

LA STAMPA

SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Acrobazia

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 6 - Estero L. 9

Da Numero { Italia Cent. 10 | Arrotrata Cent. 15

Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

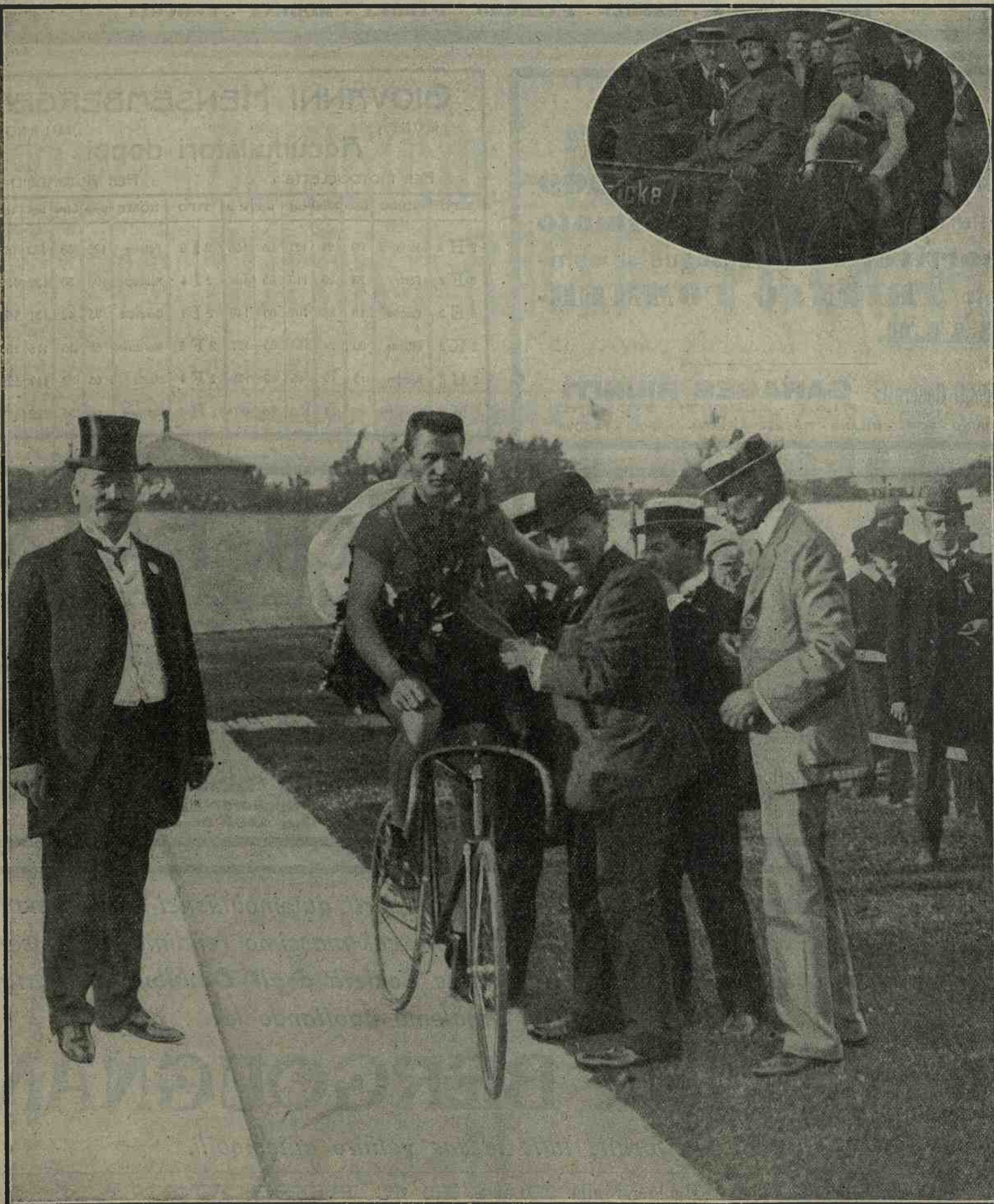
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-26

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



DUPRÉ, vincitore del Campionato Mondiale di Velocità.

In alto: Mérédith, vincitore della gara di mezzo fondo per dilettanti.

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

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

con i nuovi Modelli 1909

riafferma il tradizionale **primato sportivo**, e ne consegue il completo **TRIONFO COMMERCIALE**.

Agenti Generali: **GARAGES RIUNITI**
F.I.A.T. - ALBERTI - STORERO

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

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Cap-cil	Lire	Lung.	Larg.	M. tot.	TIPO	NOME	Cap-cil	Lire	Lung.	Larg.	M. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	10	65	65	159	2 F 4	Marta	46	32	117	120	174
2 M 5	MSacoché	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

CUSCINETTI A SFERE IN ACCIAIO

R. I. V.

delle

Officine di Villar Perosa (Pinerolo)

sono forniti a tutte le migliori Case Automobilistiche d'Italia e dell'Estero.

Cicli FOX

con Pneumatici **PIRELLI**

**La rivelazione
del 1909**



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

Vendita esclusiva in Torino:

GIUSEPPE GIORDA

Via S. Quintino, 6.

Tutte le Società con esercizi per Trasporti automobilistici cui preme il proprio interesse, realizzando notevoli economie col massimo rendimento nel servizio, dovrebbero senz'altro imitare la Grande Società degli Omnibus di Parigi, la quale ha risolto il problema adottando le

Bande Piene BERGOUNGAN

di cui sono fornite tutte le sue vetture automobili.

Per schiarimenti e listini rivolgersi alla Ditta **R. C. BERGOUNGAN**
Via Papacino, 18 - TORINO - Telefono 12-78

ITALA

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

TIPI INDUSTRIALI:

Camions - Omnibus - Furgoncini - Carri Pompieri - Ambulanze - Motori industriali
Gruppi Motori per canotto da 14 a 300 HP - Motori per Aviazione.

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

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

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

I Negozianti e Riparatori che non avessero ancora ricevuto il Catalogo illustrato delle

BICICLETTE

SERIE

ABINGDON - DÜRKOPP - SUN SOLAR - RACER - PIPER, ecc.

*sono invitati a farne subito richiesta. - Essi vi troveranno anche un ricchissimo
assortimento di ACCESSORI e di tutto quanto è necessario al loro commercio.*

Agenti per l'Italia: **Camillo OGGIONI & C.** - Milano - Via Lesmi, 9

Per la Campagna

Giuochi da Sala
e da

Giardino

ARTICOLI
SPORT

Lawn-Tennis - Badminton - Croquet - Krichet
- Hockey - Foot-ball - Base-ball - La Crosse -
Basket-ball - Fronton-ball - Eden-ball - Cambo -
Boomerang - Boccie - Piattelli - Triplus, ecc. ecc.

AMACHE AMERICANE

Dame - Domino - Scacchi - Carte da giuoco
estere - Bridge - Bigliardi di diversi tipi - Tavoli
da giuoco - Pous-Pous - Assiette au beurre -
Jacquet sport, ecc. ecc.

PRIMARIA DITTA SPECIALISTA
G. VIGO & CIA

Torino - Via Roma, 31 - Torino

TAURUS

△ △ GRANDE △ △

CARROZZERIA

D'AUTOMOBILI



= TORINO =

Via Circonvallazione, 12

La nostra grande gara bocciola

(3 Ottobre - Bocciodromo Durio)

L'aspettativa per la nostra prima gara bocciola è grande. Da ogni paese del Piemonte ci si preannuncia iscrizioni, per cui tutto lascia a sperare che anche questa nuova manifestazione sportiva avrà quel successo che si merita, e che non meno di 100 saranno le coppie concorrenti.

I ricchi premi sono esposti da oggi nelle vetrine Vigo e C., via Cavour, angolo via Roma.

Ecco il

Regolamento ufficiale della gara

Sotto gli auspici della *Stampa Sportiva* e dell'apposito Comitato direttivo col concorso della ditta Durio è indetto in Torino un *Ciclo di gare alle bocce* che si comporrà di cinque distinte gare, di cui la prima avrà luogo nel giorno di domenica, 3 prossimo ottobre e le altre quattro in epoche a destinarsi: due nel 1910 e due nel 1911.

Alla gara potranno prender parte tutti i soci dilettanti delle Società sportive e bocciola, regolarmente costituite ed organizzate, che otterranno l'assenso del Comitato direttivo.

Scopo delle gare è la vincita di una artistica coppa ideata dai signori cav. Dalbesio e Sperati e donata dalla ditta Durio.

Essa sarà di volta in volta consegnata alla Società cui apparterrà la coppia vincente in ogni singola gara. La Società ne sarà responsabile e dovrà riconsegnarla alla *Stampa Sportiva* un mese prima della gara successiva. Rimarrà poi proprietà definitiva di quella Società, che, a ciclo esaurito, l'avrà conquistata il maggior numero di volte, tenuto conto, in caso di parità delle diverse successive graduatorie, di cui infra.

Inoltre la stessa ditta *Durio Secondo e Nipoti* metterà, per ogni singola gara, a disposizione dei giocatori altri 6 premi, e cioè: 2 medaglie d'oro; 4 medaglie d'argento; 2 medaglie di bronzo, oltre ad una medaglia-ricordo di bronzo per ogni partecipante alla gara.

Le domande per il concorso alla prima gara del 3 ottobre 1909 dovranno essere indirizzate dalla direzione della Società, che intendono concorrere, alla direzione della *Stampa Sportiva*, in Torino, entro tutto il giorno 30 settembre.

Nella domanda si dovrà denunciare il nome dei giocatori a coppie formate, ben intendendo che i designati dovranno appartenere realmente (e non per sola iscrizione d'occasione) alla Società richiedente, la quale risponde della rispettabilità ed onorabilità dei suoi inviati.

Le gare si svolgeranno dalle 8,30 alle 12 e dalle 14 in poi.

Le medesime avranno luogo anche in caso di pioggia nel Bocciodromo coperto, ed ove non potessero terminarsi in giornata, saranno proseguite nella domenica successiva.

Le coppie, che non si trovassero presenti all'estrazione si considereranno senz'altro eliminate: e così quelle che in corso di gara non si presentassero all'appello.

Il Comitato fornisce le bocce: ogni giocatore però potrà usufruire delle proprie, purché in condizioni regolamentari.

Le gare si combatteranno a coppie, con eliminazione semplice (metà contro metà) in tante partite ai dodici punti.

Per la formazione e svolgimento delle partite, nonché per le regole di graduatoria, per quanto non è dal presente regolamento contemplato, si seguiranno le norme del Programma ufficiale della gara annuale della Boccia d'onore dell'Unione Bocciola Piemontese in tutto quanto saranno applicabili.

E così pure sarà osservato il Regolamento ufficiale di detta Società per lo svolgimento del gioco.

Il Comitato direttivo darà inappellabilmente le norme per tutti i casi non contemplati e risolverà tutte le questioni, che potessero insorgere.

Il Comitato.

Huguenin Frères & C.
MEDAGLIE ARTISTICHE
per tutti gli Sports

Contorni e Cornici novità - Scudi d'Onore - Diplomi

Rappresentante Generale per l'Italia:

ROTA G. R. - GENOVA - Via Orefici, 44

Lo sport e gli intellettuali

Vorrei poter bandire un referendum fra tutti gli uomini grandi (ma veramente grandi e non ingranditi), e domandar loro: fate voi dello sport o qualche cosa di simile? o vivete la vostra vita senza moto, senza esercizi fisici, senza badare alla macchina che lentamente si guasta e si consuma? I pareri, lo so, sarebbero forse differenti, ma i vecchi rimpiangerebbero il non aver curato anche l'organismo, mentre i



L'artistica Coppa ideata dai signori cav. Dalbesio e Sperati, dono della ditta Durio per il torneo bocciola organizzato dalla *Stampa Sportiva* per il 3 ottobre.

giovani forse si schiererebbero quasi tutti contro le manifestazioni sportive anche le più comuni.

Parlo dei veramente intellettuali, degli studiosi, degli scienziati, di quelli insomma che lasciano il loro nome alla posterità.

Che tutto questo grande movimento sportivo abbia influito anche sugli uomini di studio, è un fatto. La vita, l'ambiente, modifica anche le più inveterate abitudini, e quell'uomo sapiente che sfugge il consorzio umano e si rinchiusa nel suo romitaggio, fra i suoi libri, ed ivi passa i giorni e le notti, comincia a scomparire ed a diventare un ricordo... da biblioteca. Ma che gli intellettuali, i quali abbiano saputo conciliare le fatiche cerebrali con l'igiene cosiddetta sportiva sieno stati nel passato pochissimi, ce lo dice la storia che ha scrutato ogni minimo particolare della vita di questi grandi.

Darwin, per esempio, menò per molti anni una vita così sedentaria, così immota, che ne cadde seriamente ammalato. Riacquistò man mano la salute quando s'impose un regime speciale di moto, ed infatti ogni giorno non mancò mai di fare due o tre ore di passeggiata. Il suo organismo vi si abituò tanto, che in seguito non poteva mettersi al lavoro senza avere stancato un po' il suo corpo con questo esercizio fisico.

Balzac, il famoso autore di quella *Commedia umana*, che nessuno è riuscito ad eguagliare, fu ucciso dal surmenage cerebrale: lavorava, ci raccontano quelli che l'hanno giornalmente seguito nella vita, diciotto ore al giorno, e la notte la tirava avanti col caffè.

A tutto questo sopralavoro dovette l'ipertrofia cardiaca che lo mandò all'altro mondo, mentre chissà quanti capolavori avrebbe potuto ancora lasciarci.

Flaubert, tra gli altri, aveva un sacro orrore per il moto. Diceva ai suoi amici, vantandosene, che non era mai arrivato a piedi fino alle mura del suo giardino; un bel giorno, che per lui fu brutto, un colpo apoplettico (il male che in genere pesa come incubo sulle spalle dei sedentari) lo spedì alla stazione senza partenze!

E così il Poë, il Baudelaire, il De Musset, che ebbe tanto buon senso nel descriverci l'enfant de siècle, e non seppe dirci che l'organismo invecchia senza una regolata e bene intesa ginnastica, e con essi tanti altri, non ebbero la minima cura per sé stessi, né la dettarono per gli altri.

Del resto, riandando nei tempi molto, ma molto più remoti noi troviamo Seneca, il filosofo antico, il quale lasciò scritto: per un letterato è una sciocchezza e una indecenza vantarsi della forza delle braccia e della larghezza delle reni. Tutto considerato, non potrete mai uguagliare la forza di un bove; certi passatempi affievoliscono l'attività dell'anima! E dopo questo po' po' di filosofia pratica, consigliava agli scrittori la danza dei Salii, ora su un piede, ora sull'altro, e finiva col ritenere (sia lodata l'anima sua) come cosa se non del tutto dannosa la passeggiata, denominandola un esercizio meno ridicolo degli altri.

Se Seneca avesse visto alcuni dei nostri studiosi a valicare le Alpi, a giocare alla palla, a guidare una 100 HP, a nuotare, avrebbe detto che il secolo dei grandi era passato e che ormai tutto stava per declinare.

Ma io credo che la confusione tra sport e sport (cioè come l'intendono e come andrebbe inteso) abbia per il passato generato questa avversione dei sapienti per gli esercizi fisici, come tuttora esiste presso i moderni per il ciarlatanesimo sportivo che quasi impera, e che del resto nemmeno noi, che da anni ed anni lo subiamo, possiamo approvare.

Forse il buon Seneca odiava i gladiatori, le lotte cruente, le cacce pericolose, gli exploits irrazionali, e però s'infastidiva al punto da sconsigliare anche le cose più elementari, gli esercizi più semplici per l'igiene del corpo. E così per i tempi più vicini a noi. Esisteva forse uno sport regolato razionale? No; ed ecco gli uomini di studio odiare, proprio odiare, gli esercizi fisici, e giudicarli, perché così ad essi apparivano, contrari allo svolgimento della vita ed antipatici.

Oggi no, salvoché non ci si arrivi con questo movimento degenerativo che disgraziatamente pare si vada accentuando; oggi l'uomo che studia riconosce e sente il bisogno che l'organismo umano ha del moto, e comincia col darne l'esempio dividendo le ore della propria esistenza in modo logico tra studio e moto, onde la ginnastica del corpo serva a mantenere vegeta, a dare una lunga e prospera vitalità, alla mente, alla intelligenza.

Però io dicevo che oggi lo scienziato, lo studioso che si rinchiusa fra quattro mura come un recluso volontario, noi non lo abbiamo più; ma abbiamo invece il tipo moderno di studioso che sa quanto pesi sull'organismo, come lo danneggi una vita senza moto, senza aria, senza luce.

Macchiavelli, il grande politico, giocava alle bocce con i carrettieri prima di mettersi a scrivere del Principe, e Giolitti giuoca alla palla... prima di imitare lo storico fiorentino...

E se potessi fare quel tale referendum scometto che in maggioranza gli studiosi sarebbero con noi.

Raffaele Perrone.

Un buon consiglio. — «La riserva aurea», che molte famiglie tengono infruttifera nei forzieri, rappresenta, un forte danno che aumenta di giorno in giorno in modo voraginoso. Queste famiglie ignorano forse che mediante un impiego solidissimo si può duplicare, triplicare e centuplicare il capitale in brevissimo tempo. Non sanno che esiste il Prestito a Premi della Repubblica di San Marino, il di cui piano assicura la vincita di un premio importante a ciascuna diecina di Obbligazioni e garantisce che dieci Obbligazioni appartenenti a diecine diverse devono vincere L. 1.525.000? Alieni dal raccomandare operazioni aleatorie, facciamo questa volta eccezione perché l'unica alea che presenta il Prestito di San Marino è la certezza di una vincita più o meno importante senza il pericolo della benché minima perdita.

ESTARIC

pneumatico per automobili liscio ed a semelle

Agenzia e Deposito per l'Italia:
LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 4.
TORINO - Via Principe Amedeo, 14.

La spedizione dal Duca dagli Abruzzi all'Himalaja

Il resoconto ufficiale.

« La spedizione giunse il 24 maggio ai piedi del monte K 2, sul ghiacciaio Godwin Austen. Sua Altezza, dopo una rapida ricognizione della montagna, tentò il trasporto di un campo leggero sulla cresta sud-est, che sembrava offrire una buona via per raggiungere l'alta spalla orientale: tale cresta fu trovata impraticabile ai *coolies*, ed anche difficilissima alle stesse guide di Courmayeur; per cui si dovette rinunciare ad essa. Dopo aver esplorato il versante del K 2, la spedizione si avviò alla testata del ghiacciaio Godwin Austen, cioè, al Windy-Gap, da cui vide essere impossibile la discesa del versante tibetano; riconobbe che il K 2 non poteva tentarsi con speranza di successo. Di questo ghiacciaio, Sua Altezza tentò allora la salita Staircase Peak, che sorge a ovest del K 2; ma dovette arrestarsi a 6500 metri circa, per una difficile *vergschrune*.

« Mentre il Duca con le guide faceva l'esplorazione, il tenente Negrotto prese parecchi panorami fotogrammetrici, con apparecchio fotografico Paganini, e Sella fece molte fotografie: questi lavori serviranno a pubblicare il rilievo topografico del versante ovest-sud, sud-est del K 2, e del ghiacciaio Godwin Austen, con i suoi affluenti e ghiacciai e catene, visti nella regione tibetana, a levante di Windy-Gap.

« Alla fine di giugno, il Duca abbandonò il K 2, per dedicarsi alla salita Bride Peak o Chogolisa, montagna di ghiaccio, alta m. 7656, che sorge alla testata sud-sud-est del grande ghiacciaio di Baltoro, monte in apparenza facile a salire, quantunque i suoi ghiacciai defluiscono sul Baltoro con grandi cascate. Il tempo sfavorevole contrariò in modo persistente questa ascensione: forti nevicate bloccarono talvolta i bivacchi in mezzo a seracchi del ghiacciaio. Nei giorni 10 e 11 luglio, con tempo discreto, il Duca poté raggiungere il colle Chogolisa e trasportare un campo leggero più in alto. Da tale campo, il giorno 12, attaccò la cresta est, raggiungendo 7200 metri circa. Il cattivo tempo sopraggiunto impedì di proseguire. Incoraggiato dal parziale successo ottenuto, volle rimanere accampato al colle Chogolisa alcuni giorni, per ritentare l'impresa, ma il tempo fu sempre contrario. Ciò nonostante, il 18 luglio ritentò l'ascensione, raggiungendo l'altezza di circa 7500 metri. Anche questa volta non fatica a salire, o difficoltà inerenti all'altitudine, lo arrestarono, ma la nebbia, che rendeva incerta e pericolosa l'ascensione. Rimase lassù tre ore, attendendo una schiarità, che non venne. Il 19 luglio discese al campo di base, sul Baltoro, al Footstool Camp, ai piedi del Golden Throne.



Le guide di Courmayeur che accompagnarono il Duca al Varakomen. — 1^a fila da sinistra: Enrico Brocherel, Alessio Brocherel, Giuseppe Petigax, Emilio Brocherel. 2^a fila: Lorenzo Petigax, Savoy Umberto, Boreux Ernesto. (Fot. Brocherel - Aosta).

Il 22 luglio la spedizione tornava a Rdokass, dove era il campo di rifornimento, diretto dall'agente inglese. Il 3 giugno scese ad Askoley, e, variando la via andata, valicò i colli Skoro-La e Bargi-La, ritornando l'11 agosto a Shrinangar ».

Il Bride Peak.

Il « record » dell'altezza (7400 metri).

Il ghiacciaio del Baltoro e la valle che lo contiene hanno ad un dipresso la forma di un Y. Sul fianco sinistro del piede sorgono da una parte il Mustagh Tower e dall'altra il Mascherbrunn; alla confluenza delle due braccia si alza a destra il Mitre Peak. A metà del braccio sinistro sorge il Chogori ed al termine lo Staircase Peak. Nel cuneo, fra i due bracci, si innalzano il Broad Peak, il Gusherbrunn, l'Hidden Peak. Il braccio principale e il braccio sinistro erano stati esplorati; restava il braccio destro in fondo al quale si ele-

vano il Golden Throne (7193 metri) e il Bride Peak (7653). Era l'ultima esplorazione e l'ultimo tentativo alpinistico che restasse a fare alla spedizione. Il monzone estivo era imminente col suo fatale corteo di burrasche di neve.

Verso i primi di luglio, il Principe ed i suoi amici presero a risalire il braccio sud-est del ghiacciaio dal Baltoro fino al Footstool, dove sir Conway aveva messo il suo campo ai piedi del Golden Throne e del ghiacciaio che scende dal Hondas Saddle. Il Principe voleva tentare il Bride Peak, che appariva fra quei giganti formidabili come l'unica montagna che offrisse all'apparenza una conquista possibile. Nel suo primo tentativo fu accompagnato fino al colle ghiacciato di Chogolisa Saddle, a 6300, dal Sella, mentre il De Filippi e il Negrotto restavano sul ghiacciaio inferiore per compiere il rilievo topografico. Il tempo era pessimo, le bufere di neve, il vento, il freddo, arrestarono i salitori. Il Sella discese e si avviò al bivacco di Rdokasse per completare le sue fotografie con due grandi panorami del Baltoro. Ma il Duca non si diede per vinto. Bivaccò sul colle per quindici giorni, nonostante la furia del tempo ostile, ostinato alla conquista. Il 12 luglio, per la cresta est del Bride Peak, giunse a soli 300 o 400 metri dalla vetta, ma ne fu ricacciato dalla tormenta di neve. Oramai il monzone era in pieno ed ogni speranza di un ritorno di bel tempo era puerile. Bisognava pensare al ritorno: già erano giunti dal basso 45 *coolies* per riprendere i carichi della comitiva. Il De Filippi e il Negrotto, accampati alla testata del Baltoro, attendevano, senza altra distrazione che il rimbombo delle valanghe precipitanti incessantemente dai fianchi del Golden Throne.

Il Principe fece un ultimo sforzo: il 18 luglio giunse a toccare i 7400 metri sulla cresta del Bride Peak. Duecento metri soltanto lo separavano dalla vetta, ma il tempo orribile contese agli audaci la vittoria completa. Dovettero ridiscendere: ma se non completa: era pur sempre vittoria ed insigne: il record mondiale delle ascensioni era battuto...



Ponte di corde nella valle di Askoley, presso il ghiacciaio Baltoro. (Fot. Brocherel - Aosta).

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA

— L. 5 all'anno —

COMUNICATO - CONCORSO ARTISTICO

Il Ministero della Guerra ha invitato varie officine artistiche a presentare progetti per un tipo di medaglie di premio per Educazione fisica.

E' riuscita vincitrice l'Officina e Studio Artistico

MARIO NELLI e C. di Firenze

con un modello del Cassioli (*Trionfo nello Stadio Paladino*). Questa Casa benemerita ha fatto tornare in onore nella patria del Cellini e del Chiberti l'arte del cesello e del bulino.



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

LIQUORE
STREGA

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

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

Dal campo di Montichiari

Diario delle ultime tre giornate del Circuito aereo di Brescia.

(Dal nostro inviato speciale).

Sabato 18 settembre.

Impressioni sotto la pioggia.

I fragili apparecchi aerei che han resa storica la pianura di Montichiari, percorrendola in tutti i lati, fino agli estremi suoi limiti frastagliati dalle basse alberate, da due giorni tacciono sonnolenti, terra-terra, con le tele floscie per l'umidità che sale dal suolo battuto da oltre venti-quattro ore da un'acquerruggiola insistente, dal ritmo uggiamente monotono nel suo picchietto sulle lamiere ondulate ricoprenti gli *hangars*.

Dalle balconate della gran tribuna della stampa, dove dal portale d'ingresso son giunto compiendo un vero *raid* attraverso un lago di fanghiglia rossastra, contemplo l'immensa distesa del campo d'aviazione, e mi pare abbia oggi perduti i suoi confini naturali.

Non vi son alberi all'orizzonte, non si vedon neppure quelle casine Porro dietro le quali scompariva nei bei giorni radiosi della settimana scorsa Blériot, il temerario. Il pianoro è sprofondato tutto in un velario grigio di nebbie.

A mezzo il campo, sopra l'antenna delle segnalazioni, che nelle ore di intenso lavoro, coi suoi cuhi e le sue palle multicolori ballonzolanti nel vuoto, dava l'idea d'un albero della cuccagna, sventola la bandiera rossa!

Quel cencio messo lì a dire in linguaggio ufficiale: « si vola », pare un'ironia oggi con l'acqua che strapiomba.

Non è più stato calato da giovedì mattino quando Cagno cadde col suo scatolone Voisin.

E la bandiera del buon augurio rimase ancora là, quasi a farci vieppiù convinti che un areo-piano con qualcosa di italico (motore ed aviatore) aveva già fatto qualcosa, s'era sollevato dal suolo.

Quel cencio rosso vuol essere ancora un segnale di gioia, di trionfo, fra la tristezza di questo paesaggio autunnale.

Ma inutilmente si sforza di essere il bel rettangolo rosso fiammeggiante che faceva fremere le folle quando veniva superbamente issato sui pennoni.

Battuto dall'acqua, ha assunto una forma romboidale, oscura, agitata tristemente dalla brezza, con le punte in basso, quasi a lambire quella terra dalla quale il genio italiano non è potuto ancor sollevare con le sue creature bambine.

Anche il senso vuol complottare a questa vigilia dei due ultimi giorni riservati agli *exploits* delle cose e degli uomini nostri!

Ma quando lascio il campo, verso il tramonto, una livida striscia luminosa cerchia l'orizzonte, mentre l'arcobaleno con una immensa ellissi appare nel cielo corruscato strisciandolo coi tre colori italiani.

Domenica 19.

Calderara vince il Premio « Corriere della Sera ». (20 km. in 21' 43").

L'arcobaleno non appare mai invano. Stamane infatti ci ha salutato una giornata meravigliosa di sole e di azzurro. Anche oggi pervengo al campo di Montichiari attraverso i 12 km. che lo separano da Brescia, a bordo della velocissima e silenziosa *Lancia* del simpatico *sportsman* padovano signor Graziani, ottimo amico, brillante *causeur*, guidatore sicuro, dalla cortesia squisita verso tutti i *reporters*, e giornalisti in genere, scorazzanti l'urbe e l'erba italiana nella loro faticosa ed instabile missione.

Approfittando della gentilezza di un altro notissimo *sportsman* gentiluomo bresciano, il conte Oldofredi, commissario sportivo del Circuito, vengo favorito d'un eccezionale lascia-passare sul campo dei voli, e giungo in tempo per presenziare ad una prima partenza del Wright del *Club Aviatori* di Roma, pilotato dal tenente Calderara.

Il lancio sulle rotaie riesce velocissimo, ma il fragile biplano, dopo uno striscione d'un centinaio di metri, si arresta bruscamente nel terreno con un violento frullar delle eliche.

Era a bordo col Calderara il torinese tenente Savoia, suo compagno indivisibile, ausilio prezioso nel montaggio del complicato apparecchio.

Mentre l'areoplano vien ricondotto al pilone con una leggera avaria — s'è spezzato un tirante — il rumore caratteristico d'un'elica in moto attira la mia attenzione e mi fa volgere verso gli *hangars*.

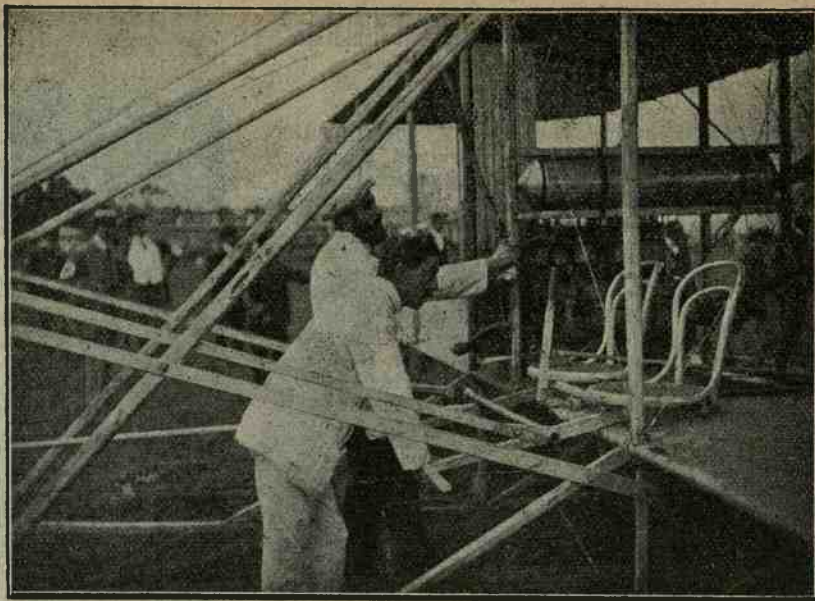
E' Rougier che col suo Voisin compie il giro regolamentare di pista. Ben presto ci passa sul capo, volando sicuro e veloce verso l'ultimo pilone, che a mala pena si scorge lontano, in fondo alla brughiera.

Riprendo la mia osservazione dell'apparecchio wrightiano. I sei soldati del Genio, che hanno ormai ricostruito e montato almeno una mezza dozzina di volte questo disgraziatissimo e pur glorioso biplano, non paiono molto contrariati del nuovo insuccesso.

Questi buoni ragazzi, che lavorano nell'ombra e nel silenzio, sono degni di tutta l'ammirazione per la loro costanza, per la loro fede nel trionfo, che essi sentono non può tardare.

Alle ore 17 il semaforo annunzia finalmente che tutto è pronto e che Calderara sta per tentare il premio del *Corriere della Sera* (20 km., L. 5000).

Calderara, che vien dalle tribune, sta attraver-



Sul campo di aviazione a Montichiari. — Il ten. Calderara prova il motore. (Fot. Fiorilli e C. - Torino).

sando il campo, col suo passo di omino stanco, in abito borghese, con la paglietta in capo, tutto solo... Chiede a Buzio, il noto corridore in automobile, che col Restelle s'è dato alla costruzione del motore *Rebus*, se tutto è *à point*, ed avutane risposta affermativa, con un gesto breve, consegna la paglietta ad un soldato e sale a bordo.

Le eliche vengono avviate, il peso cade, l'areo-piano slitta a tutta velocità sulle rotaie, subito si alza, e con il leggero, caratteristico beccheggio parte alla conquista del premio.

Dal ritmico pulsare del motore, non tardiamo ad accorgerci che oggi Calderara ha finalmente con sé tutte le *chances* del trionfo.

Intanto Savoia si arrampica sul pilone, e, sedutosi in vetta, si fa portare da un soldato il canocchiale. Noi gli ci serriamo intorno: siamo in pochi: il Buzio, i soldati, Luigi Barzini ed il sottoscritto. Savoia è diventato il nostro semaforo.

Ormai non scorgiamo più le bianche vele che si confondono nella massa grigia dell'orizzonte strisciato in basso dalla rachitica vegetazione della brughiera.

I soldati, col viso rivolto in alto, verso Savoia, lo seguono nell'espressione del suo viso, lo interrogano con gli occhi.

— Sempre bene?

— Benissimo, ragazzi. Vira adesso l'ultimo pilone. Si avvanza... E' alle casine Porro...

Eccolo. Lo vediamo anche noi adesso. La rapidità e la sicurezza della sua marcia non ci possono lasciare dubbi. Calderara sarà il vincitore d'oggi.

Man mano che s'avvanza, cresce in noi l'agitazione, la frenesia di gridargli di sotto il nostro evviva. I soldati già si agitano impazienti. La loro creatura è lì, sopra loro, vorrebbero gridarle la loro gioia, baciarne i lembi delle tele, urlare il loro *bravo* al tenente. Ma Savoia, che, voltosi al basso, intravede che l'entusiasmo sta per scoppiare in un urlo, in un gesticolio incompasto in quegli uomini tolti dai campi ed assurti oggi a manipolatori dell'ultima espressione del genio umano, grida loro:

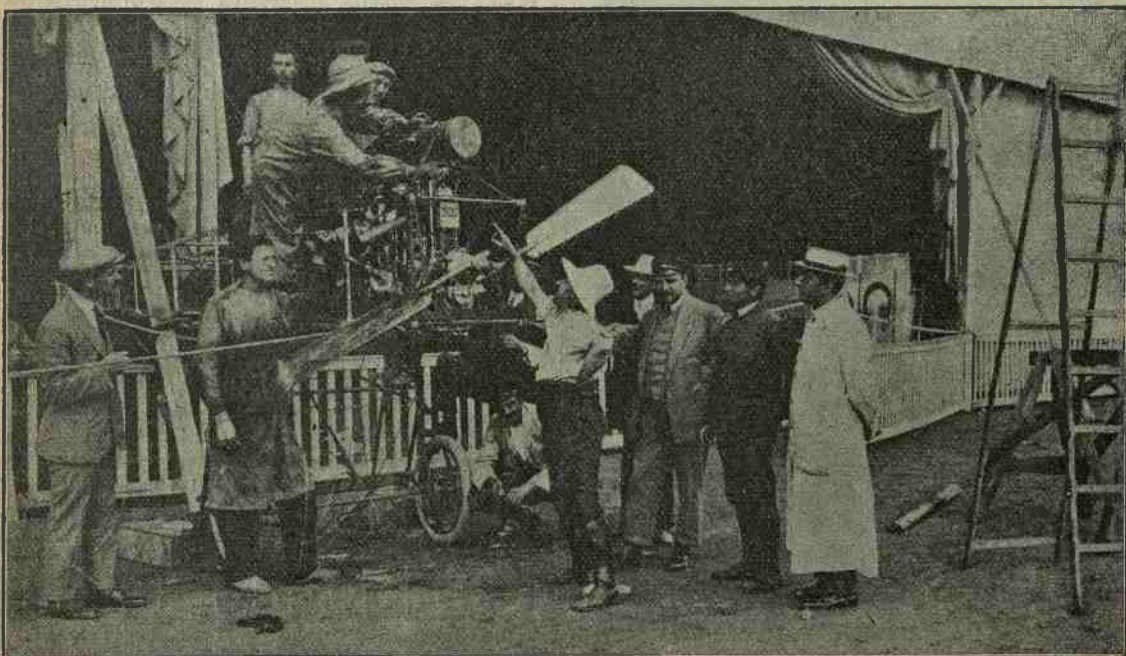
— Fermi tutti, non un gesto.

Siam d'accordo con Calderara che, passando sopra, se gli farà dei segnali, vorrà dire che v'è qualcosa che non va. Quindi nessun segno. Tutto va bene.

— Fermi, ragazzi, è qui...

La sua voce è velata. Come si tratterrà lui pure dal ricacciare in gola l'urlo di evviva pel trionfo del compagno indivisibile?

Calderara, coi capelli al vento, impassibile, con gli occhi fissi nel vuoto innanzi a sé, come inseguendo un sogno da lungo tempo sognato, ci passa sopra, prosegue verso le tribune, ove mille mani fanno eco, con un applauso delirante, al frullio delle sue eliche. E di nuovo scompare.

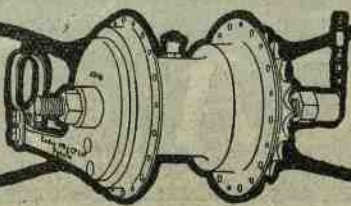


Cagno adatta il motore Itala all'aeroplano Voisin, assistito dagli ingegneri Maffei, Thouvenot, E. Gazzera, Galli e Dalbesio. (Fot. Theodoresco).

In campagna

Il Mozzo "ERDIE", a cambio di moltiplica e freno contro pedale facilita straordinariamente il Ciclista nell'offrirgli una moltiplica bassa per le salite, una alta per la pianura, una ruota libera senza frizione per le discese.

Rappr. esclus. per l'Italia: GIULIO MARQUART - MILANO, Via Molegnano, 5



In città

Il Mozzo "ERDIE", a cambio di moltiplica e freno contro pedale dà sicurezza assoluta mediante un freno pronto e potente.

IN VENDITA PRESSO I PRINCIPALI NEGOZIANTI
Fabbricato dalla BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd. di Birmingham (Inghilterra)

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI

"ATALA"

Guido GATTI & C.

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

Gli ultimi chilometri riescono per noi un'ossessione. Al nostro posto di osservazione nessuno più fiata. Sarebbe troppo accasciante un accidente qualsiasi che impedisse all'aviatore di toccare la palma della vittoria quando solo più poche migliaia di metri lo dividono dal traguardo d'arrivo.

Savoia ci dice solo più un breve: «Tutto bene a bordo...» poi l'apparecchio vola per l'ultima volta sopra noi e con un ampio, elegantissimo volteggio innanzi alle tribune, atterra innanzi a quella d'onore.

Savoia è sceso dal suo pilone. Con lui, coi soldati, coi pochi presenti andiamo incontro a Calderara, agitando i berretti, correndo e battendo le mani!

E mentre il biondo e piccolo italiano vien trascinato alle tribune dei commissari accorsi, e vien condotto a bere lo champagne d'onore, attraverso alla folla che si protende a battergli le mani fin sotto il viso quasi per comunicargli con l'espressione vivace del gesto tutta l'emozione interna provata e sofferta durante il suo volo, io torno indietro, all'apparecchio lasciato solo coi suoi soldati, in mezzo al campo. Chiedo ad uno di quei sei giovinotti in tunica di tela, sdruscita e



Il conte De La Vaulx, pilota del Zodiac.
(Fot. Testani - Brescia).

sudicia, se è contento del successo: E' un piemontese. «Contento?... Sì... tanto. E me lo domanda? Contento e stufo però...».

— Come? — gli dico quasi a redarguirlo.

Si piega: «Contento perchè finalmente il volo è riuscito. Ma stufo... perchè son venti giorni, sa, che dalla mattina alla sera, non facciamo che provare e riprovare...».

Uno dei sei militi ci interrompe: «Allegria, stassera. Ce le siam guadagnate le 500 lire!».

Apprendo che tale era il premio promesso da Calderara ai suoi soldati se avesse vinto il premio del *Corriere*.

Buoni figliuoli!

La folla è là che applaude il vostro tenente. Voi qui, soli, abbandonati dal mondo festante, con la macchina, muta espressione della vittoria, cui nessuno ha battuto le mani...

Ma la gioia, la soddisfazione intima del dovere compiuto vi basta.

Lo leggo nei vostri occhi. Intanto un cameriere con le code nere svolazzanti, attraversa il campo venendo verso di noi con un *cabaret* luccicante e sei coppe rosse...

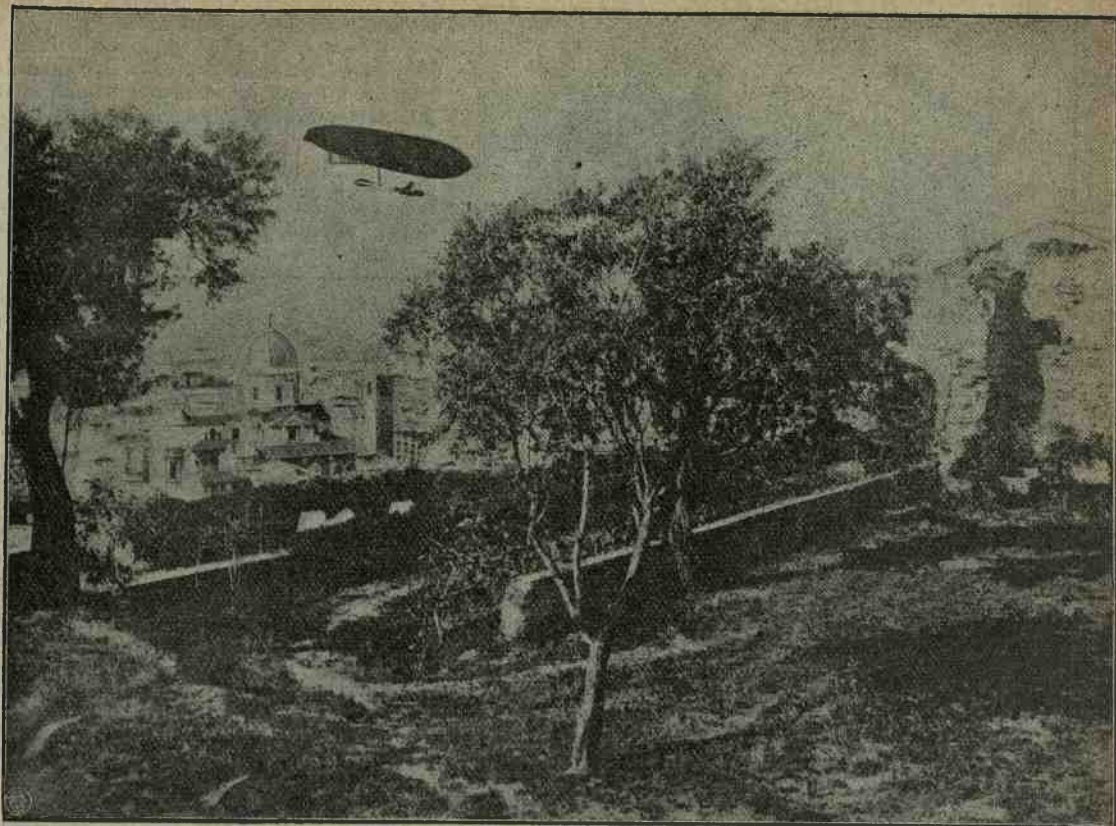
E' lo champagne!

— Lo dicevo io che il tenente non ci avrebbe



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

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



Il pallone dirigibile Zodiac passa sopra Brescia.
(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

dimenticati? — I sei giovinotti tracannano l'aristocratico nettare, senza sussiego, come vi ci fossero abituati.

Uno di essi però non si trattiene dall'esclamare: «E' meglio la gazzosa...»

Prima di lasciarli, mi faccio dare il loro nome. Possono stare benissimo accanto a quello dei loro superiori. Come loro, e più di loro forse, hanno sofferto l'insuccesso, ed hanno goduto del trionfo. Meritano di essere ricordati. I sei specialisti del genio sono i soldati: Caccianiga, Grandi, Davito, Laroia, Zappa e Pacini.

Corradino Corradini.

(Vedere il seguito a pag. 13).

I risultati ufficiali del Circuito aereo di Brescia

Ecco i risultati ufficiali definitivi del Circuito di Brescia:

Gran premio di Brescia (internazionale), percorso 50 km.: — 1. premio (L. 80.000), Glenn Curtiss (1/20 di penalizzazione) in 51'52", tempo reale 49'24"; 2. premio (L. 10.000), Calderara (5/20 di penalizzazione), ore 1,8'32" 8/5, tempo reale 50'50" 1/5; 3. premio (L. 5000), Rougier (1/20 di penalizzazione) in ore 1,15'11" 8/5; tempo reale ore 1,9'42" 8/5.

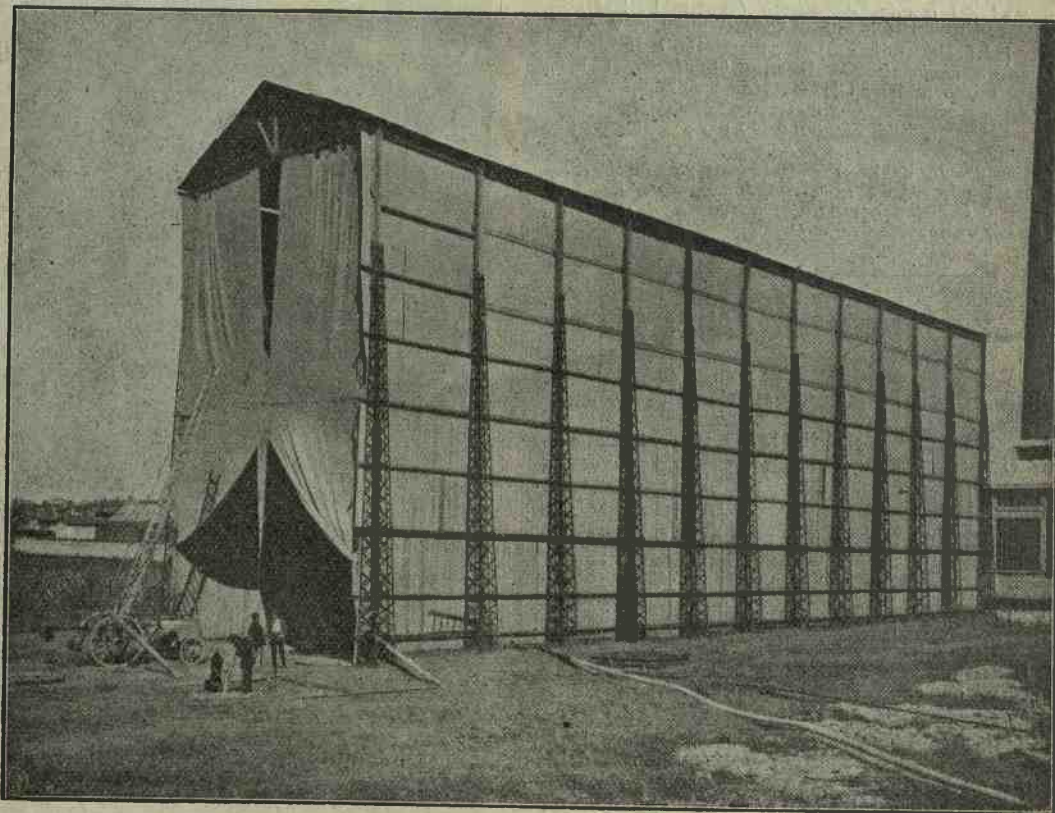
Premio Modigliani (internazionale di altezza). — 1. premio (L. 5000), Rougier, metri 198,50; 2. premio (L. 5000), Curtiss, metri 51.

Premio passeggeri internazionale (9 km. circa). — 1. premio (L. 5000), Calderara con un passeggero, in 18'8" 1/5.

Premio di slancio su 100 metri, 1 km. da percorrere (internazionale). — 1. premio, Curtiss in 8" 1/5; 2. premio, Alfredo Leblanc.

Premio giro di pista (tra le ore 16 e le ore 18 dal

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5



L'hangar del dirigibile Zodiac.
(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

S.P.A.

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

Sede in GENOVA — Anonima — Capitale Lire 4.500.000 — Versato Lire 4.050.000 — 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 la più belle a perletta vatturs - Semplici - Robusta - Silenzioso - Costruzione accurata - Materiale sceltissimo



ogni costo, e la sua vittoria fu leale, sincera, veramente grande.

« Evviva Gerbi », gridavano lunedì 60.000 persone riunite presso il traguardo d'arrivo a Roma dei concorrenti alla corsa XX Settembre, al passaggio del forte astigiano.

Contro di lui hanno lottato i Ganna, i Pavesi, i Cuniolo, i Borgarello, ecc., e tutti sono stati soccombenti di fronte al Gerbi, che, dopo un giusto riposo, ha

ripreso con coraggio e successo la lotta sportiva.

Con le sue stesse parole ricorderemo come ha vinto il Gerbi:

« Credo di essermi meritata questa ricompensa, perchè questa corsa mi costa uno sforzo di volontà incalcolabile. Sono venuto a Roma per difendere il possesso della Coppa, benchè da un mese non mi sia più allenato. Non mi sentivo più in gambe. Lo stomaco non mi serviva più. Negli allenamenti dopo pochi chilometri mi sentivo male, per cui decisi di riposarmi. Nella tappa di ieri mi sono portato innanzi con dolori continui. Sono stato staccato una ventina di volte, e sempre sono riuscito, a forza di volontà, a riprendere il gruppo.

« Anche stamane non mi sentivo molto in gambe, e potei giungere fino a Cisterna per l'andatura fiacca. Quando Ganna e Pavesi hanno cominciato la loro guerriglia di volate, non so come ho potuto resistere tanto tempo. Ad un certo punto, però ho inteso proprio il respiro che mi spezzava la gola, e mi sono dichiarato vinto, ma è stato un breve istante. Per un ultimo sforzo ho raggiunto prima Pavesi, poi Ganna; quando però ho visto il primo scappare, ho creduto per un istante di morire. Le forze non mi reggevano più. Pure ho voluto continuare l'inseguimento, pensando alla Coppa di Roma, che dovevo vincere.

« Solo per questo mirabile sforzo di volontà, la mia vittoria è ben meritata. Essa mi ha dato una soddisfazione che non avevo provato mai così, forse neppure quando a Nizza ero riuscito a staccare Petit Breton ».

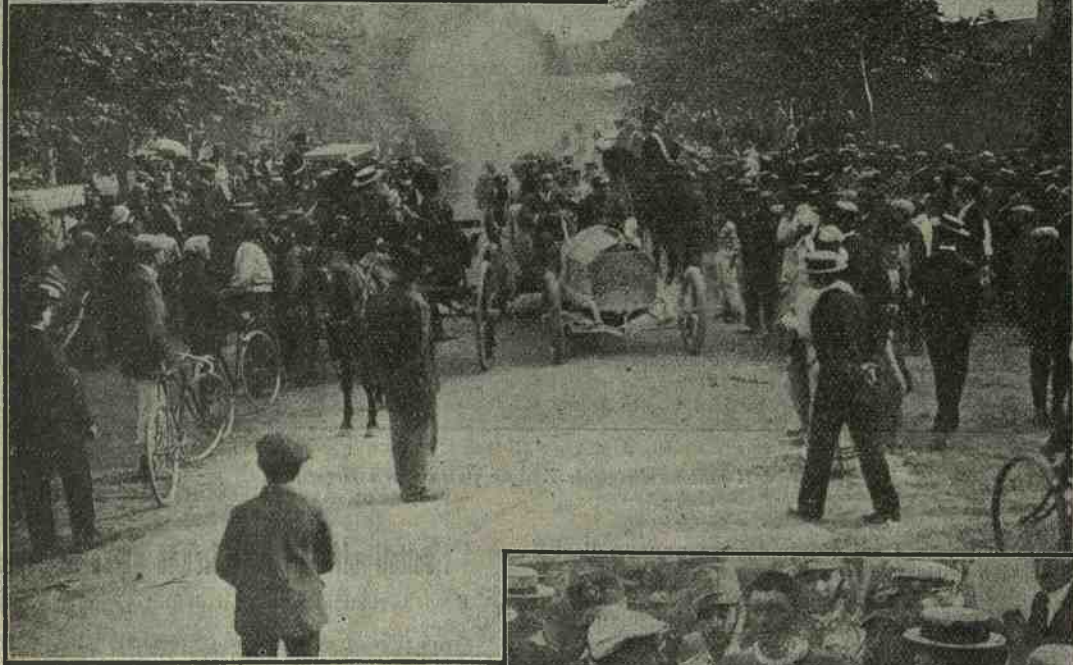
La classifica ufficiale della corsa XX Settembre è la seguente:

1. Gerbi Giovanni, di Asti, alle ore 16.32, che impiega a coprire i 227 chilometri ore 9.22; tempo complessivo ore 18.7. (Nel 1908 Gerbi impiegò ore 17.4); 2. Pavesi Eberardo, di Milano, alle 16.32; 3. Aymo Pietro, di Torino, alle 16.32; 4. Danesi Battista, di Milano, alle 16.35; 5. Chironi, Milano, alle 16.38; 6. Borgarello Vincenzo, di Torino, alle 16.45; 7. Santhià Giuseppe, Torino, alle 16.47; 8. Ciotti Giovanni, Roma, alle 16.47; 9. Ferrari Mario, Busto Arsizio, alle 16.47; 10. Galbai Giuseppe, Tradate, alle 16.50; 11. Cagna, Milano, alle 16.50; 12. Bianchedi Nicola, Roma.

Mentre in Italia si sono svolte grandi prove ciclistiche su strada, all'estero hanno avuto il loro grande successo le corse di resistenza su pista.

La « Bol d'Or » ha segnato un nuovo trionfo per Georget che coprì nelle 24 ore (km. 885, m. 700); 2° Combes (km. 807, m. 600); 3° Lafoncade (km. 752, m. 100); 4° Ivry (km. 726, m. 600); 5° Germain (km. 681); 6° Catteau (km. 554, m. 100).

Pottiers, sulla medesima pista, aveva coperto



In alto: Gerbi, dopo l'arrivo, saluta la folla dal posto di soccorso. — Nel centro: l'arrivo dell'automobile della giuria. — In basso: il vincitore Gerbi trasportato dalla folla.

(Fot. Abeniacar - Roma).

9 al 12 settembre). — 9 settembre, Rougier, 1. premio, L. 300; 10 settembre, nullo; 11 settembre, Curtiss, 1. premio, L. 300; 12 settembre, Curtiss, 1. premio, L. 300.

Premio altezza giornaliera (dal 9 al 12 settembre). — 9 settembre, Rougier, L. 100; 10 settembre, nullo; 11 settembre, Rougier, L. 100; 12 settembre, Curtiss, L. 100.

Record del mondo, di altezza (premio L. 2000). — Rougier, metri 198,50. (Records precedenti: Wright, metri 172 a Berlino; Latham, metri 155 a Reims).

Concorso nazionale. — Premio Oldofredi, 1 km., premio unico L. 300: Calderara in 2'45" 3/5.

Premio Modigliani, 500 metri, nullo.

Premio speciale di L. 5000 (20 km.). — Calderara in 21'43".

Coppa del Re (50 km.). — Calderara; medaglia d'oro del Re: Buzio e Restelli costruttori motore Rebus.

Premio Ministro agricoltura; industria e commercio (L. 5000), nullo.

La Settimana Ciclistica

Dalla vittoria di Guignard al trionfo di Gerbi.

Le corse ciclistiche in Italia non si contano più. Ovunque si organizza, ovunque si corre, ovunque la folla saluta con piacere i nostri forti routiers. Per voler parlare di tutte le gare che si sono svolte questa settimana, non basterebbero due numeri del giornale.

Così noi, ricordando i vincitori delle prove più importanti, come la corsa in Toscana, vinta da Ottavio Pratesi; la corsa nel biellese, vinta da Santhià; la corsa all'americana di Bologna, vinta da Bruscherà; la gara per la coppa di Castellanza, vinta da Cittera; la corsa per la coppa dei Comuni, vinta da Beni; la corsa di Varese, vinta da Ganna, soffermeremo specialmente la nostra attenzione sulla corsa di domenica e lunedì, e cioè sulla gara del XX Settembre Roma-Napoli e ritorno, prova che viene considerata, dai più, come il criterium autunnale della strada.

Ebbene, in questa prova ha avuto ragione il forte astigiano, il quale ha voluto vincere ad



Ganna all'arrivo a Napoli si reca alla verifica della punzonatura della macchina.

(Fot. Bozza - Napoli).



“ La miglior Marca del Mondo ”

Agente per l'Italia:

CYCLES

MARIO BRUZZONE

MILANO - 5, Via Castel Morone.

km. 925, m. 200. La media oraria attuale è stata di km. 35 e m. 237.

L'arrivo di Georget è stato salutato da grandi applausi.

Il francese Guignard sulla magnifica pista di Monaco raccoglie il più ambito dei successi, trionfando nel *record* dell'ora. Il vecchio *stayer* francese ha coperto nell'ora la bellezza di 101 chilometri e 623 metri. C'è da fremere pensando a questa velocità così paurosa e alla sorte del corridore che nello spazio di un'ora s'è abbandonato alla vertigine di questa pazza fuga.

Il Ciclista.

Il giorno lieto della strage

Oltremodo dilettevole riesce partecipare ad una partita di caccia alla quaglia in luogo ove il *richiamo naturale* nella profondità e nella quiete della notte abbia esercitata l'opera sua addunando nella campagna sottostante buon nerbo di questi uccelli migratori, reclute della morte.

Il cacciatore, poveretto, in quel giorno di festa vera e completa, dedita a Nembrotte, scorda tutta una sequela ininterrotta di sofferenze passate, di mortificazioni desolanti, avviliti, portate al suo amore venatorio dalla constatazione giornaliera, crescente, sempre in progresso; di una penuria completa del selvatico; scorda tutti i disagi della sua vita randagia, i sacrifici fatti invanamente e sopportati con bella abnegazione, solo sorretto dalla propria passione che lo sprona, lo avvince, lo incita. E basta quel giorno di esultanza pieno per ritemprare la sua fede, scossa, suo malgrado, dall'ineluttabile avversità delle vicende, per moltiplicarla anzi e renderla adeguata a sopportare i tristi giorni venienti che, purtroppo, non tarderanno a riprendere possesso stabilendo un primato sulle vicissitudini dei suoi 5 mesi di caccia annuali.

Ma, intanto, in quel breve lasso di tempo, egli si fa in mille, si prodiga, si esalta, e gode, gode intensamente, immensamente.

Non vi sarà, io credo, individuo sulla faccia della terra, che meriti l'appellativo di cacciatore, il quale non abbia partecipato almeno ad una di queste felici caccie (dico felici per abbondanza di selvaggina) e non abbia quindi vissuta una giornata di vera e propria commozione nell'esaltazione completa dello spirito e della mente.

Non parliamo qui dei fortunati cacciatori, che hanno sede stabile nelle nostre isole maggiori, le cui risorse sono inestinguibili, ma solo di chi ha lo sconforto di dover fare il cacciatore limitandosi

nei ristretti e magri confini delle pianure dell'alta Italia. In esse pianure la quaglia si fa sempre più rara, lasciando l'impressione di un uccello d'altri tempi, la cui specie sia del tutto estinta, o quasi.

I soli momenti in cui le nostre



Parent, il campione del mondo di resistenza (km. 100 in ore 1, 35' 45" 2/5).

campagne possono ospitarla ancora per breve tempo sono quelli in cui la quaglia stessa effettuò i grandi passaggi, in prossimità della stagione invernale, per portarsi nelle regioni solatie. In quei momenti l'attività del richiamo la ferma nella sua corsa veloce della notte, la fa sostare alquanto in attesa che il Tartarin dell'alta Italia la vada a salutare la mattina per tempo. Oh! quelle brevi notti di sonno, che separano l'alba della strage, come trascorrono lente e pigre.

Prima, nella sera, si dà una capatina all'unico caffè del paese, si tiene un breve colloquio cogli amici della partita per prendere gli ultimi accordi definitivi per la dimane, si centellina il caffè, un grato sapore di ceci bolliti, apprestato con premura dalla cameriera-proprietaria, si aggiunge qualche parola o considerazione del proprio in qualche accaldata discussione sorta tra avventori amici sugli avvenimenti più salienti della giornata, indi si distribuisce qualche stretta di mano e si dà la buona notte, separandosi dai compagni con un augurale: «A domani!».

E, puntualmente, il primo albeggiare vede in piedi i fidi di Sant'Uberto, montati di tutto punto, pronti per la festa.

L'uccellatore, che sul posto passa la propria vita, interrogato prontamente, non appena giunti, dà subito tutte le informazioni volute.

— Verso le due, vi fu un forte passo trattenuto a tempo dal richiamo, si calarono lì, proprio sotto al palone che sostiene le gabbie di richiamo, non dubitino, le troveranno sveltamente e certamente; ed altre calate minori si effettuarono in ore diverse; oh! sì, non dubitino, sarà per loro una buona giornata.

— In bocca al lupo!

Questa sommaria inchiesta mette le ali ai cacciatori, che si dispongono senza indugio a cominciare l'opera di distruzione.

Principiando dal posto in cui si erge il palo, conoscendo l'abitudine della quaglia, e poi, man mano venendo ad allargare la cerchia delle investigazioni, sino a ispezionare per largo quadrato tutte le campagne circostanti, si opera un'accurata indagine, aiutati dall'opera indispensabile dei cani. E i poveri uccelli, cui urgeva, forse, trascorrere lestamente quella ingrata giornata per la località a loro invisa, sulla quale fu loro giuoco forza calarsi, ingannati da un falso richiamo, sognando le care regioni lontane ove, invece, urge

loro far ritorno prestamente, pressati dal bisogno di rinidificare, cadono sotto i colpi ben diretti, senza pietà, inesorabilmente.

Ecco la sorte che aspetta ai buoni e ai troppo creduli; quanta analogia esiste in ciò con lo svolgersi della nostra vita sociale! Ma non è momento di riflessioni sentimentali, questo, nè tampoco politiche.

I cacciatori sono intenti a snidare i morituri, a raccogliere i morti e a dar loro collocamento negli ampi carnieri. Gli spari si susseguono senza interruzione, l'odor della polvere e lo spettacolo della morte, mette le vertigini in tutti. I cani saltano, lanciandosi ad addentare la quaglia colpita, la stringono in una morsa bianchissima ed acutissima d'avorio, rendendole vana ogni più lontana speranza di salvezza, e fedeli, e compiti, e perfetti, fanno ritorno con la preda, deponendola ai piedi del padrone che la guarda con occhi dilatati (strano contrasto delle passioni umane!), pieni di cupidigia e d'amore.

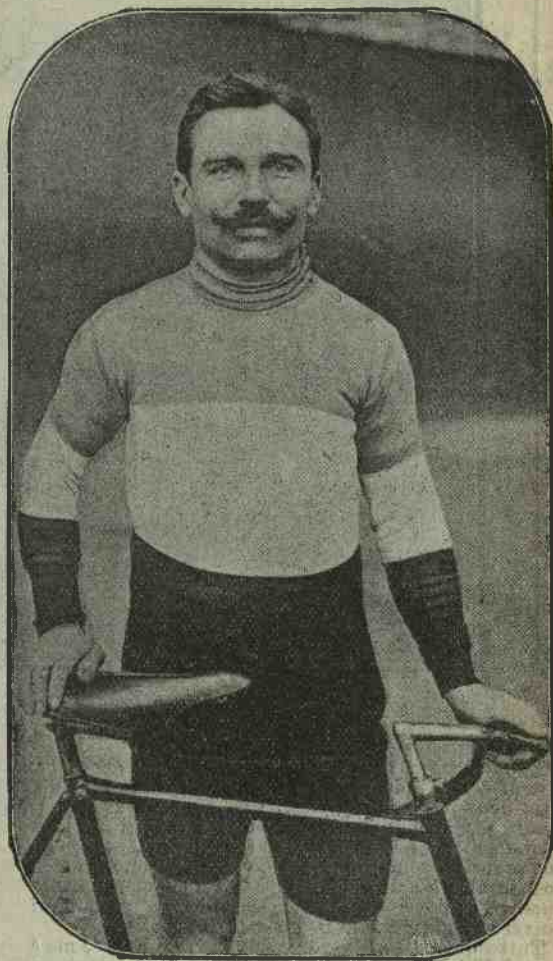
Ma, finalmente, siccome tutto ha un termine, quaggiù, quando l'ultimo filo d'erba più non rimane nei campi da esplorare, quando ogni zolla è stata calcata dal piede crudo del signore e padrone, allora gli spari si acquetano, l'odor della polvere grado grado si perde nello spazio che il sole, alto sull'orizzonte, indora, gli animi si rifanno più buoni, la smania d'uccidere cessa, l'arma micidiale ritorna a tracolla, e lo sguardo, che più non lampeggia di cupidigia, si ferma sorridente ad accarezzare il gonfio carniere, valutandone la portata tradotta nel nostro opportuno sistema metrico decimale.

Si è che, in quel momento di ineffabile compiacimento, la mente calcola (e il risultato appaga) la portata del ventre degli amici del caffè, che, da veri eroi della sesta giornata, smaniosi, attendono il ritorno, per darsi alla pazza gioia del... sbranare.

Sic transit gloria mundi!

Bruno Braga

L'Abbonamento alla Stampa Sportiva
costa L. 5 all'anno.



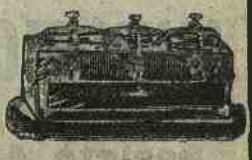
Guignard, recordman mondiale dell'ora.
(km. 101, m. 623).



Ganna seguito da Borgarello negli ultimi chilometri prima di Napoli.
(Fot. Bozza - Napoli).



BEJNA-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.



Di record in record

(Lettera-documento).

Signore,

Premetto che di sport me ne intendo pochissimo. Ad ogni modo, come stanno le cose oggidi, sento che ho il diritto di parlare anch'io. Anzi, il dovere, perchè sono un uomo che ragiona.

Lei è un giornalista, e i suoi colleghi anche. Va benissimo: gente nevrastenica che si appassiona di tutto, senza capire niente. Meno che niente poi, per quel che riguarda l'aviazione. La *Stampa Sportiva* è il giornale che più si occupa di aviazione e di aeronautica... Ma chi lo dice? La *Stampa Sportiva*! Infatti... Corradini che incita l'Italia a conquistare l'aria, si piglia ben guardia di salire su un aeroplano, sia pure italiano, impotente al volo; e Salvaneschi poi, è semplicemente buffo (grazie mille) lui e il suo referendum, ch'è un incentivo a delinquere per tutti gli italiani.

Dunque... dunque è logico! Perchè tanto entusiasmarci per due voli da passeri, compiuti da miseri mortali? Che cos'è Farman che vola per cento e ottanta chilometri, Latham che s'innalza a centocinquantacinque, Orville Wright che tocca quasi i duecento?... Che cosa sono questi tre moscerini nell'infinito spazio? Paulham che vola a cento metri d'altezza per 48 chilometri, Santos-Dumont che s'innalza a duecento, Wright che vola con un passeggero per ore 1,35'47", non un secondo di più e di meno; tutta questa sfilata di records che cosa sono? che cosa dimostrano?...

Nulla, precisamente, ciò che voi dite tutto. Tutto, perchè gli antichi records degli antichi sports erano umani, erano consoni alle forze vostre, mentre queste prove esorbitano dalla sfera d'azione del povero animale che dite uomo. Dinanzi a un fatto semplicissimo, voi, anime piccole, vi scaldate e urlate la meraviglia nuova, sognate istericamente dei voli più grandi... Un vostro collega, pazzo anche lui (povero Wells, che figura!...) ha già descritto l'epoca avvenire. E' un mattoide, ve l'accerto io, parola d'onore, e chi mi conosce sa cosa valgo. Sentite!

La caccia dei records d'aviazione in un anno solo è stata disastrosa: l'uomo ha tentato di volare e l'uomo ha volato.

L'umanità sciocca ha urlato la vittoria; la scienza pedante ha taciuto ammirando; voi, animelle misere, avete versato fiumi d'inchiostro; a Reims e a Brescia si è volato, e l'ho vista in un cinematografo la macchina che rispecchia la nevrastenia dell'epoca nostra... Ebbene, tutto questo mi dà alla testa, mi fa male, orribilmente male. Voi non potete crederlo...

Adesso, già c'è da immaginarselo, il record di Orville

italiani. Ma perchè han capito di non dover volare!... Ebbene io, che ragiono, ho il dovere di parlare. E io che so quel che scrivo, vi dico: l'uomo pennuto, l'uomo alato come di qui qualche anno sarà, indubbiamente, non potrà più vivere.

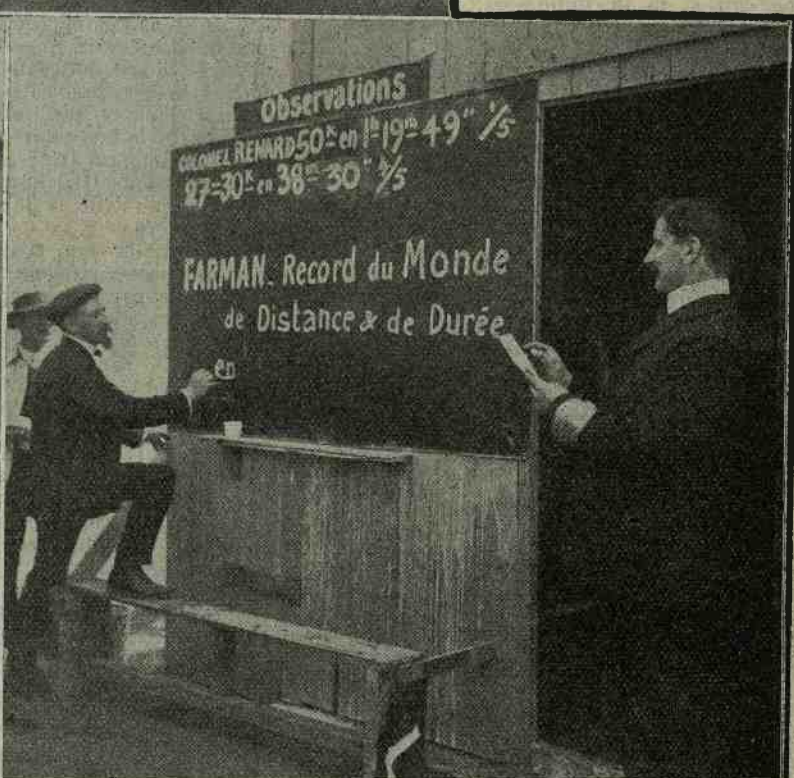
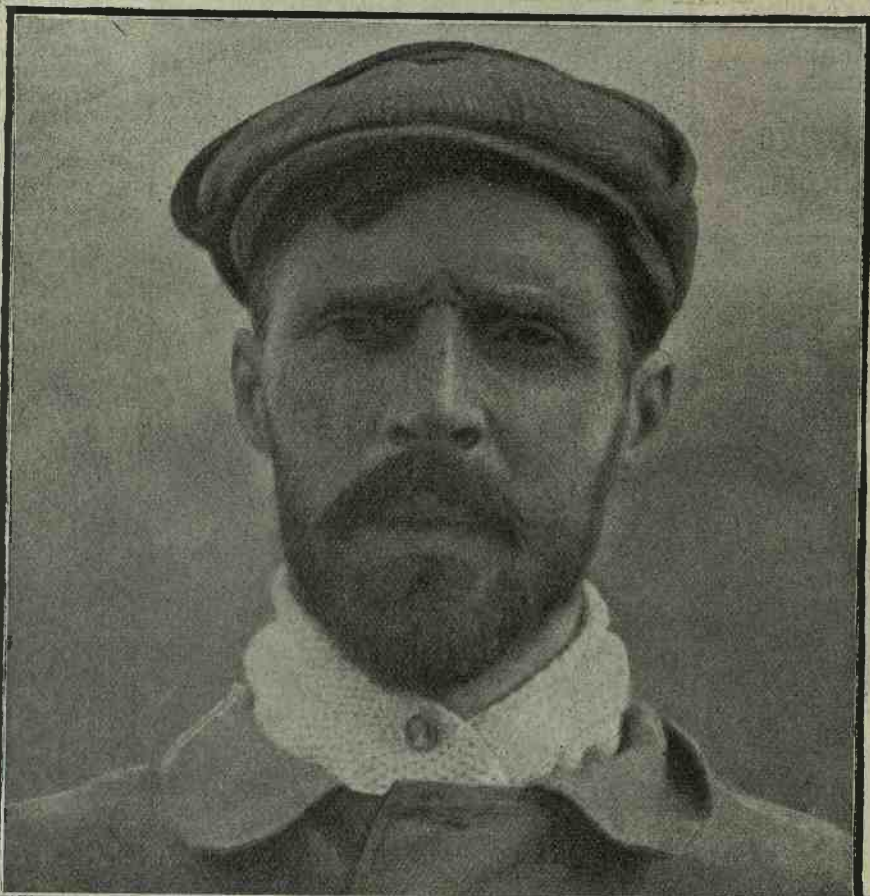
Di record in record l'aria sarà raggiunta, non conquistata perchè l'uomo è di polvere, e deve tornare in polvere e nel cielo la polvere non esiste perchè allora non sarebbe azzurro. E' chiaro, ripeto.

Cosa importa che Santos-Dumont, il primo uomo che compì il delitto celeste, si sia alzato da terra in

meno di settanta metri? in 6' 25"? Di qui un anno ci si alzerà dal davanzale di una finestra, dal tetto, dalla cupola d'una chiesa; poi la terra, la terra madre degli animali uomini, sarà disertata, il mare non avrà più le sue navi che tra gli scogli fatti giganti marciranno, asilo di balenotteri e delfini; le campagne rifioriranno incolte, vergini ancora, non tocche dalla mano dell'uomo, e daran spine spine e spine; le ferrovie saran fatte saltare, inutili, nelle ultime guerre di uomo contro uomo pennuto; le città terrestri, incendiate, giaceranno come vermi sventrati in cui brulcheranno gli animali immondi. Ovunque la solitudine regnerà sovrana: sovrana, e sola: e in aria non vi saran più uccellacci umanizzati, macchine falcate roteanti immense.

L'uomo che aveva varato nell'oceano infinito una nuova nave più superba, ascendendo la vetta creola della montagna celeste di luce, sarà punito dal Dio della vendetta pel suo folle sogno. Novello Lucifero d'un'era più novella, il Creatore sarà contro di te, come il Destino implacabile, e te condannerà, che hai rapito il cielo, sognandoti dio e sovrano, a viver in altri pianeti un'orribile e tremenda vita...

Di record in record, così, solo balzando a volo di allodole, l'uomo alato e pennuto giungerà nell'orbita della luna, del sole e delle stelle, e uno ad uno, tutti gli uomini, sino all'ultimo vivente, colle macchine sognate e accarezzate, colle ali della conquista, piomberanno lassù dove si muore per mancanza d'aria, dove si brucia pel fuoco del sole, dove si agghiaccia tra la vita gelida delle stelle già spente. La terra roteerà ancora solitaria.



Henri Farman, detentore del record della distanza, km. 180 in ore 3, 4' 56" 2/5.

Le città saran basate sull'aria e immensi uccellacci d'ogni colore starnazzando le ali si poseranno su ogni casa depositando dei tubetti neri, piccoli, immensamente piccoli nel cielo infinito. E i tubetti neri saranno gli uomini. Altri gabbiani giganti, aquile incomprendibilmente ingrandite, volteggeranno nei cieli così in alto e così veloci, che la loro mole immensa apparirà ai poveri tubetti neri come un granello di polvere grigia gettato in un campo aperto...

Tutto questo sarà vero, indubbiamente vero, ma è pazzo chi lo dice, poichè l'umanità deve attendere con spavento ciò che voi chiamate la conquista del domani, voi piccole anime di giornalisti riscaldati mille volte a mille entusiasmi diversi.

sarà battuto, un altro mortale volerà un paio di metri più in alto, più in alto ancora, e allora succederà quel che deve succedere. E' chiaro! D'Annunzio che in qualche cosa mi somiglia, nel *Forse che sì, forse che no*, metterà in guardia l'umanità dall'amore permesso e illecito sino ai gaudii del settimo cielo... Almeno io spero che Gabriele vorrà finalmente trattandosi di cielo scrivere qualcosa di più puro, dando contro, o frenando le voglie umane sitibonde di voli... E Barzini, quel Barzini che vola per due ore, scrive tre colonne gettando il mal seme tra gli uomini e finisce assicurando che volerebbe ancora! Di persone che ragionino in questo mondo d'aviazione non ce n'è che due; Cobiainchi e Moncher. Non perchè sono

madre di tutti gli animali, come nel principio dei secoli, e gli eroi che il mondo incosciente oggi acclama, saran domani bestemmiate dagli ultimi nipoti che nel folle, ultimo volo comprenderanno solo la morte terribile che il Destino avvinghia alla macchina alata, tenacemente.

E il Dio della vendetta, della vita e della morte, muto e tremendo, sogghignerà beffardo all'infrangersi del sogno contro l'infinita frontiera celeste, ch'è sua, solamente sua, interamente sua...

Questa lettera, purtroppo incompiuta, documento terribile dell'atroce pensiero d'un infelice, indirizzata alla *Stampa Sportiva*, fu trovata nel portafoglio d'un

AUTOMOBILISTI!

Le vetture
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

povero pazzo rinchiuso giorni sono in una casa di salute, affetto da una mania religiosa-sportiva strannissima: l'areofobia.

A noi, il dolorosissimo compito di rendere il pensiero dell'infelice di pubblica ragione.
Nino Salvaneschi.

LE IDEE DEL PUBBLICO

2° referendum della "Stampa Sportiva".

Il nostro II referendum sta per chiudersi, e più che mai continuano da ogni parte d'Italia ad affluire numerose risposte, dimostrando l'interesse suscitato dal nostro quesito.

I premi, tra cui l'elegante calamaio donato da Leonino da Zara, saranno esposti nelle vetrine di Vigo, via Roma, angolo via Cavour.

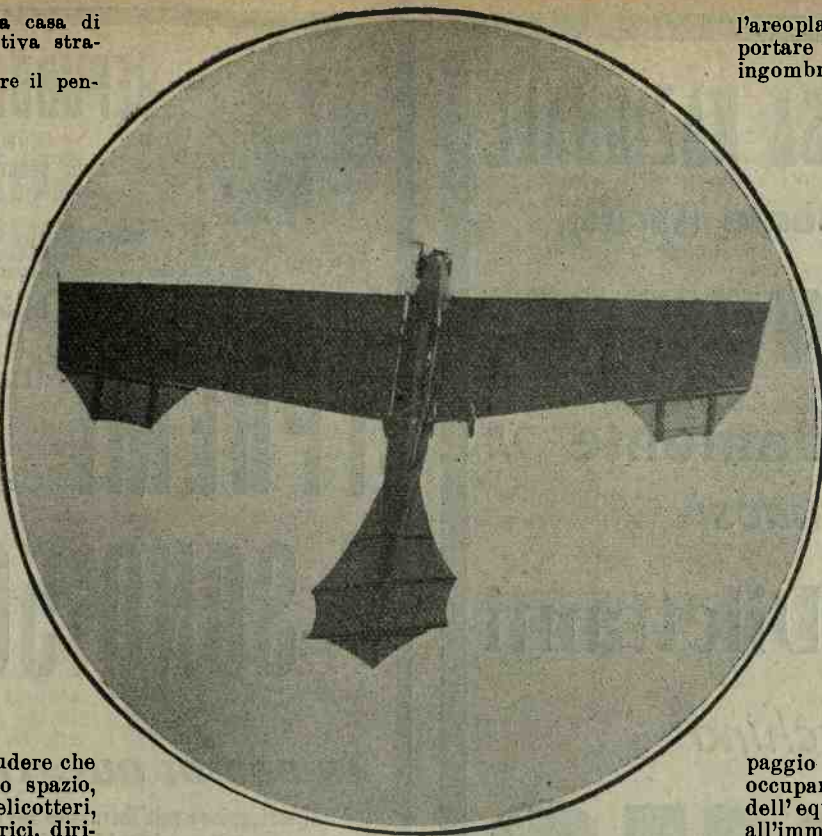
Ricordando che la chiusura del referendum è irrevocabilmente fissata pel 25 corrente, il risultato sarà reso pubblico appena la Commissione, composta dal tenente Luigi Mina, Gustavo Verona e Nino Salvaneschi, avrà esaminato le risposte pubblicate.

« Alla domanda, se la conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta con l'aeronautica o con l'aviazione, credo non si possa dare una risposta assoluta.

« Per le ragioni che andremo mano esponendo, saremo indotti a concludere che non si potrà dominare completamente lo spazio, nè col sistema più pesante (areoplani, elicotteri, ortotteri), nè col più leggero (palloni sferici, dirigibili), nè l'uno soppiantando l'altro, così come la telegrafia Marconi non ha sostituita quella con i fili, nè l'automobile la bicicletta.

« Il sistema proprio da adottarsi nella navigazione aerea dovrebbe essere quello del più pesante dell'aria; col più leggero si è data una risoluzione relativa del problema, una risoluzione basata su di un principio di fisica, cioè sulla possibilità di stare nell'aria con corpi nella loro somma più leggeri dell'aria stessa, che non ha nulla a vedere con il volo in cui la forza di sollevamento ed il moto debbono essere unicamente prodotti da leggi di meccanica.

« Col sistema più pesante si padroneggerà meglio lo spazio, una volta risolte le difficoltà riguardanti l'equilibrio, e si potranno quindi meglio affrontare le correnti atmosferiche. Col più leg-



L'areoplano di Latham, veduto dal basso.

giro si viaggerà bene in giornate di calma; il dirigibile, ad esempio, mi dà l'idea di una imbarcazione di sughero che, a causa del suo peso specifico minore dell'acqua, in giornate di burrasca sarà sempre in balia delle onde.

« Prendendo in esame i prototipi dei due sistemi, cioè l'areoplano e il dirigibile, possiamo affermare che il primo sarà sempre un apparecchio atto a convogliare pochissime persone e poco bagaglio. Infatti, come si rileva da semplici considerazioni sulla formola di Newton (relativa al moto di un piano obliquo in un fluido) per vincere una data resistenza e portare un dato peso, si può diminuire l'area del piano ed aumentare la velocità o viceversa. D'onde, imponendo al-

l'areoplano una velocità determinata, se dovesse portare molte persone dovrebbe avere dimensioni ingombranti e perdere quel pregio che lo distingue dal dirigibile.

« Per il costo enormemente inferiore e per la facile manovra, l'areoplano sarà, per così dire, popolare, ed appare evidente la comodità che presenta di fronte al dirigibile, cioè di essere adoperato e pilotato da una sola persona. L'areoplano non presenta i pericoli dei palloni in quanto agli scoppi ed incendi; è più facile provvedere alla benzina per il motore, che alle grandi quantità di gas per il gonfiamento.

« L'areoplano, opportunamente smontato, potrà utilizzare il proprio motore per trasportarsi da un luogo ad un altro. Il che può essere di gran vantaggio se, durante un viaggio aereo, si fosse costretti a prendere terra per improvvisi mutamenti delle condizioni atmosferiche.

« Per le principalissime ragioni esposte in avvenire, l'aviazione avrà il sopravvento sull'aeronautica, non escludendo però che anche questa renderà pregevoli servizi.

« Come mezzo di difesa e di offesa, in caso di guerra, dà la preferenza al dirigibile.

« Infatti, esso può portare un numero maggiore di persone e di peso, e l'equipaggio è più libero di muoversi, non dovendo occuparsi (fino a certi limiti) del mantenimento dell'equilibrio. Nell'areoplano si è costretti quasi all'immobilità, e dovendo il baricentro dell'apparecchio trovarsi sempre (od istantaneamente ritornare) nella verticale passante per il centro di pressione, si concepisce come i movimenti dell'equipaggio possano compromettere la stabilità del volo. D'onde per un bombardamento, tenendo presente che il dirigibile può portare molte munizioni, bisogna dare la preferenza a quest'ultimo.

« Come mezzo di esplorazione è anche preferibile il dirigibile, perchè può elevarsi a maggiore altezza. L'areoplano non potrà mai elevarsi a qualche migliaio di metri, perchè, dovendo discendere per un guasto al motore, riuscirebbe pericoloso prendere terra dolcemente.

« Il dirigibile, per un guasto al motore, resterà sempre in aria, e potrà pilotarsi come un ordinario areostato.



Latham al volante.

CICLISTI!

Le migliori
Macchine da turismo
di
MARCA MONDIALE

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

NELLA GRAN CORSA NAZIONALE

Roma-Napoli-Roma (Km. 460)

AYMO

*arriva splendidamente in
gruppo classificandosi.*

Primo dei Dilettanti

con macchina

MAINO

(Serie Peugeot)

Pneumatici WOLBER

Considerazioni:

Nel 1908 Gerbi con macchina

MAINO

*arrivava 1° impiegando ore
17 4'.*

*Nel 1909 Gerbi con macchina
X..... arriva 1° impiegando a
fare il medesimo percorso, ore
18 7'.*

Ditta GIOVANNI MAINO
ALESSANDRIA



REPUBBLICA di S. MARINO

PRESTITO A PREMI

A VANTAGGIO DEGLI ISTITUTI DI BENEFICENZA E DI PREVIDENZA
APPROVATO CON DELIBERAZIONE 23 SETTEMBRE 1907

IL GOVERNO DI S. M. IL RE D'ITALIA

con Legge 19 Luglio 1907 ha accordato il permesso di negoziare nel Regno le Cartelle di questo Prestito e di farne l'emissione mediante pagamento rateale del prezzo.

IL PRESTITO SI COMPONE DI 50.000 DIECINE DI OBBLIGAZIONI

I PREMI in **CONTANTI** **SONO 50.000**

ed esenti
da ogni **TASSA**

1.000.000
500.000
200.000
100.000
25.000
20.000
15.000
10.000
5.000
2.500
1.000
500
250
200
125
100

da Lire

49.800 DI QUESTI PREMI

Si sorteggiano nell'Estrazione del 31 DICEMBRE 1909 e nelle successive
Il piano del Prestito **CHIARO, SEMPLICE, NUOVISSIMO**
È L'UNICO IN TUTTO IL MONDO

Che elimina la possibilità di qualsiasi dubbio.
Che sorteggia entro il 1912 Premi da 1.000.000, 500.000, 200.000, 100.000 e minori.
Che garantisce un Premio importante a ciascuna diecina di Obbligazioni, e a dieci Obbligazioni di diecine diverse dei Premi per L. 1.525.000 (un milione e cinquecentoventicinquemila lire).

Le Obbligazioni di questo Prestito non si devono confondere colle cartelle di lotterie o tombole che dopo aver concorso, con pochissime probabilità di vincita, ad una estrazione, cessano di avere valore e la somma sborsata rimane irrimediabilmente perduta. Esse rappresentano un titolo di vero e proprio credito Governativo e sono negoziabili come la rendita sino a tanto che a ciascuna Obbligazione non viene assegnata la vincita di un premio importante, oppure il rimborso del capitale.

SI TENTA COSÌ LA FORTUNA
CON GRANDI PROBABILITÀ DI DIVENTARE MILIONARI
SENZA RISCHIARE UN MILLESIMO

GARANZIE

Il Governo ha vincolato tanti Titoli del Debito Pubblico del Regno d'Italia, ed altri, che sono anche dallo Stato garantiti, che assicurano, non solo, il regolare servizio del Prestito, ma lasciano, dopo pagati tutti i premi e tutti i rimborsi, un'eccedenza di oltre **DUE MILIONI** di lire.

CIÒ DIMOSTRA CHE NON ESISTE IN ITALIA NÉ ALL'ESTERO UN PRESTITO A PREMI
MIGLIORE IDEATO E MAGGIORMENTE GARANTITO

LE ESTRAZIONI vengono fatte il 30 Giugno e 31 Dicembre in Roma nel palazzo del Ministero del Tesoro, in presenza del pubblico e dei delegati del Governo Italiano e del Governo della Repubblica, che vigilano e controllano perché si proceda colla massima regolarità.

Nella prima estrazione, che ebbe luogo il 31 Dicembre u. s., un premio di **UN MILIONE** venne vinto dalla Signora TERESA ANFOSSO, proprietaria della *Trattoria dei Viaggiatori*, Via Nizza, 63, Torino, la quale, presentando l'Obbligazione col N. 90969 favorita dalla sorte, ha esatto subito la precisa somma senza alcuna ritenuta, e inoltre ha esatto il rimborso delle altre nove obbligazioni facenti parte della decina premiata.

I premi ed i rimborsi si pagano prontamente in tutto il mondo in valuta legale e senza alcuna deduzione. Le Obbligazioni costano L. 28,50

Le diecine di Obbligazioni che hanno premio garantito, come dieci Obbligazioni saltuarie che concorrono alla vincita di premi per Lit. 1.525.000 costano » 285,—

Le diecine di Obbligazioni si possono pagare a rate, al prezzo di » 300,— da versarsi lire Trenta subito contro consegna del certificato provvisorio al portatore avente i numeri che danno diritto di concorrere all'estrazione del 31 Dicembre 1909, e il saldo in quote mensili di lire Trenta ciascuna.

Le Obbligazioni concorrono per intero alla vincita dei premi mediante il solo numero senza serie o categorie.

A cura del Governo, le estrazioni vengono pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia e il Bollettino Ufficiale viene distribuito e spedito gratis a tutti i possessori di Obbligazioni.

Le Obbligazioni e le diecine di Obbligazioni si vendono:

in GENOVA dalla **BANCA CASARETO**, assuntrice del Prestito e dalla **BANCA RUSSA** per il Commercio Estero.

In TORINO: Soc. Bancaria Italiana - F. Geminati e C. - E. Richetti - Cav. Angelo Biolchi - A. Grasso e Figlio - A. Segre - G. Roggeri - Giacomo Roatta - Giacomo Fubini fu Israel - Sacco Luigi - Gallo e Gioaninetti - P. Bruno - Giuseppe Borgarello - T. Lardone - Carlo Rameila - Ferraris Federico - J. De Fernex e C. - F.lli Regis - Eugenio Massara e F.lli. — In BIELLA: Banco A. Cucco - Pellosio e C. — In CAVOUR: Bruno Ferreri - Banca di Cavour - Reali e C.

Nessuno fa Miracoli!! Solo il prezzo è cosa positiva!

Perciò!

PNEUMATICI SOLY
essendo i più cari, sono anche **i meno cattivi**

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

S.C.A.T.

Automobili da 14, 18 e 22 HP

Provatele e confrontatene i prezzi.

Federico POLITANO - Agente Generale - **TORINO**
Via Madama Cristina, 88

« Si obietterà che un proiettile può danneggiare molto di più un dirigibile che un aeroplano, ma si tenga presente che quello viaggia a maggiori altezze, e che sarà molto più facile proteggerlo con un qualsiasi metodo.

« Ancora la preferenza al dirigibile, per la sicurezza dell'equipaggio, il quale potrà trincerarsi in cabine resistenti, che riuscirebbe complicato, o meglio, impossibile, nell'aeroplano.

« Concludo però augurandomi che tutti gli apparecchi che ci hanno aperto nuove regioni di dominio, siano perfezionati sempre più con intendimenti pacifici.

« Baluffi Gualtiero - Napoli ».

« La conquista dell'aria sarà ottenuta con l'aeronautica e questo per le diverse superiorità che ha sull'aviazione, quali l'elevarsi a maggior altezza, resistenza a più lunghi percorsi e sua maggior portata. E perchè il progresso dimostrato in questi ultimi anni dà felicemente a sperare che saranno eliminati gli inconvenienti che si verificano, quale gli ignoti incendi, le scariche elettriche, lo scoppio dell'aerostato, i timoni difettosi finora usati e, a mio giudizio, anche le forme dell'aerostato. Troppi problemi rimangono a risolversi riguardo all'aviazione per supporre la sua vittoria finale sull'aeronautica.

« In tempo di guerra, il più pesante presenta maggiore convenienza e questo per la sua maggior velocità, necessaria specialmente nelle esplorazioni, che compensa l'inferiorità d'altezza sul dirigibile, la facilità di colpire con bombe od altri proiettili, e la difficoltà di essere colpito per la sua velocità e pel suo poco volume, come pure il poco ingombro e la sua prontezza di montaggio e smontaggio.

« Il capitale difetto dell'aeroplano di cadere a qualche guasto nei suoi organi potrà essere eliminato a mezzo di un frenamento che mentre gli impedisce la sua caduta gli permetta di continuare il percorso alla medesima velocità.

« Nel dirigibile poi la mancanza di gas, la delicatezza dell'aerostato, che nelle differenti variazioni dell'atmosfera e delle pressioni e dilatazioni di gas possono creare inconvenienti irreparabili, lo rendono inferiore all'aeroplano, tanto più poi se si considera che la sua lentezza e il suo volume offrono un facile bersaglio.

« Luigi Rota - Torino ».

Le ultime gare del Circuito Bresciano

Rougier e Calderara.

(dal nostro inviato speciale).

(Brescia, 20, sera.

Alla presenza di S. M. il Re, favorite da una splendida giornata, ebbero luogo le ultime gare, di cui vi riassumo i punti più interessanti.

Rougier parte immediatamente: egli fa un lunghissimo giro, elevandosi, allorchè è al disopra delle tribune, a più di 100 metri, fra le acclamazioni del pubblico, indi, dopo aver volato fuori del Circuito, sopra la folla, che si addensa lungo il recinto e che lo applaude agitando i cappelli, comincia una rapida, abile discesa. Allorchè scende al punto da cui è partito, la musica suona la *Marsigliese*, e la folla applaude.

L'albero delle segnalazioni annunzia che il vento è ancor troppo forte e che più tardi Rougier tenterà un nuovo esperimento.

Frattanto Calderara fa uscire il suo Wright italiano, e il semaforo annunzia che vuol partire per il Gran Premio di Brescia. I preparativi sono un po' lunghi, essendosi mutata la direzione della rotaia. Sono le 17,20 allorchè parte ottimamente.

Il primo giro è compiuto ad un'altezza fra i 15 e i 20 metri, colla regolarità che il Calderara ci ha fatto ammirare ieri e con una velocità sensibilmente maggiore. I primi 10 km. sono percorsi in 10' 9" 3/5.

Il secondo giro è compiuto con pari regolarità, e, al suo passaggio dalle tribune, raccoglie una nuova messe di applausi. Il tempo del secondo giro è migliore del primo, perchè è di 10' 3". Il tempo totale per i 20 km. è 20' 12" 3/5. Il suo tempo sinora è migliore di quello di Rougier.

Il terzo giro si svolge senza incidenti, e al passaggio davanti alle tribune e ai posti popolari è salutato con applausi, che aumentano d'intensità. Fra i più caldi applauditori è il Re.

Calderara non solamente ha battuto, come tempo e come durata, il suo volo di ieri, ma ad ogni giro guadagna sul tempo fatto da Rougier. Il tempo del terzo giro è ancor migliore dei primi due: 9' 52" 4/5, e quello dei 30 km. 30' 5" 2/5.

Mentre Calderara sta iniziando il quarto giro, dall'hangar di Da Zara, che ha rombo durante tutto il giorno, esce fuori l'aerocurvo, il quale fa uno dei soliti inutili tentativi.

Anche Rougier parte per il record dell'altezza pochi minuti prima delle 18, col suo volo franco e sicuro, elevandosi subito. Calderara passa per la quarta volta, e, poichè il suo apparecchio ha degli improvvisi sbalzi, si teme possa discendere: invece prosegue, facendo sperare ch'egli possa compiere l'importante corsa. Il quarto giro è stato coperto in 9' 52" e i 40 km. in 39' 57" 2/5. Questi due giri furono fatti con velocità paragonabile a quella di Curtiss.

Intanto che Calderara si allontana nell'orizzonte per compiere gli ultimi 10 km., il pubblico è attratto dal volo sempre emozionantissimo di Rougier: questi, con un largo giro di cinque metri, passa la prima volta dinanzi alle tribune a una altezza di 70 metri, e l'aumenta subito a 110, indi si allontana col volo alto e saldo di un falco.

Intanto Calderara termina il quinto giro. La sua velocità è di qualche poco diminuita. Infatti, il tempo è di 10' 52" 3/5.



Il tenente Savoia segue il volo del tenente Calderara che ha vinto il premio del « Corriere della Sera » (L. 5000). (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

A coprire i 50 km. ha impiegato 50' 50" e 3/5.

Quando si pensi che Curtiss nel suo ammiratissimo volo impiegò 49' 24" e Rougier circa 70", si apprezzerà tutta la bellezza del volo di Calderara, ottenuto con un apparecchio costruito in Italia e con un motore italiano.

Il "record", in altezza.

Allorchè Calderara ha passato il traguardo e, con uno stretto virage ha fatto ritorno al punto di partenza, scoppiano gli applausi, e gli amici, i soldati areostieri ed i commissari si precipitano a felicitare il tenente. Il motore è tutto fumante perchè quasi pieno di acqua, ma intatto. Subito il Re manda ad invitare il Calderara perchè salga alla tribuna d'onore. La banda militare intona la marcia reale e, fra gli applausi, Calderara, che veste oggi la divisa di ufficiale di marina, sale dal Re che gli rivolge parole di congratulazione, mentre al basso la folla rinnova le acclamazioni al grido di: « Viva l'Italia! ».

Il momento è commovente. Ma l'attenzione della folla è richiamata dall'audace e simpatico Rougier. Il suo apparecchio, mantenendo l'altezza di 110 metri, si è allontanato in un largo giro. Lo si perde quasi di vista. Nel cielo che ha una trasparenza madreperlacea, l'aeroplano appare piccolissimo. Ma esso si avvicina, ed avvicinandosi l'altezza cresce. A quanto sarà? Il pallone dei segnali è a 104 metri, ma l'aeroplano lo sovrasta di molto, alcuni dicono di 100 metri, altri di 150.

Solo i calcoli matematici potranno stabilire l'altezza esatta, ma per trasportare il pubblico all'entusiasmo e all'applauso basta il fatto di quell'uomo che su un fragile apparecchio si è innalzato tanto da non essere distinto che in proporzioni minime. Raggiunta così, dinanzi alle tribune, la massima altezza, mentre sventolavano

berretti e fazzoletti quasi a portargli un'eco visibile dell'entusiasmo nel basso, Rougier discende rapidamente e si atterra nel campo che è di fronte a quello di slancio, fra le ovazioni dell'immensa folla gratuita che si addensa al limite sinistro del Circuito, sulla strada di Montichiari-Calvisano. Intanto il Re parte fra i rinnovati applausi della folla. Come quando è arrivato, anzichè la strada di Castenedolo, prende quella più lunga di Ghedi e Borgosatollo che gli consente di attraversare tutto il Circuito.

Rougier che è tornato all'hangar, accolto da acclamazioni trionfali, prova adesso l'apparecchio rifatto. Il motore viene messo in moto, ma l'aeroplano non si alza.

Si apprende intanto il risultato del tentativo di Rougier. Egli è riuscito a far sì che il Circuito di Brescia si chiuda con un record del mondo, quantunque, dopo Reims, O. Wright abbia portato l'altezza massima raggiunta a 172 metri. Rougier ha toccato i 198.50 metri di altezza, cioè 43 metri più in alto di Latham e 26 metri più di O. Wright.

Questo risultato e la bella corsa compiuta dal

tenente Calderara, su un apparecchio interamente ricostruito da soldati italiani e con motore prettamente italiano, riempiono di legittima soddisfazione gli organizzatori, mentre il pubblico lascia entusiasta il Circuito.

C. G. C.

CORRISPONDENZA

Milano. Belloni. — Certo nel prossimo numero.

Malcesine. C. G. C. — Buona vacanza.

Novara. Caresana. — Ricevuto in ritardo.

Roma. Zaira Pucci. — Ricevuto. Non possiamo pubblicare perchè lo spazio in quest'epoca ci fa difetto.

Napoli. Biplano R. — L'indirizzo è il seguente: Roma, via delle Muratte, 70.

Goito. G. Cilimbini. — Grazie. La fotografia è troppo confusa per riprodursi.

Le Prese di Poschiavo (Canton Grigioni). V. Lardi. — Ricevuto. Ringraziamo.

Faenza. Vassura. — L'ultimo numero andò in macchina un giorno prima. Perciò non potemmo approfittare dell'invio. Saluti. V. G.

Spoleto. G. de S. — Terremo conto della sua ottima proposta.

Messina. Salvago Massa. — Prendiamo nota. Alla prima occasione non ci dimenticheremo di segnalare la patria.

Napoli. Bayon. — Ricevuto in tempo.

Bologna. Hector. — Sta bene, spediremo alla villeggiatura. Buone vacanze. V. G.

Mondovì. Forneris. — Non potendo trovare posto qui, la passiamo nella Stampa.

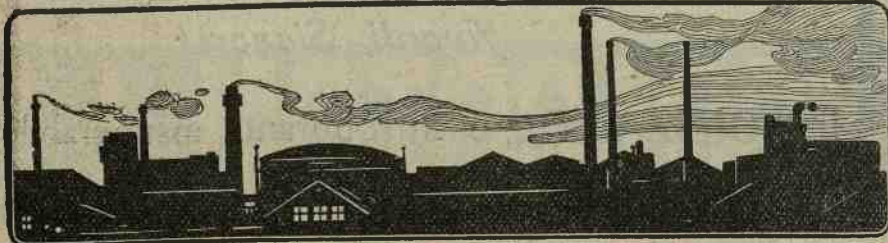
Treviso. G. Sartori. — Grazie. Provvisti.

Sondrio. Canter. — Spero nel prossimo numero di accontentarla. Saluti. V. G.

Faenza. Vassura. — Idem.

Gallarate. P. Vismara. — Grazie. Già provvisti.

Bologna. Cap. Hesse. — Ricevuto. Continueremo nel prossimo numero.



FELICE GIORDANO - Genova, Via XX Settembre, 26 MATERIALI PER AVIAZIONE

Tubi d'acciaio e d'alluminio, aste frassino speciali, eliche integrali di legno ed eliche metalliche, tele gommate, fili, tenditori. Motori Anzani, Dutheil, Antoinette, Gnome, Rep, Env.

Esecuzione di modelli di ogni grandezza

BASSE & SELVE

Alténa in Westfalia.

RADIATORI in alluminio, i più leggeri del mondo.

GIUNTI speciali d'alluminio per fondite, sbarre, tubi, ecc. ecc.

METALLO extra leggero, peso specifico: ca. 1,78!!

SERBATOI d'essenza e d'olio, in alluminio.

RACCORDI per carcasce di navicelle.

NAVICELLE complete per Dirigibili, senza o con motore.

PALLONCINI Dirigibili completi.

La vera Candela

POGNON



conduce alla **VITTORIA!**

Sul MARE: Monaco: 9 Primi Premi
In TERRA: Meeting di Boulogne: 15 Primi Premi.

Settimana di Ostenda: 21 Primi Premi.
Nell'ARIA: Grand Prix de la Champagne: Farman.

Coppa Gordon Bennett: Curtiss.

Vendita ingrosso presso:
D. FILOGAMO & C.
TORINO - Via del Mille, 24.
BOUGIE POGNON LTD.
Londra S. W.



Pnen DUCASBLE

(senza camera d'aria)

per Cicli, Automobili, Omnibus, Carrozze, ecc.

Vincitore dei Concorsi inter. (Parigi-Nizza-Parigi) 1907 e 1908
- Soppressione assoluta delle *pannes* di gomme - Beve l'ostacolo, ma non scoppia mai - Durata tripla - Economia 50 % - Adottato dalle principali Società di Servizi Pubblici - Si monta sui cerchi normali oppure sui nostri cerchi smontabili.

Per richieste di rappresentanza e di cataloghi rivolgersi:
Rappres. Gener. per l'Italia: Corso Torino, 2 - Genova
per Lombardia e Piemonte: G. HERMANN - Milano - Torino

Per vedere in lungo e in largo Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
del 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 dei Re**
perchè sono realmente i **Re dei Fari.**

RODRIGUES, GAUTHIER & C^{ie}

87, Boulevard de Charonne - PARIS

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

F. I. A. M.

Fabbrica Italiana Aerostati Milano

AEROPLANI d'ogni tipo

PALLONI DIRIGIBILI e DA SPORT

Stoffe, Corde, Vernici, Legnami, Metalli ed Accessori per la costruzione di qualsiasi macchina per volare.

ELICHE AEREE (Massimo rendimento)

Si eseguisce qualsiasi apparecchio su semplice schizzo

Recapito postale, 51 - **G. DONIZETTI** - Milano

Stabilimento-Aerodromo - Villapizzone (Musocco) MILANO.

MANIFATTURA IMPERMEABILI

Confezioni Sport

G. MAGNETTI

(già **ACCONCIAMESSA**)

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

Creazione speciale di modelli di massima eleganza
e confezione accuratissima.



Avanti, Signori!

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

L'accampamento degli studenti italiani in Val Masino.

IV Congresso della S. U. C. A. I.

Per tutto il mese d'agosto, da varie parti d'Italia sono accorsi i gogliardi a rifare in piccolo, sotto l'ampia volta del cielo in seno all'Alpi giganti, l'ambiente universitario.

E la semplice vita sotto la tenda, la vita cordiale e vigorosa, all'altezza dei pascoli e delle nevi, ha lasciato in noi con la piena soddisfazione il desiderio di diffondere, con la virtù dell'esempio, questo poetico modo di godere la montagna, con l'annidarsi ai piedi delle superbe cime, protetti da un sottile tessuto come da un buon tetto amico, nella grande solitudine di essa.

..

E così, sbalzati allegramente, come d'improvviso, dalle cure della vita cittadina e di studenti ad un sano convivere con la natura, ci apprestiamo con i compagni di un'ora, già divenuti amici, a rendere comodo e sicuro, contro la furia degli elementi, il nuovo soggiorno.

Sul verde poggio protetto da rupi gigantesche un incrociarsi di diversi dialetti, un vociare allegro fatto di scherzo, domina il fragore delle acque, che scendono giù a salti, di roccia in roccia, dagli ampi bacini di neve.

Tolti i primi impacci, dovuti alla novità, ci rendiamo subito padroni... del campo. Uno sguardo all'ingiro è già una promessa.

Una natura selvaggia, tutta rocce scoscese ed a larghe distese di verde, delle grandiose pareti del Badile e del Cengalo giù all'abetaia ammantata ai ripidi fianchi della valle. E lo stesso amore per la montagna, la cordialità della vita semplice, subito intraveduta con gioia, si manifesta chiasosamente come sempre, tra studenti.

I chiaroveggenti occhi degli « anziani » hanno scoperto a quell'altezza due matricole che vengono fatte segno a tutte le manifestazioni di rispetto suggerite dalla buona tradizione universitaria. E gli attacchi non risparmiano nessuno, nemmeno l'elegante che non ha dimenticati i colletti inamidati, ed il raffinato che ha con sé una buona scorta di alimenti ed un eccellente cannocchiale, col quale intende seguire i compagni nelle gite...

..

Il risveglio, la mattina nell'alba fredda, ma piena di luce, è uno dei momenti più lieti della giornata. Il sole è là, alto su le cime e discende lento a lambire i lucenti ghiacciai e più giù i verdi pascoli donde giunge sonoro il muggito delle giovenche e il tintinnio delle campanelle.

Un po' d'attesa e sulle tende batte finalmente il caldo raggio che fa uscire i più restii ai vigorosi appelli dei compagni.

A quell'ora l'accampamento è quasi deserto; i più sono già in cammino per qualche ascensione e l'occhio esercitato li scorge a fatica a ridosso di qualche rupe o su la neve delle vedrette.

Gli amanti del quieto vivere o quelli desiderosi di riposo non si allontanano dalla tenda,



Le signorine partecipanti all'inaugurazione della bandiera donata dalle dame trentine alla S. U. C. A. I.
(Fot. Pier Italico Tavani).

guardando con occhi intenti ed amorosi il piccolo fornello che riscalda la prima colazione, l'unica forse che abbia un numero d'ordine ben definito.

Qui sotto al poggio ove l'acque sono più ferme, è il luogo del bagno; ogni immersione nelle acque gelate è un piccolo eroismo.

E nelle stesse acque, altri, con una serietà di chi ha un gran compito da condurre a termine, lavano i propri indumenti, in altri infiniti modi, la nostra disadatta natura vien corretta dalla necessità.

Così trascorrono rapide le giornate di riposo fra un'occupazione e l'altra; lo sguardo tra i nuvoli di fumo della pipa, vaga all'intorno sul verde degli abeti e dei pascoli e più in alto su gli immobili giganteschi profili con fusi con l'azzurro: vaga, così sereno, nelle beatitudini che dà il tempo del proprio vigore e l'assenza completa di ogni pensiero.

E la sera riunisce tutti sotto la tenda, la sera che scende fredda dopo un breve crepuscolo luminoso; quasi tutti ritornano prima che ogni luce sia cessata.

E' l'ora più cordiale e serena; all'incerta luce dei lumi appesi ad ogni tenda, si fermano i piccoli gruppi ad ascoltare qualcuno che narra.

I discorsi continuano poi sotto ogni tenda, finché il sonno e le vivaci proteste di qualche compagno non obbligano al silenzio. E ci si addormenta così, guardando in alto verso l'immenso luccichio delle stelle che occhieggiano dalle sot-

tili aperture della tenda. Non è valse nemmeno l'inclemenza del tempo a turbare i nostri sonni, quando il lampeggiare frequente e lo scrosciare della pioggia ci davano l'illusione di essere senza riparo. Ma le nostre tende resistettero contro tutto, contro la furia del vento che le soffiava come vele tendendo le corde fino quasi a spezzarle, resistettero vittoriosamente quando sul poggio non difeso passavano degli impeti di bufera che giungevano ad impensierirci su l'instabilità delle umane cose.

Il 15 d'agosto, giorno in cui fu tenuto il IV Congresso della S. U. C. A. I. il nostro romitaggio accolse tutta l'elegante colonia dei Bagni Masino, i villeggianti e gli alpigiani delle vicine vallate. Non mancarono gentili visitatrici, desiderose forse di conoscere da vicino la nostra vita solitaria. Nelle prime ore fu tenuto il Congresso con vivaci discussioni. E da ultimo il presidente della Società Alpinisti Tridentini, Sarcher, con nobili e commosse parole, ascoltate in religioso silenzio, offrì in dono alla S. U. C. A. I. la bandiera delle donne trentine:

« Ai giovani d'Italia
le donne di Trento ».

Gentile omaggio che fu certamente gradito come il pensiero che l'accompagnava.

E il nuovo vessillo, fissato ad una piccozza, fra le altre molte bandiere frementi al soffio delle libere arie dei monti, fu agitato entusiasticamente come un saluto ai fratelli lontani; tra la folla commossa ancora dalle vibranti parole d'entusiasmo che lassù, in una gloria di luce e di sole, dinanzi ad una natura forte e vigorosa, furono forse meglio comprese.

Nulla è più contagioso dell'entusiasmo, nulla più illusorio, ma la vita forse delle alpi distrugge le illusioni, ma non gli ideali. La pratica della montagna si riflette anche nel vivere solito. Nessuno meglio dell'alpinista sa quante difficoltà possono venire eliminate dalla sola volontà di giungere alla mèta.

Umberto Ceraso
(S. U. C. A. I., Consiglio di Roma).

Nei mondo commerciale sportivo

* L'Automatique Ducasble è il pneumatico ideale, il pneumatico modello per qualunque veicolo, vettura, automobile o camions. Come tutti i progressi, come tutte le invenzioni, che ledono i diritti acquisiti, l'Automatique Ducasble è stato oggetto di aspre calunnie e di critiche senza fondamento. Bisognava pur trovare qualche cosa a ridire al nuovo venuto i cui successi ai concorsi di ruote e cerchi elastici 1907 e 1908, sono stati tanto clamorosi. Questo concorso si è disputato in questi due ultimi anni sul percorso Parigi-Nizza-Parigi (km. 2080).

Nel 1908, una vettura De-Dion 24 HP faceva tutto il percorso, senza la più piccola panne, in ragione di 47 km. di media, mentre le altre tre vetture, pure iscritte dalla Società Ducasble, facevano: una 15 HP Mors, km. 32,500; una 8 HP Delage, 40 km.; ed una 18 HP Vulpes, 35 km. di media.



Il congresso della S. U. C. A. I. a 2000 metri.

(Fot. Pier Italico Tavani).

LA MOTOSACOCHE

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

SOCIETÀ MECCANICA ITALO-BINEVRINA
TORINO Via Frejua, 26 - TORINO

La più brillante vittoria ciclistica del 1909!

La più grande velocità mai raggiunta su bicicletta!

RECORD del MONDO

Paolo Guignard, il celebre campione mondiale, sulle sua fedele bicicletta

GOERICKE

compie sulla pista di Monaco (Baviera) il 15 Settembre 1909, Km. 101, e metri 623 in **UN'ORA**, battendo in modo strabiliante tutti i records precedenti.

Meccanici e Negozianti!

*Assicuratevi in tempo la rappresentanza delle biciclette **GOERICKE**, le più veloci e le più scorrevoli del Mondo!*

Società Italiana per il Commercio dei Velocipedi "**GOERICKE**,"
GOERICKE & ALTERAUGE - MILANO - Corso Indipendenza, 6.

La Forza e la Salute

mediante il nuovo sistema di coltura fisica



Opuscolo illustrato *gratis* a tutti i lettori della **STAMPA SPORTIVA** i quali invieranno il **BUONO** qui sotto e un francobollo da 25 centesimi per le spese postali al Professore E. WEHRHEIM, Villa Serpolette, CANNES (Francia).

BUONO PER RICEVERE GRATIS UN OPUSCOLO ILLUSTRATO.

Nome

Indirizzo



Il ten. Leone Tappi, dei Lancieri Novara, che ha vinto nel Concorso Ippico di S. Sebastiano, il gran premio dei cavalli da caccia, contro 110 concorrenti.

Questi risultati, come il numero sempre crescente delle vetture che si muniscono di Ducasble, sono una mirabile risposta ai detrattori che pretendono che i Ducasble diminuiscono la velocità delle vetture e sono pregiudizievoli al loro meccanismo!

La Società Ducasble fabbrica dei tipi per bicicletta, per tricicli trasporto, per automobili e per vetture a cavalli.

Montato doppio o triplo, dà dei risultati meravigliosi anche sugli omnibus e camions, perchè, con una elasticità uguale a quella del pneumatico, può portare dei veicoli di sei tonnellate.

In una parola, l'Automatique Ducasble sostituisce vantaggiosamente i pneumatici e le gomme piene nelle diverse loro applicazioni.

Come i suoi predecessori, i pneumatici, beve l'ostacolo ma, più fortunato di essi, non scoppia mai.

La rappresentanza generale del Ducasble per l'Italia è in Genova, corso Torino, 2.

Automobilismo industriale

Quando nel gennaio scorso usciva, per i tipi del Lattes, il mio volume «Automobilismo Industriale» e che il presidente dell'Automobile Club d'Italia, marchese Ferrero, così sinceramente ed arditamente presentava, molti industriali fecero il viso dell'armi e con loro parecchi di quelli che dovrebbero essere i primi propugnatori dell'automobile industriale, i primi a studiarlo, ad assisterne ed incoraggiarne lo sviluppo.

Il marchese Ferrero, parlando di esso diceva: «e gli auguro che esso vada, come si merita, nelle mani di costruttori, di imprenditori di trasporti, di fornitori militari, di agricoltori, di industriali diversi, del gran pubblico insomma, e sono certo che, leggendolo, sentiranno inno-

«varsi in esso e coordinarsi verso una mèta di sistemazione il problema importantissimo dei trasporti pubblici e del traino di carichi pesanti».

Nell'esposizione delle qualità tecniche dei motori, mi volli tenere al tutto impersonale, emettendo i numeri e i dati sufficienti che studi e lunga pratica avevano sanzionato, specialmente all'estero, dove l'automobilismo industriale ha una così larga base di applicazione.

E' purtroppo doloroso per noi italiani che si giunga a capire la necessità di certi fattori importantissimi della vita nazionale, sempre troppo tardi, e non mi meraviglio affatto che qualcuno dei tanti intellettuali del nostro paese non mi abbia ripetuto la ormai famosa frase del Cardinale Ippolito d'Este, oppure che non abbia già trovato qualcuno di quei che fanno e disfanno i destini d'Italia ad ogni quarto d'ora, che mi abbia domandato come mai andassi a perdere il mio tempo intorno all'automobilismo.

Purtroppo, nel nostro paese che sarebbe quello dove più che in qualunque altro dell'Europa si avrebbe la necessità di un larghissimo sviluppo dell'automobilismo industriale, sia sotto la forma di automobile in servizio pubblico, sia sotto quella del traino di carichi pesanti, è ancora poco conosciuto e meno applicato.

Infinita ragione non hanno fatto tenere in nessun conto fin qui, ma più di ogni altra il dis-

credito sorto contro l'industria automobilistica dopo i disastri finanziari cui essa ci ha fatto assistere.

Fatti ci vogliono e fatti concreti, non chiacchiere.

Ci vogliono per noi italiani dei servizi pubblici e privati impiantati seriamente e largamente aiutati dal Governo ed allora vedremo risorgere le nostre fabbriche di automobili con un crescendo meraviglioso di attività e di successo.

Ma abbiamo, per ora, noi il motore industriale? Abbiamo noi oggi questo cuore pulsante dell'attività meccanica che manderà il sangue arterioso a sostituire quello venoso già guasto ed ammalato? La risposta si può dare senza tema di errare: no. E si può dire questo no sicuramente, poichè una rondine non fa primavera, e non si può affermare di averlo quando si sa che un unico motore, per ora, può figurare vicino agli innumerevoli che si hanno all'estero, in Francia, Germania, Inghilterra e Svizzera specialmente.

Non basta aver vinto un concorso su 600 km. di percorso per gridare: «Io sono l'automobile industriale personificato!». Occorrono prove su migliaia e migliaia di km., con controlli rigorosissimi, e con prove di consumo e regolarità continue, non con corse pazze, come è avvenuto a Piacenza, dove si richiedeva una velocità massima di 25 km. e si raggiunsero perfino delle velocità di 50 km. all'ora!

Senza tema di smentita.

E queste prove all'estero si fanno e si continuano a fare, ma le medie che si raggiungono sono 18 o 20 km. al massimo, ed i controlli, lungo il percorso, fanno arrestare le vetture che oltrepassano le velocità prescritte senza parzialità alcuna, senza tergiversazioni e senza colpevoli condiscendenze.

E le fabbriche d'automobili, all'estero, lavorarono con ogni cura, con coscienza scrupolosa, studiarono continuamente ed in modo profondo la soluzione del problema dell'automobilismo industriale, e lo hanno risolto continuando a perfezionarlo in ogni particolare così da poter fornire all'attività umana una ragione di forza, come disse con felice frase il generale Piquart, ministro della guerra di Francia, ad un importantissimo consesso di costruttori dei poids-lourd: «Io «stimo che voi, consacrando all'automobilismo industriale, abbiate fatto la Francia non solamente ricca, ma anche forte».

Ed all'estero è avvenuto per molte Case l'inverso di quello che è succeduto presso di noi; esse, forse dall'impulso anche dato dall'industria e dai commercianti nei rispettivi paesi, hanno incominciata la costruzione degli automobili pesanti per mettersi poi allo studio dell'automobile turistica e della vetturina. E sono appunto quelle Case che hanno oggi risolto nel modo migliore la questione automobilistica industriale.

(Continua).

Capitano Giovanni Hesse.

4000 chilometri a cavallo

In questo momento il presidente W. Taft sta intraprendendo una tournée in tutti gli Stati dell'Unione; degli scopi della medesima i giornali hanno parlato diffusamente.

Nei paesi ove difettano le linee ferroviarie egli avrà per latore dei suoi messaggi Edward O' Reilly, un coraggioso e pittoresco cowboy di Sant'Antonio, nel Texas, il quale si è impegnato di accompagnare ovunque il Presidente, a cavallo!

Egli monta il cavallo *Arkansas*, famoso in tutti gli Stati Uniti, che appartiene al Ranch di Charles W. Taft, fratello del Presidente. E' questo il più lungo *raid* che mai sia stato intrapreso a cavallo. Ma O' Reilly, che è stato alle Filippine, e che recentemente diede prova di grande resistenza in una sommossa del Messico, è sicuro di vincere la dura prova.



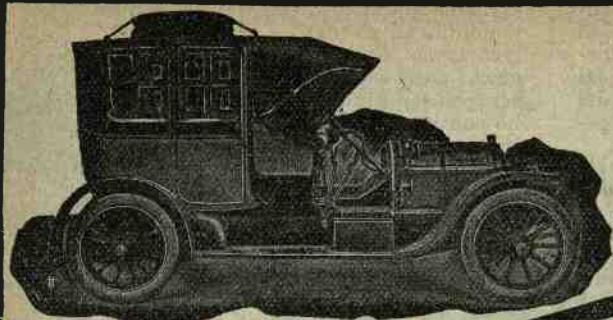
Il famoso cavaliere americano Edward O' Reilly. (Fot. Brocherel - Aosta).

Ruota
Ausiliare

"STEPNEY"

L'accessorio indispensabile
per tutti gli automobilisti

Chiedere Catalogo. TORINO - Via Pietro Micca, 9



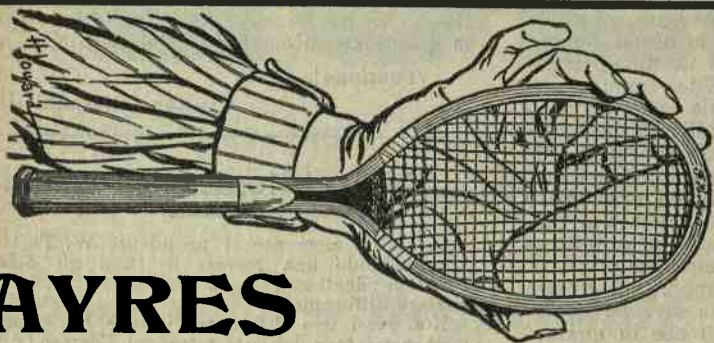
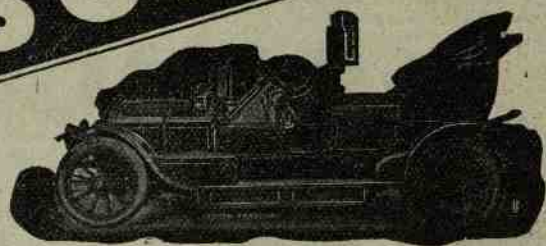
CATALOGO e
LISTINI
GRATIS

FABBRICA
AUTOMOBILI

ISOTTA FRASCHINI

MILANO

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



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

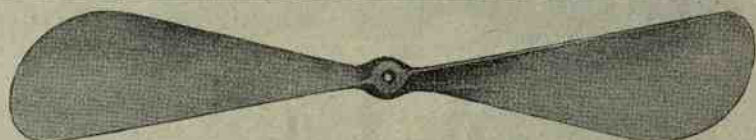
Gli articoli AYRES si trovano presso le Ditte:

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 Misericordia - Agostino Drago.

VENEZIA - S. Salvatore - Bartolomeo Marlerio.
BOLOGNA - Cav. G. Marzocchi.
PADOVA - Via 8 Febbraio - Vincenzo Bonaldi.
NAPOLI - Galante e Pivatta.

F. H. AYRES Ltd - LONDON

Agente Continentale J. TITUS POSTMA - 64, Avenue de la Grande-Armée - Paris.



GRANDE SEMAINE D'AVIATION DE CHAMPAGNE

Segnò il trionfo delle

ELICHE INTEGRALI CHAUVIÈRE

GRAN PRIX DE LA CHAMPAGNE:

1° Farman (Biplano Farman - Percorso 190 Km.).

GRAN PRIX DU TOUR DE PISTE:

1° Blériot (Monoplano - Velocità 77 Km. all'ora).

PRIX DES PASSAGERS:

1° Farman (Biplano - con tre persone).

PRIX DES AERONAUTES:

1° Colonel Renard (Dirigibile - 50 Km. in 1 ora, 11 min.).

Ing. G. A. MAFFEI e C. - Via Nizza, 117 - Torino

Telefono: 16-05 Indirizzo telegrafico: TECNICAL

L'antidérapant in cuoio

PETER'S UNION

è il migliore

Chiedete offerta speciale alla Ditta

Pneumatici PETER'S UNION

Foro Bonaparte, 70

MILANO

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.

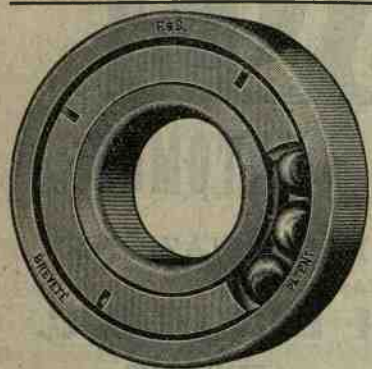
FABBRICA DI AUTOMOBILI

LANCIA & C.

TORINO — Via Petrarca, 31 — TORINO

FICHTEL & SACHS - Schweinfurt a. M.

La più antica e più Importante fabbrica del Mondo



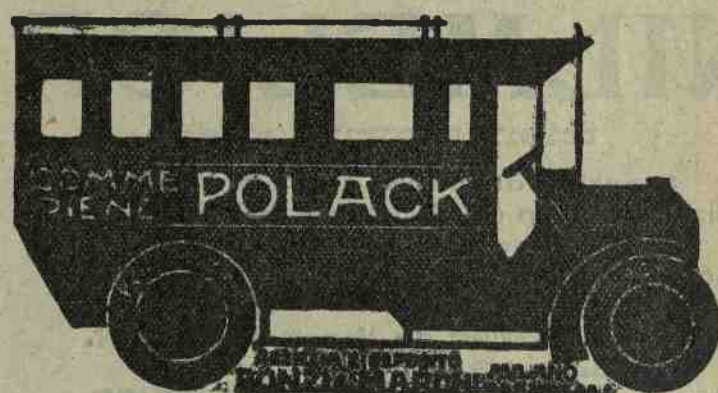
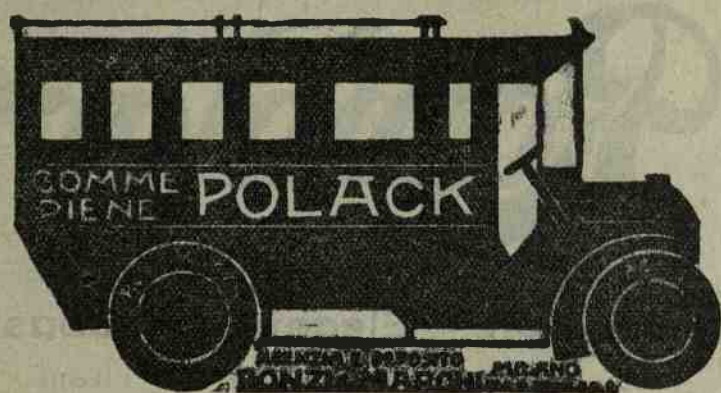
PRODUZIONE GIORNALIERA DI

12500 Cuscinetti a sfere

DI DIVERSE QUALITA'

La nostra pratica assicura un lavoro perfezionato e un materiale di prima qualità qualunque ne sia l'uso.

Per richiesta rivolgersi al Rappresentante per l'Italia con DEPOSITO

ENEA ROSSI - Via Bramante, 29 - **Milano** -  Cataloghi e Prospetti Gratis**Cacciatori!!!**

usate sempre

LANITE

e

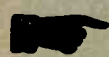
D. N.

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

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

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

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

 I migliori armaioli ne sono provvisti. 

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

"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

LA BICICLETTA NELL'ERA PREISTORICA



LA BICICLETTA NELL'ERA MODERNA



Chiedere il nuovo Catalogo 1909

CICLI DEI

UMBERTO DEI & C. - Via Pasquale Paoli, 4 - **MILANO**
 Rappresentanza per Torino: **Capella Giovannini** - Via Nizza, 67.

Quale potenzialità si ritiene la
meglio adatta per automobili da
medio e grande turismo

? 18 HP

Quale
la marca?

BRIXIA-ZÜST 1909

riconosciuta insuperabile

Rappresentante Generale:

Cav. ENRICO MAGGIONI

Piazza Castello, 16 - MILANO

TELEFONO 48-62

REBUS

CICLI - MOTORI - AUTOMOBILI

MOTORI LEGGERI PER AVIAZIONE

Soc. RESTELLI BUZIO & C.

(Chiedere Catalogo)

MILANO

Sede provvisoria: Via Disciplini, 15 A

Telefona 57-06

Il Magneto

NILMELIOR

trionfa ovunque:

Meeting di Monaco: (1^a Serie Cruisers):

1^o Sizaire Naudin con Magneto **NILMELIOR.**

Targa Florio (Vetturette):

1^o Goux su Lion-Peugeot con Magneto **NILMELIOR.**

Coppa Catalogna:

1^o Goux su Lion-Peugeot con Magneto **NILMELIOR.**

Coppa del Re:

1^o Goux su Lion-Peugeot con Magneto **NILMELIOR.**

Société d'Electricité NILMELIOR: 49, 51, 53, rue Lacordaire - Parigi

Agente in Torino: Sig. M. Arbarello, Corso Valentino, 2.

CICLI

Rambler

==== Insuperabili ====

Scorrevoli - Eleganti - Robusti

Rappresentante Generale per l'Italia:

R. MONNEY - Via **TORINO** Bellini, n. 2

Si eseguono riparazioni garantite a qualunque bicicletta.

B.S.A.



tre
fucili

tre
facili

Le BICIELETTE

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

BSA

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.

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.