI FRANCIA.



L'apoteosi delle 14 tappe del « Giro Ciclistico di Francia » si è avuta a Parigi, domenica 1° Agosto, al Parc des Princes. — La nostra fotografia rappresenta Francesco Faber (a destra), 1° della classifica generale, che tende la mano al giovane Alavoine (a sinistra), 1° arrivato nell'ultima tappa, Caen-Parigi. (Fot. Branger - Parigi).

Visitate i nuovi Modelli 1909

DE DION BOUTON

Meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso la

Società Anonima Garages "E. NAGLIATI .."

FIRENZE

MILANO

DE DION BOUTON PALACE - Via Borgognissanti, 56

DE DION BOUTON PALACE - Via Montevideo, n. 21

e nelle Agenzie di:

TORINO - ROMA - NAPOLI - PALERMO - PADOVA - MODENA - PERUGIA

ITALIA

CHÂSSIS DA TURISMO:

di 14|20 - 20|30 - 35|45 - 50|60 HP
(4 cilindri)

60 e 75 HP (6 cilindri)

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

I châssis "ITALIA .." 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).

FABBRICA di AUTOMOBILI

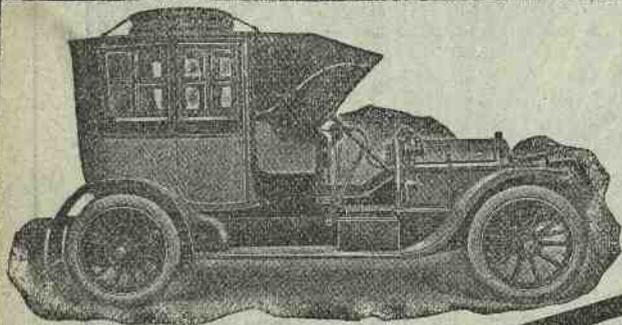
" FLORENTIA "

Via Ponte all'Asse, 24 - FIRENZE - Via Ponte all'Asse, 24.

Automobili di lusso e da turismo pronte per io consegna.

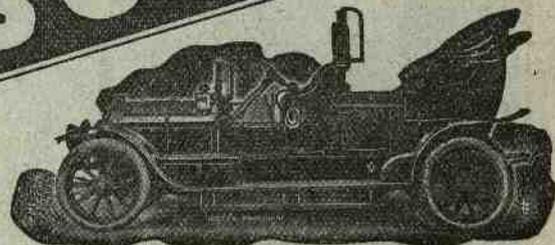
Omnibus e Camions con assali sistema "GRANIERI .." e cerchi di ferro.

Motori a petrolio - Canotti automobili.



CATALOGO E
LISTINI
GRATIS

FABBRICA
AUTOMOBILI



ISOTTA FRASCHINI

MILANO

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

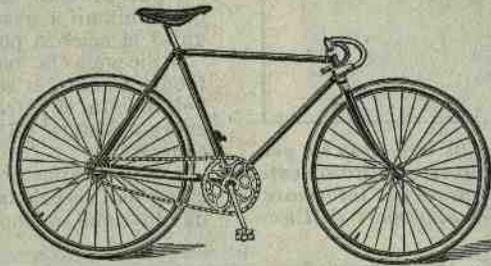
La F.I.A.T.

con le recenti creazioni dei **nuovi Modelli 1909** riafferma il tradizionale **primato sportivo**, e consegue il completo **TRIONFO COMMERCIALE**.

Agenti Esclusivi **GARAGES RIUNITI**
F.I.A.T. - ALBERTI - STORERO
TORINO - ROMA - MILANO - FIRENZE - GENOVA - NAPOLI - PADOVA

Cicci FOX

con Pneumatici **PIRELLI**



Società Anonima **Fabre e Gagliardi - MILANO**
Torino - Roma - Genova - Verona - Bologna - Firenze

La rivelazione del 1909

Vendita esclusiva in Torino:
GIUSEPPE GIORDA
Via S. Quintino, 6.

REBUS

CICLI - MOTORI - AUTOMOBILI

MOTORI LEGGERI PER AVIAZIONE

Soc. RESTELLI BUZIO & C.

(Chiedere Catalogo)

MILANO
Sede provvisoria: Via Disciplini, 15 A

Telefono 57-06

MANIFATTURA IMPERMEABILI

← Confezioni Sport →

G. MAGNETTI
(glà **ACCONCIAMESSA**)

TORINO - Via Cavour, 12 (Interno) - **TORINO**

Creazione speciale di modelli di massima eleganza e confezione accuratissima.

LA BICICLETTA NELL'ERA PREISTORICA



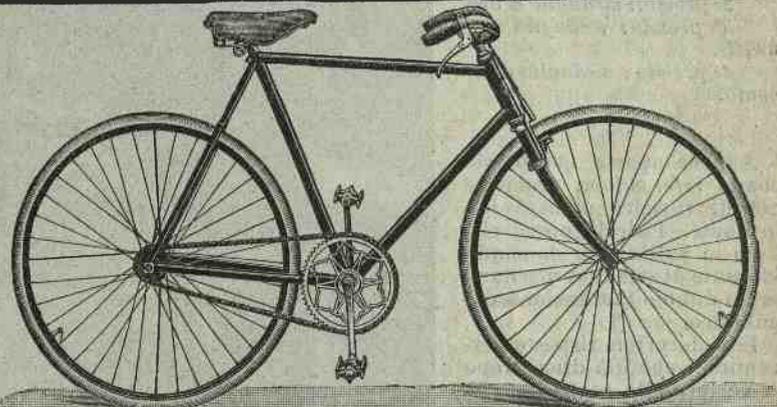
LA BICICLETTA NELL'ERA MODERNA



Chiedere il nuovo Catalogo 1909

CICLI DEI

UMBERTO DEI e C. - Via Pasquale Paoli, 4 - **MILANO**
Rappresentante per Torino: **Capella Giovanni** - Via Nizza, 67.



Chi non possiede il

LISTINO ILLUSTRATO

dei prezzi fissi netti degli accessori per velocipedi, borsette, selle, freni, campanelli, fanali, catene, ruote libere, pneumatici, ecc.

non può farsi un'idea

dell'assoluta convenienza dei prezzi

praticati dalle

Officine LUX

Farne richiesta nei Negozi di:

TORINO - Via Lagrange, 8 * **MILANO** - Via Dante, 8
che verrà eseguita gratuitamente

Il 2° Referendum della "Stampa Sportiva"

dotato di un ricco premio offerto da Leonino da Zara

Referendi della STAMPA SPORTIVA

Signor

Via

Città

Nel momento in cui l'umanità vittoriosa sta per realizzare il sogno alato, rincorso faticosamente per secoli e secoli, abbiamo pensato di informare il nostro secondo referendum allo sport dell'avvenire, all'aeronautica e all'aviazione.

Certi che gli studiosi di questa nuova estrinsecazione umana ci risponderanno, gentilmente, tendiamo anche a dare al popolo italiano una coscienza — ci si permetta la frase — aerea, che già altri popoli posseggono, in modo più evoluto. Questa è la nostra domanda:

La conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta coll'aeronautica, o coll'aviazione; e dato il caso d'una guerra, quale dei due sistemi, più pesante e più leggero, sarà migliore come mezzo di offesa e di difesa?

Le norme che regolano questo secondo referendum sono le stesse del passato, e le risposte dovranno, come prima, essere indirizzate alla Stampa Sportiva, Torino, Sezione Referendi, con accluso l'apposito tagliandum.

I premi di questo secondo importante Referendum sono:

- 1° un artistico calamaio d'argento, con penna, offerto dal simpatico e munifico sportman Leonino da Zara.
- 2° premio: medaglia d'oro.
- 3° premio: medaglia vermeille.
- 4° premio: medaglia d'argento.

**

Appena aperto questo secondo referendum, promette già di riuscire numeroso e brillante. I ricchi premi che sono in palio e la domanda vibrante di attualità meritano senza dubbio l'attenzione del pubblico.

Ecco le prime risposte pervenute, e che già dimostrano la verità delle nostre parole.

« Per quanto strana possa sembrare la conquista definitiva dell'aria, sarà ottenuta con un sistema misto, cioè coll'avionautica, un motore azionato in massima parte dall'aria. Il motore ideale.

« Noi dobbiamo correggere in certi casi la natura e fare quanto abbiamo compiuto in acqua. Dopo averla infatti solcata imitammo il pesce coi sottomarini. Certo in caso di guerra, indiscutibile per il momento sarà l'aeronave, perchè può transitare più peso come uomini ed esplosivi.

« Al più pesante sarà sempre invece serbata la gloria dello sport, e l'avvenire delle staffette; funzionando come torpedine che senza pilota può correre a compiere una strage prestabilita.

« L'aeronave sarà il corpo, i monopiani le braccia, il motore il cuore, il pilota la testa.

« Blotto Annibale - Asti ».

« La conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta coll'aviazione, essendo questa più pratica, più semplice e meno costosa dell'aeronautica.

« Dato il caso di una guerra, il sistema più leggero sarà migliore come mezzo di offesa e di difesa.

« Silvio Resnati - Milano ».

1° La conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta dall'aviazione.

Questa previsione ha testimonianza nel fatto innegabile del progresso poco rapido dell'aeronautica sebbene siano oramai trascorsi oltre cento anni di vita, mentre l'aviazione si può dire non solo nata ieri, ma nata con ingenuo potere sopra gli elementi stessi.

« Il meno leggero dell'aria è sempre in balia

delle correnti atmosferiche, perchè per esso si richiede grande spostamento di massa aerea, e quindi grande superficie e volume.

« L'aviazione invece migliorerà rapidamente col perfezionarsi dei motori e delle energie che noi abbiamo a nostra disposizione o che in seguito la scienza potrà scoprire.

« Siccome la meccanica non ha confini, ed identicamente si comportano le applicazioni dell'elettricità, si potrà con nuovi motori e con nuove energie sfidare gli elementi e vincerli, se ci sono contrari.

« Nel manifestare questa opinione faccio astrazione dall'eccezionalità della loro potenza, ricordando come, anche oggidì, quanto presenta sicu-



A Sangatte. — Lathan e Levasseur preparano la macchina per il terzo volo attraverso la Manica.

rezza di esercizio, come i tram, le ferrovie, l'energia elettrica ed i telefoni, può dagli elementi stessi essere interrotto.

« E nell'aviazione trionferanno gli apparecchi più semplici, che non presentino complicazione nel loro scheletro o nelle trasmissioni, e non si creda assicurato il trionfo agli apparecchi che tendono ad imitare il volo degli uccelli.

« Il punto di una macchina a cucire non è il punto a mano; esso non è che un punto convenzionale che, col punto a mano non ha altra affinità che quella di unire e tener saldi due pezzi di stoffa. Se l'inventore avesse voluto persistere ad imitare il punto a mano, forse non avrebbe inventato nulla, risultato che molto probabilmente ottengono coloro che vogliono imitare il volo naturale degli uccelli.

« Sarebbe identica cosa che il voler munire di pinne e di coda le navi, per imitare nel loro movimento quello dei pesci.

« Chiediamo alla meccanica ciò che essa ci può dare per raggiungere il nostro scopo e nullo altro.

« Data quindi la previsione del trionfo degli aeroplani più semplici, questa semplicità non richiede grande progresso nella intelaatura e nelle tele, quanto ne richiede nel motore, per cui tutto da esso dipenderà, come pure da quelle energie nuove che l'avvenire porrà a nostra disposizione.

« Col miglioramento del motore si semplificheranno le altre parti dell'apparecchio, come nella navigazione a vapore abbiamo veduto sensibilmente ridurre l'attrezzatura navale e le vele.

2° Dato il caso di una guerra, sarà preferibile l'aviazione.

« Difatti gli apparecchi di aviazione possono essere messi in opera in breve tempo.

« Essi sono facilmente trasportabili ed occupano minor spazio di quelli di aeronautica.

« Uno o più proiettili che attraversino le tele non produrranno che un danno infinitesimo, mentre basta un solo proiettile per produrre la perdita di un apparecchio aeronautico.

« E se anche un proiettile colpisce l'intelaatura di un aeroplano, i tubi di acciaio vuoto non ne risentirebbero che un danno locale, assai trascurabile, data la rigidità con cui i tubi d'ogni parte dell'apparecchio sono riuniti e rinforzati. La loro curvatura cilindrica sarebbe poi certamente causa di rimbalzo e quindi di rifiuto del proiettile.

« Per la costruzione e per la riparazione degli aeroplani, pur richiedendosi oggidì lo studio e quella cura dovute alle incertezze ingenite nei principii d'ogni cosa, basta un'officina semplice, ideale, ridotta ad una fucina, ad un tornio, ad un trapano e ad un piccolo maglio, officina che si può stabilire ovunque in una campagna di guerra e renderla portatile su di un carro o su di un camion.

« Gli apparecchi aeronautici richiedono molto tempo per metterli in grado di sollevarsi, mentre poi in aperta campagna bisognerebbe fare un impianto completo per la produzione del gas.

« Ing. Ernesto Muller - Torino ».

« Quando l'aeroplano, ridotto ad un ordigno piccolo, maneggevole e forte, potrà occupare il posto dell'automobile attuale, è indiscutibile che a lui rimanga il regno definitivo dell'aria, il quale difficilmente potrà essergli conteso dal suo rivale: il dirigibile, perchè esso non potrà mai offrire, per i principii stessi a cui s'informa la sua costruzione, una facilità di maneggio e di adattamento, quale possiede l'aeroplano.

« Anche in caso di guerra, credo ancora l'aeroplano il migliore nel rendere i suoi servizi; difatti, una volta accresciuta la sua potenza e la sua velocità, sarà l'ordigno più adatto a compiere in terra l'ufficio riservato alle torpediniere nelle flotte, portando al momento voluto immenso danno e scompiglio nelle file nemiche.

« Emanuele Ronzo - Genova ».

« E' da preferirsi il dirigibile all'aeroplano, perchè questo è l'unico mezzo che dia affidamento, in caso di guerra, di attraversare per alcune ore

gli spazi aerei a considerevole altezza e velocità, con alcune persone.

« L'aeroplano sarà preferibile quando vi saranno dei motori leggeri di funzionamento sicuro, ed inoltre un congegno che renderà automaticamente equilibrato l'apparecchio.

« Boano Attilio - Ronco Scrivia ».

« Un grande avvenire si riserva all'uno ed all'altro. L'aeroplano sarà un giorno il mezzo di trasporto dei singoli, di una, due, tre persone che vorranno fare una gita, un viaggio, scendendo dove e quando crederanno opportuno, senza restrizione di tempo, di rotta determinata. Avrà entro questi limiti uno sviluppo tale quale richiederanno le necessità dei tempi di là da venire, che oggi ancora non si possono prevedere, non volendo fare i facili profeti.

« I dirigibili saranno le grandi navi aeree dell'avvenire, i grandi trasporti di un certo numero di passeggeri, i quali avranno bisogno di recarsi da una città ad un'altra in tempo relativamente breve, non rinunciando alle comodità della loro vita; saranno navi di offesa e di difesa preposte alla tutela delle nazioni (strano insieme di funzioni), umano connubio di finalità belle e grandi, con finalità terribili; alcune affideranno al vento un inno di pace, di fraterna unione fra i popoli, altre sibilando lanceranno il loro grido

di guerra minacciante una tetra sfida di morte e di sterminio!

« Alla seconda parte della domanda rispondo non certo con eccessiva competenza. Tanto dirigibili che aeroplani potranno servire in una guerra; i primi per la loro maggior mole riservati alla difesa di piazze forti, di confini o di accampamenti; gli altri per ricognizioni in paesi stranieri, come avamposti, ecc. Un nuovo diritto internazionale aereo regolerà forse in parte i modi di difesa e di offesa, impedendo gli effetti eccessivamente sterminatori di una guerra simile.

« Ed un codice aereo servirà a regolare i diritti d'approdo e d'ormeggio, i doveri reciproci fra le navi viaggianti nell'aria.

« Ing. Franz Miller - Torino ».

« Caro Salvaneschi,

« Io non la conosco che di vista, e così, a occhio e croce, m'era sembrata una persona per bene. Ho letto molti suoi articoli in vari giornali e riviste, e così, a mauscole e minuscole, la mia idea era ancora quella. Ma ora ecco che cambia. E me ne rincresco, sa. Non tanto per lei, quanto per me. Questo benedetto, o meglio maledetto *II Referendum*, ci separa. Senta: come mai è possibile che io, membro della Lega per la pace, veda di buon occhio la sua domanda?... Che la conquista definitiva dell'aria debba avvenire tanto per merito dell'aeronave, quanto degli aeroplani, gli omnibus e le biciclette del cielo, è per me cosa sicura. Ma perchè mi vien parlando di guerre future? La vittoria sul terzo elemento è ancor ipotetica, e lei pensa già a una guerra probabile!... Quale mezzo migliore sia di offesa e di difesa?... Scusi, signor Salvaneschi, io non lo so, ma certo sorgerà qualche voce più forte della mia a tutelare gl'interessi di pace e di prosperità dei popoli fratelli. Non è bello, da parte sua, porre già oggi simili questioni pubbliche. Davvero che da lei io m'aspettavo mille cose, ma questa no.

« Ecco la mia risposta, e non se n'abbia a male.

« Ossequi. Suo Severo Spediti - Torino ».

« Caro Spediti,

« E perchè devo avermene a male? Si figuri un po'!.. Abbia soltanto la gentilezza di scrivermi di quali altre società ella fa parte, quali sono i suoi gusti e le sue idee... e c'intenderemo a meraviglia. In caso contrario, io non mi rendo garante di me stesso. Non si sa mai: potrei, anche senza volerlo, non dividere le sue opinioni. Invece se lei vuol essere così gentile d'inviarmi un elenco e un catalogo di tutto ciò ch'è suo e in lei, sarà mio dovere cercare di uniformarmi perchè lei, signor Spediti, fa parte del pubblico e il pubblico è il mio padrone.

« Nemmeno io la conosco e tuttavia mi sembra d'esserle amico da anni ed anni. Forse, è devozione la mia. Io sento che lei mi vuol bene e glie ne sono grato. Ecco perchè mi rincresco di averla quasi offesa col mio *II Referendum*... di omnibus e biciclette celesti... Che cosa vuole?..

E' questione di principii. Lei crede alla fraternità degli uomini. E io l'ammiro, francamente, perchè non ci credo che in teoria. La pratica di ogni giorno lo smentisce.

« Per questa volta dunque... non sia troppo... Severo. Dimentichi il suo nome ed elimini la sua prima qualità. Mi perdoni. E' generoso da parte sua... come membro della Lega per la pace. E mi conservi la stima e l'amicizia. Soprattutto l'amicizia, perchè se cominciamo a guastarla ora, che cosa succederà mai, Dio mio, se si conoscessimo?... Si finirebbe purtroppo col diventare amici, nome che dà quel diritto elasticissimo di far mille sorrisi sul viso e mille pettegolezzi alle spalle. Cioè mille più uno. Ed è umano che sia così: è anzi, amichevole. Invece noi, in questo modo, i pettegolezzi ce li scriviamo. E' meno da serve e più da uomini... Continui dunque che mi fa piacere...

« Ah... una cosa ancora. Non si stupisca mai di niente, e soprattutto di quel che può fare un giornalista, altrimenti passerebbe la sua vita in uno stupore continuo. E sarebbe abbastanza incolorito.

« Senza rancore, con molta stima, e un po' di amicizia, mi creda dev.mo

« Nino Salvaneschi ».



Verri, dopo la sua vittoria nel campionato italiano, è baciato dagli amici. (Fot. Alemanni - Firenze).

Le corse ciclistiche di domenica scorsa alle Cascine costituirono un avvenimento sportivo per la finale del Campionato italiano professionisti, il cui esito era atteso con vivissimo interesse. Il velodromo delle Cascine, nonostante il caldo, era perciò affollatissimo.

Si cominciò con la corsa Milano per dilettanti, percorso m. 1000. Dopo due batterie, nella finale, disputata fra i primi due di ciascuna batteria, giungono: 1. Masini, 2. Gasparinetti, 3. Nerucci.

Seguì la finale del Campionato italiano professionisti.

Fin dalla partenza, Portioli prende il comando e tiene la testa anche per il secondo giro. Gardellin, negli ultimi 400 metri, forza la corsa, ma Verri, a 200 metri, con uno scatto repentino, lo passa, guadagnando più di una macchina in curva. All'uscita di curva Gardellin tenta rimontare l'avversario, ma Verri allarga verso le tribune, stringendo forse troppo da vicino Gardellin, che, impressionato, si rialza per quindi poi ritentare di sorpassare Verri, il quale però giunge primo per due macchine.

La vittoria di Verri è accolta da applausi vivissimi.

Gardellin reclama, sostenendo di essere stato serrato da Verri alla staccionata e attribuisce a questo incidente la colpa di aver perduto la corsa. La giuria però respinge il reclamo.

Seguì la gara consolazione professionisti, dalla quale sono esclusi il primo e secondo arrivati nella finale del Campionato. Arrivano: 1. Portioli in minuti 1'33", 2. Bocchino, 3. Taylor.

Campionato italiano *stayers* 50 chilometri con allenatori meccanici. Corrono Taylor di Bologna e Rolando di Pavia. Appena incominciata la corsa, l'allenatore di Rolando è costretto a cambiare il motore. Al 43° giro, Rolando cade sul rettilineo; è rialzato e quasi subito riprende la corsa; ma dopo pochi giri è costretto di nuovo a fermarsi. Taylor vince in 64 minuti ed è proclamato campione italiano di resistenza.

Le gare del campionato 1909 hanno dato luogo a proteste da parte di alcuni concorrenti, i quali si dichiararono palesemente danneggiati.

Staremo ora a vedere se l'Unione, almeno per i campionati che la riguardano, vorrà fare sentire la propria autorità, punendo i colpevoli.

Ne dubitiamo!

CORRISPONDENZA

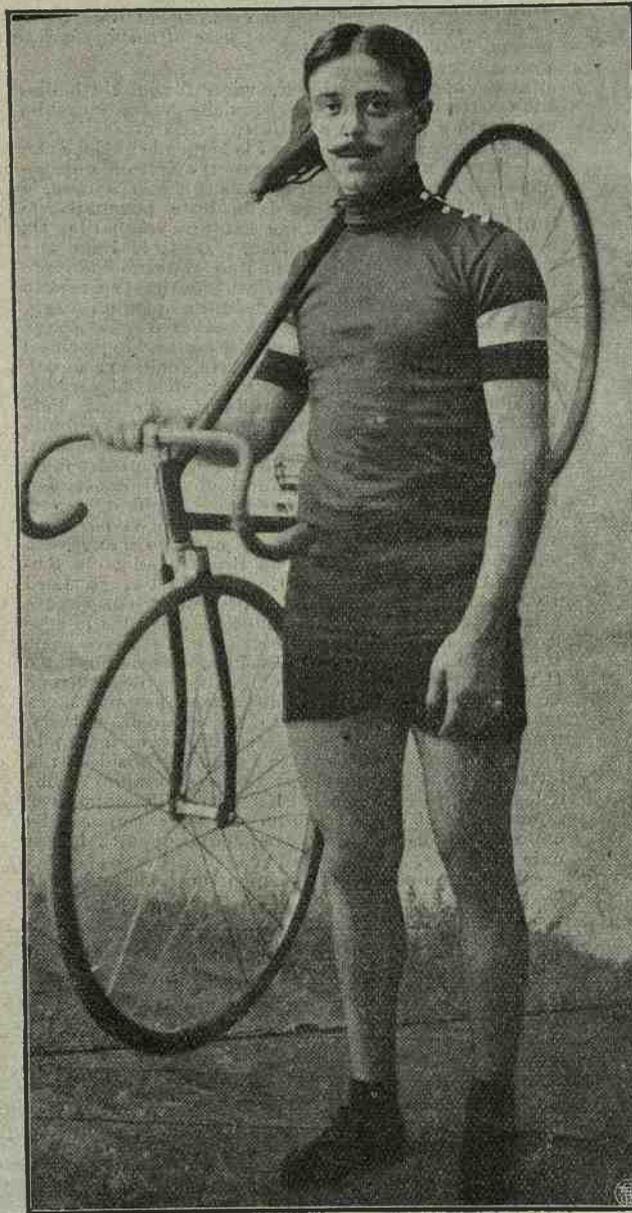
Verona, Brasioli. — Attendiamo i risultati con fotografie. Per i programmi non abbiamo spazio. Saluti. V. G.

Padova, G. Rossi. — Troppo scure le fotografie. Grazie ugualmente.

Mestre, F. Martignon. — Grazie. Troppo scura la fotografia.

Firenze, Fortini, Alemanni, Salvagnoni. — Ricognoscenti ringraziamo.

Milano, Brambilla. — Non ne parliamo. Eccola servita. Saluti.



Verri, per la quarta volta vince il campionato italiano professionisti. (Fot. Salvagnoni Ugo - Firenze. Rilevata con lastre e carte Tensi).

Verri nuovamente campione d'Italia

A Milano il 12 aprile 1909 Verri batteva Gardellin. A Torino il 25 aprile 1909 Gardellin batteva Verri. A Milano il 2 maggio 1909 Verri batteva Gardellin. Infine a Ravenna il 24 maggio 1909 Gardellin trionfava su Verri. Il 1° agosto a Firenze egli per la quarta volta ha vinto il campionato nazionale.

Erano a contenderlo Gardellin del *Club Sportivo Padovano*, Fontani del *C. S. Firenze*, e Verri e Portioli del *Pedale Mantovano*. L'attesa era però tutta per il duello a fondo fra Gardellin e Verri.



I campioni d'Italia. — A sinistra Verri, a destra Morisetti. (Fot. Alemanni e Fortini - Firenze).

ESTARIC

pneumatico per automobili liscio ed a semelle

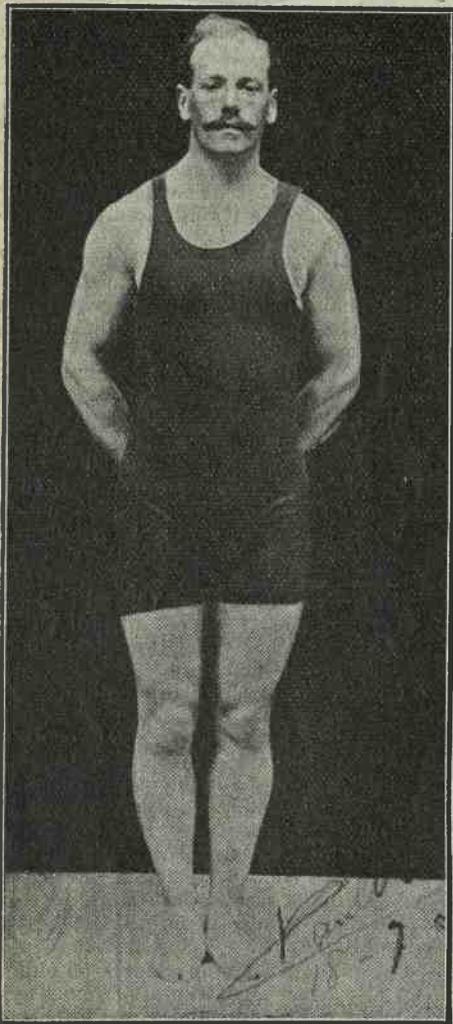
Agenzia e Deposito per l'Italia: LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 6. TORINO - Via Princ. Amedeo, 16.

Il nuoto e le sue miserie.

Venerdì, 30 passato, nei locali della Società Ginnastica di Torino, invitato dalla Direzione della nuova Bari Nantes cittadina, il socio Nino Salvaneschi, l'ottimo collega nostro, disse davanti a un pubblico numeroso una brillante conferenza su il nuoto e le sue miserie, riscuotendo calorosi applausi e unanimi congratulazioni dai giornali torinesi, per l'eleganza e la verve che animarono il suo dire.

Nel mentre siamo felici di constatare questo nuovo successo del collega nostro, crediamo di far cosa gradita ai lettori riproducendo i tratti più salienti della conferenza.

Dopo aver esordito ironicamente sulla genesi delle società sportive nate dall'incrocio della passione colla dignità umana, cresciute al soffio sterile dell'indifferenza italiana, dimostrato che anche nello sport v'è un'aristocrazia e una democrazia, il conferenziere trova che il poco interesse suscitato nelle masse dal podismo e dal nuoto dipende dal fatto che non sono commerciabili. Vivono invece, e vivono bene le so-



Paolo Vasseur, campione di Francia, vincitore della gara Villafranca-Nizza.

cietà che allo sport uniscono l'interesse. Ancora accenna ad altre difficoltà. « Non siamo in Inghilterra, dove basta l'appello sportivo d'un giornale a richiamare l'attenzione del pubblico; non siamo nemmeno in Francia dove si sa sfruttare l'entusiasmo del momento; nemmeno in Germania dove due individui che si trovano per due sere nello stesso caffè credono di dover assolutamente fondare una società, in nome di quella benedetta dignità umana di cui poco fa vi parlavo. No: giova ripeterlo: siamo, per chi non se lo ricordasse, in Italia, dove c'è il bel cielo, d'accordo, le belle donne, verissimo, bei fiori, vero anche questo, ma dove c'è l'apatia e l'indifferenza, non dovrebbe essere così: l'acqua dovrebbe essere il terzo elemento dell'uomo. La terra, dove siamo costretti a vivere da secoli e secoli; il cielo, dove in voli lenti e solenni, tendiamo vittoriosamente; l'acqua, l'elemento che è anello tra il camminare e il volare, elemento che rinforza, rinnova e ridà la vita.



**NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS"**

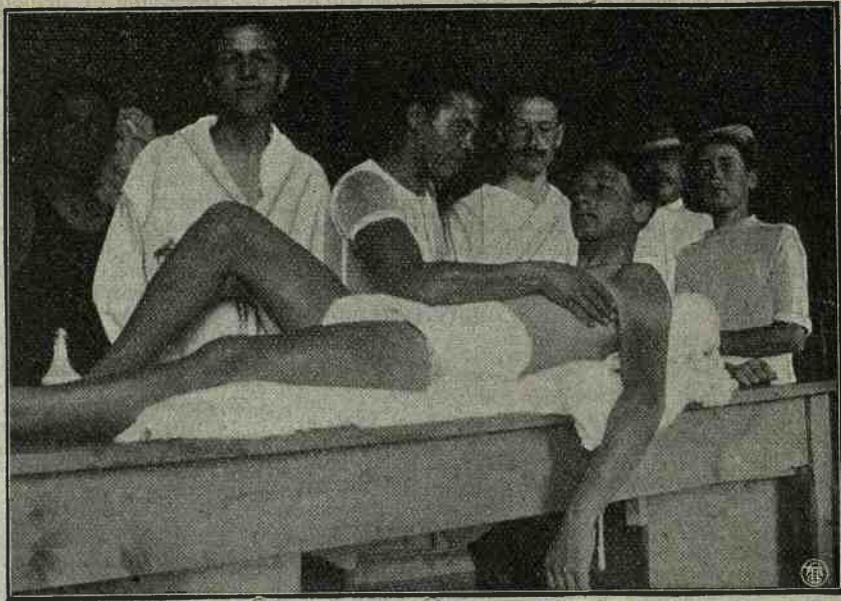
CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL-
MENTE DEPOSITATA
«E LA PAROLA AQUILAS»
FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

« Alcuni biologi hanno affermato che l'uomo deve essere nato pesce. Questo... non solo alcuni biologi potrebbero dimostrarlo, perché moltissime altre persone mi hanno assicurato profondamente convinte che l'uomo ha delle ottime abitudini per essere pesce... ma passiamo oltre. Dicono dunque che nel sangue dell'uomo si trova dell'acqua e ne deducono il fatto che essendo quest'acqua salata l'uomo debba essere un animale acquatico. Ecco animale... sì, ma acquatico, no. Ma ragioniamo un momento: ammettiamo pure di esser degeneri, ammettiamo tutto quel che volete, ma per Dio, se l'uomo fosse stato un animale acquatico, fosse solo per atavismo, ma almeno la metà del genere umano saprebbe nuotare. Invece nemmeno a farlo apposta, l'uomo è uno dei pochi animali che gettato in acqua anneghi miserabilmente. Nell'acqua, molti animali nuotano per istinto: l'uomo per istinto... va a fondo. Un bellissimo istinto, è vero: ma qualche volta potrebbe cambiarlo e rimanere a galla ».

Il conferenziere rievoca poi le leggende antiche che infiorano il nuoto di deità pagane: « Nettuno onnipotente coi Tritoni austeri, le Naiadi ridenti sonore, le Ninfe pallide, le Meduse dalle teste pavonazze, le Sireni, le Ondine, le Sirene cantanti maliarde. Da Scilla alle cascate di Sciaffusa, dalle isole Jonie alle roccie di Loreley, cento ondine cantano maliarde le stregate canzoni d'amore, cento sirene susurrano nei gorghi immani il canto dolente. In ogni gorgo, in ogni vortice, la fantasia umana creò una donna bella, sovraneamente bella, che al passar dei nocchieri ritti nel cassero delle triremi ossute, colla voce dell'onda che mai ha riposo, disse la sfida al pericolo col nuoto, disse l'abbraccio infinito dell'acqua, l'ebbrezza senza confine d'un amore sognato in fondo al mare tra il carname floscio dei naufraghi sepolti. E più d'un nocchiero lasciò il cassero quadro delle triremi ossute, si gettò a nuoto dove il canto dell'onda vorticosa ruggiva veemente, e più d'un nocchiero vide la sirena sognata, ma non tornò.

« E non solo leggende antiche cantano il nuoto e la sua audacia, ma la storia, da Ero e Leandro a Scipione Africano, da Giulio Cesare a Clelia, da Lord Byron a Miss Kellermann, è tutta un'egloga vissuta alla sua bellezza. Anche il nuoto come tutte le cose di questo mondo ha una storia, e anch'essa come tutte le storie ha i suoi eroi. Eroi conosciuti e che tutto il mondo civile saluta, ed eroi ignoti che incontrarono la morte silente che il mondo non seppe e non saprà mai. E nella storia del nuoto tra i secoli, è bella, umanamente bella, la lotta accanita che un manipolo di forti ha impegnato contro l'elemento insidioso: la lotta che ebbe già un vincitore nel capitano Webb, il leggendario eroe che il 24 agosto 1875, dopo aver nuotato per 21 ore e 11 minuti e aver percorso 80 chilometri, riusciva a toccare la costa opposta del canale di Calais.

« Ogni anno son tentativi infruttuosi, ma audaci di



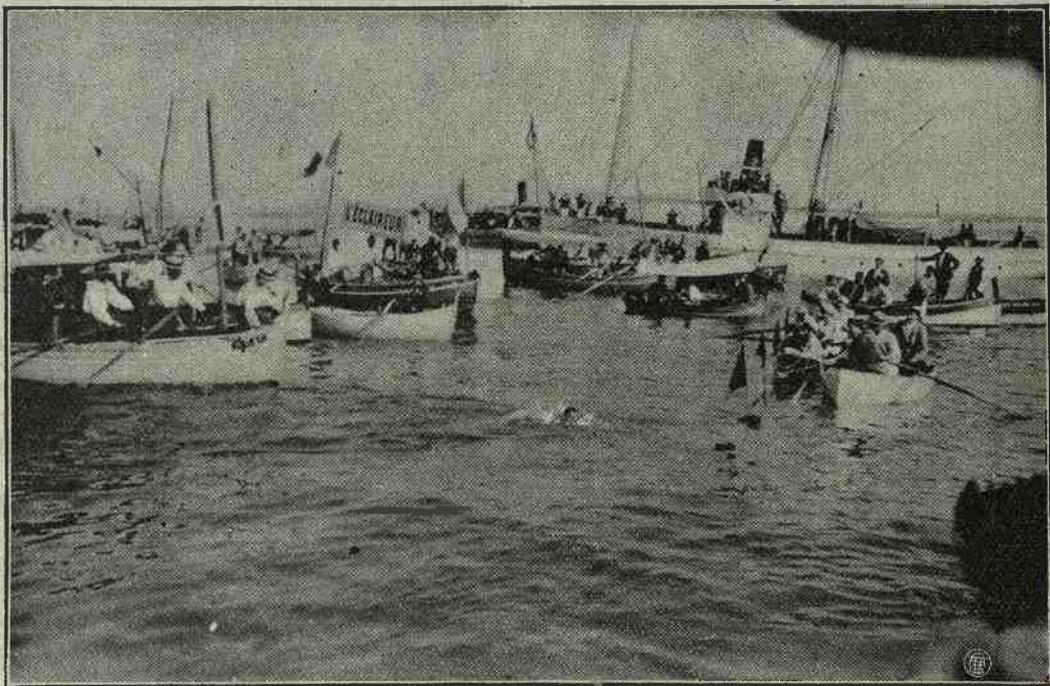
Frulli, della Bari Nantes Florentia, vincitore della Coppa della Nazione, si sottopone al massaggio dopo la gara di 1000 m. nell'Arno. (Fot. A. Alemanni).

Holkein, di Paulus, di Burgess, della signorina Escuesu e di Miss Kellermann per riuscire a oltrepassare le 23 miglia della Manica, vincendo il freddo e le correnti. Sinora mai la terribile audacia umana fu incoronata dalla vittoria, ma se accanita sarà la lotta come in questi ultimi anni, il capitano Webb avrà presto un successore e il mondo saprà che per la seconda volta, nel secolo nostro, un uomo solo ha avuto la forza di vincere, senza ordigni e senza macchine, un braccio di mare tempestoso e irruente ».

Ricordata infine la profezia che fa morire gli ultimi uomini nel mare invadente, l'oratore trova strano come il nuoto non sia diffuso, tanto più che è uno dei pochissimi sports che sviluppando il fisico, forma anche il morale. Di più: ha ancora un vantaggio, quello cioè di non essere utile solamente a chi lo pratica.

L'automobilismo, infatti, può servire a fughe di amanti e di ministri, l'aeronautica, è chiaro, servirà a meraviglia a tutti quelli che... vorranno prendere il volo, il podismo è utilissimo... indispensabile addirittura ai ladri e ai gendarmi, ma nessuno raggiunge l'altruismo del nuoto, che può servire a salvare chi, incapace di lottare coll'acqua, si vede avvicinare la morte gelida, pronta a strozzargli la vita nella gola.

« Tutti gli altri popoli, dai più antichi ai più moderni, hanno subito il fascino del nuoto e ne hanno compresa l'utilità: i Romani sceglievano i loro duci tra quelli che sapevano nuotare, e il distico antico diceva il disprezzo per chi non era pratico in questa arte: *neque literas didicit, nec natare*. I Germani volevano che i loro condottieri sapessero cavalcare, gettar la lancia e nuotare. Oggi, dei popoli presenti, quello che meglio comprese l'utilità del nuoto, fu l'inglese, che lo rese obbligatorio nelle scuole. Di più: i migliori sistemi di nuoto, dall'*over al trudgem*, sono inglesi, e i migliori campioni sono ancora inglesi. In Germania, in Austria, infinite sono le vasche dove per 20 pfennig o 20 heller si può prendere un bagno tanto d'inverno, quanto d'estate; in Francia,



Gara di nuoto Villafranca-Nizza. — Vasseur arriva 1° al traguardo. (Fot. M. Brunetti - Nizza).

S.P.A.

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

Sede in GENOVA — Anonima — Capitale Lire 4.500.000 — Versato Lire 4.950.000 — Uffici e Officine in TORINO (Barriera Crocetta).

Chassis da città e da gran turismo a 4 e 6 cilindri - Omnibus e Camions d'ogni tipo.

Le S.P.A. sono le più belle e perfette vetture - Semplici - Robuste - Silenziose - Costruzione accerata - Materiali sceltissime

in America, in Svizzera, in Australia, si è pure compresa l'utilità del nuoto. Tutti i popoli tendono all'acqua, meno noi. Gli italiani soli, pare ne abbiano paura, e questo non ci fa onore.

« Un filosofo disse che il consumo del sapone è in ragione diretta della civiltà d'un popolo; e un altro filosofo potrebbe dire che la frequenza del bagno è in ragione diretta della civiltà d'un popolo, ma tra l'acqua e il sapone, noi saremmo quasi barbari. Ci bagniamo, sì, sovente, in casa. In una tinozza; e l'acqua della tinozza non sanno le tempeste, non sanno le bufere... ».

Ricordato poi come all'estero tale appunto sia la nostra fama, dalle ultime Olimpiadi di Atene e di Londra, il conferenziere deduce che le grandezze natatorie estere e antiche da noi son diventate vere miserie.

Ma che così non dovrebber essere. S'impone dunque un rimedio che non può provenire dalle sole società di nuoto... perchè basate sulla passione e dignità umana...

« Ci dovrebbe pensare il Governo, rendendo obbligatorio il nuoto nelle scuole, tentando un risveglio che certamente riuscirebbe ».

« In Sicilia, in Sardegna, nelle regioni favorite per natura, l'attuazione sarebbe facile, e nelle regioni dove mancano i fiumi e i laghi, il Municipio dovrebbe provvedere la cittadinanza d'una vasca, come per settembre avrà Milano industria e forte, e come speriamo possa presto ottenere Torino nostra, ora che... il superbo palazzo dei bagni municipali al ponte Isabella è stato sacrificato all'esposizione ».

L'oratore si augura poi che anche per l'Italia sia vicino un tempo in cui tra l'asilo e la scuola sorga una vasca quasi a completare l'educazione umana, accompagnando il bimbo in un'ascia lenta e vittoriosa all'umanità sicura d'un domani. Narra poi una leggenda araba... e che potrebbe forse esser anche italiana, in cui si dimostra, studiando gli uomini attraverso gli animali, che è necessario imparar a nuotare da giovani se si vuol riuscire a qualcosa, e conclude trovando che una è la causa del languire italiano del nuoto. La causa è nostra. V'è però una attenuante: quella cioè d'esser irresponsabili della nostra italianità.

Unser Zukunft ist in der Wasser, ha detto anni fa il molteplice imperatore tedesco al suo popolo, che attento attendeva la via futura. Il nostro avvenire è sull'acqua! Lo stesso grido dev'essere il nostro. E sarà grido di vittoria.

La posizione, la storia, la vita dell'Italia è marinai, poichè dall'acqua e dal mare trae le sue glorie più ambite. Genova, fulgida di sole riceveva dalla metropolitana di San Lorenzo il bronzo grido di vittoria degli Spinola e dei Doria; Venezia portò poi mari più lontani, a poppa delle galere vittoriose, il Leone di San Marco, alto sulle antenne aguzze; Italia dissero le bandiere di Colombo e di Polo; Italia ancora dissero le navi di Garibaldi.

Lo stesso grido si ripeté sui mari vicini e lontani, e si ripeterà ancora, ferreo nei secoli.

L'avvenire dell'Italia è sull'acqua, sull'acqua dove prima trovò la sua civiltà, la sua ricchezza e la sua vita, dove domani forse sarà chiamata alla riscossa di antiche fedi e antichi entusiasmi; sul mare che il poeta cantò nella sirventese adriatica:

O Iddio che vagli e rinnovelli
nel mar le stirpi, o Iddio che le cancelli,
i viventi, i viventi saran quelli

che sopra il mare
Ti magnificheranno, sopra il mare
Ti glorificheranno, sopra il mare
l'offriran mirra e sangue dall'altare

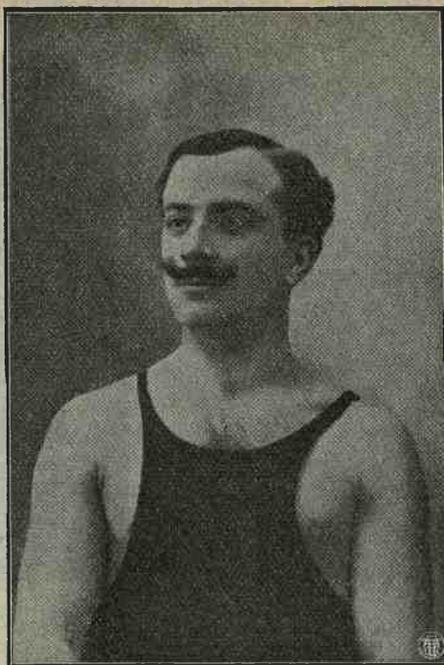
che porta rostro
Fa di tutti gli oceani il mare nostro!

Si prepari, dunque, l'Italia intera, ad un'educazione acqua non solo armando corazzate e varando navi, coll'augurio poetico di

armar la prora e salpar verso il mondo,

ma dia agli italiani d'Italia la coscienza d'esser un popolo marittimo di tradizioni e d'avvenire, popolo che domani sappia lanciare ai cieli sereni dell'Adriatico il grido frenetico della sua giovinezza vittoriosa, temprata all'acqua e al sole!

Nino Salvaneschi.



Enzo Piccinini, vincitore del Concorso Artistico a nuoto 1909, indetto dalla Rari Nantes di Milano.

sono ritirati, prima della partenza, Albertini della Rari Nantes di Pavia; Negri, della Rari Nantes di Milano.

Il Signorini, che aveva sempre tenuta la testa toccò il traguardo in ore 1, 45' 55". Egli ha battuto il record sui tempi minimi delle due gare precedenti. Arrivarono poi: 2. De Pasquale di Spezia, in ore 1, 49', 30" — 3. Rietti Marco di Venezia, in ore 1, 49' 55" — 4. Aldo Mode, in 1, 51' 49" — 5. Fasoli di Padova in 1, 54' 24" — 6. Lisai, guardia di finanza, in 1 56' 27" — 7. Amabile, dei reali equipaggi marini, in ore 1, 57' 10" — 8. Cozzi, della Rari Nantes Florentia in 1, 57' 99" — 9. Granati, id., in ore 1 57' 52" — 10. Ferretti di Padova, in 1. 58".

Nella gara 1907 De Pasquale era arrivato primo in ore 2, 14'.

**

A Spezia hanno avuto luogo il campionato militare e quello della marina alla presenza di S. E. il vice ammiraglio Annovazzi, comandante il 1° dipartimento; il conte E. Buderono de Rigras, sotto Prefetto della Spezia; il cav. Gerolamo Gajardi, R. Commissario della Spezia.

Ecco i risultati delle gare:

Finale Campionato R. Esercito, m. 500, con giro

di boa. — Scendono in lizza per questa importante gara i primi delle batterie, disputatesi ieri, fra i quali il forte r. n. Cattaneo Davide, ben noto ai lettori della *Stampa Sportiva*.

1. Cattaneo Davide, in min. 8' 15" — 2. Acquarone Nino in 8' 45" — 3. Conio Mario in 8' 47" — 4. Capurro Angelo in 9' — 5. Buero Ettore in 9' 15" — 6. Capanni Italo in 9' 16" — 7. Corno Attilio in 10' 14" — 8. Mariani Anacleto in 10' 25" — 9. Carbone Gino in 10' 28".

Finale Campionato Regia Marina, identico percorso ed identico regolamento della gara precedente. — 1. Consani Anclise (favorito) in minuti 8' 6" — 2. Germignani Duilio in 8' 15" — 3. Gambino Andrea in 8' 29" — 4. Mantoro Arturo in 8' 30" — 5. Traverso Luigi in 9' 6" — 6. Menichelli Carlo in 9' 42" — 7. Priero Pasquale in 10' 11" — 8. Maggi Giovanni in 10' 12" — 9. Pomaro Dario in 10' 13".

Gara Juniores, m. 500, con giro di boa. — 1. Pezzazzo Leone in minuti 9' — 2. Sabatelli Giocundo in 9' 15" — 3. Biavasco Augusto in 9' 25" — 4. Onniboni Emilio in 9' 32".

Gara « Lega Navale », percorso nno stadio Olimpico, m. 185. Riservata agli'in-critti alla F. R. N. ed alla Lega Navale. — 1. Rizzato Gerolamo in minuti 2' 29" — 2. Germignani Duilio in 2' 30" — 3. Giazzi Alberto in 2' 34".

Ed arriviamo così alla decisiva del campionato militare, pel quale scendono il campione R. Esercito, Cattaneo Davide ed il campione R. Marina, Consani Anclise.

Data la valentia dei due nuotatori, assistiamo ad una viva lotta dibattutasi su tutto il percorso di m. 1500 con giro di boa, e chiusasi colla vittoria del Cattaneo Davide in minuti 25' 15", che riuscì a staccare l'avversario di 15", e così la coppa challenge, vinta nel 1908 dal caporale Oreste Muzzi del 27° fanteria, viene ora assegnata al 3° genio aereostieri cui appartiene il vincitore.

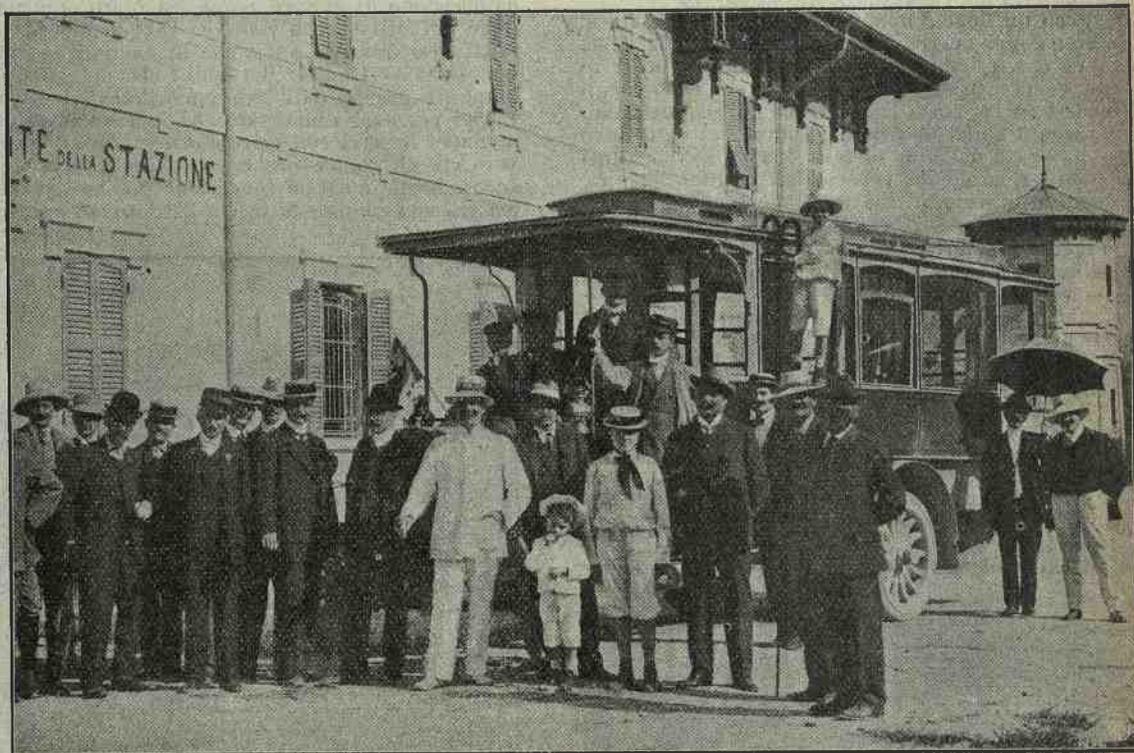
E' degno di nota il rilievo che da ben tre anni consecutivi questa importante affermazione sportiva, nella quale è appunto in palio un premio reale, viene vinta dal R. Esercito.

Alla proclamazione del vincitore assistiamo ad un tentativo di squalifica per taglio di strada, che però riscuote subito le proteste del pubblico presente, fra i quali si contavano vecchi cultori dello sport natatorio.

Il Cattaneo è vivamente acclamato e la Giuria con vera imparzialità lo proclama Campione Militare per l'anno 1909 e così si è chiusa questa importante giornata. (E. N.)

NEL MONDO COMMERCIALE SPORTIVO

** A proposito della Corsa Susa-Moncenisio, sarà bene ricordare che la Moto Rève (Milano, corso Magenta, 27) vinse stupendamente la propria categoria delle 2 HP portando al traguardo 1^a, 2^a e 3^a le sue tre macchine iscritte, e facendo la difficile salita in minuti 33,21 secondi e 2/5. Fu dunque un trionfo completo per questa ideale motocicletta, successo che merita veramente di essere segnalato ai nostri lettori.



Il nuovo servizio pubblico con automobili da Intra a Pallanza, (vedi articolo pag. 8). (Fot. Ceretti).

Le gare di nuoto della settimana.

A Venezia si è svolta la grande gara di nuoto Lord Byron, organizzata dalla Società « Francesco Morosini », sul percorso Santa Maria Elisabetta del Lido alla stazione ferroviaria, lungo il canale Orfano, il bacino di San Marco, il Canal Grande (chilometri 7).

I concorrenti iscritti erano 36, tra i quali si

CICLI
Senior
GRAND PRIX GENOVA 1908
MASSIMA PERFEZIONE
BONZI & MARCHI MILANO VIA S. NICOLA, 1

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.

Servizio automobilistico Intra-Pallanza-Fondotoce.

Il giorno 18 corr. si è inaugurato il servizio pubblico di automobili fra le città di Intra-Pallanza-Suna e la Stazione ferroviaria di Fondotoce, sulla linea del Sempione, la quale dista 10 km. da Intra e 7 da Pallanza.

L'esercizio è affidato al Garage di Ambrogio Francioli, il valente automobilista che raggiunse l'anno scorso col suo automobile, in un audace tentativo, la vetta, non mai toccata prima, del monte Mottarone (m. 1400).

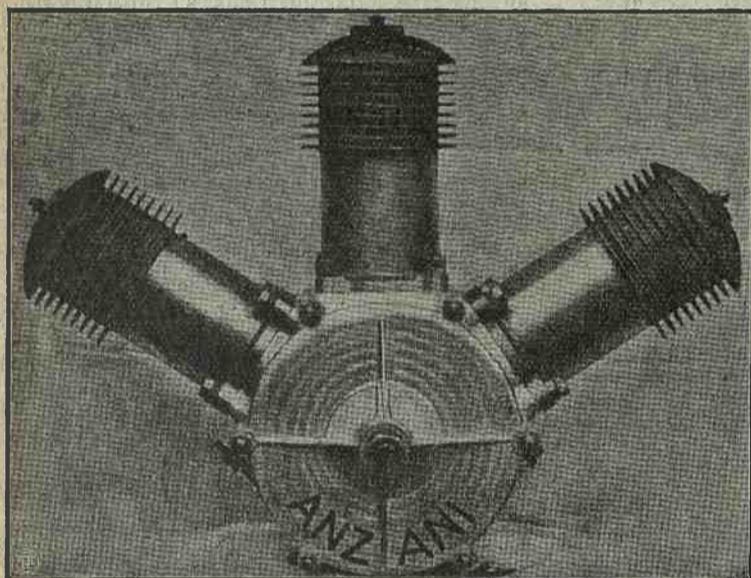
Il bravo Francioli, che aveva già adibito poco prima una squadriglia di eleganti e comode automobili per il servizio degli alberghi, si è attualmente provveduto di un grande omnibus-automobile della casa Stoeber di Stettino, della forza di 24 HP, capace di contenere oltre trenta persone, ed ha inaugurato il servizio pubblico con una memorabile gita fino ad Orta sul Cusio, gita a cui intervennero notabilità di Intra, di Pallanza e di Suna.

Al volante sedeva lo stesso Francioli. La fotografia che vi trasmetto rappresenta appunto la elegante vettura-omnibus ed i gitanti in un piccolo *buffet* della Stazione di Pallanza-Fondotoce.

Va segnalata la benefica iniziativa del Garage Francioli che precede la costruzione della tranvia elettrica che riunirà, speriamo presto, la stazione di Pallanza-Fondotoce al capoluogo del Comune, iniziativa che rappresenta un mezzo di trasporto sicuro, comodo, rapido (10 minuti da Pallanza a Fondotoce) nello stesso tempo poco costoso, inquantochè la tariffa è di gran lunga inferiore a quella delle ordinarie vetture a cavalli.



La commissione organizzatrice del Circuito Aereo di Brescia. (Fot. Argus Photo Reportage - Milano).



Il motore dell'italiano Anzani applicato al monoplano Blériot

Blériot ed Anzani.

Ecco un nome, nome non nuovo a chi sta al corrente del movimento aeronautico, dalla fama preso ora e lanciato per ogni canto della terra con velocità maggiore assai di quella con cui egli medesimo ha vinto l'aria. L'eco del suo fortunato passaggio della Manica si è diffusa per ogni dove ed ha avuto maggior fortuna di altri avvenimenti celebri, riempiendo i periodici politici, tecnici, sportivi, indicando manifestamente che l'avvenimento ha interessato ogni ceto di persone, dall'ingegnere che vede affermarsi una nuova e brillante conquista della tecnica, al diplomatico che vede spostarsi l'equilibrio politico per l'apparire di questo inaspettato strumento di guerra che non conosce ostacoli né frontiere.

Questo grande interesse è la prova migliore dell'importanza della navigazione aerea, che diventa una conquista di giorno in giorno sempre più tangibile e palese, e che forse più di tutte le altre scoperte è destinata a destare lo stupore e l'ammirazione, segnando come il culmine di tutta la serie di invenzioni che in breve tempo ha realizzato il presente sviluppo scientifico ed industriale.

Pochi anni fa chi avesse profetizzato i trionfi

di oggi riceveva per tutta risposta la qualifica di pazzo, oggidì è giusto presumere ormai che sia difficile dire dove si arriverà domani e con questa logica asserire come conquista fatta la conquista dell'aria.

E' innegabile che dal primo volo di Santos Dumont ad oggi i progressi dell'aviazione sono stati enormi. Si pensi che fu alla fine del 1907 che Farman fece tanto parlare di sé vincendo il premio Deutsch de la Meurthe di 50.000 lire, stabilito per chi riuscisse a percorrere con un aeroplano un chilometro in linea chiusa, ed ora a meno di due anni di distanza è cosa di poco conto che un apparecchio si sollevi e voli, deve già entrare in gara di velocità e riuscire a fare qualche cosa di più di 40 km. in un solo volo per meritare l'attenzione! Mi dica chiunque abbia cognizione di proporzioni che cosa può essere ciò che si richiederà di qui a qualche anno, quando si avrà miglior cognizione degli sforzi che si debbono vincere e dei mezzi coi quali vincerli, quando oramai si può dire d'aver la prova che è assolutamente impossibile

segnare un limite alle conquiste dell'ingegno.

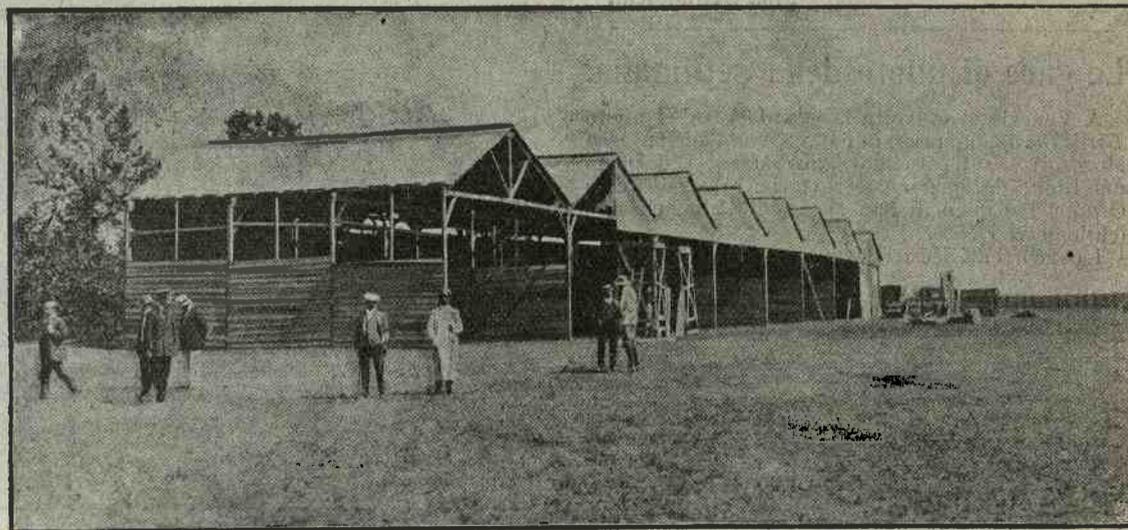
Quando sento qualcuno di questi profeti che si ompiacciano di gettare acqua sul fuoco, anche là dove il fuoco è tanto vivo che l'acqua non fa che riattivarne l'ardore, mi viene in mente il valente matematico Daniel Bernouilli che nel 1753 ottenne un premio dall'Accademia delle Scienze di Parigi per aver dimostrato che non era possibile muovere le navi con macchine a vapore. E' bensì vero che in quell'epoca la macchina a vapore era ancora la rudimentale concezione del Newcomen, ma ciò non toglie affatto che l'ardore nel provare

l'impossibilità di quell'applicazione abbia una qualche dose di grottesco ora, che la difficoltà è vinta e non v'è chi disonosca che sarebbe stato preferibile impiegare lo studio e l'ingegno piuttosto che a provare un'impossibilità, a cercare di migliorare sempre più le macchine ed i congegni già noti.

Ma ritorniamo a Blériot. La traversata della Manica prova quanto siamo formalisti. Blériot aveva pochi giorni prima fatto un viaggio in aeroplano da Etampes ad Orléans, percorrendo 41 km. e 200 m. in 44 minuti. La traversata della Manica non richiedeva che di percorrere qualche cosa di più di 32 km., eppure il primo viaggio ha attirato assai meno l'attenzione che non la traversata. A mio giudizio, le difficoltà furono maggiori nel viaggio da Etampes ad Orléans, non solo per la maggior distanza, ma anche perchè una caduta su terreno sodo è certamente più da temersi che non una caduta in mare, quando si ha dietro una contro-torpediniera che può correre al salvamento.

La fortuna ha avuto un momento gli occhi sbendati, concedendo a Blériot questo giusto trionfo. Blériot è l'uomo che ha maggiormente meritato nell'aviazione, perchè fu tra i primissimi a studiare l'aeroplano, e quando sorsero i nomi di Santos-Dumont, di Wright e di Farman, Blériot era già in lizza con dei tipi di aereoplani di sua concezione, diversi da quelli usati dai suoi competitori. Sostenitore del monoplano quando trionfavano i biplani (alcuni li chiama ora i *duplex*), egli ha lottato contro le difficoltà, contro la sfortuna e contro la critica maligna. Non badando a sacrificare tutto il suo tempo e le sue sostanze, completò l'opera arrischiando pure la vita sui suoi apparecchi, più ardito in ciò dell'ing. Voisin, ideatore degli aeroplani Farman e Delagrè, e del Levavasseur, ideatore dell'Antoinette, che fecero e fanno montare da altri i loro apparecchi.

Gli italiani ebbero un istante di giusto compiacimento nell'apprendere che il motore dell'aeroplano era di un nostro connazionale. A questo



La costruzione degli hangars nell'aerodromo di Brescia. (Fot. Argus Photo Reportage - Milano).

Ruota Ausiliare "STEPNEY"
L'accessorio indispensabile per tutti gli automobilisti
Chiedere Catalogo. TORINO - Via Pietro Micca, 9

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

SOCIETÀ MECCANICA ITALO-GINEVRINA
TORINO Via Frejus, 26 - TORINO

motore non esita infatti ad attribuire il Blériot stesso il maggior merito della sua vittoria. Quanta parte abbia il motore in questi voli lo sa il Latham, che è caduto già diverse volte nel mare, grazie alle *pannes* del motore Antoinette, che il Blériot a tempo ha abbandonato.

Il motore Anzani adoperato dal Blériot è a tre cilindri e a 25 cavalli. Non è eccessivamente leggero, come il motore Antoinette, dove la leggerezza è ottenuta a scapito della bontà del motore.

E' meglio ricercare la leggerezza nel complesso dell'apparecchio, lasciando al motore le dimensioni che si convengono ad un buon funzionamento, poichè esso è l'organo vitale della macchina, deve esserne come il cuore, e non è possibile lesinare ad esso dimensione e peso senza togliergli al tempo stesso forza e durata.

Con questi risultati del Blériot viene dimostrato sempre più chiaramente come il progresso dell'aviazione dipenda essenzialmente dal progresso dei motori.

Dopo aver tentato i più svariati apparecchi e motori fino a 70 cavalli, Blériot riesce ora con un apparecchio relativamente di esigue dimensioni e con un motore non molto leggero, nè eccessivamente potente, ma resistente e solido. Ciò porta la questione degli aeroplani in un campo nuovo, assodando un reale progresso, al quale già aveva accennato Santos-Dumont col suo ultimo apparecchio N. 19, senza riuscire a confermare nulla, per le scarse esperienze eseguite.

Per dire quale sarà il tipo di aeroplano che meglio riuscirà a trionfare sarà bene attendere ancora qualche altra prova, ma è certo che il monoplano ha già molte probabilità al riguardo.

L. Mina.

La fine del Giro di Francia.

L'ultima tappa.

La corsa del Giro di Francia è terminata domenica scorsa con la vittoria finale di Francesco Faber. Dopo il ritiro degli italiani la corsa francese ha perduto tutto il grande interesse per noi. I pochi nostri rappresentanti rimasti in lotta hanno voluto terminare la corsa senza la pretesa di riuscire primi.

Hanno voluto, ripetiamo, arrivare e vi sono riusciti con onore.

Al 10° posto della classifica generale troviamo infatti il Bettini, al 14° e 15° posto Gaioni e Zavatti, al 18° Gamberini, al 27° Magagnoli. E poi ancora fra i classificati Belloni e Perucca.

Quando si ripensi un momento al numero dei concorrenti in partenza ed a quello degli arrivati si può convenire che i nostri pochi superstiti hanno da soli data prova di grande resistenza, coraggio ed abilità.

L'ultima tappa ha segnato una meritata vittoria per Alavoine, il quale ha distaccato i compagni e cioè Francesco Faber, Trousselier, Garrigou, Duboc, Ernest Faber, Bettini, che giunsero sei minuti dopo di lui e cioè alle 14,49; Fleury alle 15,18; Menager alle 15,23.

Su tutto il percorso da Versailles ad Auteuil i corridori del Giro di Francia sono applauditissimi. E' un vero delirio poi quando nell'immensa pista di Auteuil, del Parc des Princes, Giovanni Alavoine fa tutto solo la sua entrata trionfale alle ore 3,22. Il valoroso campione compie il giro della pista in 1' 11" 4/5. E allora è l'apoteosi! Il pubblico esce in un urlo solo di acclamazioni. Tutti vorrebbero vedere, salutare, baciare il vincitore, che sale alla tribuna delle autorità.

Giovanni Alavoine ha percorso i 262 chilometri della tappa in ore 8,52, alla media oraria di km. 29 e 540 m.

Ben presto sono annunziati altri arrivi ed infatti alle 3,28 giunge 2. Trousselier. Il popolare *Trou-Trou* riscuote pur lui la sua ovazione entusiastica. Ma il maggiore trionfo tocca a Francesco Faber, il vincitore vero e reale del Giro di Francia, che giunge 3. a 30 secondi di distanza da Trousselier; 4. Garrigou alle 3,29'30. Seguono: 5. Duboc, ad una lunghezza — 6. Bettini, ad una lunghezza — 7. Maitron, ad una lunghezza — 8. Deloffre, ad una lunghezza — 9. Ernesto Faber, alle ore 3,31 — 10. Christophe, alle ore 3,43 — 11. Fleury, alle 3,49 — 12. Menager, alle 3,54 — 13. Zavatti — 14. Gajoni — 15. Van Houwaert — 16. Rabot — 17. Gamberini — 18. Oudin — 19. Habierre — 20. Dutiron — 21. Faure A. — 22. Magagnoli — 23. H. Alavoine — 24. Lebars — 25. Lacharte — 26. Lecointe — 27. Herbelie — 28. Denizot — 29. Vardis — 30. Rivière — 31. Colin — 32. Pouton — 33. Belloni — 34. Chadin — 35. Lemans — 36. Perucca — 37. Ory — 38. Vattelot — 39. Mathieu — 40. A. Faure — 41. Antoine — 42. Langlade — 43. Pietrois — 44. Doufour — 45. Roche.

La classifica generale.

La classifica generale di questo VII Giro di Francia rimane pertanto stabilita come segue:

1. François Faber, punti 37 — 2. Garrigou, punti 57 — 3. J. Alavoine, punti 66 — 4. Duboc, punti 70 — 5. Vanhouwaert, 92 — 6. Ernest Paul 95 — 7. Ménager, 102 — 8. Trousselier, 114 — 9. Christophe, 193 — 10. Bettini, 142 — 11. Maitron, 148 — 12. G. Fleury, 183 — 13. Alf. Faure, 205 — 14. Gajoni, 210 — 15. Zavatti, 241 — 16. Deloffre, 252 — 17. Habierre, 296 — 18. Gamberini, 305 — 19. Le Bars, 317 — 20. Lachaise, 237 — 21. Lemans, 341 — 22. Rabot, 343 — 23. Oudin, 345 — 24. Dutiron, 351 — 25. Lecointe, 351 — 26. Langlade, 404 — 27. Magagnoli, 407 — 28. A. Wattelier, 411 — 29. Vaidis, 450 — 30. H. Alavoine, 467 — 31. Boillat, 471 — 32. Belloni, 477 — 33. Chaudé, 479 — 34. Leblanc, 481 — 35. Denizot, 484 — 36. Dufour, 491. — 37. Antoine Faure, 495 — 38. Laganier, 518 — 39. Meili, 548 — 40. Gardent, 549 — 41. Rivière, 556 — 42. Rache, 561 — 43. Colin, 569 — 44. Herbelin, 573 — 45. Perucca, 579 — 46. Leroy, 610 — 47. Mathien, 613 — 48. Ponson, 620 — 49. Pietrois, 633 — 50. De Maria, 643 — 51. Anthoine, 649 — 52. Ory, 651 — 53. Gnjon, 659 — 54. Guidez, 670 — 55. Devilly, 713.



Francesco Faber, il vincitore del Giro di Francia, subito dopo il suo arrivo al parco dei Principi. (Fot. Branger - Parigi)

Ed ora ecco l'ammontare dei premi fissati dagli organizzatori di questo VII Giro di Francia: A Francesco Faber competono 8625 franchi; a Garrigou fr. 3765; ad Alavoine, 2540; a Duboc, 1850. A queste somme bisogna poi aggiungere altri premi speciali offerti da privati e i premi delle varie case. Si calcola che Francesco Faber abbia guadagnato in questa corsa all'incirca ventimila franchi. Questo del Giro di Francia è il più bello ed eloquente di tutti i trionfi riportati sino ad oggi nelle grandi prove ciclistiche nelle quali si presentò, giacchè mai finora nelle *performances* compiute da questi atleti del ciclismo, i tempi di Francesco Faber vennero battuti. Il simpatico Garrigou, in seconda linea nella classifica generale, merita anche lui le congratulazioni del pubblico, poichè se non avesse avuto la mala fortuna che durante la corsa non ha mai cessato di perseguitarlo, certamente sarebbe stato un competitore temibilissimo per Faber. Quanto ad Alavoine, Duboc, Van Houwaert, Menager, tutti questi valorosi che sono giunti a Parigi, hanno ben meritato delle acclamazioni che gli *sportsmen* hanno loro prodigato. Alavoine e Menager erano due *outsiders*, due promesse che si sono brillantemente affermate. Van Houwaert e Duboc, due campioni della gran guardia che han fatto il dover loro.

In complesso tutti i migliori hanno figurato ai loro ranghi. Peccato che a questa grande competizione siano venuti a mancare i campioni italiani, troppo presto fiaccati dalle prime avversità della gran prova.

Speriamo l'anno prossimo di salutarli dal principio alla fine dell'VIII Giro di Francia, a fianco dei migliori pedali francesi.



La madre del vincitore del Giro di Francia, attende il figlio all'arrivo a Metz.

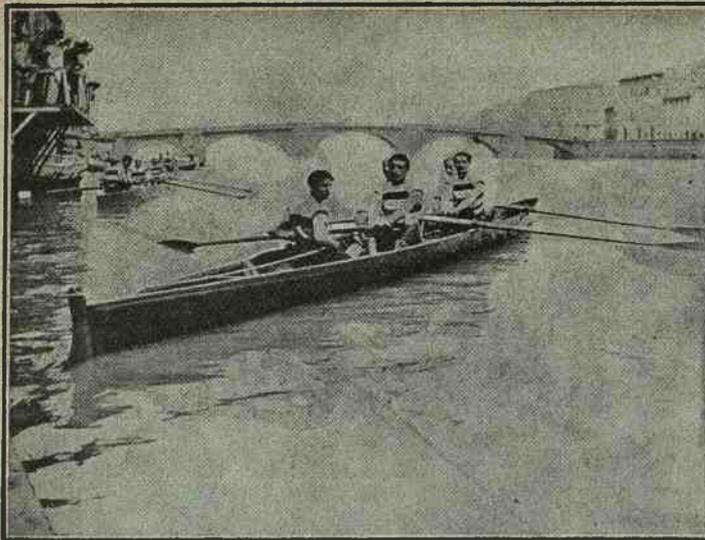


FABBRICA TORINESE PNEUMATICI

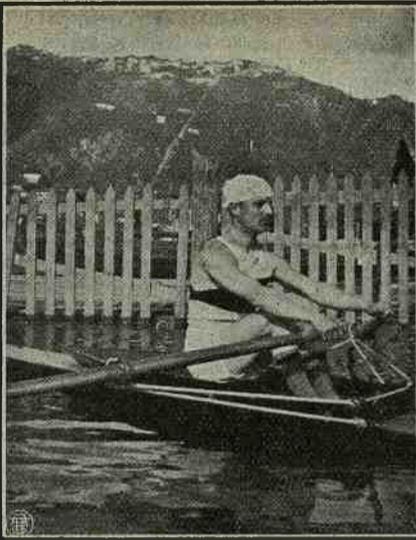
G. DAMIANI & C. TORINO

VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. 30-49



La yole dei canottieri fiorentini, vincitrice nelle regate di Sesto Calende. (Fot. Alemanni - Firenze).



Lo sculler neo-senior della Lario, Mario Bazzi. (Fot. Torlaschi - Como).

Feste nautiche a Napoli

Regate a vela - Regate a remi.

(Nostra corrisp. particolare).

Finalmente Napoli pare voler sorgere pur essa dall'apatia in cui, per l'indole sua, è solita vivere. Difatti un Comitato composto dai componenti della Lega Navale, dell'Associazione fra Commercianti ed Industriali e, naturalmente, dei Clubs nautici, ha organizzato una serie di festeggiamenti estivi, fra cui le regate a vela e a remi, le quali, dati i buoni premi, sono riuscite assai importanti. Forse, l'affrettata organizzazione ha fatto sì che esse non riuscissero perfettamente, ma questo servirà di ammaestramento per gli anni venturi, giacché pare che l'intenzione di questo Comitato sia quella di organizzare ogni anno, nell'estate, un periodo di festeggiamenti, riservando una settimana allo sport nautico.

Sabato 24 u. s. cominciarono le regate a vela, le quali, se non riuscirono importanti per concorso di cutters forestieri, si fu che troppo poco tempo passò tra la pubblicazione del programma e l'effettuazione della gara. Numerosi, tuttavia, furono i concorrenti, e qui anzi, dovrei criticare prima i presidenti di certi clubs nautici che con troppa facilità hanno dichiarato appartenere ai loro clubs imbarcazioni che mai vi appartennero, e dopo, il segretario del « R. Y. C. I. », Sezione Partenopea, che, pur conscio di questa, diremo così, mistificazione, ha chiuso un occhio ad essa, pur di vedere un gran numero di partecipanti.

Con un vento non molto fresco di ponente, si effettuò la prima giornata.

Nella prima serie, agile e pronta fu la partenza del glorioso *Caprice* del cav. ing. Anatra, cutter di 22 tonn., che doveva dare 14 minuti di compenso sulle quindici miglia di percorso all'avversario, il *Gracie*, il bellissimo cutter 11 tonn. di lord Pagget, passato attualmente nelle mani del Club Nautico di Napoli. Il percorso, non esattamente tracciato, fece sì che il *Caprice* non riuscisse a guadagnare l'intero compenso, perciò il *Gracie* finiva primo.

Nella seconda serie, riservata ai cutters da 5 a 10 tonn., i concorrenti sono tre: il *Todo* del principe Fondi, il *Sally*, del « Sailing Club », il *Molly*, « R. C. Canottieri Savoia », i quali finiscono in tale ordine.

La terza serie, riservata ai cutters da 2 1/2 a 5 tonnellate, raduna quattro partenti, la *Sfinge* di Patnrgi, la *Rondine* di Cimmino, il *Nikà II* di Offritelli ed il velocissimo *Los Dos* del barone Galotti.

In partenza, il *Nikà II* riesce ad avere il sopravvento, ma ben presto la indovinata costruzione del Gallinari, il *Los Dos*, riesce a guadagnare

cammino, in maniera da finir molto bene primo. Secondo è il *Nikà II*, terzo la *Rondine*. La *Sfinge*, dopo il primo giro, è costretta a ritirarsi per un'avaria alla sottobarba del fiocco.

La quarta serie, riservata agli 1 a 1 1/2 tonnellate, raduna pur essa quattro partenti: il *Dai Dai II* del sig. Scarciglia, l'*Aggio Pensato* del sig. Lezzi ed il *Drake* e lo *Zette* del « R. C. Canottieri Savoia ». La vittoria arride facilmente al

Dai Dai II, seguito dallo *Zette*, l'*Aggio Pensato*, ed il *Drake*.

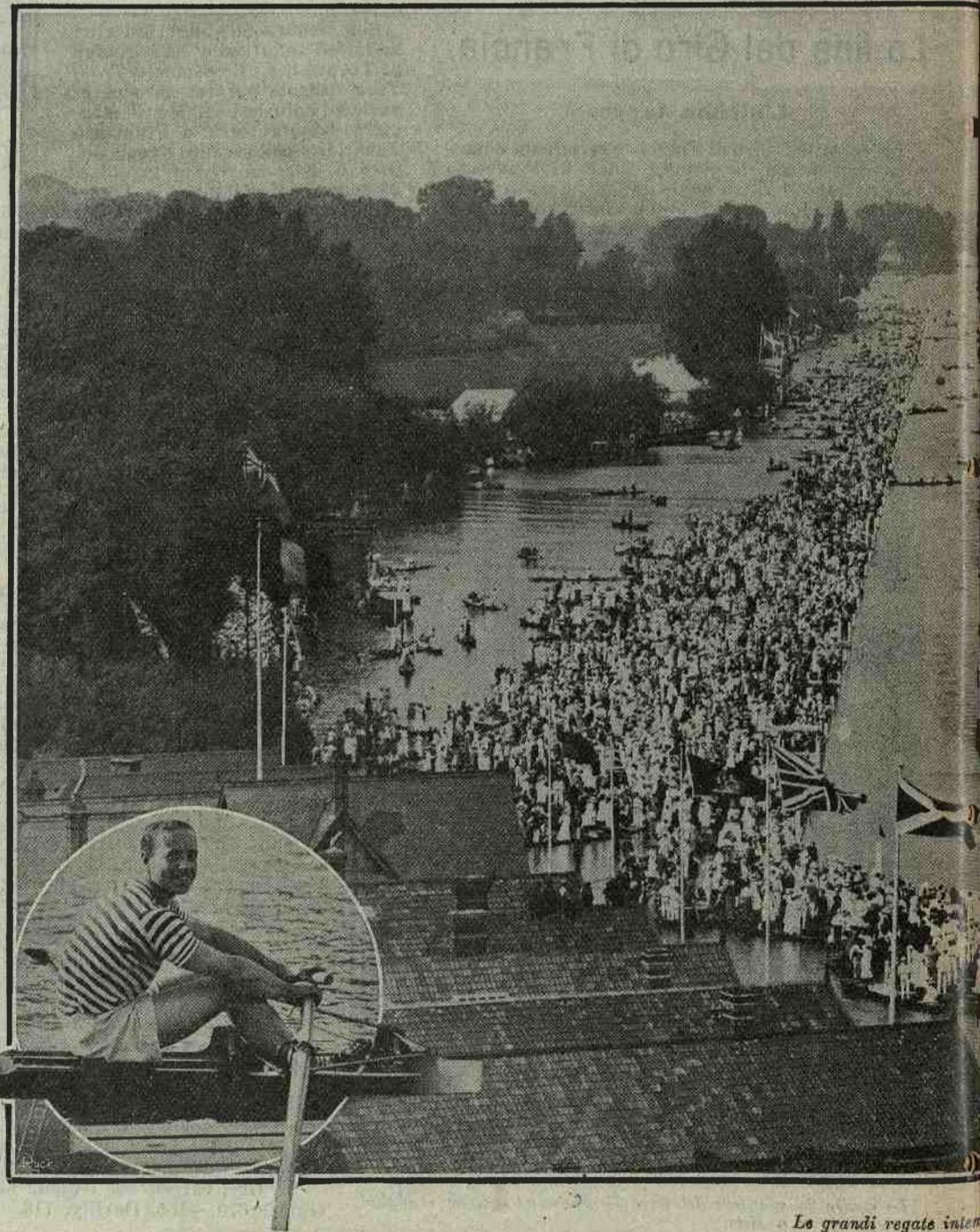
La quinta serie, per i zero tonn., è quella che riesce forse più importante per il numero dei concorrenti. Difatti, cinque sono gli iscritti e cinque sono i partenti. Ma la vittoria riesce facilmente all'*Elena* del sig. Cimmino (nome sotto cui corre, ma veramente appartiene al sig. Pellicchia), un cutter di nuova stazza, secondo è l'*Omen* del sig. Palladino, segue terzo *Cettina* di Ratti. *Lei* non riesce a piazzarsi e finisce quarta, *Mary* di Offritelli dopo il primo giro si ritira.

Nella seconda giornata, domenica 25 u. s., vengono disputate le coppe, giacché, nella prima serie, era in palio quella di S. M. il Re, nella seconda quella del Ministero della marina, nella terza quella del « R. Y. C. I. », nella quarta quella dell'Associazione fra Commercianti ed Industriali, e nella quinta, quella della Lega Navale. Il vento, per nulla fresco, ha fatto sì che avvenissero molte disillusioni; difatti, il *Caprice* riesce piazzato secondo per 7 secondi, rimanendo quindi la vittoria al *Gracie*. Nella seconda serie, il *Todo*, partito malissimo, finisce terzo, preceduto dal *Sally* che è primo e dal *Molly*, che, quantunque partito magistralmente, perde per un paio di secondi. La terza serie segna una seconda vittoria di *Los Dos*, seguito dalla *Sfinge*, terzo è il *Nikà II*.

Il *Dai Dai II* vince quindi per la seconda volta la propria serie, seguito dallo *Zette* e dall'*Aggio Pensato*.

Nell'ultima serie è una nuova vittoria del *Elena*, seguito dall'*Omen* e dal *Lei*.

Nel pomeriggio si effettuano quindi le regate a remi. Il pubblico che vi assiste è straordina-



Le grandi regate internaz.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

ATALA

Gulco GATTI & C.

Milano - Corso Lodi, 50A - (Riparto Gambolita).

AUTOMOBILISTI!

Le vetture
Migliori e più Convenienti

Tipi 14/20 - 20/30 - 40/50 - 70/80 HP

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

riamente numeroso. La banchina di via Caracciolo è rigurgitante e le tribune espressamente costruite sono piene zeppe.

Come regate, sportivamente parlando, sono riuscite importantissime per gran numero di iscritti, ma non come partenti, difatti non vi sono che la gara a *yole* di mare a due vogatori di punta e quella a un vogatore di coppia che radunano più di due partenti. Questo è veramente spiacevole e il R. Rowing Club Italiano dovrebbe stabilire delle ammende per chi sebbene iscritto non parte, qualora non riuscisse a motivare con ragioni plausibili l'impossibilità di parteciparvi.

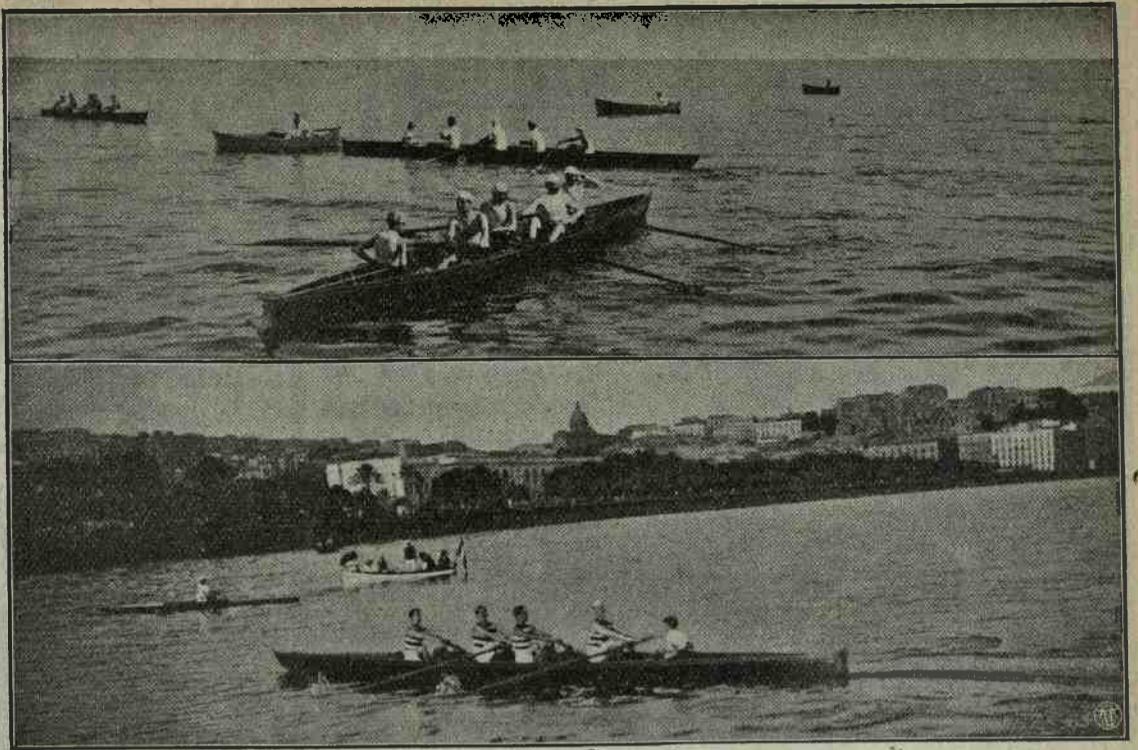
Ecco pertanto il dettaglio resoconto.

Gara Palermo, *yole* di mare a 2 vogatori di punta, *juniores*, m. 1800 con giro di boa.

Sin dalla partenza l'equipaggio *Ronzini* dell'« Elpis » di Genova, composto dai signori Marazzi A. e Fortunato O., riesce ad avere una notevole prevalenza sugli avversari *Alleanza* del « R. C. C. Italia » e *Iris* del « R. C. C. Savoia », tanto che finisce primo senza sforzare per otto imbarcazioni in 10' 12", seguito da *Alleanza*.

Gara Bari, *yole* di mare a 4 vogatori di punta *seniores*.

Di quattro iscritti due sono i partenti. *Porti* (Brunialti, De Fiori, Pinzi, Babini) dell'« Aniene » di Roma ed il famoso *Trabaccolanti* (Diana, Nacci, Caccavallo, Narducci) della « Barion » di Bari. Al segnale di partenza l'« Aniene » non parte, protestando che essa non è stata regolamentare. Qui corrono parole fra i componenti la Giuria e i componenti l'equipaggio, e certamente questi ultimi non mostrano la maggior correttezza. Finalmente, data la cortesia della « Barion » che dopo circa duecento metri ritorna indietro, si ripete la partenza. Questa è forse la gara più movimentata e dove il pubblico pone la maggiore



Le regate di Napoli. — In alto: Trabaccolanti della « Barion » di Bari, e Poeti dell'« Aniene ».
In basso: L'equipaggio Che c'è del « R. C. C. Savoia » di Napoli.

(Fot. T. Bozza - Napoli).

sua attenzione. Sin dal via la testa viene presa dai *Trabaccolanti*, ma la loro vogata appare sin dal principio sforzata e pesante, mentre quella dell'« Aniene » è *souple* e facile, tanto che dopo il giro di boa la « Barion » comincia a cedere e a cento metri dal traguardo abbandona totalmente, mentre che l'« Aniene » termina con un elegantissimo e forte *serrate*.

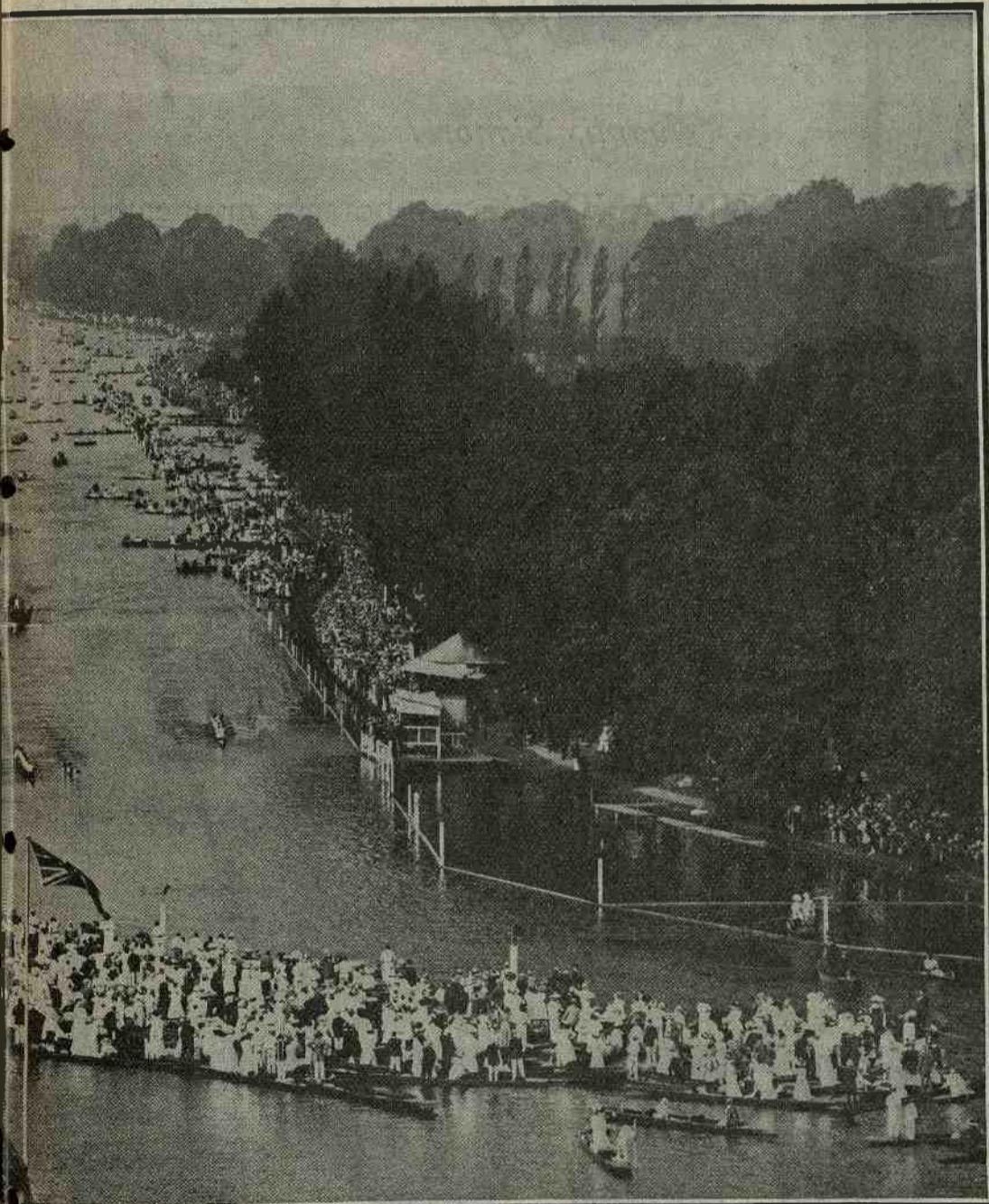
Nella **Gara Genova**, per *yole* di mare a 4 vogatori debuttanti, di tre iscritti due sono i partenti, il « R. C. C. Remo » con *Pappini* (Della Rocca M., Giozzini F., Sinclair N., Giovanetti R.), e il « R. C. C. Savoia » con *Che c'è* (Fabozzi C., Tramontano A., Garozzo G., dell'Isola U), un bellissimo equipaggio per l'omogeneità dei componenti. Incerto è l'esito sino quasi alla girata delle boe, quantunque l'equipaggio del « Savoia » mostri una superiore facilità, e difatti finisce splendidamente primo in 7' 45" 4/5, mentre che l'equipaggio del « Remo » abbandona ad un centinaio di metri dal traguardo, non tagliandolo neppure.

La **Gara Napoli** per canoa a un vogatore di coppia *junior*, raduna due partenti, il Perret ed il Ceriana, entrambi dell'« Italia ». Sin dalla partenza né l'uno né l'altro s'impegnano e proseguono di conserva, si può dire, sino alla girata delle boe, dopo di che il Perret accelerando finisce primo come vuole in 10' 38" 3/5.

La **Gara Roma**, per *yole* di mare a 4 vogatori di punta, di quattro iscritti, riducesi ad un *walk-over* dell'equipaggio del « R. C. C. Ruggero di Lauria » di Palermo, composto dai signori Carella M., Carella Q., Folina A., Cammarota G., che compie il percorso in 7' 55", senza evidentemente sforzarsi volendo risparmiare le forze per la gara in otto.

Nella **Gara Partenope**, riservata ad 8 vogatori di punta *seniores*, trovansi nuovamente di fronte l'« Aniene » colla « Barion », l'una con *S. P. Q. R.*, composto da Brunialti, De Fiore, Pinzi, Babini, Garroni, Giovanetti, Venezia, Venturi, l'altra con *Argonauti*, composto da Diana, Nacci, Suppa, Santacroce, Caccavallo, Cinni, Lojaccono, Narducci. Il via dato regolarmente dà luogo ad una splendida partenza di entrambi, che s'avanzano di conserva sino a metà percorso, dove l'« Aniene » comincia ad acquistare acqua per finire prima in 4' 15" con tre imbarcazioni di vantaggio.

Nella **Gara R. Rowing Club** per tipo libero a un vogatore di coppia *senior* partono tutti quattro



zionali, d'Henley.

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
Milano - Via M. Pagano, n. 43 - Milano
Fari - Fanali - Generatori
per Automobili

Le migliori
Macchine da turismo
di
CICLISTI!
MARCA MONDIALE
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI



"TUPHINE,"

I migliori Foot ballo inglesi

Adottati dalle
società estere e
nazionali per la
loro resistenza
e solidità.

"CAMBO,"

a molla d'acciaio interna.

Il solo Diabolo pratico e resistente

Agenti esclusivi per l'Italia:

G. VIGO & C^{IA}

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Specialità Articoli Sports

GIUOCHI DA GIARDINO E DA SALA

Abbigliamenti per Automobilisti, Ciclisti, Tennis, Foot-bali, ecc.

CATALOGHI E LISTINI A RICHIESTA.



Avanti, Signori!

Il "CINZANO," è corroborante insuperabile
prima e dopo di ogni fatica.

Una bella giornata del **LEONE**

Domenica 1° Agosto:

Biella - Gran Corsa "Patria," Dilettanti su strada: **1° Santià.**

Torino - Grande Corsa per la Coppa "HERMES," Dilettanti su strada:
1° Borgarello.

Bianzè - Campionato Bianzese Dilettanti su strada: **1° Data.**

Napoli - Corsa Dilettanti Velocità su pista: **1° Perna.**

„ - Corsa Dilettanti Resistenza su pista: **1° Perna,**

tutti su

PEUGEOT

'SPORTSMAN! Prima di fare acquisti di VETTURETTE, MOTOCICLETTE e BICICLETTE, chiedete Prezzi e Cataloghi agli
Agenti Generali per l'Italia:

G. e C. Fratelli PICENA — Corso Principe Oddone, 17 - TORINO.

Rappresentanti: NAPOLI - ETTORE CIPULLO, Napoli — BIELLA - DOVANA G. B., Biella — SANTHIÀ - NOSETTI CLEMENTE, Santhià.

gli iscritti: cioè Petrillo e Guardati in *skiff* e Perret in canoa del « R. C. C. Italia » e Giovanetti dell'« Aniene » pure in *skiff*.

Il Giovanetti, avendo il numero tre, si trova tra Petrillo e Perret dell'« Italia ». La partenza avviene regolare, quando una barca a vapore si avvanza molto inopportuno sul percorso, tanto che il Petrillo è costretto a stringere su (Giovanetti in maniera che dopo un centinaio di metri dalla partenza, urtandovi, si capovolge; dimodochè la gara dopo questa caduta perde d'interesse, giacchè il Perret, l'unico che potrebbe competersi, dato il tipo di barca, non lo può e quindi la vittoria riesce facile a Giovanetti che finisce primo in 8'38"2/5, secondo è il Perret, e terzo Guardati.

La *Gara commercianti e industriali* per yole di mare a 8 vogatori di punta *juniores* raduna due partenti su tre iscritti: il *Ruggero di Lauria* con Carella M., Carella G., Folina, Cammarota G., Arcuri V., Perricone G., Alaimo P., Bonanno G.; e il « R. C. C. Savoia » con *Pe ce spassà* composto da Frasca, Tournes G., Fabrizio, Tramontana, Garozzo, Dell'Isola, De Cora, Giannini. La gara è interessantissima e movimentata data la parità di forza dei concorrenti. Difatti essi proseguono di conserva per quasi l'intero percorso, finendo il *Ruggero di Lauria* primo per mezza imbarcazione.

Dopo questa gara il pubblico sfolla lentamente. Noi mentrechè ci sentiamo in dovere di complimentarci con questo Comitato che ha saputo dare a Napoli un programma sì esteso di gare nautiche, pure non possiamo far a meno di consigliare a loro per le prossime competizioni a voler essere più zelanti nell'organizzazione.

H. M. B.

primi passi dell'aviazione in Italia

(Continuazione, v. num. preced.).

Altre costruzioni dell'ing. Miller — Il triplano Faccioli — Nuovi aviatori torinesi alle viste.

Ho parlato nel numero scorso dell'ing. Miller e della sua interessantissima officina di costruzioni aeronautiche, e prima di sciogliere l'impegno ora assunto, quello cioè di intrattenermi sugli altri aeroplani in costruzione nella nostra città, voglio rettificare una inesattezza comparsa nell'ultima puntata di questo mio articolo.

Veniva pubblicato, per un errore d'interpretazione del proto, che il motore Miller di cui sono munite le tre costruzioni finora uscite dalle sue officine, sono della potenzialità di 100 HP, a 5 cilindri.

I cilindri invece sono 9 e disposti a raggiera in un piano orizzontale, e possono imprimere all'elica da 1200 a 1800 giri al minuto.



Due benemeriti dell'aeronautica in Francia. Deutsch e Archdeacon.

La costruzione di questi motori è un vero gioiello di meccanica. Il motore montato, al completo, pesa solo 180 kg., overosia ogni cavallo motore ha un peso morto di kg. 1,800, peso piccolissimo se lo confrontiamo a quello dei motori francesi fino ad oggi applicati ad aeroplani che già ebbero il loro battesimo di gloria, il cui peso varia infatti da kg. 2,500 a kg. 8 per HP.

Dirò, per ultimo, a titolo di curiosità, che un areoplano come quelli finora sortiti dalle officine Miller, costa dalle 18 alle 20 mila lire circa, tutto compreso.

L'ing. Miller poi, appena ultimato il primo tipo di monoplano-areocurvo, che con ogni probabilità verrà pilotato a Brescia dal suo acquirente, il russo Boris Wolkowsky, intende costruirne un altro dello stesso tipo, ma di minori dimensioni, che porterà il suo nome, ma che verrà pilotato da un giovane appassionato triestino che ne ha fatto costruire il motore a sue spese.

Per ultimo l'ing. Miller attende alla costruzione di un dirigibile, o meglio alla sua navicella e relative particolarità meccaniche motrici, su ordinazione di un ricco *sportsman* milanese.

Arrida all'audace ingegnere, nostro connazionale, propizia la fortuna nelle prossime esperienze!

Questo l'augurio d'ogni buon italiano.

E vengo ora a parlare dell'aeroplano, tipo triplano, dell'ing. Faccioli. Dopo il disgraziato volo del 13 gennaio di quest'anno, l'ing. Faccioli si diede a ripristinare il suo apparecchio, curandone nuove particolarità che l'esperienza gli aveva suggerito.

Non portò, per vero dire, modificazioni sostanziali al suo triplano, ma vi introdusse tuttavia alcune novità dettategli dalla sua caratteristica mania del nuovo, assolutamente nuovo. E' strano infatti questo fenomeno, che dal più al meno riscontriamo in tutti gli inventori di grande talento, questa vera mania di volere a tutti i costi una etichetta assolutamente particolare ed originale, differenziandosi da quelle degli inventori che nella stessa materia di qualche po' li precedettero nei particolari della propria creazione.

Il Faccioli, per esempio, fu sempre un vero intelletto inventivo, una mentalità veramente eclettica.

Non perseguitato certo dall'ossessione del plagio, portò invece con sé un'altra ossessione: quella di trovare sempre cosa nuova, differenziandosi se non nella sostanza almeno nei particolari, anche da quei trovati che pure nella sua materia già avevano raggiunta la perfezione o quasi, e ciò pur di dare una impronta assolutamente personale alle sue creazioni.

Molte volte apparve in tal modo ai più uno spirito di contraddizione.

Si spiega così la sua instabilità di permanenza nelle varie fabbriche ed officine nelle quali riversò l'esuberanza del suo genio creativo. Il Faccioli può ben definirsi l'artista della meccanica. Ma poiché arte e meccanica sono due termini contraddittori, sono due termini di un'antitesi che appunto perché tale non potrà mai diventare equipollenza, così dire di uno studioso, di un adepto delle pratiche positivistiche che è un artista della meccanica, equivale a dire in ultima analisi che quest'uomo ha in sé un contraddittorio di elementi spirituali che vanno dalla sentimentalità senza limiti che solo l'arte consente, alla materialità delle scienze fisiche che non permettono fantasie, ma richiedono, per mantenersi tali, il più assoluto positivismo, la più materiale applicazione di leggi fisse e costanti richieste dalla soluzione del problema scientifico alla cui risoluzione si attende.

Il Faccioli cura, da vero artista, le minuzie delle sue costruzioni. E' un esteta. Fa e rifà le cento volte, finchè gli pare di aver toccata la perfezione... salvo poi tornare da capo.

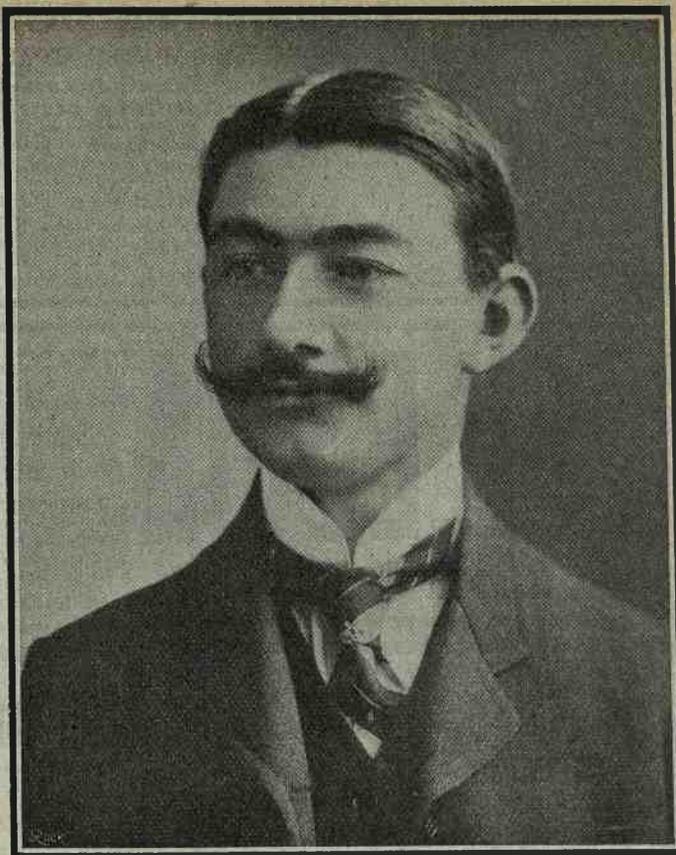
Così si spiega la lentezza dei risultati finali dei suoi tentativi.

Ora però mi risulta che il suo triplano, ritornato dalla Venaria dove era stato portato per le esperienze, alla materna Fabbrica d'Automobili Spa, per nuove modificazioni, sarà definitivamente pronto al più tardi per il 15 agosto. Tosto verrà riportato alla Venaria, dove su quella piazza d'armi verranno fatte sommarie esperienze che, se riusciranno felicemente, decideranno l'ing. Faccioli a partire direttamente per Brescia, ove si è iscritto, come è noto, al Grande Circuito Aereo Internazionale.

Dirò ancora che l'ing. Faccioli ha provvisto il suo motore di elici di legno (le precedenti erano di acciaio). Non so ancora se esse sono di fabbricazione nazionale, ma ciò non credo. Propendo piuttosto a credere che esse siano quelle integrali dell'ingegnere Chauvière di Parigi. L'elice di legno ha vantaggi sicuri su quelle d'acciaio; anzitutto presenta assai minore attrito nella sua rotazione con l'aria; le sue curve sono poi tracciate in modo da permettere in elice girante 21.600 giri un rinculo del 16% solamente, mentre i tipi usuali in metallo presentano un attrito notevole ed un rinculo di oltre il 50%.

Inoltre l'elice di legno è più leggera di quella di metallo. Il peso d'una di esse di due metri di diametro è di circa kg. 4,500.

Permettono una velocità periferica di m. 200 al se-



Robert Coquelle, il nostro ottimo corrispondente parigino, che primo descrisse in Europa, la vita e le invenzioni dei fratelli Wright.

condo e danno una spinta che raggiunge persino i 20 kg. per HP.

Blériot ha attraversata la Manica con un'elice di legno. In Francia dei costruttori di areoplani solo il Voisin è refrattario all'applicazione delle eliche di legno. Tutti gli altri hanno adottate le integrali Chauvière.

E forse il nostro Faccioli si è pur lui deciso ad adottarle per quel suo spirito di contraddizione al quale ho più su accennato; e cioè appunto per il fatto che tutti gli areoplani del Voisin e quelli dei colleghi italiani sono ancora provvisti di eliche di metallo.

Del resto questa delle eliche di legno è l'unica variante di qualche novità apportata dal Faccioli al suo triplano.

Ma mi riservo di ritornare sulle particolarità del suo apparecchio appena le esperienze saranno riprese. E credo questa volta con esito brillante.

Per assolvere il compito prefissomi mi rimane ora di accennare a qualche altro aeroplano in costruzione o per lo meno in gestazione nella nostra città. Pur non avendo dati sufficienti per parlarne con diffusione, comincerò col render noto che in Borgo Dora da parecchi mesi lavora con la competenza d'un meccanico provetto, un certo sig. Ferrero, persona d'età, di poche parole, e che assolutamente vuol essere lasciato nell'ombra... fino a che sarà riuscito a farsi luce da sé.

Attende ad un ortocottero di concezione originalissima. Pur lui ha adottato un'elice a due ali mobili dall'alto in basso, ali che son costruite a squame, a lastre, le quali si abbassano col rialzarli dell'ala per non opporre attrito all'aria.

Mi par prematuro fare un pronostico su questo apparecchio, di cui del resto non ho visto che alcune fotografie.

Un altro aeroplano, tipo monoplano, mi risulta essere in istudio da parecchio tempo presso un giovanotto della nostra città, uno *sportsman foot baller*, socio del *F. C. Piemonte*, il sig. Manfredo Ferrero, omonimo, come si vede, dell'inventore sopra citato.

Ad un'altra costruzione, che per ora è solo ancora ad uno studio sperimentale, attendono i signori ingegneri C. A. Maffei e Conelli e Prosperi. All'uopo l'ing. Maffei, un giovane ed intelligente laureato del nostro Politecnico, effettuò recentemente un viaggio d'istruzione visitando le principali officine e più noti campi d'aviazione di Francia, per raccogliere elementi pratici e far tesoro dei principi già vittoriosamente affermatasi nella realtà delle esperienze, per il suo apparecchio cui pare non intenda tardare a por mano.

Infine, non intendendo per ora accennare alle voci vaghe di altri inventori che avrebbero cucinato fra le pareti domestiche qualche stravagante modello di aeroplano... al di là da volare, chiuderò questa mia breve rassegna accennando al più giovane inventore che in materia finora io mi conobbi.

(Continua).

Corradino Corradini.



“ La miglior Marca del Mondo ,”

Agente per l'Italia:

CYCLES

MARIO BRUZZONE
MILANO - 5, Via Castel Morone.



Automatique DUCASBLE

PNEUMATICO IDEALE AD ARIA LIBERA
per **Cicli, Furgoncini, Automobili, Omnibus**
e **Vetture a cavalli.**

Soppressione assoluta delle pannes di gomme! Come i suoi predecessori beve l'ostacolo, ma, più fortunato di essi, non scoppia mai.

Rappr. Gen. per l'Italia: Corso Torino, 2 - Genova
Agenzia per Piemonte e Lombardia: **G. HERMANN**
TORINO - Piazza Castello, 22. — MILANO - Via Carlo Alberto, 2.

Vincitore per 2 anni (1907-1908) del Concorso Internaz. Parigi-Nizza Parigi.

EPILESSIA

DONO
delle Loro Maestà
i Reali d'Italia

14 Medaglie
alle primarie Esposizioni
e Congressi Medici

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

CLODOVEO CASSARINI
di BOLOGNA

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

Si trovano in Italia e fuori nelle primarie farmacie.

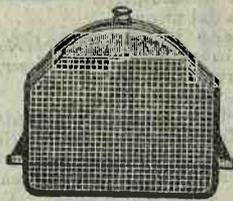
Si spedisce franco opuscolo dei quariti

Fabbrica di Radiatori per Automobili

TORINO - Via Moncalieri, 12 - TORINO

FABBRICA DI RADIATORI
ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.

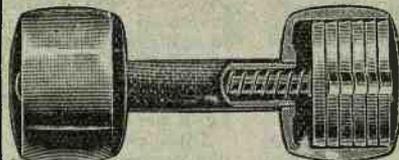


← RIPARAZIONI →

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

CULTURA FISICA PER TUTTI

Libro pratico di Cultura Fisica Moderna - L. 3.



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.

Prospetti gratis

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

La vera Candela

POGNON



conduce alla **VITTORIA!**

A Monaco 8 Primi Premi

Finale Canotti Cruisers 1°

» » Racers 2°

» » 3°

La Candela preferita dagli Aviatori

Corrente L. 7.

Magneto corrente L. 7.

Vendita ingrosso presso:

D. FIOGAMO e C.

TORINO - Via dei Mille, 24.

BOUSIE POGNON Ltd.

Londra S. W.

NESSUNA ECONOMIA

se non coi Pneus scannellati

DUNLOP

NESSUNA SICUREZZA

se non coi Pneus antisdrucciollevoli (cuirasse armée)

DUNLOP

NESSUNA TRANQUILLITA'

se non col nuovo cerchio smontabile

DUNLOP

Chiedere opuscoli e prezzi alla

The DUNLOP Pneumatic Tyre Co. Ltd. - Milano - Via G. Sirtori, 1^A

Succursale a Torino: Via Bertola, 39.

DEPOSITI nei principali Garages d'Italia e dell'Estero.

CHI HA INTELLIGENZA LEGGA!

UNICO AVVISO

Compiono cinque anni dacchè abbiamo fatto conoscere i prodotti del Dottor HORS. Migliaia di documenti, a visura di chiunque voglia esaminarli presso la nostra Sede, ne attestano l'infallibilità.

DONNE MARITATE, le Ovoline di sicurezza del Dottor HORS, formate di sostanze antifecondative, impediscono meglio di qualsiasi altro mezzo ed in modo certissimo la fecondazione. Sono soprattutto igieniche, di uso esterno, innocue, non velenose, nè corrosive. Una scatola di 10 Ovoline costa L. 1,50. — Le suggeriamo specialmente alle donne che corrono pericolo di vita a ogni parto.

DONNE GENTILI, se volete guarir subito dalle perdite bianche, fate acquisto di una scatola di Supposte Rosee del Dottor HORS, L. 2. — Ridonano pure freschezza e gioventù, come è spiegato nell'istruzione. — Uso esterno.

EMORROIDI guarite radicalmente entro otto giorni, senza dolore, con Balsamo antiemorroidale del Dottor HORS. Siano esterne o interne, anche croniche. Un vasetto sufficiente per la cura L. 3. — Non bisogna confondere il Balsamo HORS con gli altri unguenti che soltanto calmano un poco il male delle emorroidi, ma non le guariscono. — Uso esterno.

NON PIU' MALATTIE VENEREE. — L'Antivenero HORS è il più simpatico, comodo, pratico, igienico e sicuro preservativo. Una scatola di dieci pezzi L. 1,50. — Trattasi di metodo affatto nuovo, che non dà noia alcuna, scientifico, meraviglioso, straordinario. — Indicare se per uomo o per donna. — Uso esterno.

UNGUENTO VEGETALE del Dottor HORS. — Guarisce senza fallo e sollecitamente le affezioni della pelle, quali ad esempio: Erpete, eczema, pustole, eruzioni, scabbia, tigna, piaghe, macchie, ecc., se anche già furono ribelli ad altri medicamenti. Calma immediatamente l'infiammazione e l'irritazione. Fa scomparire i punti neri del viso, come pure fa cessare qualunque prurito. Un vasetto L. 2.

Ogni invio è accompagnato da relativa facile istruzione, e viene effettuato franco di posta con pacchetto raccomandato. — Inviare cartolina-vaglia allo Stabilimento Farmaceutico HORS, Milano, Via Poerio, 3.

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 alla:

"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

3 bersaglieri ciclisti sulle Alpi

La bontà dell'istituzione.

Ogni anno, prima delle grandi manovre, le compagnie ciclisti bersaglieri si allenano, se così si può dire, compiendo dei veri *tours de force*, di resistenza e di audacia, su di un terreno dei più accidentati, certo il meno propizio allo sport della bicicletta: le Alpi. E l'esercitazione loro non si limita solo a superare le erte dei colli e dei passaggi alpini, ma ad avventurarsi attraverso rocce e ghiacciai, dove la bicicletta diviene molte volte più ingombrante che pratica.

Molti, anzi, credono che questo genere di tattica sia poco proficuo, dal momento che la macchina non può venir quasi per nulla utilizzata. Ma se accadesse il caso che il circuito d'una strada venga intercettato dalla presenza d'una colonna nemica, i ciclisti sarebbero forzati all'inaizone se non avessero la risorsa di girare l'ostacolo per i sentieri di montagna, ed anche, se la necessità l'impone, attraversando un ghiacciaio od un nevaio sulla maltrattata *becane*.

Quest'anno la compagnia ciclisti del 12° reggimento bersaglieri, comandata dal capitano Beruto e dai sottotenenti Ricchieri, Barbieri e Zanuso, ha compiuta una *performance* degna di essere ricordata. Dal 23 al 29 luglio essa ha compiuto il percorso Milano-Aosta, Ghiacciaio della Brenva ai piedi del Monte Bianco, Piccolo e Gran San Bernardo, Gressoney, Col d'Olen (2871 m.) al piede del Monte Rosa, Alagna, Varallo, Arona, Milano.

La parte più emozionante di questa colossale passeggiata ciclistica fu la scalata del ghiacciaio della Brenva con le biciclette a spalla, come illustrano le nostre fotografie.

Con queste ardite escursioni può dirsi iniziata un'era nuova di ciclismo militare, nella quale i nostri bersaglieri troveranno nuovo campo per ringagliardire e ringiovanire le loro nobili, antiche tradizioni e ritornare ad essere quello che furono nella fantasia del popolo: i soldati più veloci e più mobili del gran quadro di battaglia.

I nostri baldi bersaglieri, con le loro ruscissime manovre, hanno mostrato di poter dare fidanza non solo per un servizio ausiliario o di esplorazione, ma pure come unità di fanteria velocissima, che possa con efficienza di forza disimpegnare compiti svariati ed importanti, sia nel campo strategico che in quello tattico.

Fu questa loro ultima una nuova splendida prova di resistenza alla fatica continuata, di adattabilità a tutti i terreni, quelli montani in modo speciale, di perfetta manovrabilità e leggerezza logistica.

Truppa che possiede qualità simili di velocità, di resistenza, di adattabilità a tutti i terreni e di leggerezza logistica, è truppa atta a servizi di avanscoperta, a larghi servizi di esplorazione, e di copertura in difesa di frontiere marittime e terrestri o di estese linee fluviali, è truppa atta ad incursioni ed a scorrerie meglio di qualunque fanteria montata, meglio della stessa cavalleria.

E' perciò che noi vediamo con soddisfazione vivissima come le compagnie di bersaglieri ciclisti siano andate crescendo nei ruoli, a dimostrazione lusinghiera che ogni tanto qualcosa di buono il nostro Ministero della guerra fa.

Ai tempi del risorgimento italiano quando i Cacciatori delle Alpi correvano sulle balze del Trentino e del Tirolo ed ogni tramonto calava su di una loro vittoria, i nostri generaloni dell'esercito subalpino pensavano con un certo senso di dispetto e di invidia a quel manipolo di volontari, che senza tanta cieca disciplina e tante esercitazioni tattiche da Piazza d'Armi, sgominavano l'esercito regolare austriaco.

E si ripromettevano, i più intelligenti ed i meno cocciuti dei gallonati *bougia-nen*, di provvedere a Italia unita ed indipendente, di por mano alle creazioni di un corso militare e regolare che loro somigliasse.

Non so se di quei piumati generali a pensarla in tal modo vi fosse pure il Lamarmora.

Certo fu che non passarono anni molti, e venne formato un primo corpo di bersaglieri.

Una fanteria, cioè, veloce, leggera, atta al piano come al monte, resistente e gagliarda.

Ma oggi che tutto è moto, tutto è gareggio di velocità, il bersagliere non si poteva più adattare al trotto del passo di corsa.

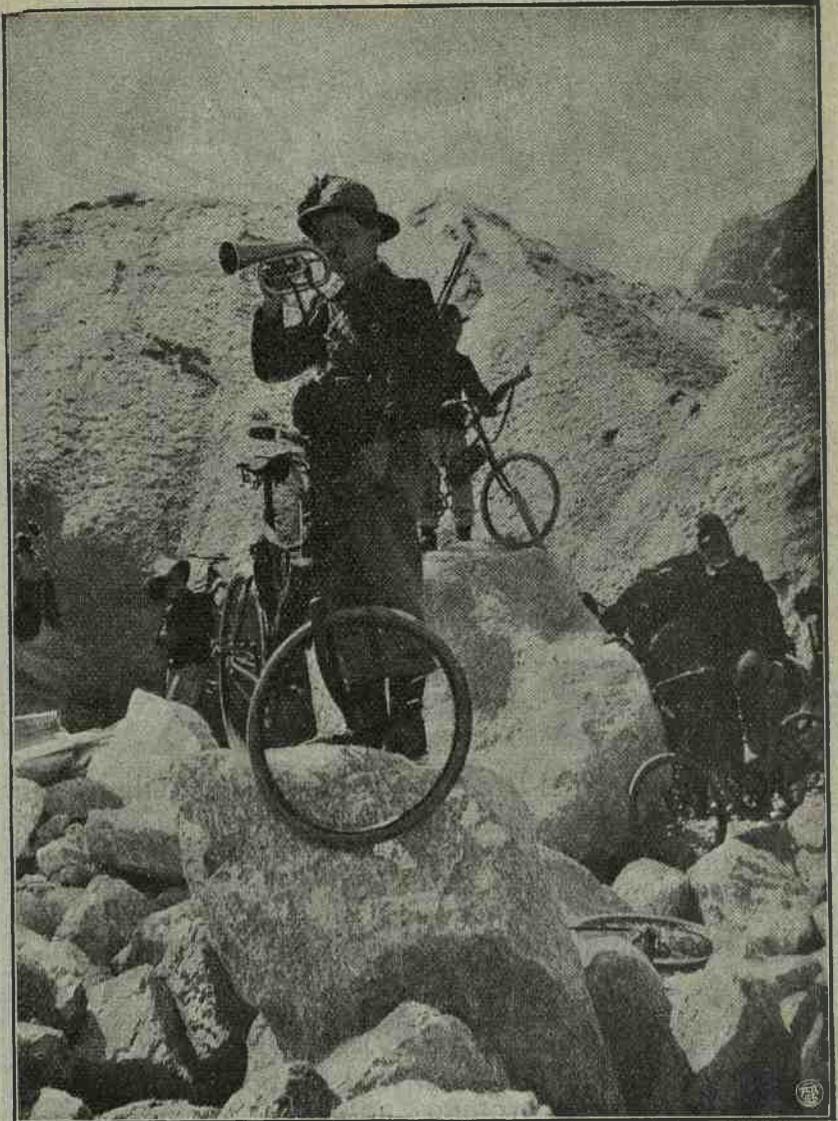
Intui il suo avvenire, la sua arma, ausiliare potente ed utile quanto e più della baionetta, nella celere bicicletta, nell'umile cavallo d'acciaio atto a tutte le fatiche, a tutte le strade, e saviamente l'adottò.

Che volete di più bello, di più ardito ed impressionante di questa compagnia di bersaglieri che ancora giorni sono lanciava l'allegro squillo delle sue trombe dalle balze, e fra le roccie del Monte Bianco e del Monte Rosa?

Le salde gambe piantate su di un crepaccio, il moschetto a spalla, la bicicletta a mano, ecco tre sports simbolizzati in uno: alpinismo, ciclismo e tiro.

Le piume del capello svolazzanti al vento dei ghiacciai, la tromba sulla bocca robusta, superbamente ritto, il bersagliere dona agli echi della montagna lo squillo argenteo di vittoria.

Il più bel soldato d'Italia, fiero della sua forza e della sua grande patria, lancia il grido di sfida



L'adunata in alta montagna. (Fot. Brocherel - Aosta).

alle frontiere nemiche: « Di qui non si passa! ». Vedendolo e sentendolo così, anche il più bilioso antimilitarista bestemmierebbe Hervé!

reporter.

Nel mondo commerciale sportivo

*** I *Garages Riuniti Fiat Alberti Storer* di Torino, famosi agenti generali della marca *Fiat*, hanno inaugurato, giovedì 29 luglio, in via di esperimento, un servizio pubblico con automobili fra Torino e Castelnuovo d'Asti, attraversando la ridente collina di Pino. Le partenze delle corriere automobilistiche si fanno ogni giorno, coll'orario seguente:

Da Torino (piazza Castello): partenza alle ore 6,30 e alle ore 17,45.

Da Castelnuovo d'Asti: partenza alle ore 8, e alle ore 19,15.

L'impresa si augura di essere presto finanziariamente appoggiata; così potrà impiantare un servizio stabile per tutto l'anno con vera fortuna di tutti i paeselli attraversati e che non hanno ancora vie di comunicazione veloce con Torino.

*** La *Società Meccanica Italo-Ginevrina* (Motosacche) Torino, Via Frejus, 26, è raggiante per il successo ottenuto la scorsa domenica nella Corsa del nostro giornale Susa Moncenisio. Essa ha diramato agli amici, alla clientela vastissima, la notizia con queste frasi semplicissime: « Domenica, al Ceniso si è disputata la Coppa *Stampa Sportiva*, il premio più ambito istituito in Italia per motociclette leggere. La Motosacche montata da Pellegrino giunse prima, vincendo la Coppa che la Società Meccanica Italo-Ginevrina di Torino, fabbricante della Motosacche, detiene già dal 1907 ».

Come si vede, la Motosacche è soddisfatta di sé e dei suoi campioni!

*** *Edoardo Bianchi e C.* (Milano, Via Paolo Frisi, 72) nel libro d'oro dei successi sportivi, ha aggiunto giorni sono un nuovo capitolo.

Tina Di Lorenzo, l'attrice italiana che con la sua bellezza e giovialità ha trascinato dietro a sé tanta ammirazione e tanti innamorati, a sua volta ha dovuto soggiacere al fascino d'una elegantissima *limousine Bianchi* di 20 80 HP. La grande attrice ha voluto la macchina, e se l'è portata con sé nel recente viaggio in America, facendola ammirare, non meno della sua arte, al pubblico dell'Argentina, del Brasile, del Messico e di Cuba. E con la sua *Bianchi*, oggetto ovunque di non poche invidie, Tina Di Lorenzo sbarcò nel Portogallo, e su di essa intraprese un lungo viaggio turistico percorrendo il Portogallo, la Spagna, la Francia e rientrando in Italia per Nizza Mare di dove in una sol tappa faceva ingresso a Livorno.

Adelaide Ristori fu celebre ai suoi tempi per il suo vagone speciale: Tina Di Lorenzo lo va diventando per la propria automobile *Bianchi*, che le dà modo, colla sua perfezione e regolarità, di mutare i suoi frequenti spostamenti da una città all'altra, dall'una all'altra nazione, in veri viaggi turistici, graditissimi al suo delicato temperamento d'artista.



I ciclisti del 12° reggimento bersaglieri alle falde del Monte Bianco. La scalata con la bicicletta in spalla. (Fot. Brocherel - Aosta).

B.S.A.

tre
fucilitre
fucili

Le BICICLETTE

più ben *finite*, più *eleganti* e più *solide*, sono le

B.S.A.

che si montano nel Premiato e Grandioso Stabilimento

FRERA di Tradate

con le originali serie **B. S. A.** della

The Birmingham Small Arms & C. di Birmingham

Rappresentate esclusivamente in Italia dalla

SOCIETA' ANONIMA **FRERA** - Tradate-Milano

BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA - PADOVA - PARMA
TORINO - ROMA

Chiedere Catalogo gratis.

Grande Laboratorio per Riparazioni a Camera d'aria a Copertoni per Automobili

Processo nuovissimo speciale Brevettato S G D G

DITTA GIUSEPPE CARRERA

TORINO - Via Saccarelli, 14 - TORINO

VENDITA

Grassi et Olii Finissimi

AUTOMOBILI

Coperture - Camere d'aria
Accessori, ecc.



Commissioni - Compra per
vendita - Coperture e Camere d'a-
ria usate in buon stato.

RIPARAZIONI AUTOMOBILI

Prezzi da non temere concorrenza
Massima garanzia

S.C.A.T.

Automobili da 14, 18 e 22 HP

Provatele e confrontatene i prezzi.

Federico **POLITANO** - Agente Generale - **TORINO**
Via Madama Cristina, 66



GIOCA TE TUTTI AL FOOT-BALL

che è il migliore degli sports, adoperando i

FOOT-BALL'S "BANZAI"

"BANZAI" N. 3 completo	L. 7,50
"BANZAI" Vero "Match" N. 5	8,50
Pompa L. 2,50	Scarpe speciali "15,00
Palla vibrata "BANZAI" gr. 1500	14,50
"BANZAI" » 1800 "Match" »	10,50

AGENZIA DEGLI SPORTS - Corso C. Colombo, 10 - MILANO

A richiesta listino: Caccia - Pesca - Sports.

Ricordatelo tutti il motto della Fabbrica Francese
dei

PNEUMATICI SOLY

Poca réclame.... molta gomma! - Molta réclame.... poca gomma!

Agenzia Pneumatici **SOLY** - Milano - Via Vittoria, 40.

GOERICKE sempre lei!

La Bicicletta che crea i Campioni!

Era da prevedersi dopo tante discussioni!

Vincerà Verri o G...?

La risposta è stata immediata e schiacciante.

VERRI di Mantova per la quarta volta ha vinto il **Campionato Italiano Professionisti** del 1909, staccando di una macchina il suo rivale più forte. (Firenze, 1° Agosto 1909).

E tutto questo perchè? Perchè **VERRI** è rimasto fedele alla sua bicicletta

Anche **GUIGNARD**, Campione francese di gran valore, stayer famosissimo, batte, allenato da motocicletta, sulla pista di Monaco di Baviera, il **Record del Mondo** della mezz'ora (Monaco 1° Agosto 1909).

In 30 minuti **GUIGNARD** copre la distanza di Km. 51 e 16 metri.

A più di **100 Km. all'ora**, in media e in bicicletta! La velocità folle, incredibile di **GUIGNARD** fu solo ottenuta grazie alla scorrevolezza unica della

GOERICKE

quella che l'ha sempre accompagnato in tutti i suoi Trionfi, dalle Olimpiadi di Atene fino a oggi.

GOERICKE

la bicicletta privilegiata, la marca prescelta da tutti i veri campioni!

Agente Generale per l'Italia: Ditta **ENRICO ALTERAUGE** - MILANO - Corso Indipendenza, 5.

Il Circuito podistico d'Albaro

Anche questa ormai classica gara, affidata per l'organizzazione alla competente Commissione tecnica dello *Sport Pedestre Genova*, è riuscita brillantemente per l'intervento dei migliori campioni liguri e per l'accurata preparazione.

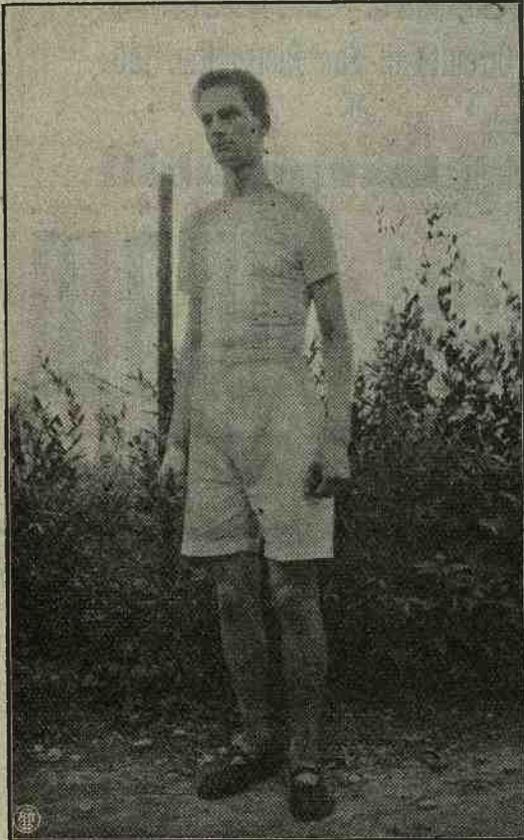
Filippo Fassiola, il forte vincitore della Maratonina Genovese e dell'ultima Traversata di Genova, si aggiudicò il primo premio assoluto delle tre categorie — ottimo secondo, Bisso Andrea, entrambi dello *Sport Pedestre Genova* — terzo Vagge Giuseppe — quarto Andrei Carlo.

Nella seconda categoria primo il bravo Barabino Angelo — 2. Maggioni Enrico, entrambi dello *Sport Pedestre Genova* — 3. Casini Enrico della *Croce Verde* di Apparizione — 4. Bicchi Gino — 5. Bartoli Ugo — 6. Didero Luigi — 7. Savioli Pietro — 8. Oldrati Stefano — 9. Ferrante Antoino — 10. Chiozza G. B.

Nella terza categoria, inferiori a 17 anni, si affermava nuovamente il Zerboni, valente quanto perseverante podista dello *Sport Pedestre Genova* — 2. il giovanissimo Limonci Vittorio. Altri in tempo massimo.

Farono premiate le squadre dello *Sport Pedestre Genova* e *Croce Verde* di Apparizione.

Giuria: G. B. Rota — Oneto Alfredo — Della-tore Francesco — *Club Castagnari* di Sturla.



Franco Giongo, dello Sport Club Italia di Milano, primo arrivato domenica 25 luglio a Brescia, della Corsa Nazionale di m. 100, precedendo Brignone, campione italiano e Gama, campione lombardo. (Fot. Bassetti).

stati poi allenati insieme nella palestra della Società del *Panaro*, in Modena, dal presidente della Commissione tecnica federale, prof. cav. Cesare Tifi di Roma. Ogni dettaglio, ogni eleganza è stato studiato con attenzione.

Ecco un cenno sui ginnasti della squadra che, a norma del regolamento internazionale sono 6 effettivi e 2 supplenti:

Borghi Pietro, modenese, di 23 anni, da sei anni si è dedicato alla ginnastica nella Società del *Panaro*. Ha partecipato a moltissimi concorsi ed ebbe la corona d'alloro in quelli di Vercelli 1905 e Piacenza 1908. Ha fatti i concorsi esteri di Marsiglia 1903, Mons 1905 ed un mese fa quello di Losanna. Alla sicurezza de' suoi esercizi unisce un corpo elegante e quasi perfetto.

Braglia Alberto, è il campione mondiale di ginnastica, vittorioso nelle Olimpiadi di Atene e di Londra, ove batté i ginnasti di tutte le nazioni. E' di Modena, ha 26 anni, apprese la ginnastica nella Società del *Panaro*. In tutti i concorsi nazionali italiani ha sempre riportato la corona; ginnasta di forza, di agilità e flessibilità eccezionali, è un ricamatore degli esercizi. Qualunque sfumatura, qualunque risalto artistico che sia possibile immaginare egli dà ai movimenti con la padronanza perfetta che ha del suo corpo. Esegue esercizi che nessuno mai pensò prima e che forse nessuno potrà mai rifare, con una disinvoltura, una calma ed una tranquillità somma.

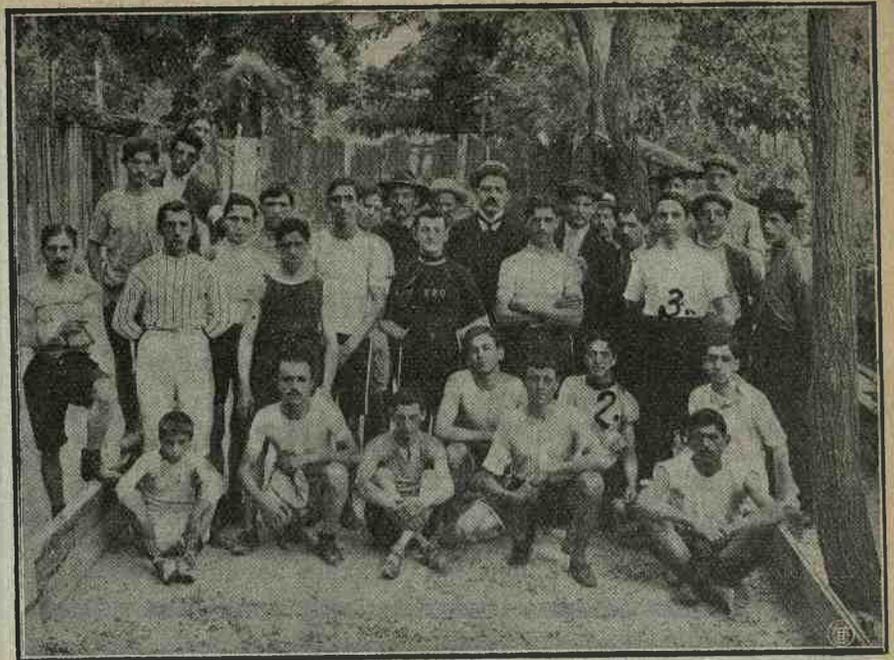
La bontà dell'animo e del carattere coronano tante belle virtù ginnastiche.

La Federazione ha conferito a lui l'alto onore di portare la bandiera federale al Torneo di Lussemburgo.

Capitani Otello, è l'allievo di Braglia, e se questi è il campione del mondo, Capitani è il campione d'Italia (Piacenza 1908) insieme al Romano, altro dei ginnasti del Torneo. Capitani è giovanissimo, ha 19 anni e già da 5 è nelle gare con la sua *Panaro* che lo educò. Ha fatto i principali concorsi nazionali, parecchi stranieri e fu scelto insieme al Braglia per l'Olimpiade di Londra.

Mazzoncini Angelo, della Società *Libertas*. E' attualmente caporal maggiore al 3° reggimento fanteria, amato dal suo colonnello che lo ha per uno dei migliori soldati. Fortissimo ginnasta, da 5 anni partecipa ai concorsi nazionali ove si è distinto sempre nelle gare artistiche e di salita alla fune. Ha partecipato alla festa federale di Bordeaux e fu già a Lussemburgo, con la sua *Libertas*, alla festa federale di due anni fa.

Romano Guido, anche lui militare al 60° fanteria in Viterbo, è milanese e allievo della Me-



Fremiati nel Circuito podistico d'Albaro. 1. Zerboni, 1° della 3ª categoria. 2. Barabino, 1° della 2ª categ. 3. Fassiola, 1° della 1ª categ. (Fot. Guarneri - Genova).

diolanum. Quantunque giovane, già da nove anni fa ginnastica e fu sempre coronato ai concorsi nazionali di Milano, Venezia, Piacenza, in quest'ultimo riusciva primo a pari merito con Capitani. Fu alla Olimpiade di Londra.

Zampori Giorgio, anch'egli milanese, ha 22 anni, è allievo della *Miani*. Da soli quattro anni partecipa ai concorsi, ma già si è affermato fra i primissimi sia in Italia che all'estero (Bernina, Bellinzona, Losanna).

Mazzarocchi Serafino è il primo supplente della squadra italiana. E' sergente al 36° fanteria, è allievo anch'egli della *Panaro* di Modena. Ha solo 19 anni e da cinque partecipa ai concorsi con onore, a Piacenza lo scorso anno riportò la corona.

Domenichelli Giuseppe, della *Fortitudo* di Bologna, ha 22 anni, è il secondo supplente della squadra. E' ginnasta ed atleta, anzi a Piacenza riuscì primo nella gara atletica. Ha partecipato alla festa federale francese di Angers (1909).

Direttore della squadra è il cav. prof. Cesare Tifi di Roma. Ha 33 anni, è il presidente della Commissione tecnica federale ed è maestro della Società *Roma* di Roma. Valente ginnasta, è uno dei migliori maestri della Federazione. Al valore d'insegnante unisce l'esperienza di più di 30 concorsi fra cui parecchi francesi, svizzeri e tedeschi. E' tenente di complemento; è ufficiale d'accademia e dell'istruzione pubblica di Francia.

I Giurati italiani al Torneo sono stati il dottor cav. Giuseppe Monti e l'avv. cav. uff. Felice Radico. Personalità note nel campo ginnastico, di competenza superiore.



La squadra italiana

al IV Torneo Internazionale di ginnastica

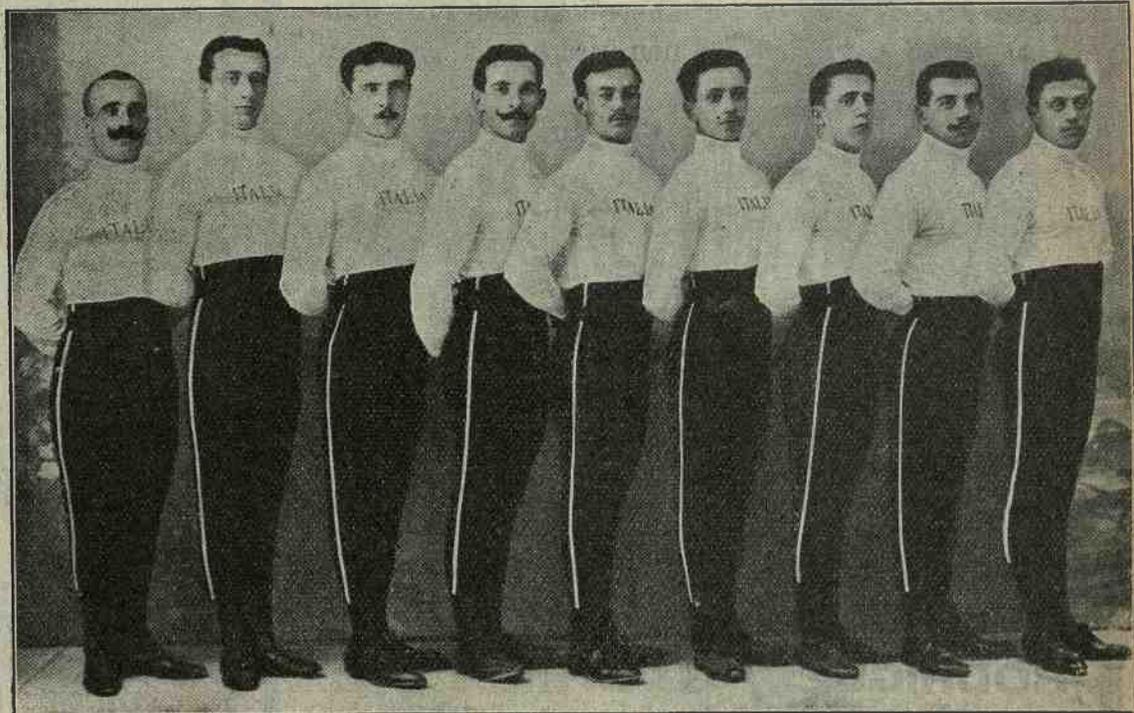
Il quarto Torneo ginnastico è terminato colla vittoria francese. Risultato: 1. Francia, 2. Boemia, 3. Italia, 4. Belgio, 5. Sloveni, 6. Lussemburgo. Il prossimo torneo si terrà a Torino nel 1911.

Il Torneo internazionale ginnastico si è combattuto strenuamente. Su 1010 punti i francesi ne hanno riportato 949, gli czechi 940, gli italiani 926, i belgi 890, gli sloveni 851 ed il Lussemburgo 820.

Per la prima volta l'Italia ha partecipato al Torneo internazionale di ginnastica, alla suprema prova classica della educazione fisica che periodicamente indice il Bureau Internazionale delle Federazioni ginnastiche europee. Quest'anno il Torneo è stato a Lussemburgo il 1° agosto.

L'Italia è stata una delle ultime nazioni a coltivare lo sviluppo della ginnastica, ma mercè l'opera attiva e patriottica della Federazione ginnastica nazionale i suoi progressi sono stati celeri. E' stato tutto uno studio febbrile e intenso, sì che, mentre le squadre delle nostre Società ginnastiche che venti anni fa andavano ai concorsi federali esteri per apprendere soltanto, oggi vi vanno invece per tornarne vittoriose e per affermare il metodo italiano che, possiamo dirlo, eccelle su ogni altro per praticità, e per concetti artistici, fisiologici ed eclettici.

La Federazione Ginnastica Nazionale ha creduto esser giunto il momento di cimentarsi alla prova massima del Torneo, e con cura e minuzia tecnica ha scelta la squadra fra tutti i ginnasti italiani. Gli otto scelti dopo due esami eliminatorii, sono



La squadra dei ginnasti italiani che partecipò al IV torneo internazionale di ginnastica. (Fot. Sorgato - Modena).

Carpignano Giuseppe

TORINO - Via Orto Botanico, 13 — Telefono N. 40-72

RAPPRESENTANZA:

Moto-Rêve - Bianchi.

Motosacoche speciale

Motociclette FN

Riparazioni a qualunque tipo di Motocicletta

Pezzi di ricambio — Garanzia assoluta

BIOVANNI AMBROSETTI

Via Petrarca, 10 - TORINO - Via Petrarca, 10

TRASPORTI INTERNAZIONALI

per CHASSIS - VETTURE e CANOTTI AUTOMOBILI

Imballaggio - Agenzia in Dogana.

← Telefono 23-53. →

PER TELEGRAMMI: AMBROSETTI-SPEDIZIONI.

A. B. C. 5^a ED. — LIEBER'S CODE USED.

DURIO for ever!!

Alle **72** Vittorie già riportate nella corrente stagione, altre **5** se ne aggiungevano in pochi giorni.

PADOVA - Velodromo del Prato della Valle - Corsa Nazionale di Velocità:

1° Stefani.

„ Campionato Veneto di Resistenza con alien. mecc.:

1° Stefani.

TERNI - Gran Corsa Ciclistica di Resistenza:

1° Fiaschi.

LUGO - Corsa all'Americana a Coppie di Km. 50:

1° Teichfas-Ceiotti.

„ Corsa Triplo Circuito di San Pietro Km. 100:

1° ... X.

Tutti muniti degli **insuperabili**

Pneumatici DURIO

G. DURIO - Madonna di Campagna - TORINO

Per vedere in lungo e in largo Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
dei Fari

B. R. C. ALPHA

che vedono tutto ed anche quello che altri Fari non riescono a scoprire.



I Fari

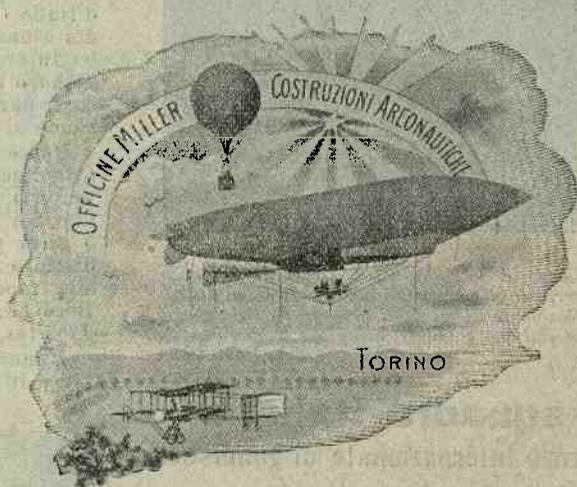
B. R. C. Alpha

sono i Fari del Re
perchè sono realmente i Re dei Fari.

RODRIGUES, GAUTHIER & C^{IE}

87, Boulevard de Charonne - PARIS

Agenti per l'Italia: Fratelli BLANC - Via Arlosto, 17 - Milano.



Esecuzione di qualsiasi macchina per volare
dietro semplice schizzo.

← Esecuzione di Progetti →

Motori extra leggeri per aeronautica
(Brevetto Ing. MILLER)

REGOLATORI AUTOMATICI DI EQUILIBRIO PER MACCHINE VOLANTI
(Brevetto Ing. MILLER)

Aerocurvo "MILLER",

Officine Ing. FRANZ MILLER - TORINO

Via Legnano, 9.

Telefono 30-88.

Consultate il Catalogo
delle
Automobili Leggere

LANCIA

Le vetture leggere **LANCIA** nel 1908 vinsero facilmente tutte le prove ed i concorsi a cui presero parte.

Le vetture leggere **LANCIA** continuano nel 1909 nella loro serie ininterrotta di **VITTORIE**, nelle **GARE** di Velocità pura, nelle Prove al Consumo, nelle più dure prove in Salita.

FABBRICA DI AUTOMOBILI
LANCIA & C.
TORINO — Via Petrarca, 31 — TORINO

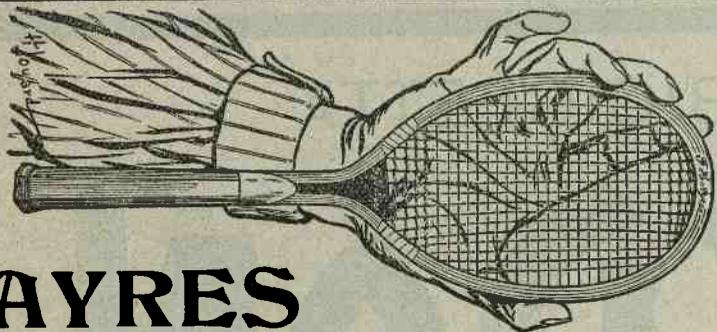
Vetture da Città e da Turismo.
Omnibus e Carri trasporto. - Carri pompa.
Ambulanze - Trams su rotaie.
Motori per marina e per impianti fissi.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

FIAT

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

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



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

Gli articoli AYRES si trovano presso le Ditte:

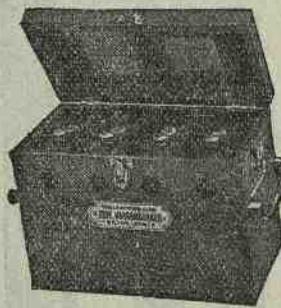
ROMA - Via Nazionale, 115-119 - Old England.
MILANO - Corso Venezia, 33 - Fratelli Brigatti.
TORINO - Portici P. Castello - Vedova A. Jourdan.
FIRENZE - Via Cavour - Anglo-American Stores
GENOVA - Via Salita Misericor. - Agostino Drago.
VENEZIA - S. Salvatore - Bartolomeo Martorio.
BOLOGNA - Cav. G. Marzocchi.
PADOVA - Via 8 Febbraio - Vincenzo Bonaldi.
NAPOLI - Galante e Pivetta.

F. H. AYRES Ltd - LONDON

Agente Continentale J. TITUS POSTMA - Neuilly-sur-Seine - 28, Avenue de Neuilly.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici per tutte le applicazioni

Giov. HENSEMBERGER MILANO-MONZA



Specialità in
ACCUMULATORI
per
Automobili

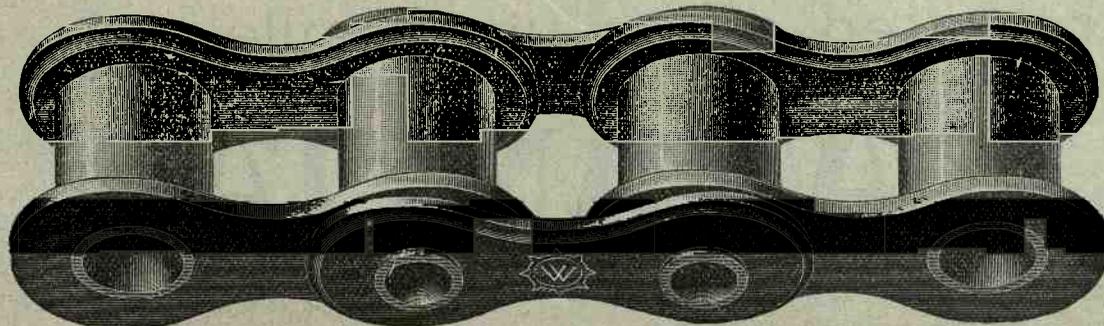
Motocicli

← ESPORTAZIONE →

W. WIPPERMANN JUNIOR - MILANO E HAGEN

Fabbrica di CATENE per AUTOMOBILI di qualunque misura.

QUALITÀ
SUPERIORE



PREZZI
senza
CONCORRENZA

Chiedere offerte al Rappresentante Generale per l'Italia con Deposito: **ENEA ROSSI - Milano, Via Bramante, 29**

A tutti coloro, che si meravigliano perchè non pubblichiamo le vittorie riportate coi Pneumatici "**BATES**", rispondiamo, che ciò facendo i Ciclisti intelligenti ci confonderebbero con quelle Case, che turlipinano il pubblico magnificando corse vinte col cambio di dozzine di Pneumatici, corse, che se avessero a provare qualche cosa, proverebbero precisamente l'opposto di ciò che si vuol far credere, corse per le quali spendono somme enormi che infine fanno pagare al pubblico o aumentando il prezzo o peggiorando la qualità.

The Bates Tyre Cy. Ltd.

Milano - Via Vittoria, 51 - Milano

Agenti per l'Italia di W. & A. BATES Ltd. - Leicester.

Da venti anni la BICICLETTA

ABINGDON

continua brillantemente e senza interruzione la sua scala ascendente. Vi è un'altra fabbrica che possa vantare ed offrire una simile

GARANZIA?

Agenti per l'Italia: CAMILLO OGGIONI & C. = Milano = Via Lesmi, 9 = Via Ausonio, 6