

# LA STAMPA

# SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Aereostatiche

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

### ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

Un Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15

Estero .. 15

### DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-26

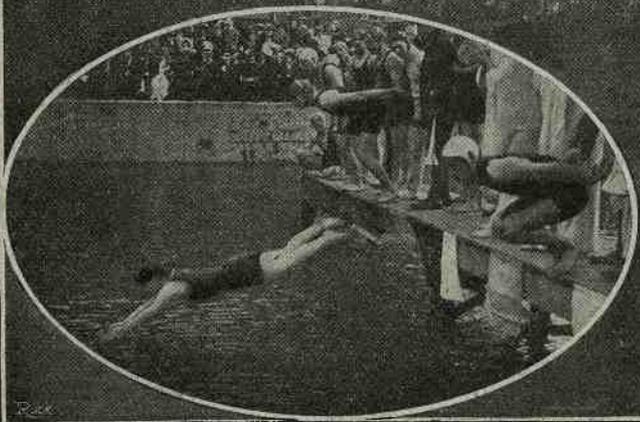
### INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

## Le vasche natatorie Municipali in Francia

Durante il  
campionato francese  
dilettanti di tuffi



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 vera Candela

## POGNON



conduce alla **VITTORIA!**

A Monaco 8 Primi Premi

Finale Canotti Cruisers 1°

" Racers 2°

" " 3°

La Candela preferita dagli Aviatori

Corrente L. 7.

Magneto corrente L. 7.

Vendita ingrosso presso:

**D. FILOGAMO e C.**

TORINO - Via dei Mille, 24.

**BOUGIE POGNON Ltd.**

Londra S. W.



## Automatique DUCASBLE

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

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

Rapp. Gen. per l'Italia: Corso Torino, 2 - Genova

Agenzia per Piemonte e Lombardia: **G. HERMANN**  
TORINO - Piazza Castello, 22. - MILANO - Via Carlo Alberto, 2.

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

# EPILESSIA

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

**CLODOVEO CASSARINI**  
di BOLOGNA

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

Si trovano in Italia e fuori nelle primarie farmacie.

Si spedisce franco opuscolo dei guariti

DONO  
delle Loro Maestà  
i Reali d'Italia

14 Medaglie  
alle primarie Esposizioni  
e Congressi Medici

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

Perciò i

## PNEUMATICI SOLY

essendo i più cari, sono anche i meno cattivi

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

Grande Laboratorio per Riparazioni a Camere d'aria e Copertoni per Automobili

Processo nuovissimo speciale Brevettato S. G. D. G.

**DITTA GIUSEPPE CARRERA**  
TORINO - Via Saccarelli, 14 - TORINO

VENDITA

Grassi e Olii Finissimi

**AUTOMOBILI**

Coperture - Camere d'aria  
Accessori, ecc.



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

**RIPARAZIONI AUTOMOBILI**

Prezzi da non temere concorrenza  
Massima garanzia

# REBUS

## CICLI - MOTORI - AUTOMOBILI

MOTORI LEGGERI PER AVIAZIONE

**Soc. RESTELLI BUZIO & C.**

(Chiedere Catalogo)

MILANO

Sede provvisoria: Via Disciplini, 15 A

Telefono 57-06

## CICLI

# Rambler

Insuperabili

Scorrevoli - Eleganti - Robusti

Rappresentante Generale per l'Italia:

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

Si eseguono riparazioni garantite a qualunque bicicletta.

# La F.I.A.T.

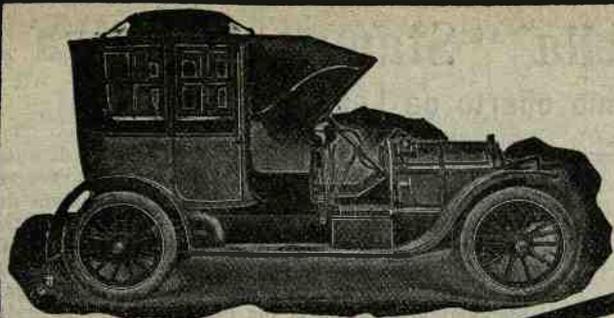
con le recenti creazioni dei nuovi  
**Modelli 1909** riafferma il tradizionale  
**primato sportivo**, e  
consegue il completo **TRIONFO**  
**COMMERCIALE.**

Agenti Esclusivi

**GARAGES RIUNITI**

F.I.A.T. - ALBERTI - STORERO

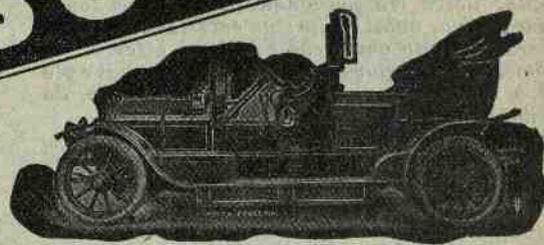
TORINO - ROMA - MILANO - FIRENZE - GENOVA - NAPOLI - PADOVA



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

**CORSE INTERNAZIONALI DI CUNEO  
RECORD MONDIALE DEL CHILOM. LANCIATO**

1° Aluffi Cesare - 2° Borgo Michele - 3° Borgo Carlo  
4° A. C. Nicola - 5° Bianco Bernardo

tutti con macchina **BORGO** e magneto **Simms**, battendo  
il numeroso lotto dei concorrenti coalizzati.

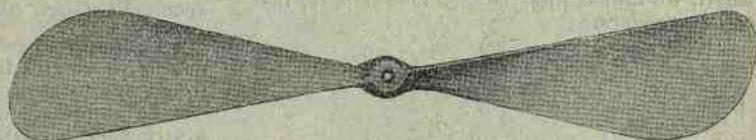
Fabbrica Italiana Cicli e Motocicli - **TORINO** - Via XX Settembre, 15

**S.C.A.T.**

Automobili da 14, 18 e 22 HP

Provatele e confrontatene i prezzi.

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



**Bleriot** ha attraversata la Manica col suo mono-  
plano munito di un motore **Anzani** e di elica integrale  
**Chauvière.....**

**ELICHE INTEGRALI CHAUVIÈRE**

Leggerissime - Rendimento assoluto 97% - A buon mercato.

**MOTORI ANZANI PER AVIAZIONE**

Leggerissimi - Sicurissimi - A buon mercato.

**ACCESSORI PER AVIAZIONE**

Tenditori - Tele caoutchoutées - legni profilati ecc.

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

**La trionfale traversata della MANICA**

fu compiuta dall'aviatore francese **Blériot**  
volando da Calais a Dover in 23 minuti sul  
suo Monoplano costruito

col **TESSUTO**  
**GOMMATO** per **AREOPLANI**

**Continental**

Quasi tutti i dirigibili del Mondo sono fatti con  
**Tessuto Gommato CONTINENTAL** che viene  
pure preferito dagli aviatori per la sua ottima qualità.

**Continental-Caoutchouc e Gutta-Percha-Compagnie-Hannover**

Telefono N. 20-45 - **MILANO** - Via Bersaglio, 36.

## In memoria di Alfredo Dick

Aveva 44 anni e nel viso suo rude e vigoroso era un'impronta di volontà tenace, morzata alle labbra da un sorriso perenne di bontà. Svizzero di nascita, aveva tra noi qualcosa ch'era in fondo al suo animo, quasi sopito; un entusiasmo fervido, sincero per tutto quello che è bellezza e forza.

Conobbe della giovinezza i fremiti giocondi e più lieti, e seppe passar per la vita a fronte alta, da vincitore che sa le fatiche e può i trionfi.

Anima della passione che sfiorò come un soffio d'ala generoso, la gioventù di Torino, entusiasta del foot-ball — lo sport che nella sua Svizzera, dentellata di cime e inforata di laghi, era divenuto manifestazione nazionale — disse ai nostri giovani la tenacia delle lotte, l'asprezza della sfida, l'ebbrezza della vittoria aspramente contesa.

E il foot-ball fiorì e vinse.

Vice-Presidente del F. C. Torino, Presidente del Motovelodromo, amante di tutte le estrinsecazioni atletiche che formano il corpo e l'anima per le battaglie del domani, entusiasta di ciò ch'era difficoltà e asprezza, aveva saputo serbare tra questi sentimenti, un'anima fine, capace d'ogni bene, incapace di offendere.



Alfredo Dick.

È uno dei buoni nostri amici, dei fedeli collaboratori, che per anni aiutarono l'opera nostra di fede e di speranza, che oggi ci viene a mancare, così, improvvisamente, quasi a renderci d'un colpo più triste la vita e più difficile la vittoria.

In questo momento triste per noi e per tutti quanti lo conobbero, possano i nostri sentimenti essere un fraterno, amico sollievo alla famiglia dolorante che lo piange.

La Stampa Sportiva.

## L'atletismo del nuoto

Chi non ricorda quel podista che anni fa arrivava da Reggio Calabria sino alla Manica e tentava la traversata delle 23 miglia che separano Dover da Calais? Chi non ricorda quell'uomo che, peregrinando di città in città, si guadagnava la vita rischiandola ogni domenica in tutte le città saltando da considerevole altezza, in un bacino d'acqua alto appena un metro e mezzo?

E quanti atleti bizzarri ha il nuoto, persone che rischiano la vita nei circhi e sulle piazze saltando in vasche piccolissime a cavallo o in bicicletta?

Molti sono anche i campioni e l'Italia n'ebbe uno celebre — Bonfante — abili saltatori da altissimi trampolini.

Una stranezza: nessuno di questi virtuosi è nuotatore superiore. Il salto è estetico, è originale, è bello, è ardito. Ma troppe volte serve a molte persone per vivere, e alle volte per morire.

Fram.

## Il 2° Referendum della "Stampa Sportiva", dotato di un ricco premio offerto da Leonino da Zara

### Referendi della STAMPA SPORTIVA

Signor .....  
Via .....  
Città .....

I premi di questo secondo importante Referendum sono:

1° un artistico calamaio d'argento, con penna, offerto dal simpatico e munifico sportman Leonino da Zara.

2° premio: medaglia d'oro.

3° premio: medaglia vermeille.

4° premio: medaglia d'argento.

Le risposte devono essere inviate al giornale, Sezione Referendi, munite dell'apposito tagliando.

Numerosissime ancora, ci son pervenute le risposte in questi ultimi giorni. Ecco le migliori:

« Cercherò di essere breve per quanto la domanda, o meglio le domande, meriterebbero un lungo studio storico, tecnico... e psicologico.

« La conquista dell'aria è stata ormai ottenuta, e sarà meglio confermata, tanto dall'aeronautica che dall'aviazione. I successi grandissimi di Zepelin e di Wright ne danno chiara e lampante dimostrazione.

« In caso di guerra tanto l'una che l'altra serviranno alla difesa ed alla offesa, come hanno servito le macchine medioevali ed i dardi, i cannoni ed i fucili, le corazzate e le torpediniere. E tanto il grosso areostato quanto il piccolo uccello-meccanico troveranno il loro implacabile nemico nel cannone a lunga portata, e nella mitragliatrice a migliaia di capsule. Il primo colpirà e fracasserà l'elefante, la seconda farà la rosa, come un colpo a pallini, ed acchiapperà il povero passerotto!

« Et sic transit!

« Questa l'idea mia maturatasi dopo quanto su questa lacrimarum valle si è svolto da Adamo all'ultimo nato di oggi.

« Raffaele Perrone - Napoli ».

« Sono convinto che la conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta coll'aviazione perchè:

« 1° Il costo di costruzione e di manutenzione d'un apparecchio d'aviazione è molto inferiore a quello d'aeronautica;

« 2° Il tempo di costruzione è molto più breve nel primo che nel secondo;

« 3° La velocità nel primo è molto superiore a quella del secondo per lo spostamento minimo d'aria dato dalla cubicità molto inferiore negli apparecchi d'aviazione che da aeronautici;

« 4° La manovra facile nel primo, il potersi innalzare senza aiuto alcuno e l'esiguo prezzo farà sì che l'apparecchio d'aviazione diverrà comune come lo è oggi la bicicletta, mentre un apparecchio aeronautico avendo sempre bisogno d'un impianto speciale per innalzarsi sarà di pochi come l'automobile al giorno d'oggi.

« Gli apparecchi d'aviazione per le proprietà sopra accennate saranno migliori di quelli aeronautici per una futura guerra. Come rapace falco, che cerca la preda su cui piombare, l'apparecchio d'aviazione si libererà sul campo nemico ed in un attimo scenderà, per poi salire senz'aiuto alcuno e ritornare in breve tempo al campo con notizie esatte e precise della posizione nemica; mentre con apparecchi aeronautici ciò non può compiersi sollecitamente. Come al giorno d'oggi i corpi di volontari ciclisti sono numerosi per la popolarità della bicicletta, così per l'ultima proprietà da me suesposta si avranno corpi di volontari d'aviazione, che saranno molto utili in queste future guerre aeree. Le nazioni poi faranno costruire apparecchi speciali d'aviazione in acciaio che serviranno come apparecchi di difesa, come al giorno d'oggi abbiamo le corazzate in mare e gli automobili blindati in terra. La futura guerra aerea sarà più micidiale di quelle del giorno d'oggi, sieno esse combattute in mare che in terra, poichè non si metterà soltanto in pericolo la vita dei combattenti, ma bensì anche quella dei sottostanti.

« M. Giudici - Cremona ».

« La conquista definitiva degli spazi è riservata e sarà ottenuta dal più pesante dell'aria. Ed è logico, una volta che la provvida natura, nelle sue sapienti manifestazioni, questo solo esempio ci fornisce dal lato animale.

« E' cosa che affermavo e dimostravo a 22 anni. « Dal lato vegetale rari esempi debbono esserci di fiori, semi, spore e corpuscoli che all'azione dei raggi solari, o per calore, o per forze dinamiche interne, o disposizioni di tessuti — quindi per dilatazione e densità — s'innalzano, per acquistata forza ascensionale, come fanno i corpi più leggeri nell'acqua e nell'aria, ma essi navigano in balia del vento, senza una direzione intelligente, almeno che questo ultimo non lo sia per loro; e così anche la natura dimostra la deficienza manifesta di questi ultimi, rispetto ai più pesanti dell'aria. « Così deve risultare per legge d'equilibrio e per impronta naturale, il prodotto della corrispondente manifestazione umana.

« Il più leggero dell'aria in navigazione, in più che presentare sempre maggiori pericoli rispetto al più pesante, è relativamente a quest'ultimo — in condizioni uguali ed atmosferiche — un mezzo inferiore palese, per la conquista del primato nella velocità, data la grande superficie d'azione che esso presenta alle correnti aeree.

« Oggi che tutto è fretta — perchè l'uomo prima di morire, vuol molto sapere e molto vedere — i sistemi più veloci di navigazione aerea saranno quelli che risponderanno al successo — specialmente che questo campo interessa enormemente la guerra della quale sconvolge pienamente i sistemi attuali — e queste massime velocità non potranno ottenersi che col più pesante dell'aria.

« E ciò è di riuscita certa inquantochè i progressi meccanici, le maggiori conoscenze tecniche di cose, di forze acquisite, i perfezionamenti dei materiali e dei motori, l'esser riusciti a far sviluppare a poca massa una grande forza, tutto un insieme di scienze e scoperte, avendo camminato di pari passo nel progresso, ci affidano della risoluzione completa di un problema sicuro, nel quale, anche se la parte intelligente — cioè l'uomo — mancasse per dirigerne negli spazi il risultato, la parte meccanica lavorerebbe trionfalmente e sicuramente per suo conto. E' non dubbio quindi che il più pesante sarà il mezzo di offesa e difesa più potente dell'avvenire.

« Ing. Carlo Bonafede ».

« Il dirigibile e l'aeroplano hanno già conquistato l'aria, ed ambedue, con diverse finalità rimarranno i padroni di essa. Non potrà l'uno escludere l'altro. In tempo di pace il primo servirà per trasporti regolari di passeggeri e di merci ricche ed anche per diletto sportivo dei fortunati mortali che potranno permettersi il lusso d'un dirigibile; il secondo avrà una missione puramente sportiva e probabilmente anche per trasportare un limitato numero di persone per cui il tempo è denaro, ed alcune merci preziose. In tempo di guerra l'aeroplano avrà la prevalenza come mezzo di offesa e di difesa, perchè all'aeroplano non potrà essere affidato altro incarico che quello di rapidissime ricognizioni sul campo terrestre o marino del nemico.

« Riccardo Ponzelli - Bologna ».

« La conquista dell'aria, secondo me, dovrebbe essere ottenuta coll'aviazione.

« Se però si potrà ottenere i seguenti risultati: « Poter partire in qualsiasi posto, con qualunque stato di clima.

« Che sia tolto il pericolo continuo d'una caduta, in seguito ad una panne al motore, e poi evitare questo, crederei molto utile un secondo motore, che in causa d'una panne al primo, il secondo sia pronto a sostituirlo.

« In questo modo si potrà ottenere la conquista definitiva dell'aria coll'aviazione.

« In caso di guerra, sia per offesa, che per difesa, credo molto pratica l'aeronautica, perchè un buon dirigibile (malgrado costi molto) può contenere molte persone, che potranno prendere tutte le opportune cognizioni del campo nemico, avendo cura di dargli un colore che si perda ad una grande altezza.

« Gualtiero Farina ».

COPPE ARTISTICHE  
MEDAGLIE - TARGHE

Nelli e Ci - FIRENZE

FORNITORI DEI MAGGIORI ENTI SPORTIVI  
E CONVEGNI

Rapp. per Torino: Pietro Cigolini - Via Lagrange, 34.

# ESTARIC

pneumatico per automobili liscio  
ed a semelle

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

## I primi passi dell'aviazione in Italia

(Continuazione e fine, v. num. preced.).

Bruno Foco - Luigi Martino.

Bruno Foco, disse Innocenzo Cappa in uno di quei suoi brillanti e pateticamente psicologici articoli, ha nel suo stesso nome «l'ombra e la fiamma!... Che il suo destino gli tolga l'ombra tragica della delusione».

M'ero prefisso di parlare di quest'inventore diciottenne molto tempo fa, quando della sua creazione ero stato messo a conoscenza da un compiacente amico comune. Due mesi or sono infatti portandomi alla Venaria per sorprendere in pieno lavoro i Facioli, padre e figlio, mi venne presentato un ragazzino dall'aspetto pulito e serio, un tipino più meridionale, nel colorito, che dei paesi nostri, che tosto imprese a parlarmi della sua invenzione con parola sobria e convinta, sollecitandomi a scriverne qualcosa onde facilitarli il compito di trovare ausigli finanziari e poter in tal modo pervenire all'applicazione d'un motore al suo aeroplano. Venni anzi insistentemente pregato di prender visione dell'apparecchio, ch'egli mi disse costruito tutto di sua mano, e che aveva ricevuto ospitalità in un prato, con vicino una tettoia che avrebbe potuto servire da hangar, alla Mandria, nella vasta tenuta del march. Medici.

Accettai di buon grado l'invito e per l'ampio viale che conduce alla tenuta del senatore Medici ne pervenni alla cancellata d'ingresso.

Appena entrato, a destra, adagiato su di un prato e con a ridosso una spalliera di alti pioppi ombreggianti, scorsi il gigantesco gabbiano bianco, l'aeroplano dal Foco costruito in grandezza naturale.

Era un immenso giocattolo costruito con traversine di legno, inchiodate e serrate da grovigli di fili di ferro, un vero biplano, tipo Delagrange, o meglio Voisin, con le sue tele, il suo timone di profondità, e quello di direzione, perfettamente montati.

Il giovinetto imprese a descrivermi la sua costruzione sostenendo, con una persuasione che non osai certo togliergli, che questo primo modello avrebbe necessitato di successive modificazioni essendo stato costruito con gli scarsissimi mezzi trovati a disposizione.

Dopo aver lodato l'opera sua, mi permisi consigliarlo di non salirvi su il giorno che vi avesse applicato un motore, perchè questo con la potenza del vorticar dell'elice avrebbe certamente squassata la fragile costruzione e buttato all'aria l'inventore adolescente!

Non v'era, come non v'è ora, ombra di ironia nelle mie parole. Era ed è semplicemente un consiglio pratico che gli porgevo, per il fatto che questa meravigliosa tempra di ragazzo non si meriterebbe una fine così ingloriosa.

Ed io a tal punto, perchè nella presentazione di questo industrioso figliolo d'un portallettere della nostra città venni preceduto da un collega milanese, m'associai in parte e cordialmente alle parole di Innocenzo Cappa.

Ma, siamo sinceri. Il compito d'un pubblicista non è quello di creare illusioni, di cullare chimere e nulla più. Sarebbe questa un'opera pretesa troppo. Noi sappiamo quanto studio, quante soluzioni scientifiche, quante applicazioni pratiche richieste, e quante disillusioni fruttò il problema dell'aviazione ai suoi adepti.

Noi abbiamo appreso che la vittoria del Blériot XI costò nove anni di studio ininterrotto dell'ingegnere Blériot.

Non basta aver mani ed intelligenza industrie per fabbricare materialmente un congegno meccanico, chiamato a rispondere alle più difficili leggi fisiche, ai più ardui postulati scientifici. Occorre aver fondamento di studio e di cognizioni tali che non si assimilano nè in un anno, nè in due.

La soluzione del problema del moto perpetuo ha già mandato al manicomio troppe intelligenze esaltate, per dargli a fratello il problema aviatorio, così, per spirito di adulazione e di incitamento a fare.

Non distribuiamo d'émblée, un battesimo di gloria col significato di voce laudativa, di ammirazione ad un frutto fuori stagione, ad un inventore troppo adolescente.

Ciò si potrà fare in un articolo a base di simbolismo sentimentale, non con la serietà di un reporter che deve dire al gran pubblico il bene ed il male che in materia aviatoria, si insegna e si sovrappone in questi giorni in cui l'aeroplano è la gran voce di moda.

E chiudo.

Chiudo lodando il Foco per la sua grande buona volontà e per il suo giovane entusiasmo creativo. Ma se un'opinione mia devo esporgli, gli dirò che studi, che studi molto, e che quei denari che vorrebbe subito impiegare alla traduzione pratica della sua idea embrionale, li impieghi per ora ad iscriversi a dei corsi seri di meccanica, a prendersi dei trattati sulla resistenza dei materiali, a seguire qualche corso universitario.

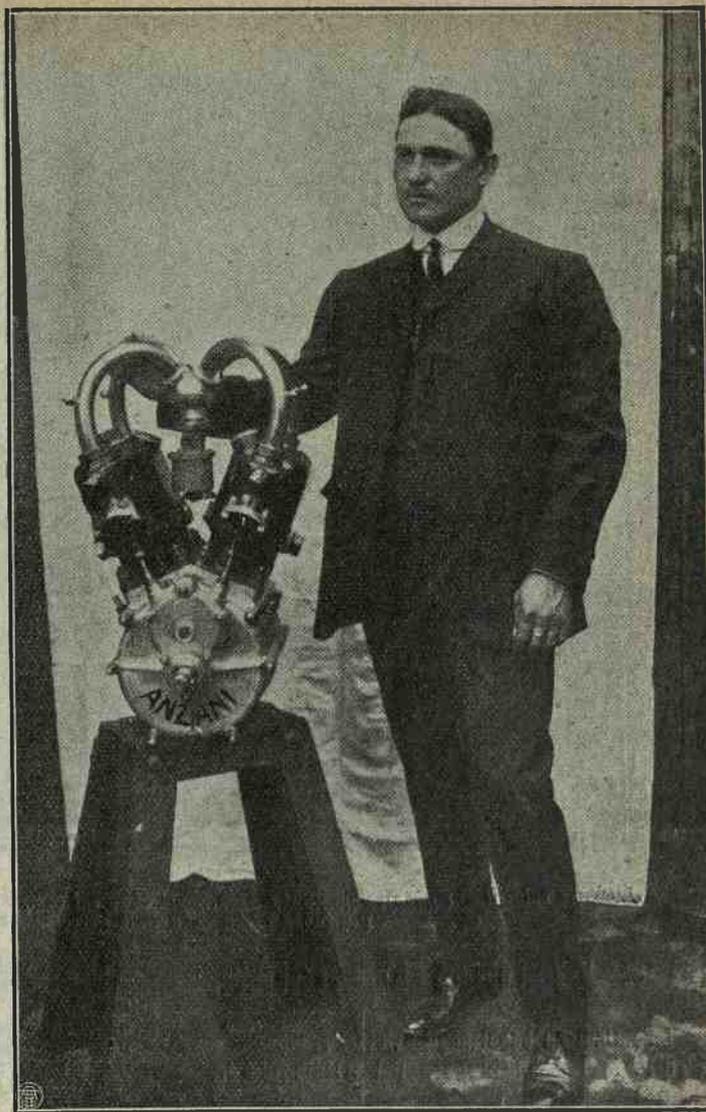
Così rinsaldata nella materialità delle leggi fisiche e costanti che agrovigliano ogni segreto della natura, la sua mente potrà allora cullare l'idealità di riuscire un giorno a quello che le sue notti insonni di uomo precoce gli fanno credere ancor troppo vicino, e troppo facilmente realizzabile.

E ciò dicendogli, credo d'aver fatto opera buona.

Di questi giorni era venuto a conoscenza che un altro torinese stava attendendo al montaggio d'un aeroplano di sua invenzione. Con non poca fatica appresi che la sua piccola officina l'aviatore l'aveva da parecchi mesi trasportata a Scalenghe, e quivi, con alcuni compagni, come lui meccanici, stava compiendo l'opera lungamente studiata.

Luigi Martino è un giovane meccanico ventiquattrenne, nato nella nostra città. Ha impiego al Compartimento di Torino delle Ferrovie di Stato. Da quattro lunghi anni si dedica al grave problema aviatorio, e tutte le ore che il lavoro gli lasciava libere le ha sempre occupate ai suoi studi ed alla costruzione di una macchina per volare, che fece e rifece parecchie volte, modificandola successivamente, fino ad oggi, in cui l'opera sua indefessa e forte per la costanza impiegatavi, può dirsi giunta a compimento.

Dirò in breve di che si tratta. L'aviatore chiama il suo apparecchio biplano quadricellare. Questo biplano è provvisto di due eliche di 2 metri di diametro, poste sull'asse longitudinale dell'aeroplano, alle due estremità, ossia a poppa e a prua. La super-



Il giovane inventore italiano Anzani, costruttore del motore applicato al monoplano Blériot. (Fot. Rapid - Parigi).

ficie d'ala è di metri quadrati 62. La lunghezza della macchina fra le due eliche è di metri 7, la larghezza delle ali è di metri 12. Questo biplano è munito d'un motore 40 HP, costruito dal Martino su di un suo tipo brevettato, motore che deve imprimere alle eliche la velocità di 1400 giri al minuto.

La nuova macchina per volare si distingue in due parti: la prima, superiore, costituisce il corpo volante, con le ali ed i serbatoi della benzina. La seconda inferiore, risulta di uno scafo da canotto, con ruote per la rincorsa, e contiene aviatore e motrice.

Il comando del sistema è dato da una guida a sterzo, azionante contemporaneamente le pinne di rullo ed i due timoni verticali di direzione.

Alla destra dell'aviatore sono le due leve di comando, le quali azionano, una il piano di elevazione, e l'altra la coda compensatrice. Il piano di elevazione e la coda compensatrice formano la coppia di governo.

Questa costruzione complicata, se vogliamo, ma certo originale e ben studiata, pesa complessivamente, allo stato di partenza, kg. 460, peso certo non indifferente, ma compensato dalla grande superficie d'ala di cui il biplano Martino dispone.

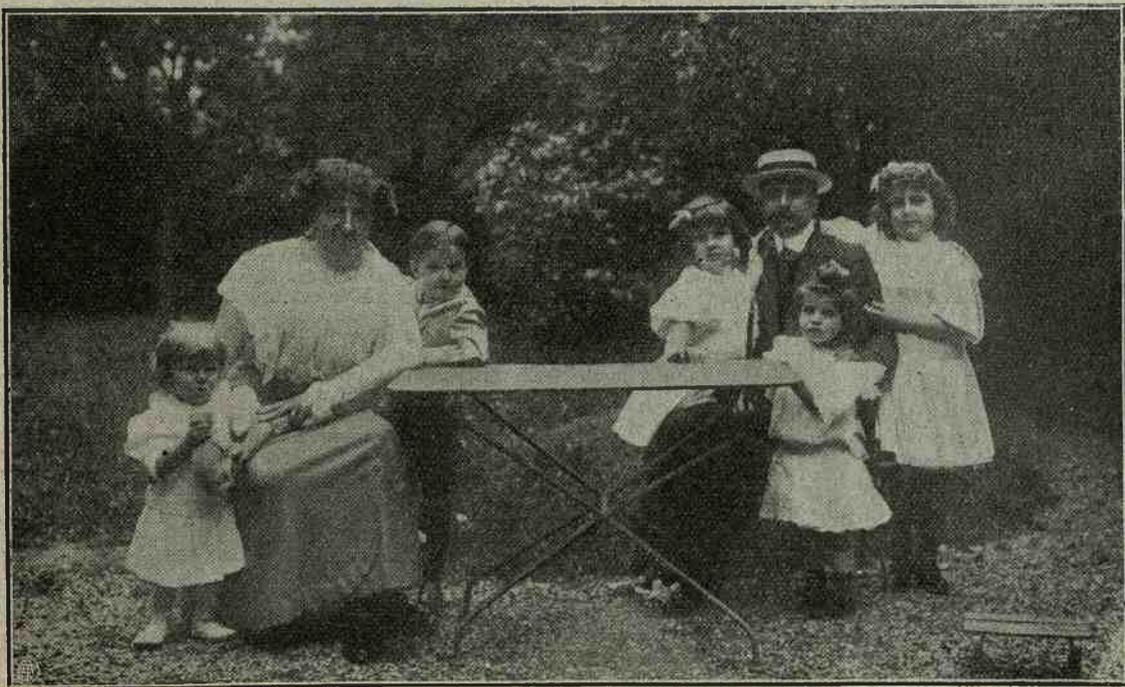
Se noi confrontiamo infatti, ad esempio, questa creazione del nostro giovane concittadino, col monoplano Blériot XI, noi vedremo che, mentre quest'ultimo ha un peso morto di circa kg. 16 per metro quadrato di tela, il Martino invece non ne ha che kg. 7,500.

Pertanto, dai calcoli fatti, l'inventore asserisce che il suo motore 40 HP dovrebbe portare il suo biplano ad una velocità di circa 80 km. all'ora.

Come dissi, l'apparecchio è quasi pronto, e tutto lascia sperare che gli sforzi di questo giovane e tenace studioso del gran problema sortano l'auspicato successo.

Appena qualche esperienza verrà effettuata e riuscita, ne informerò i lettori.

Corradino Corradini.



L'aviatore francese Blériot nell'intimità.

(Fot. Rapid - Parigi).

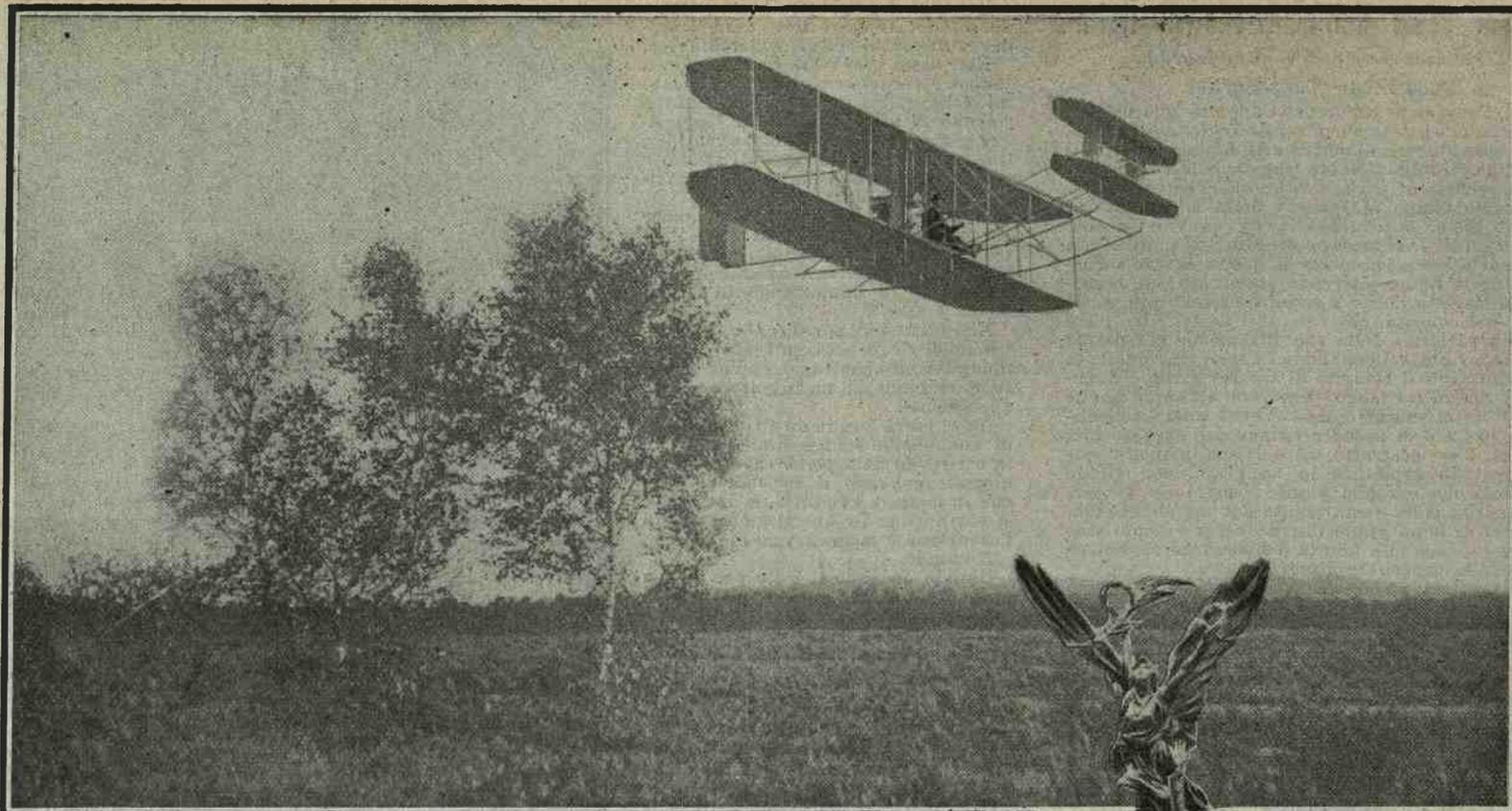
## Nel mondo commerciale sportivo

\*\*\* Carlo Zucchi e C. - (Alcyon, Milano, Corso Indipendenza, 16). — Il trionfo di questa famosa bicicletta nel Giro di Francia, testè finito, non ha precedenti. Essa ha visto i suoi corridori sempre primi in tutte le 14 faticosissime tappe, cioè per un totale di 4500 chilometri; l'Alcyon ha vinto nella classifica generale i primi 6 posti; ha vinto pure il primo posto dei corridori isolati; sui primi 10 classificati, 9 sono con l'Alcyon; ciò prova che la bontà della macchina prevale nel modo più evidente sulla bravura dei corridori.

# LA MOTOSACOCHE

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

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



L'ultimo volo di Wright Wilbur in Francia. Egli vinse sul campo di Auvours, la Coppa Michelin, sulla più lunga distanza, avendo percorso 124 km.

## Areoplani e Dirigibili.

I continui successi degli aviatori francesi.  
Tutte le nazioni in gara pel trionfo finale.

Decisamente in Francia par si proceda in proporzione geometrica nei progressi del campo aviatorio. In un anno quale cammino meraviglioso. Agli albori del 1903, l'uomo del giorno era Delagrange, che con un rudimentale apparecchio Voisin teneva il record della navigazione dell'aria con circa mezz'ora di volo.

Poi, in brevissimo volger di tempo, records su records, meraviglie su meraviglie, successi su successi.

Ieri era l'ing. Blériot che, attraversando la Manica, segnava il trionfo del monoplano, oggi è Sommer che a Mourmelon le Grand volando due ore, 27' e 15", batte il record del mondo di durata nell'aria, e segna il trionfo del biplano.

Roger Sommer non è lui il costruttore vero della sua macchina.

L'ha ordinata mesi sono ad Henry Farman, e, mettendovi qualcosa anche di suo, è riuscito, dopo breve tempo, quando cioè il nome suo era ancora o quasi un'illustre incognita, ad affermarsi superbamente su tutti gli aviatori del mondo, compreso Wilbur Wright col suo recentissimo record di ore 2,10' 28".

Sommer così descrive la sua decisione a tentare il ben riuscitogli record del 7 corrente:

« Il 4 agosto, giorno dell'anniversario del mio 32° anno, ho creduto di poter battere il record di Wright, ma vi rimasi ancora lontano di dieci minuti; oggi mi sono sentito assai disposto di riprendere la via dell'aria con un tempo assai calmo, con una temperatura ideale, intrapresi il famoso record. Per la prima mezz'ora, tutto andava bene; un colpo di vento, qua e là, mi fa un po' ondeggiare, ma mi ristabilisco presto in equilibrio, senza pericolo. Ad un tratto sento come delle vibrazioni, che dietro di me fanno un coro assordante; mi volgo, e scorgo che una parte della tela di rinforzo del piano inferiore, al contatto dell'umidità, è un po' scollata e l'aria, cacciata violentemente, gonfia la tasca naturale che si è formata nel congegno. Ne risulta una resistenza all'avanzata; credo di essere sul punto di cadere; ma ad un tratto la tela si strappa e se la porta via il vento: questa volta sono salvo. L'apparecchio riprende a funzionare colla massima velocità, si eleva con facilità all'altezza che desidero dargli, e procedo magnificamente. In nessun momento debbo dirlo, ho provato la menoma inquietudine.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

**ATALA**

Guldo GATTI & C.

Milano - Corso Lodi, 50 A - (Biparto Gambolotta).

« Sapevo che avrei potuto durare in aria dalle due ore e venticinque alle due ore e trenta. Allorquando compivo le due ore e ventun minuti da che ero in aria, ebbi veramente una sensazione felice: avevo finalmente raggiunto lo scopo delle mie fatiche. Si potrebbe rimproverare la mia gioia? Io credo anche che, soddisfatto, me la ridevo da solo. La gioia di aver battuto il tempo di Wilbur Wright era per me di grande soddisfazione, ed ero ricompensato ».

A titolo di cronaca aggiungerò che Sommer, malgrado la sua vittoria, non ha però battuto ufficialmente il record di Wright; mancavano infatti i cronometristi ufficiali. La ragione è semplicissima. Questi signori, non è cosa da rimproverar loro, chiedono 100 franchi al giorno; e siccome gli esperimenti si fanno solo quando il tempo lo permette, si capisce che gli aviatori non possano far venire dei cronometristi i cui spostamenti sono oltremodo onerosi.

Alcune notabilità dell'aviazione che hanno assistito a questo lungo volo, hanno però cronometrato per conto loro, ed hanno firmato un verbale col quale ne constatano la durata.

Lo stesso giorno, e cioè il 7 agosto, a Dunkerque, un altro giovane aviatore, Paulham compieva una performance considerevole. E cioè un volo di un'ora e 35 minuti in circuito chiuso col suo areoplano *Victory*. Malgrado l'ora mattutina, una folla considerevole era riunita sul terreno preparato a cura del Comitato d'aviazione. Lo spettacolo era oltremodo pittoresco. Alle 7 e mezzo precise, Paulham diede ai suoi aiutanti il segnale della partenza. La brezza era abbastanza forte, ma l'aviatore aveva il vento favorevole.

Con un movimento magnifico Paulham si innalzò a 60 metri d'altezza, e per un'ora e 35 minuti, con la maggiore facilità, volò in circuito chiuso di due chilometri, senza fermarsi, con sei viraggi successivi e notevoli.

Finalmente scese regolarmente a terra di fronte al suo hangar.

Quasi contemporaneamente, a Châlons sur Marne, Farman vinceva il premio per la formazione dei piloti, istituito dalla Lega Nazionale aerea.

\*\*\*

Ed ora alcune cose di Blériot, tanto per non lasciar troppo presto cader nel dimenticatoio il suo nome glorioso.

L'illustre aviatore, in un banchetto offertogli dall'Aereo-Club di Francia, comunicò la sua decisione di cedere l'areoplano, ormai storico, alla Francia per una piccola somma.

E' noto che dall'Inghilterra e dall'America gli erano state offerte più di 100.000 lire per l'apparecchio. Il *Matin* è riuscito facilmente a persuadere Blériot a compiere un sacrificio, perchè l'apparecchio avesse a rimanere in Francia. Blériot lo ha quindi ceduto per 10.000 lire al *Matin*, il quale lo offrirà alla nazione, perchè sia posto in qualche museo.

Il *Figaro* dedica un articolo al costruttore del motore, l'italiano Anzani, dicendo che nell'entusiasmo suscitato dall'impresa di Blériot, non bisogna dimenticare il creatore del motore, che rese possibile la traversata trionfale della Manica.



La Coppa Michelin.

E di Anzani narra succintamente la vita di lavoro, esaltandone la fibra di lavoratore e l'intelligenza dell'inventore.

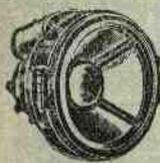
La traversata della Manica fu presentata come un avvenimento così straordinario, che, come tale, non poteva mancare di avere uno strascico di esumazioni storiche.

E difatti, mentre in Francia il *Matin* esumava dei documenti desiderosi di dimostrare che la riuscita di Blériot era stata preceduta circa due secoli or sono da un brasiliano con un areoplano di sua invenzione, in Italia, per parte nostra, vennero pure esumati degli scartafacci le cui osservazioni qualche topo di biblioteca credette bene di prendere sul serio, dandone dovuta pubblicità.

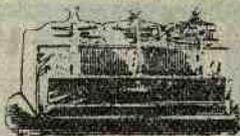
Si tratterebbe di una lettera che risale al 1753, lettera proveniente dall'Inghilterra e trovata negli archivi della Biblioteca Comunale di Bergamo.

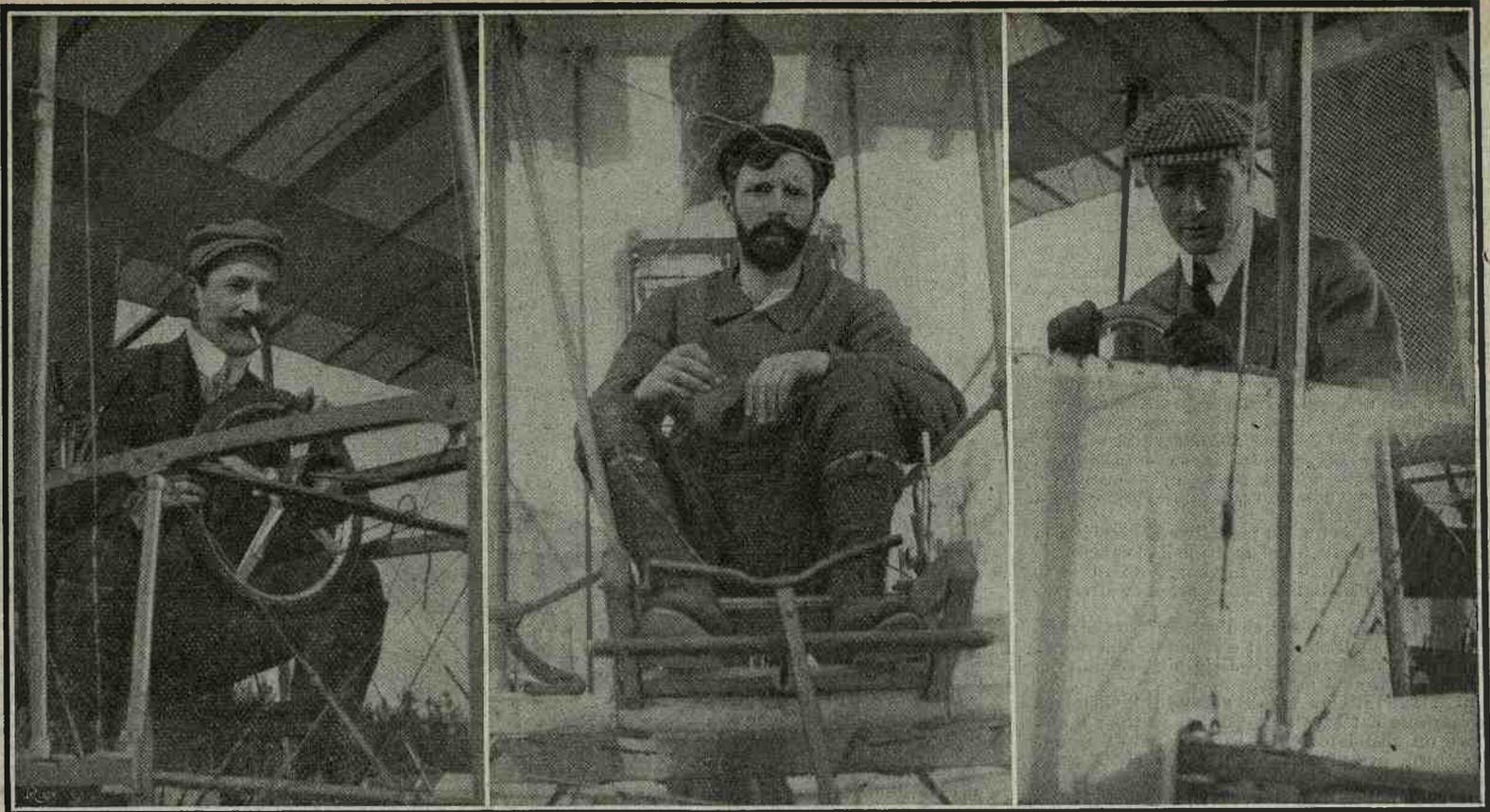
In essa è narrato il primo volo attraverso la Manica, che sarebbe stato fatto da un certo Padre Grimaldi di Civitavecchia, con una piccola macchina volante, della quale c'è anche la descrizione tecnica sommaria, oltre alla narrazione del volo.

La notizia contenuta in questa lettera avrebbe riscontro in una pubblicazione appartenente al seminario di Bergamo, nella quale sarebbe riprodotta la lettera stessa.



**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.





Il barone di Caters.

Gli habitués francesi del campo aviatorio a Châlons.  
Henri Farman.

Hansen Folmer.

Così un giornale milanese. Ma pochi giorni dopo il *Giornale d'Italia* riceveva da Civitavecchia una corrispondenza da un suo collaboratore, dicente di aver fatto inutili indagini sul Padre Andrea Grimaldi, il frate civitavecchiese, che nel 1751 avrebbe volato con ipogrifo di sua invenzione fra Calais e Dover e da Dover a Windsor.

A Civitavecchia non vi è memoria alcuna né degli straordinari successi del frate, né dei suoi esperimenti di aviazione, né della sua vita e della sua famiglia.

Secondo quanto è stato pubblicato, il frate sarebbe nato a Civitavecchia nell'anno 1700; ma le ricerche nei libri parrocchiali non hanno dato nessun risultato. Lo scrittore crede che non diverso esito daranno le indagini alla Propaganda Fide, che potrebbero dire se esistesse un missionario, in Oriente, di tal nome.

Malgrado l'esito negativo delle ricerche, l'informatore non mette in dubbio l'esistenza del manoscritto esumato a Bergamo dal dottor Locatelli; ma dice che esso, anche se autentico, non basta a dimostrare l'esistenza del fatto. La sua presunzione è che l'epistola faccia parte di quelle fantasie straordinarie di cui si compiacevano i nostri vecchi.

Quindi Blériot può dirsi il primo che ha attraversato in aeroplano il braccio di mare che separa Britannia da Francia, ed il suo nome accoppiarsi a quello del concittadino Blanchard, che nel 1785 attraversava per primo la Manica in areostato.

E in Italia, pertanto, nulla ancora di notevole nel campo aviatorio. Molte promesse, molti inventori, molti giocattoli, ma nulla di positivo.

Almeno fino ad oggi.

Nelle altre nazioni, del resto, pare non si vada meglio. In Inghilterra, infatti, giorni sono, a Portsmouth, si sperimentava per la prima volta un biplano costruito dal luogotenente di marina Forze. L'aeroplano, montato dall'inventore e da un altro ufficiale, aveva appena cominciato a alzarsi dal suolo, abbandonando la rotta di guida, quando la parte posteriore urtò contro terra e la macchina precipitava infrangendosi.

In Russia, un certo sig. Tatarinoff, avrebbe trovata l'aeromobile. Ed intervistatolo al proposito come ne avrebbe parlato:

« Se avessi voluto perfezionare semplicemente i sistemi già esistenti, dal moto tempo io volerei. Ma per me non si tratta soltanto di innalzarsi nell'aria ma di muoversi liberamente in tutte le direzioni. Costruisco perciò una macchina di un sistema nuovissimo, un'aeromobile, che deve innalzarsi verticalmente e senza compiere prima un percorso sul suolo. Essa deve potersi fermare in aria e scendere in linea retta, a mia volontà.

« Il principio che io ho applicato mi permette di ottenere una velocità tre volte

maggiore di quelle realizzate fino ad ora. « Secondo la convenzione conclusa con lo Stato io devo terminare l'apparecchio di prova per il 22 agosto, stile russo (4 settembre) di quest'anno. L'apparecchio deve innalzarsi verticalmente, con un carico di 64 chilogrammi e fermarsi in aria. Io spero di essere pronto alla data convenuta, e di poter volare col mio apparecchio ».

Sempre astrazione fatta dall'Italia si è parlato poi

di un brillante volo compiuto dal triestino Moncher, che pochi giorni sono con un suo cicloplano effettuava il tragitto da Smarrano a Sorutz in una vallata del Trentino.

Il Moncher è iscritto al Circuito Aereo Bresciano ed anzi vi ha già fatti trasportare i due apparecchi da lui tempo fa iscritti.

Gli unici aviatori italiani che, come tali, volano... sul biplano Wright, s'intende, sono i tenenti Calderara e Savoia, che dopo d'aver ripristinato l'apparecchio frantumatosi, come è noto mesi or sono, hanno ripreso da tempo le loro esperienze. Domenica scorsa, anzi, compirono un volo felicissimo a Centocelle.

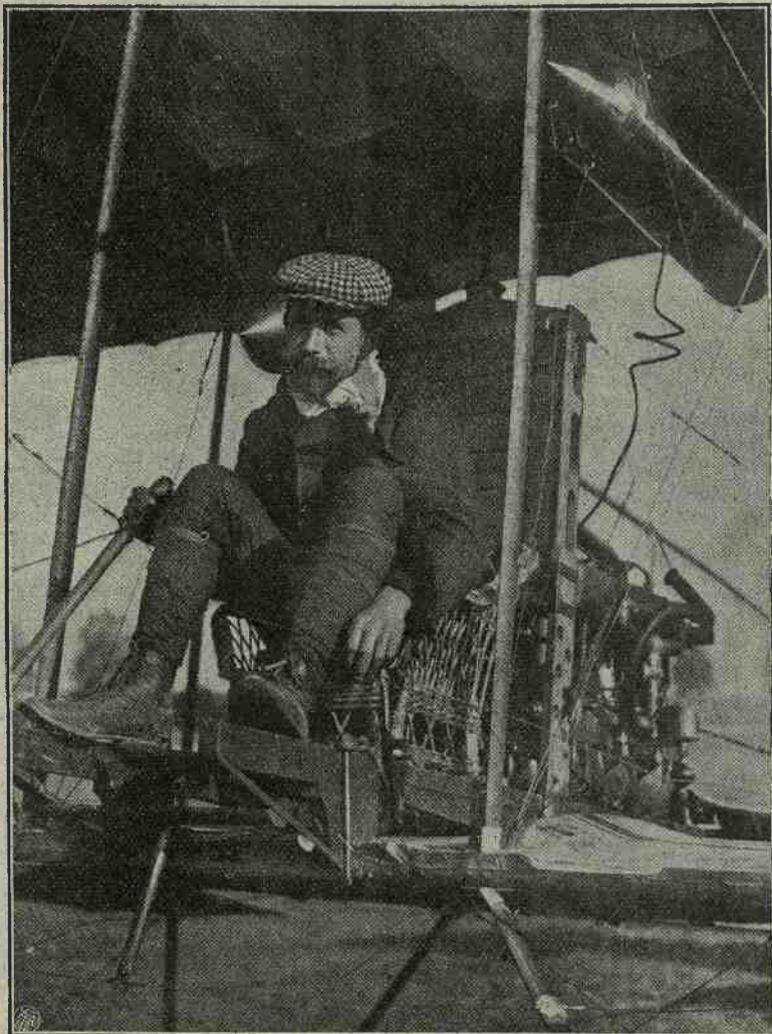
Verso le sette, dopo avere compiuto con la solita scrupolosità tutti i preparativi occorrenti, malgrado spirasse un vento che poteva infastidire gli aviatori durante i virages, i due ufficiali fecero un primo volo che è durato 14', durante il quale sono stati eseguiti sette giri del campo. La manovra dell'atterrisage che è particolarmente difficile anche ai più esperti aviatori, compreso il Wright, riesce invece magnificamente ai nostri due ufficiali, anche perché i nuovi pattini messi al nuovo apparecchio, ricostruito dopo la caduta, sono molto più resistenti.

Dopo un breve riposo, il tenente Calderara è ripartito portando con sé il tenente Savoia, affidando a questi completamente la manovra della leva che governa il timone di profondità o equilibratore. Alla presenza di poche persone entusiastiche e stupite, hanno cominciato a percorrere giri su giri con numerosi virages, eseguiti magistralmente dal tenente Calderara. Abbiamo calcolato che essi hanno fatto 28 giri del campo con circa cento virages. Il secondo volo è stato della durata di 37'20". La discesa si effettuò felicemente. A terra i due aviatori commossi, ricevettero le congratulazioni vivissime dei presenti.

Pertanto i due giovani ed ardimentosi nostri ufficiali parteciperanno alla riunione bresciana che tutto lascia prevedere, riuscirà una completa adunata dei principali aviatori di fama mondiale: Wright, Blériot, Anzani, Voisin, Curtis, Farman, saranno della partita con i neofiti nostri rappresentanti.

Riuscissero questi almeno ad affermarsi d'embée in questo primo grande concorso internazionale.

L'aspettativa non sarebbe così andata delusa!



L'aviatore francese Roger Sommer, che su biplano Farman, il 7 corr. a Mourmelon le Grand fece un volo notturno di ore 2,27,15", assicurandosi il Record del mondo, battendo quello di Wright (ore 1,20,24"). (Fot. Rapid).

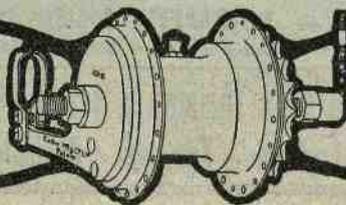
In materia di dirigibile è ancora lo *Zeppelin* che oggi tiene maggiormente desta la pubblica attenzione.

Dopo il bel successo del suo viaggio da Friedrichshafen a Francoforte sul Meno il dirigibile *Zeppelin* n. 2 ha dovuto subire vari insuccessi. Da Francoforte era diretto a Colonia, ma dopo alcune ore di viaggio, non riuscendo più a lottare col vento contrario, dovette intraprendere il ritorno che

In campagna

Il Mozzo "ERDIE", a cambio di moltiplica e freno contro pedale  
 Felicità 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 Belgioioso, 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)

Pneumatici "PALMER"  
a Corda

Automobili - Motocicli e Biciclette.

Riconosciuti i migliori di qualunque altra marca.

Chiedere Catalogo - TORINO - Via Pietro Micca, 9

fu però felice, cosicché alle ore 20.50 poté discendere in discrete condizioni a Francoforte nello stesso punto di partenza.

L'indomani, poco dopo le dieci, il dirigibile si sollevò nuovamente, sempre sotto la guida del conte Zeppelin, per riprendere il viaggio a Colonia; ma durante le manovre di elevazione, mentre si trovava a 60 metri circa, una delle eliche si spezzava, cadendo al suolo in frantumi.

Poco dopo il dirigibile poté riprendere terra.

Nell'atterrare lo Zeppelin fu molto danneggiato. Tra l'altro ebbe rotto uno degli scompartimenti del gas che si dovette vuotare tutto onde procedere a una completa riparazione.

Ma tre giorni dopo questo tentativo disgraziato, lo Zeppelin n. 2 partì alle 5 del mattino da Francoforte sul Meno, passò alle 6.20 sul Limburg, alle 6.45 su Neuwied, alle 7.50 su Bonn, donde prese la direzione di Düren.

Quivi giunto, il dirigibile si diresse verso Colonia. Passò alle 10.15 su Blatzheim; essendovi una densa nebbia non si poté scorgere il dirigibile, soltanto si udì il rumore dei suoi motori.

Alle 10.25 il dirigibile arrivò al garage di Bickendorf e si diresse alla cattedrale di Colonia, attorno alla quale fece un grande cerchio. Ritornò poi al garage di Bickendorf, ove prese terra alle ore 11.38, senza incidenti.

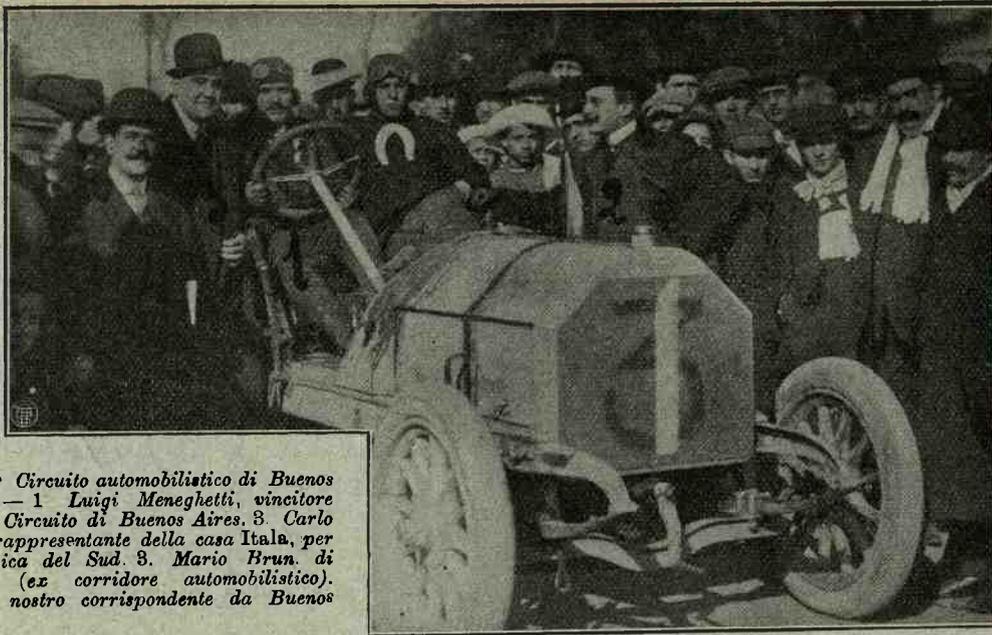
Ora il colonnello Zeppelin si ripromette per il giorno 28 corr. di portarsi direttamente a Berlino col suo dirigibile.

In Francia, intanto, neppure in materia di dirigibili si langue. Il 7 agosto, mentre nuove glorie gli aviatori francesi si accaparravano, il grande aerostato militare *Republique* faceva una lunga sortita. Lasciato verso le 7 Chalais-Meudon, si è diretto verso la capitale, seguendo il corso della Senna. Tutti i parigini hanno potuto scorgere la superba nave aerea, che si è mantenuta all'altezza di circa 200 metri. Il suo involucro giallo sembrava, sotto il riverbero dei raggi solari, un lungo fuso d'oro.

Il *Republique* ha fatto parecchie fermate, di cui una sopra il mercato centrale, poi ha seguito la via Montmartre, fermandosi all'angolo dei grandi boulevards, che ha poi seguito fino alla piazza della Bastiglia. Esso è ritornato poi verso gli Invalidi, manovrando con una facilità ammirevole, malgrado la brezza abbastanza forte. Verso le 9, il dirigibile è tornato al suo hangar.

La Francia, antesignana del movimento... aereo, neppure in materia di dirigibili vuol lasciarsi prendere la mano dalle altre nazioni.

Infatti, la società francese *Zodiac*, costruttrice di dirigibili, presieduta da Henry de la Vaulx, presidente dell'*Aero Club* di Francia, ha comunicato direttamente e telegraficamente al Comitato del Circuito aereo internazionale di Brescia il suo proposito di iscrivere un nuovo dirigibile, di sua speciale co-



Il 2° Circuito automobilistico di Buenos Aires. — 1 Luigi Meneghetti, vincitore del 2. Circuito di Buenos Aires. 3. Carlo Poli, rappresentante della casa Itala, per l'America del Sud. 3. Mario Brun di Torino (ex corridore automobilistico). 4. Il nostro corrispondente da Buenos Aires.

struzione, di cubatura di 2000 mc. e di una velocità di 40 km. all'ora.

Il concorso di Brescia comprende per i dirigibili il percorso Campagna di Montichiari-Brescia e ritorno, e due giri di Circuito.

E mentre a Bracciano, sul lago, nelle vicinanze di Roma, il nostro Genio militare sta attendendo al dirigibile italiano, da Vienna giunge notizia che la costruzione del dirigibile non rigido, sistema *Parseval*, ordinato dall'Amministrazione militare, è quasi terminata. Il suo equipaggio sarà composto di quattordici uomini e due ufficiali aerostieri. Questo primo dirigibile militare austriaco porterà il nome di *Mitar Motor Ballon*.

Per ultimo, in materia aerostatica, ricorderò il tentativo del capitano Spelterini, che, come s'era annunciato tempo fa, si preparava alla traversata del Monte Bianco in pallone. Difatti, dopo lunghi giorni di attesa per usufruire di correnti aeree favorevoli, il capitano Spelterini partiva il 9 corr. da Chamonix, salutato da una folla imponente.

L'aerostato si sollevò superbamente verso il cielo e prese lentamente la direzione di Brevent. Poi, dopo che fu gettata alquanto zavorra, si rivolse verso il picco del Gouter. Questa volta non vi era più alcun dubbio: la cima del Monte Bianco stava per essere superata. Ma ad un tratto, mentre il capitano Spelterini si trovava a 2000 metri di altezza, si vide mutare direzione; il pallone era stato colpito da un vento di sud-ovest che lo trascinava verso il versante svizzero, dal lato del colle di Balme, come se l'orgogliosa cresta del Monte Bianco respingesse colui che aveva concepito l'audace speranza di superarla.

Il *Syrius* venne trascinato allora verso il ghiacciaio, che traversò rapidamente; sfiorò l'altera guglia di Dru e scomparve ben tosto verso il Piccolo San

Bernardo, procedendo verso est, nelle brume accumulate intorno al Trient. Il Monte Bianco rimane così sempre da superare in aerostato; ma tuttavia, lo scacco del capitano Spelterini non è stato che relativo; per la settima volta egli ha nuovamente varcato le alpi.

reporter.

## Il 2° Circuito di Buenos Aires.

Una volta di più l'industria italiana si è affermata nelle lontane terre americane. Il 2° Circuito di Buenos Aires, disputatosi lo scorso mese di giugno su di un percorso di km. 110, è terminato colla vittoria di una Itala che, guidata splendidamente dal signor Luigi Meneghetti, impiegò 1 ora e 6' a percorrere il cammino abbastanza accidentato.

Ci congratuliamo per il nuovo trionfo ottenuto con la casa torinese ed in special modo col guidatore Luigi Meneghetti, che con questa vittoria (la seconda importante dell'anno, poichè la prima l'ottenne come meccanico col D. Giovanni Roth nel Circuito Mar del Plata) può dichiararsi soddisfatto.

La casa Itala in special modo deve essere riconoscenza al modesto conduttore poichè deve a lui (che fu il primo a far conoscere la marca Itala in Buenos Aires) l'aver ottenuto in un anno solo queste due importanti vittorie.

N. A.

## DEL PODISMO (1)

Questo libro, stampato nitidamente e arricchito di belle incisioni, presentato al pubblico da una prefazione di Attilio Brunialti, colma una lacuna nella nostra letteratura sportiva.

Il podismo, lo sport più umile e più bistrattato, è anche il meno calcolato nella letteratura: solo Richefieu, ultimamente, ha cantato nel suo *Vagabondo* la bellezza poetica del podismo, dicendo la selvaggia forza che anima questi spiriti randagi.

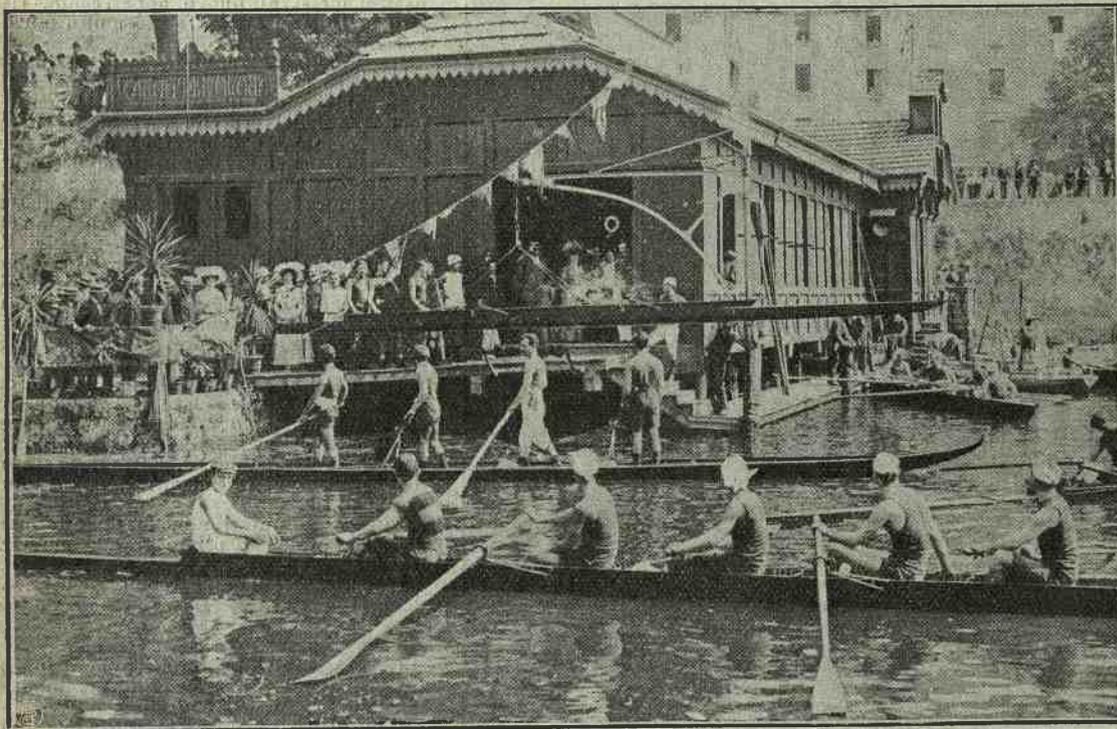
Di libri tecnici del podismo, mentre pullulano in Inghilterra, in America, in Germania e in Francia, da noi mancano affatto. E' benvenuto dunque il libro del Balestrieri, persona esperta nel ramo speciale della marcia, che, in forme facili e piane, iniziò ai segreti degli allenamenti delle varie corse di velocità, di mezzofondo, di resistenza, gli appassionati di questo povero e salutare sport.

Fram.

(1). BALESTRIERI, Biblioteca Gazzetta dello Sport. L. 1,50.

## NEL MONDO COMMERCIALE SPORTIVO

\*\*\* *Gilardoni Della Cha e O.* (Milano, piazza Castello, 16), sono felicissimi per la serie ininterrotta di vittorie riportate dalla loro eccellente bicicletta Labor. Dopo essere giunta prima ai traguardi dei Campionati di Francia, dopo aver vinto il Gran Premio di Parigi per dilettanti, dopo aver vinto il Campionato di Parigi dei 100 km. aggiudicandosi anche la *challenge* Berteaux, dopo aver vinto il Criterium nazionale dilettanti ad Abbiategrosso, questa macchina trionfa ancora nel Criterium internazionale di Salsomaggiore. Sono vittorie queste che poche concorrenti possono eguagliare.



Il battesimo delle nuove imbarcazioni dell'Olonia, di Milano. — Durante la cerimonia del battesimo della yole ed outrigger a quattro, di recente acquisto, l'una dai cantieri Gallinari, l'altra dai cantieri Dossonet. (Fot. Luca Comerio - Milano).

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

Sede in GENOVA — Anonima — Capitale Lire 4.500.000 — Versate Lire 4.050.000 — Uffici e Officine in TORINO (Barriera Crocetta).

S.P.A.

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

Le S.P.A. sono le più belle e perlette vettura - Semplici - Robusta - Silenzioso - Costruzione accurata - Materiale sceltissimo

# La rinascenza sportiva in Italia <sup>(1)</sup>

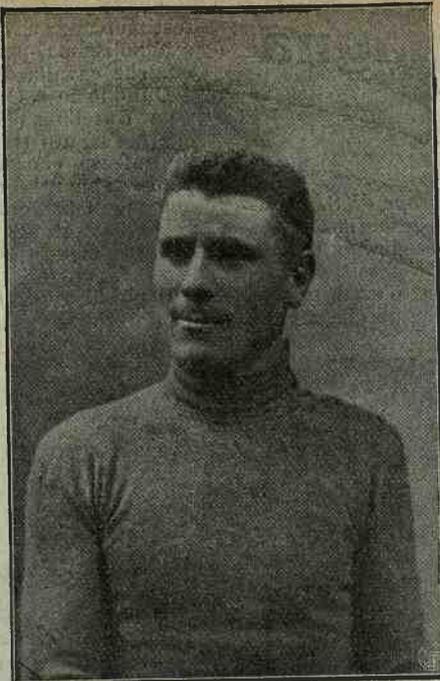
Il ciclismo... genitore di tutti gli sports.

Come, dove e perchè ebbe origine in Italia lo sport? Perchè noi intendiamo dire che il vero sport, quello che oggi è parte abbastanza importante della *vita vissuta* italiana, è nato solo da una trentina di anni o meno, forse.

Lo sport in Italia ebbe origine nelle principali città del settentrione, come Milano, Torino ed altre minori, e fu una importazione francese. Ebbe a madrina, se non a madre, un leggero ordigno di ferro, con due pedali che, azionati dal piede dell'uomo, facevano girare una ruota, imprimendo a questo veicolo, così all'apparenza sprovvisto di equilibrio, un moto che ora raggiunge quello di quasi... cento chilometri all'ora. Un affare da nulla... ma bisogna riportarsi ai primi tentativi di *records*, che non oltrepassavano i trenta o quaranta all'ora, per domandarci: di questo passo dove arriverà la bicicletta? La risposta non ci riguarda, a noi importa solo la constatazione di questo fatto.

La rinascenza sportiva in Italia ebbe inizio dal ciclismo. Esso fu come una vampa immensa che arse, che avvampò e prese gli animi tutti; la bicicletta, figlia prediletta degli enormi bicikli, così goffi, poverini, e dei pesanti tricicli, fu la vera conquistatrice. Essa dimostrò ai giovani, ed anche a molti vecchi, che dal letargo si svegliarono rimpiangendo forse tutto il tempo perduto, tutta l'inerzia di una vita così atta alle gioie più pure, più vere, quelle che ci dà la forza, la salute, dimostrò dunque a tutti che all'aria aperta, sotto il sole, ed anche sotto la pioggia, tra i venti che sferzano, sulle strade piene di profumi della natura che, o dorma o si risvegli, ha sempre i più seducenti fascino sui nostri sensi, la vita è bella; la vita è veramente vissuta; e che ogni nostra fibra, ogni piccolissima parte del nostro organismo *vuole* godere, ha imprescindibile bisogno di godere, di vivere insomma una vita sana e robusta. E nell'aria imbalsamata dai profumi delle mille e mille esistenze vegetali, animali e minerali (anche le pietre hanno effluvi meravigliosi ed hanno una vita ed una morte che si avvicendano nel misterioso giro del tempo) noi ci inoltrammo agili, desiderosi di vivere su questa nuova *cosa* che ci portava come sopra le ali di un misterioso uccello, e mentre tutta l'anima nostra si apriva alla gioia, aspirava questa nuova gagliarda vitalità, il nostro organismo, intento al nuovo lavoro, si rinvigoriva e dava ai nostri sensi quella forza che *naturalmente* ci rendeva più forti

(1) *Lo Sport in Italia*, di RAFFAELE PERRONE, Edizione Lattes, di Torino. L. 2.



Gaioni, vincitore del Premio « Corriere della Sera » partecipando al Giro di Francia.

e più sensibili ad ogni piacere, ad ogni gaudium. Alla bicicletta, a questa leggera ed ora umile, ma vecchia ed onorabile genitrice anche della macchina per volare, non un inno ma il nostro ringraziamento perenne e sincero dobbiamo rivolgere. Essa non solo diede all'industria del metallo tutto l'immane lavoro per la sua costruzione, essa non solo creò l'automobile, le applicazioni svariate del motore dell'automobile, fino agli odierni aeroplani e palloni dirigibili; ma essa creò, iniziò una nuova vita per i popoli, e specie per noi fu la vera vivificatrice, fu la fiamma che illuminò di luce benefica e ci mostrò tutto un avvenire, tutta una nuova esistenza.

E sorsero da allora, sotto gli entusiasmi, per il ciclismo da corsa e da turismo, le prime società sportive. Da allora si cominciò a capire che tanti e tanti altri svaghi la gioventù poteva avere nella vita; ed anche la moralità pubblica se ne avvantaggiò non poco distogliendo, dai ritrovi non sempre consigliabili, gran parte di essa gioventù che ivi passava il maggior o miglior tempo.

Il ciclismo fece sorgere anche il desiderio (ed è una delle vere e grandi soddisfazioni dell'intel-

ligenza) di conoscere le altre terre; ed i viaggi in comitive, ad anche da soli (non ci fu amata e fida compagna la bicicletta, questo piccolo ordigno col quale noi si parlava, e che ci sorreggeva e ci consolava?) ci fecero conoscere quanto per pigrizia, o per mancanza di occasione, mai avremo forse conosciuto.

Il ciclismo compì tutta una rivoluzione; negli usi, nei costumi, nei desideri, nelle più varie norme della vita nostra. Anche l'estetica dell'abbigliamento ne subì il fascino, e quanto una volta ci sarebbe forse sembrato volgare, da allora ci appare elegante ed ammirevole.

Ecco la rinascenza sportiva italiana nella sua origine, ecco i suoi veri e maggiori entusiasmi. Essi furono addirittura come un'onda di folla benefica che inondò l'Italia e che le susurrò: « svegliati; anche tu hai uomini forti o che tali possono divenire ».

E così avemmo, dietro il ciclismo trionfatore, un risveglio di tutti gli altri sports; così ne nacquerò nuovi ed importanti; così l'Italia da cima a fondo vide i suoi giovani all'aperto, per le strade, sui monti, nei fiumi, nei mari; tutti pronti ad una prova, tutti entusiasti della vita e delle gioie che essa concede a chi sa procurarsele.

Raffaele Perrone.

## CORRISPONDENZA

Bologna. Zecchini. — Obbligatissimi. Milano. Ansonia. — Grazie, la fotografia è troppo confusa per la riproduzione.

Napoli. Bozza. — Grazie sua risposta esauriente. V. G.

Napoli. Perrone. — Seguirà altro. Saluti. V. G. Riccione. Dino Masi. — Buona vacanza. Provveduto per il giornale.

Torino. A. M. — Per ora proprio l'argomento non ci interessa. Grazie.

Cagliari. Paglietti. — Ci occorrono fotografie, diversamente la notizia non interessa.

Milano. Mario Boine. — Non potremmo pubblicarla prima perchè mancava la firma nella lettera di accettazione.

Bergamo. G. Cortinovi. — Ricevuto, grazie. Per ora non abbiamo spazio. In seguito vi favoriremo.

Erba. S. Alquati. — Senza fotografie la corrispondenza non poteva interessare.

Aquila degli Abruzzi. Giorgio Antinori. — Stanno cercando di farlo volare.

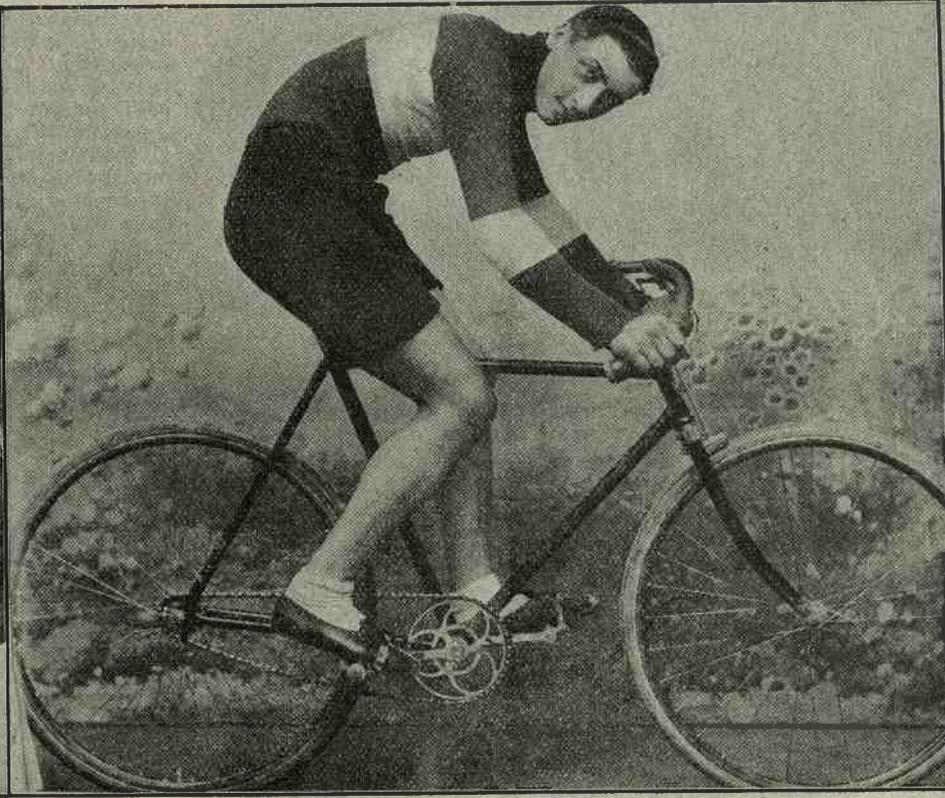
Saronno. E. Crivelli. — Non inviateci il giorno 4 il resoconto di avvenimenti del 1° agosto, se volete che ce ne interessiamo. Per questo numero quindi troppo tardi.

Sesto San Giovanni. Sport Club. — Ci dispiace per i programmi non abbiamo spazio.

Caserta. Micello. — Il ciclismo nel prossimo numero. Grazie.

Roma. Occhiolini. — Idem per nuoto.

Voltri. Gallotti. — Idem per Audax.



A sinistra: Borgarello, della Robur, vincitore della Coppa Hermes. In mezzo: Tibiletti Alfredo, dell'Unione Sportiva di Varese, vincitore il 26 luglio, della Corsa Nazionale Garibaldi, a Sesto Calende. - Vincitore il 1° agosto della Coppa di Turate, (km. 200) battendo Sala, Garavaglia, Erba, Chironi e moltissimi altri. - Vincitore domenica 8 agosto della Corsa Nazionale, Giuseppe Zanarelli, a Brescia (km. 233). A destra: Fabrizi, vincitore della Corsa all'Americana (km. 120), a Bologna, e del Gran macht internazionale a Padova.



per  
Velocipedi  
e  
Automobili



Agente per l'Italia:  
Mario Bruzzone  
MILANO  
5, Via Castel Morone.



# La scoperta della Spagna

Lo sport a San Sebastiano.

(Ricordi e impressioni di viaggio).

Da circa una settimana mi trovavo al *Grand Hôtel d'Europe* di S. Sebastiano, alloggiato in una stanza mostruosamente piccola, e grandiosamente semplice. Una nicchia sotto i tetti infocati, con un letto, una sedia, un catino, un attaccapanni e un buco per finestra, un buco che, ostruito da un vasetto di gerani, dava sul cielo. Ed era già qualcosa. Ah! appiccicato sull'uscio di entrata c'era ancora un superbo avviso redatto in cinque lingue che mi diceva, con tutti i dovuti riguardi, come la suddetta stanza, causa la stagione e le feste, costasse otto franchi e cinquanta al giorno, perchè dava sul mare. Veramente da quella nicchia, il mare di S. Sebastiano io non l'avevo mai visto, ma giacchè quell'avviso quinquilingue me lo metteva in nota, una volta provai a cacciar fuori la testa dal mio buco, intendo il buco della finestra, e non ottenni altro risultato che di vedere una fila bianca di cabine imbandierate, e qua e là qualche pennellata azzurra che doveva essere il mare, e riuscendo però per di più a rompere il citato vasetto dei gerani. Ed ecco perchè non provai più il gusto di voler vedere il mare dalla stanza che mi albergava.

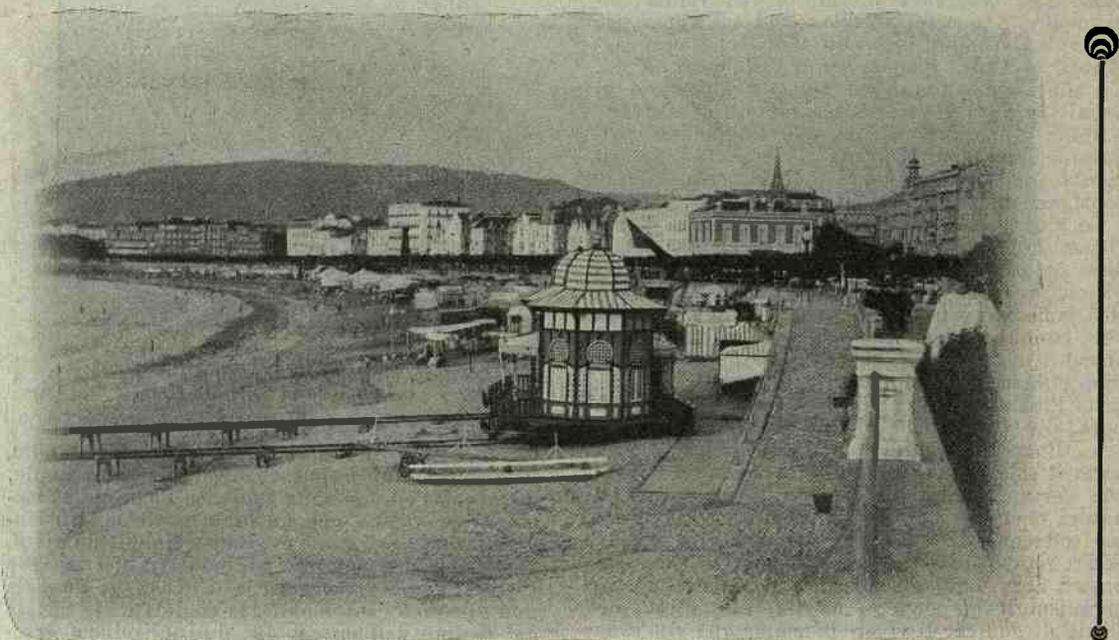
Ero dunque da una settimana a S. Sebastiano in occasione delle feste sportive che nell'agosto d'ogni anno richiamano in quel delizioso angolo di terra tutta l'aristocrazia spagnuola, ma nonostante la mia ottima volontà, non ero riuscito ancora a scoprire la Spagna. Ero giunto all'*Hôtel* troppo tardi per assistere ad una corrida ch'era finita benissimo, coll'uccisione del toro e coll'entusiasmo del pubblico, e di spagnolo perciò non avevo visto che il mare, la città, la figlia della padrona del mio *Hôtel*, e il facchino addetto al servizio dell'ultimo piano, quello delle nicchie a otto e cinquanta l'una. Poca cosa davvero, e di più, quattro delusioni, salvando la figlia di madama. Il mare era azzurro anche lui, come il nostro; San Sebastiano si sarebbe potuto

testimonianza alla già citata fede. Si chiamava Carmencita. Spagnola dunque, spagnolissima, perchè da noi nessuna donna si chiama Carmencita: al più qualche cavalla di razza.

Dunque io e Carmencita eravamo diventati quasi amici, colla scusa della nota fratellanza latina dell'Italia e della Spagna, l'unico risultato pratico che ho saputo trarre sinora dai miei sudati studi classici.

Confesso che nella mia fantasia accaldata, mi ero figurata una Spagna piena di mantiglie e di pizzi, di tori, di pugnali e di chitarre. Invece le mie notti eran tranquille e i giorni li passavo un po' per San Sebastiano e un po' davanti alle rose rosse della signorina Carmencita. Notti senza chitarre e senza mantiglie, giorni senza tori e senza pugnali. Una miseria per la Spagna.

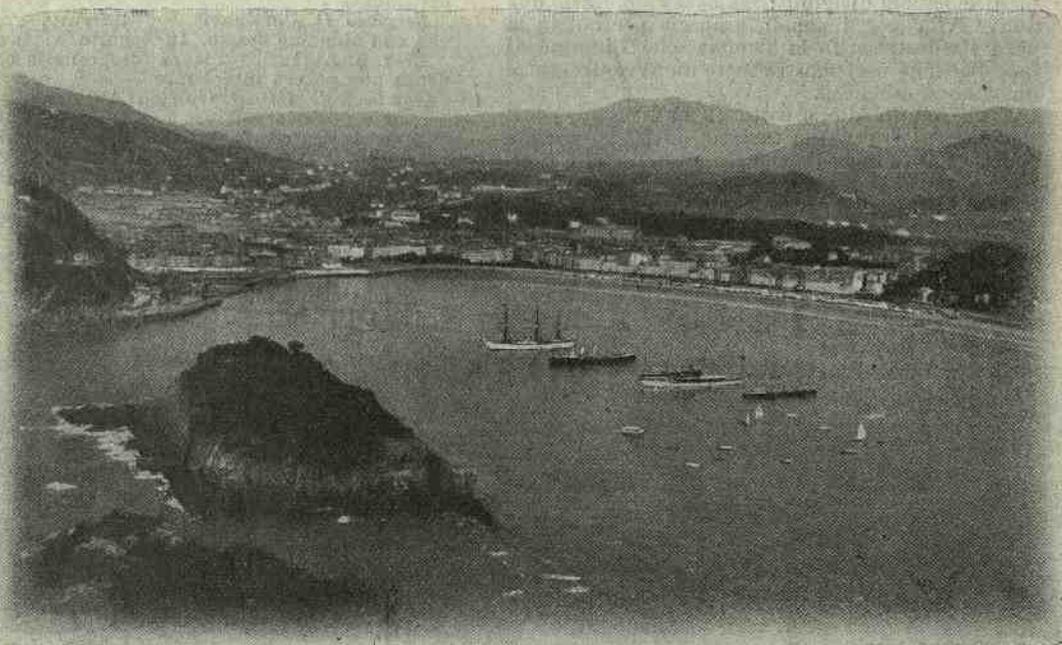
Il pubblico di San Sebastiano era lo stesso di Aix-les-Bains, di Ragatz, d'Interlaken, di Lucerna; noioso e annoiato. Tutte le *réclames* chiasose



La spiaggia di San Sebastiano, villeggiatura favorita di Alfonso XIII.

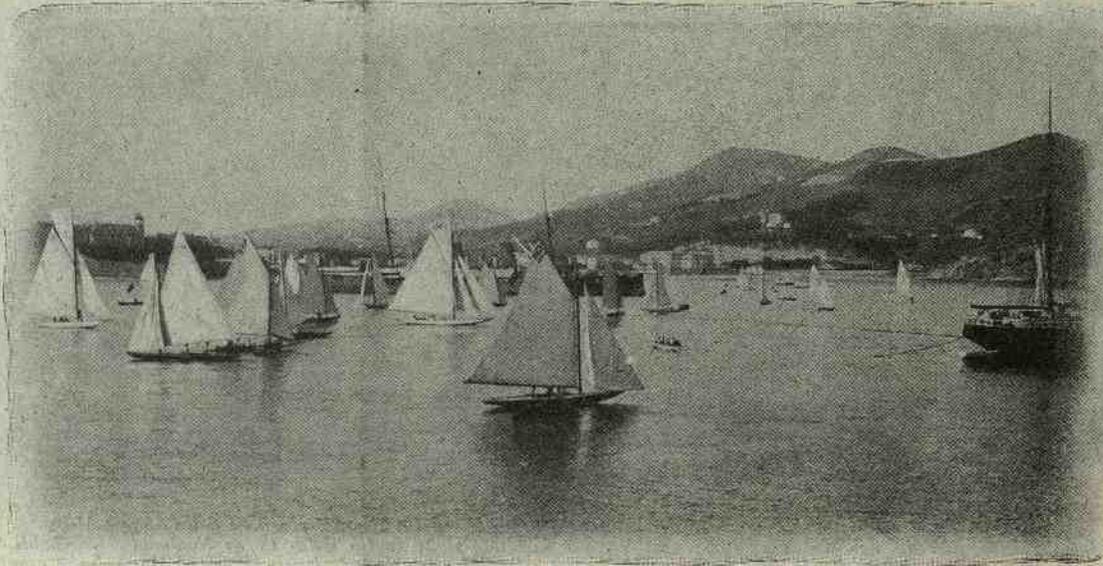
affisse per le cantonate cercavan di stordirlo con manifestazioni mondane e sportive. Inutilmente, perchè questo pubblico aveva esaurito la sua vita ed era condannato alla noia che uccide e non si uccide. Tutto consisteva nel sapersi annoiare con gusto...

Per esempio, la mia amica Carmencita, rosicchiando un gambo verde d'una rosa un po' patita, aveva trovato il modo di mostrarmi due superbe file di dentini aguzzi, dicendomi che a San Sebastiano si faceva dello sport. Veramente non me n'ero mai accorto, ma non lo escludevo. Lo sport è elasticissimo, avevo detto alla *senorita*, e oggi fare dello sport è lo stesso come fare all'amore. Due amanti, cioè, possono bisticciarsi, mordersi e strapparsi i capelli, per poi trovar più gusto nel far la pace, e possono *firtare* per ore e ore, insipidamente. E Carmencita aveva riso negli occhi di veluto, aveva morso con voluttà feroce quel povero gambo di rosa patita, poi, alla voce rognosa della madre, aveva chinato la testa superba preparando una nota per un viaggiatore in partenza.



La baia di San Sebastiano.

chiamare *Sebastien sur mer* o *Sebastienbad* che sarebbe stata la stessa cosa; e il facchino allo scoccar scarso della prima settimana, mi aveva fatto capire cavallerescamente, con una strizzatina d'occhi e un sorrisetto sulle labbra sottili, che le mancie non sono un mito. Come tutti i facchini della terra. La figlia di madama, una bella ragazza, d'un bruno dorato, che dall'alto del suo scanno all'ingresso dell'*Hôtel*, tra le luci false di quattro specchi lustrati ogni giorno da quel disgraziato facchino di servizio, e tra due mazzi enormi di rose rosse, mi onorava della sua benevolenza sovrana largendomi dei sorrisi pietosi ma a doppio taglio e a pagamento settimanale, aveva invece qualcosa di spagnolo. Poco, ma a guardarla attentamente si poteva giurare sulla sua fede di nascita iberica. Bruna, occhi profondi, una mantiglia bianca, delle rose rosse, dei capelli neri... Non le cantano forse così i poeti le donne spagnole?... E' vero che i poeti alle volte, per esempio quando cantano, son forzati a dire delle grandi sciocchezze, ma la figlia di madama, aveva nel suo nome una nuova



Le regate a vela alle quali partecipò Alfonso XIII giungendo primo.

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

**BIANCHI**

E così ero uscito per San Sebastiano dove le Corride si susseguivano incruenti e immani ai concorsi ippici, pettegoli di conquiste di salotto e di spiaggia, alle *Gimkane* ippiche e automobilistiche solleticanti l'ambizione sportiva di quel pubblico che, finalmente, collo sport, aveva trovato il modo di comprarsi un po' di gloria e di vitalità. Tutte le stazioni balnearie e climatiche più in voga si son venute plasmando una coscienza sportiva, e anche a San Sebastiano, come già in molte località svizzere, tedesche e francesi, l'avevo trovato trionfante in una forma languente. Trionfante perchè belle, languente perchè gli spagnoli non amano moltissime manifestazioni sono che uno sport, uno solo.

— Lo sport nazionale, mi aveva detto un signore madrilenò, è la *Corrida*.

— Bene: permetta di dirle che hanno cattivo gusto — gli avevo risposto io sorridendo. E il nostro colloquio era finito lì, ed era finito male.

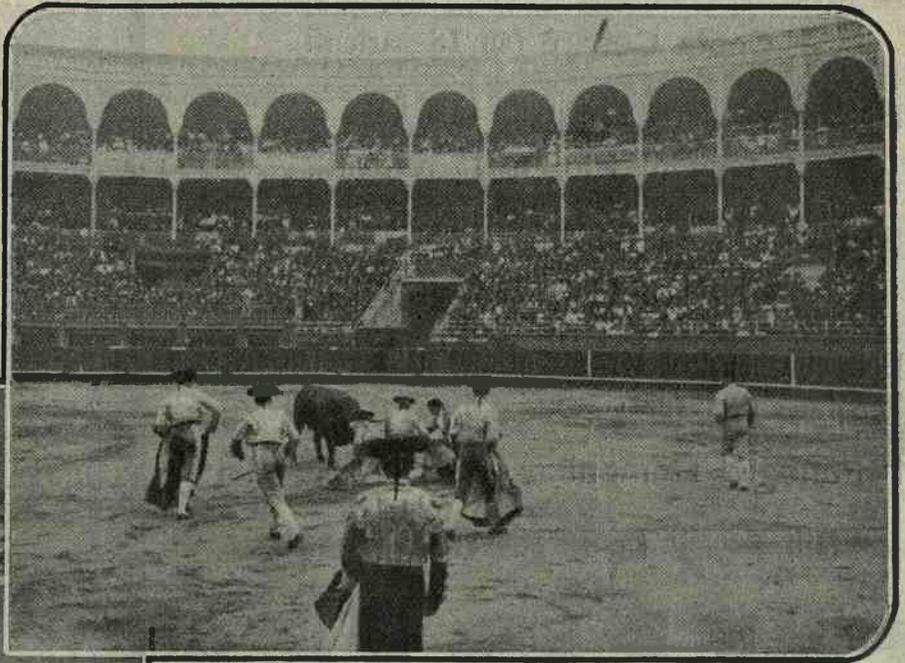
La *Corrida* è l'unica forma, chiamiamola erroneamente, sportiva, capace di entusiasmare gli spagnoli. Questa razza ha nelle vene qualcosa degli arabi: all'odor del sangue, l'antica razza si rivela feroce. Le altre estrinsecazioni sportive, accanto alla *Corrida*, sembrano puerili e molti, e tutti, forse, eccettuato ad Alfonso XIII, il giovane re, che nello sport trova il modo di ritempersi alla vita. È l'unica cosa spagnola, la *Corrida*, non avevo potuto vederla.

A San Sebastiano si giocava ancora al tennis, al polo, al golf, e v'erano degli spagnoli, degl'inglesi e dei francesi, è vero; i francesi e gl'inglesi si disputavan le coppe e i trofei, e gli spagnoli

— E lei non è ancora contento? mi chiese — disattenta guardando la scolacciatura empire della *cocotte*...

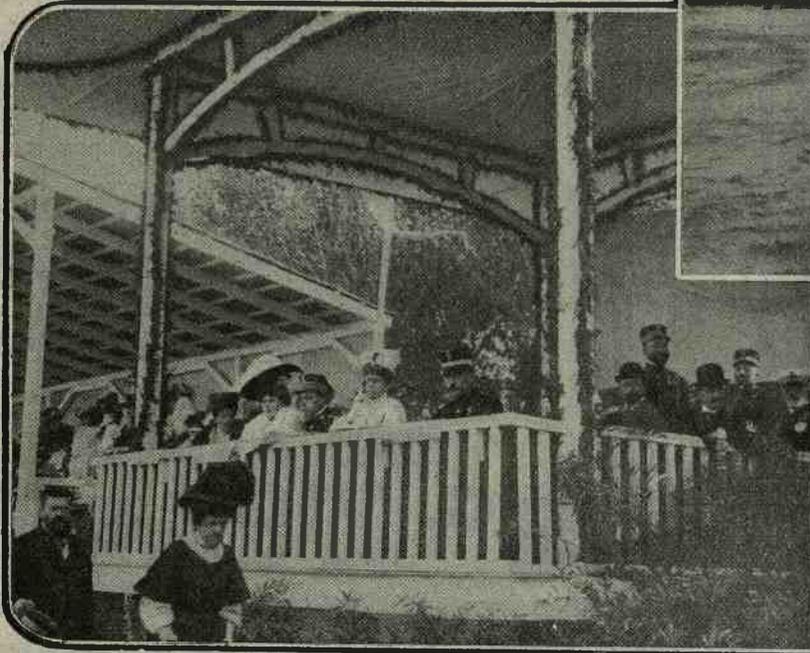
— Di che cosa?... e mi voltai anch'io verso la nuova venuta.

Un silenzio breve; poi, afferrando la penna, al grido francese della madre: *Carmencita, la note au numero vingt-quatre*, mormorò tra sè, un po' scandolezzata: *Mon Dieu, quel horreur!* E anch'io mi arrampicai su pei cinquecento otto gradini, pensando ancora una volta che in Spagna persino la donna, persino *Carmencita* era come le altre donne d'Italia, e, senz'accor-

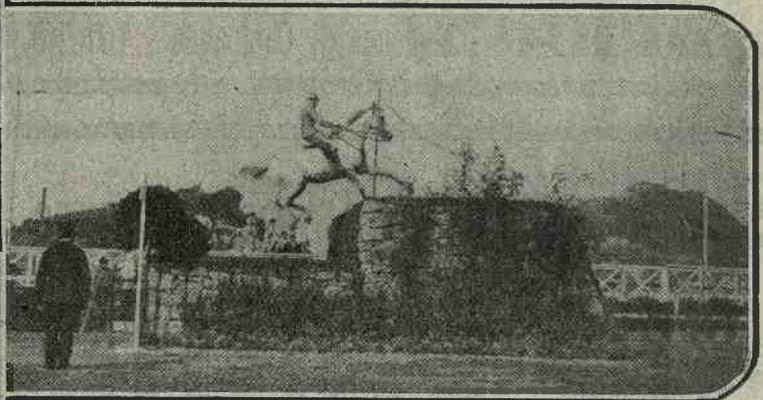


La *Corrida* nell'arena di San Sebastiano.

gemene, mormorai tra me e me: mio Dio, che orrore!... — Il giorno dopo, domenica, per la baia di San Sebastiano era uno sfarfallio lento di ali solitarie: gli *yachts* si preparavano alla regata. Anche Alfonso XIII era tra i concorrenti. Quel giorno fu impossibile rivolgere una parola a *Carmencita*; anzi non ebbi nemmeno il quotidiano sorriso.



La tribuna del Re di Spagna.

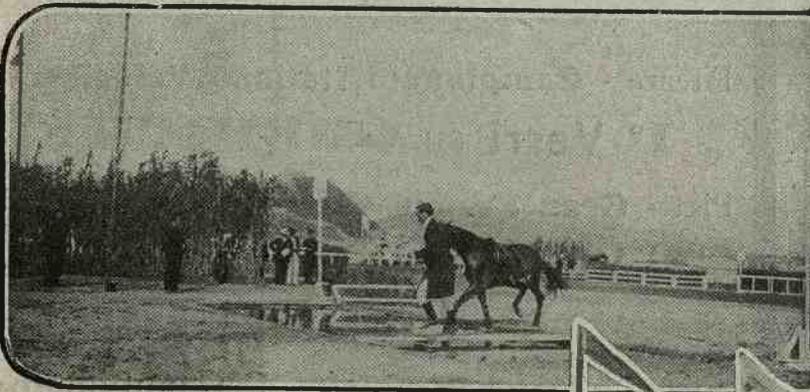


Al Concorso ippico.

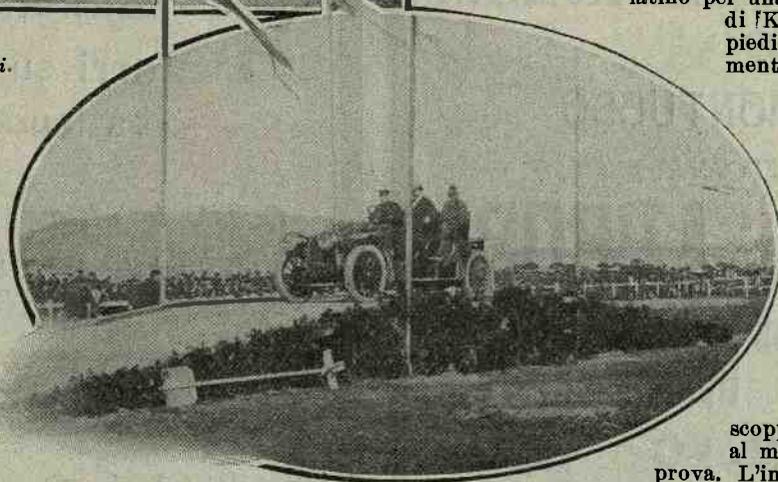
San Sebastiano era imbandierata come per una *Corrida*, e la spiaggia si dilungava lucente nell'arena bianca, tentando di abbracciare il mare nella vasta baia; tutti i linguaggi s'intrecciavano in una confusione simpatica. Una dozzina di tedeschi, armati di salsiccie, di binocoli e di macchine fotografiche, si stupivano di tanto rumore latino per una gara che in Germania, nella baia severa di Kiel, quattro poliziotti a cavallo e sei a piedi riuscivano ad ordinare. Pareva che si dimenticassero d'una cosa semplicissima: di non essere in Germania.

San Sebastiano quel giorno viveva la vita di Monaco e di Montecarlo. Finalmente quando gli *yachts* lucidi si allinearono alle boa di partenza, tutta l'immena scogliera umana si mosse come un'onda nerastra impaziente; silenziosi, i sei canotti, colle vele gonfie rasenti l'onde, come ali palpitanti di alcioni bianchi, si erano mossi incerti, sobbalzando ad ogni onda, poi in lunga fila curva, quasi schiera di anatre selvatiche, avevano principata la corsa.

Da cento punti del golfo, dalle terrazze degli *hotels*, dalle colline verdi scoppì un urlo che parve il grido della terra al mare, il saluto al re che tentava la bella prova. L'inno spagnolo echeggiò alto nell'azzurro del cielo e dell'acqua, quasi sonato da musiche invisibili. La folla viveva nervosa l'ansia del momento,



Corsa con ostacoli.



*Gimkana automobilistica.*

guardavano il susseguirsi delle partite con una indolenza simpaticamente orientale.

Così passava la settimana sportiva spagnuola di S. Sebastiano, sotto l'alto patronato del Re Alfonso....

Ecco perchè, dopo varie peregrinazioni, una sera me ne tornai stanco al *Grand Hôtel* e prima di accingermi all'ascesa dei cinquecento otto scalini che mi conducevano alla mia dimora, passai sotto l'alto scanno dove troneggiava la signorina *Carmencita*, intenta a criticare la *toilette* d'una *cocotte* arrivata allora — anche in Spagna le signore per bene criticano i vestiti delle *cocottes* — e le sussurrai tra i fiori:

— Vede, in Spagna lo sport è ancora al *firt* nell'amore...

**AUTOMOBILISTI!** Le vetture  
Migliori e più Convenienti  
Tipi 14/20 - 20/30 - 40/50 - 70/80 HP

Società Anonima E. BIANCHI, MILANO.

**BIANCHI**

## Quattro vittorie in un sol giorno!

Gran Corsa Internazionale di Salsomaggiore (Km. 154):

1° Costa Cesare (su 18 partenti).

Corsa di Resistenza di Formigine (Km. 65):

1° Cavani Pio (su 15 partenti).

Corsa Perugia-Magione e ritorno (Km. 85):

1° Bariletti (su 19 partenti).

Campionato Ciclistico Torinese di Resistenza - Torino-Susa o ritorno (Km. 100):

1° Fenoglio Domenico - 2° Bosco Natale

tutti montati su **Pneumatici**

# DURIO

Sono così **81** le nostre vittorie della stagione 1909

**SENZA COMMENTI!**

**G. DURIO** - Madonna di Campagna - TORINO

## Si vola anche in terra

con la

Bicicletta

# LABOR

## CAMPIONATO CASTELLI ROMANI

Km. 80

PERCORSO MONTUOSO

Strade orribili

Arriva **1°** il dilettante **B** su **LABOR**  
Gomme **CHAUVIN**

**in ore 2,40**

distanziando il secondo di **20 minuti**

Rappres. per Roma e Provincia Bacci Nicola - Via Genova - Roma

Deposito Generale e Rappresentanza per l'Italia:

**Gilardoni, Della Cha & C.** - Piazza Castello, 16 - MILANO

Per Firenze: **Franco Dal Pozzo** - Via Avelli, 2-4.

Per la Campagna

## Giuochi da Sala

e da

## Giardino

ARTICOLI

## SPORT

Lawn-Tennis - Badminton - Croquet - Kriquet - Hockey - Foot-ball - Base-ball - La Crosse - Basket-ball - Fronton-ball - Eden-ball - Cambo - Boomerang - Bocce - 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 - Jaquet sport, ecc. ecc.

PRIMARIA DITTA SPECIALISTA

## G. VIGO & CIA

Torino - Via Roma, 31 - Torino

## GOERICKE sempre imbattibile!

Firenze - Campionato Italiano Velocità:

**1° Verri su GOERICKE**

Pisa - Gran Premio Ciclistico:

**1° Verri e Fontani**

su **GOERICKE**

Firenze - Match Rivincita di Campionato:

**1° Verri su GOERICKE**

battendo Gardellin.

Queste le ultime brillanti Vittorie di questa bicicletta che gode fama mondiale, e della quale si servono i più temuti campioni.

# GOERICKE

è stata lei che ha creato questi campioni!

È giusto quindi che essi le debbano riconoscenza, e continuino a preferirla a petto di qualunque altra marca concorrente!

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

e i sette *yachts*, un po' distanziati uno dall'altro, giravano le tre boe, beccheggiando lentamente all'incontro delle scie avversarie.

La gara volgeva alla fine, e un canotto grigio, coll'ala immensa tesa in uno sforzo supremo e un orifiamma alla vetta aguzza, filava alla vittoria: l'*yacht* di Alfonso XIII. E di nuovo dai cento punti del golfo, dalle vetrare e dalle terrazze degli *hôtels*, l'urlo di trionfo si ripeté col l'inno reale, e di nuovo la folla immensa si mosse accaldata ed entusiasta, plaudendo e agitando bandiere.

Anche in Spagna, come in tutti gli altri paesi, e forse più ancora che negli altri paesi, quando si ha la fortuna di gareggiare con un sovrano si ha il dovere di esser cavaliere.

La *cocotte* del *Grand Hôtel d'Europe*, seduta sulle spalle d'un inglese sbarbato, colla pipa in bocca, agitava due bandierine spagnuole e francesi, urlando ubbriaca di sole e di vino:

— *Il a gagné!... Il a gagné!*

— *All right!* — rispondeva tra una pipata e l'altra l'inglese annoiato, con un tono che non si capiva se parlasse della pipa o della gara.

E Frine sportiva, dalle spalle quadre dell'Ercule britannico, urlava più forte, per mostrar al pubblico sorridente bestiale l'intonatura bianca del seno. In fondo, nel mare orlato di rosso, i colori spagnuoli s'issavano vittoriosi sui canotti ormeggiati, colle vele piegate, quasi stanche...

Anche quella sera fu impossibile parlare a Carmencita... Volevo dirle che in Spagna avevo trovato uno sport mediocre e delle *cocottes* francesi... Mi vide, mi sorrise, poi mi fece un gesto amico e mi consegnò un telegramma. Veniva dall'Italia. Dovevo ripartire. Così, senza uno straccio d'avventura. Era troppo!

E quella sera stessa bevvi del *wyski* come un inglese, poi, dopo essermi seccato in un *café-chantant* in faccia al mare, mi inoltrai per le viuzze strette della vecchia San Sebastiano, avido di un'avventura: cercavo le mantiglie, le rose rosse, il toro, la pugnolata. Non so nemmeno io quel che cercassi. Finalmente da un campanile vicino suonò la mezzanotte. Ci siamo, pensai, sono in Spagna, a mezzanotte, c'è la luna... Nemmeno a farlo ap-

posta, cessato il bronzeo tinnire dell'orologio, una voce calda, accompagnata da una chitarra blanda, si alzò nel silenzio bianco della notte a cantare una *rondeña* languente d'amore.

L'avventura c'era dunque. Ma non per me; per un altro. Guidato dalla voce, riuscii a scorgere il cantore addossato a un muro, mi nascosi nell'ombra dei tetti spioventi e attesi.

La *rondeña*, pizzicata tristemente, sognava una donna bruna e un mare azzurro. Sentii schiudersi le imposte d'una finestra, debolmente, ma non guardai: forse l'amata gettava al cantore una rosa, un bacio, una promessa... Come una risata malvagia piovve dalla finestra; la *rondeña* cessò e mi trovai tutto bagnato. Che cosa c'entravo io in quell'avventura?... Chi lo sa?... Anche la Spagna era un paese di questo mondo!

Rifeci le vie tortuose e scesi sino al *Grand Hôtel*, che guardava coi suoi cento occhi luminosi il mare quieto. Entrai e il primo passo fu uno sternuto terribile.

— *Ella ha cojido frio!* — sorrise ironicamente Carmencita, mettendosi in bocca il gambo d'una rosellina...

— Ho preso... dell'acqua... — brontolai.

— Un'avventura, dunque!... — E la signorina Carmencita rise argentina, guardando di sottocchio la *cocotte* francese, che in un angolo, tra due palme giganti, fumava delle sigarette accanto all'inglese sonnacchioso.

— Già, un'avventura!... — ammisero ridendo.

— Vede... vede che per aver delle avventure bisogna cercarle!... Anche in Spagna... anche da noi!

— Ma il peggio è, signorina — conclusi, facendo *bonne mine à mauvais feu* — che io l'avventura non l'ho cercata; l'ho trovata così.

La *cocotte* rideva, comprendendo ormai il mio sternuto, e Carmencita aveva chiamata la mamma tabaccosa partecipe dell'allegria generale, quando, per salvar la mia situazione pericolante, ebbi una mossa felice.

— Signora, mi prepari il conto. Parto domattina.

— *Carmencita* — ordinò la madre — *la note au numero 115* — e si ritirò.

La *cocotte* svegliò l'inglese che principiava a russare come un motore d'automobile, e Carmencita mi gettò la rosellina appassita sul viso, mettendomi in conto i suoi sorrisi sotto il nome di « servizi diversi ». Ammontavano a cinque lire. Cinquanta centesimi al giorno.

Eran cari... Come in tutti gli altri paesi, d'altronde: i ser-

vizi diversi e i *comforts* degli *hôtels* si pagano salati non solo in Svizzera ed in Italia.

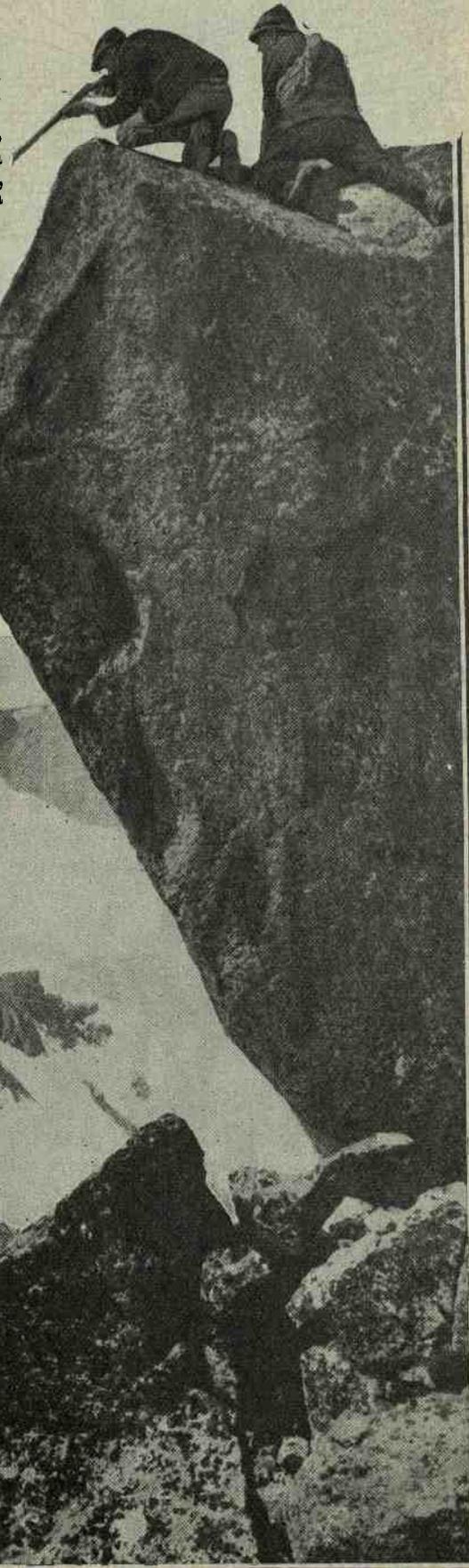
Ed ecco come l'unico mio ricordo di Spagna, essendo una rosellina gialla col gambo sfillettato e rosicchiato nervosamente da due file di dentini bianchi, ricevuta sul viso la sera della mia prima e forse ultima involontaria avventura spagnuola, finì col concludere amaramente che nemmeno io ero riuscito a scoprire la Spagna!... Nè nello sport, nè nella vita!

Nino Salvaneschi.

## Nel mondo commerciale sportivo

\*. Se Blériot ha trionfalmente attraversata la Manica col suo aeroplano, certo che una gran parte del suo merito deve andare diviso col modestissimo Anzani, l'italiano che ha ideato e costruito il suo perfetto motore.

Tale fatto è stato giustamente riconosciuto dall'Automobile Club di Francia, il quale spediva all'Anzani la seguente lettera: « L'Automobile Club di Francia è felice di decretarvi la sua medaglia d'oro per il concorso che il motore d'aviazione di vostra invenzione ha prestato al signor Blériot nella sua magnifica traversata della Manica del 25 luglio 1909 — De Zuylen, presidente dell'Automobile Club di Francia ». — Giova ricordare che i motori Anzani sono rappresentati a Torino dall'ing. Maffei (via Nizza, 117).



La caccia sulle montagne della Catalogna.



## Gare e campionati di nuoto

A Napoli. — Il Campionato meridionale.

(Nostra corrispondenza particolare).

Napoli, 5 agosto.

Organizzati dalla *Rari Nantes Partenope* ebbero luogo i campionati meridionali di nuoto. Dato l'ultimo *ukase* del magno ente italiano del nuoto, la *Federazione Rari Nantes*, che i campionati non potessero essere corsi, come in generale tutte le gare, che da nuotatori aventi la tessera federale, la quale non viene rilasciata se non agli appartenenti a Società federate, ha fatto sì che questi campionati, anziché essere meridionali, si riducessero a dei semplici campionati sociali, giacché la *Rari Nantes Partenope* è l'unica Società federata che si trovi nell'Italia meridionale, giacché la consorella di Bari non ha mai dato alcun segno di vita, e le altre due Società di Napoli che l'anno scorso erano sotto l'egida della *Federazione Rari Nantes* hanno ritirata la loro iscrizione. Quindi non è certo all'attiva e solerte Società di nuoto di Napoli da implicarsi la non perfetta riuscita di questi campionati, giacché essa tutto aveva disposto per una buona, anzi, dirò, ottima organizzazione, ma bensì alla *Federazione Rari Nantes* la quale dovrebbe essere meno assolutista nelle sue disposizioni e fare, come fanno tutte le fede-

affrettata. In tempo massimo stabilito in un quinto più del primo arrivato giungono Giuseppe Gomez y Rodriguez e Franco Luca.

Il mare agitato e la corrente contraria non han permesso dei tempi migliori.

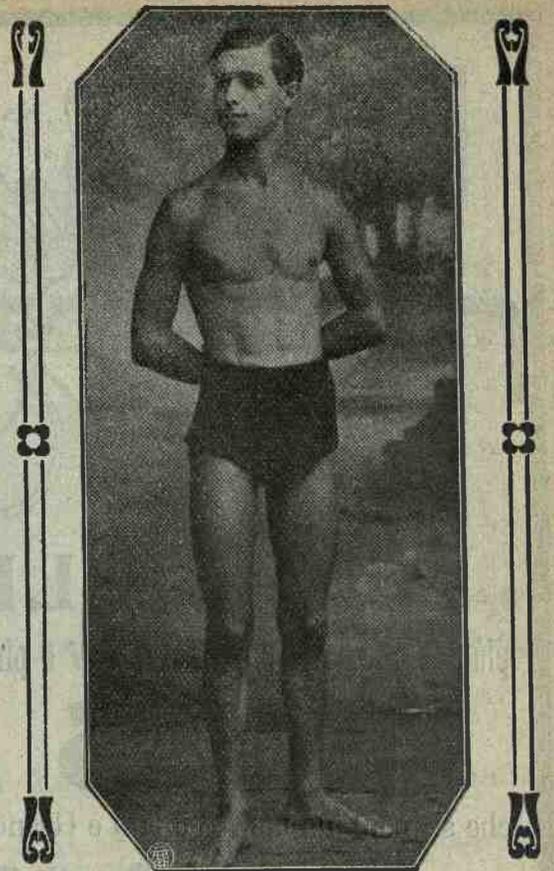
\*\*

Napoli, 8 agosto.

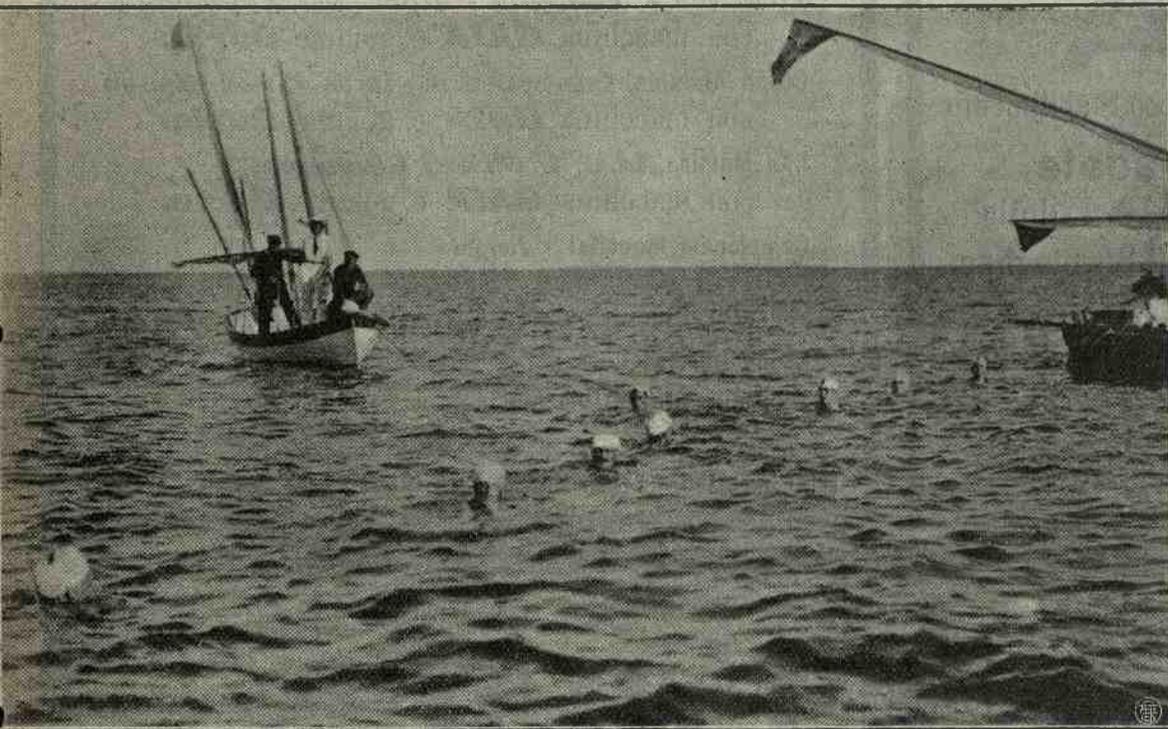
Giovedì 5 u. s., nel bellissimo specchio d'acqua prospiciente l'incantevole via Caracciolo, con un mare discretamente mosso ed agitato si effettuarono le importantissime gare di nuoto indette dal Comitato delle Feste Estive, ovvero dalla Lega Navale in unione ai Club nautici e all'Associazione commercianti ed industriali. L'organizzazione era stata affidata all'attiva *Rari Nantes Partenope* che fece di tutto onde rendere queste gare maggiormente importanti.

Difatti in parte riuscì nel suo intento, radunando ben ottantaquattro iscrizioni, ma purtroppo queste erano numerose laddove l'organizzatrice avrebbe preferito fossero rade e poche laddove invece avrebbe preferito fossero numerose.

Forse la ragione, per cui i nuotatori italiani non risposero numerosi alla chiamata del Comitato napoletano, è da attribuirsi nel fatto che la data troppo era vicina a quella dei Campionati Italiani. Con tutto ciò si ebbe una buona giornata di sport, e ciò che è più notevole e piacevole a constatarsi che un pubblico numeroso accorse sulla



Nino Acquarone, 3° arrivato nel campionato italiano di nuoto del R. esercito, disputatosi a Spezia.



Gare di nuoto a Napoli. — Premio Città di Napoli, m. 1000. I concorrenti, l'allineamento. (Fot. T. Bozza - Napoli).

razioni, cioè, rilasciare la tessera pure ad individui appartenenti a Società non federate. Io mi auguro e spero che la *Federazione Rari Nantes*, che in questi giorni si radunerà a Congresso a Parpignano, vorrà disporre in tempo all'emendazione del suo dispositivo, perchè non è certo in tal maniera che essa raggiunge il suo fine di *popolarizzare* il nuoto.

Ed ora, dopo questa chiacchierata preambulatoria, veniamo alla relazione delle gare.

Nel *Campionato di velocità* di m. 100, su cinque iscritti, tre soli sono i partenti e la vittoria rimane incontrastata al campione del 1908 Storte Louis, il quale, senza impegnarsi, compie il percorso in 1'30" seguito a distanza da Gout Umberto, terzo rimane Federici Gaetano.

Nel *Campionato di mezzo fondo*, m. 1852, maggiore è il numero degli iscritti e maggiore naturalmente il numero dei partenti, giacché sette sono gli iscritti e tutti sette partono. La testa vien presa dal giovanissimo Patrizi Napoleone, che con una nuotata regolare e ritmica, continua a mantenere la testa per circa un 600 metri, dopo di che Cancelli Cesare passa al comando della corsa giungendo primo in 44'10", a 25" di distanza giunge secondo Napoleone Patrizi, che, data la sua giovanissima età, ha fatto una *performance* splendida, terzo è Cangiullo Gennaro, il quale potrebbe, dato i mezzi fisici che possiede, dare molto di più se non avesse una nuotata troppo

banchina della via Caracciolo, mostrando il più vivo interessamento allo svolgersi di ogni singola gara. Ciò è un fatto importante per Napoli, giacché ciò ci fa capire come lo *sport*, se pur lentamente, sta man mano o facendosi strada nella mente del popolo napoletano.

Nella gara riservata a nuotatori non appartenenti a Società sportive, cioè nella Gara Posillipo di m. 100 e in quella Partenope di m. 500, la vittoria riuscì facile, su un lotto di 34 concorrenti per gara, al giovane nuotatore romano Albin Eugenio, un giovane peccato non appartenga a qualche Società natatoria.

Nelle altre due cioè: Premio della Città di Napoli e Premio del Golfo, la vittoria arrise al Retacchi di Roma che una volta ancora volle venirsi a cimentare nelle glauche acque del meraviglioso Golfo di Napoli. Però nella prima gara, cioè quella di velocità di m. 100, il Retacchi trovò un osso duro nello Stolte, il campione meridionale di velocità, il quale mantenne la testa per più di tre quarti del percorso, cedendola appena nell'ultimo brevissimo tratto, in seguito a rilassamento dovuto alla mancanza di allenamento. Ed a detta del Retacchi stesso, è un vero peccato, che questo campione della *Rari Nantes Partenope* non voglia dedicarsi con assiduità al nuoto, giacché, con i mezzi fisici potentissimi che possiede, potrebbe riuscire uno dei primi nuotatori italiani.

Vogliamo sperare che questa mancata vittoria valga a spronarlo ad allenarsi onde figurare con maggior onore in gare venture. Nel Premio del Golfo di m. 3000 il Retacchi ebbe facilmente ragione sul Cangiullo Gennaro della *Rari Nantes Partenope*, il quale però difese con onore e co-

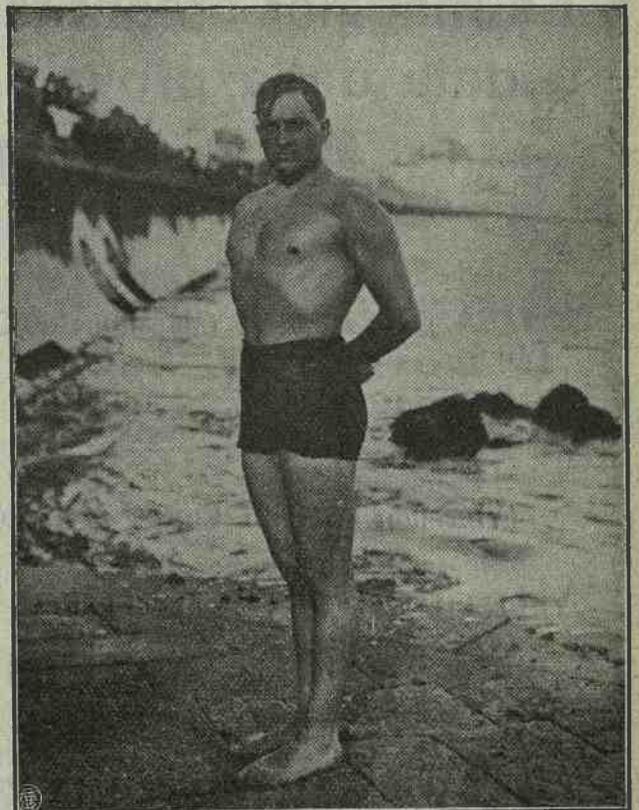
raggio la sua *chance* finendo secondo ad una quarantina di metri dal forte campione del Tevere. Ecco pertanto la classifica ufficiale:

*Premio Città di Napoli*, m. 100. — 1.o Retacchi Fernando, Società Podistica Lazio di Roma; 2.o ad una lunghezza Stolte Luigi della *Rari Nantes Partenope*, idem; 3.o Martucci Edgardo, idem.; 4.o Sorge Emanuele, idem.; in tempo massimo Gout Umberto, Bell G. A. pure della *Rari Nantes Partenope*.

*Premio del Golfo*, m. 3000. — 1.o Retacchi Fernando, Società Podistica Lazio di Roma; 2.o Cangiullo Gennaro, *Rari Nantes Partenope* di Napoli; 3.o Leffler del Pezzo Gaetano della Società Sportiva della *Corda Fratres*; 4.o Battilocchio Cesare della *Rari Nantes Partenope*.

*Premio Posillipo*, m. 100. — In questa gara si corrono 11 batterie ed un *repechage*, dimodochè 12 sono i partenti della finale che dà la seguente classifica: 1.o Albin Eugenio, di Roma; 2.o Di Scala Antonio, di Napoli; 3.o Barattolo Pasquale, idem.

*Premio Partenope*, m. 500. — In questa gara, salvo qualche defezione all'ultimo minuto, da un numeroso lotto di partenti sui 34 iscritti, ma la vittoria arride nuovamente all'Albin Eugenio, di



Fernando Retacchi, della società podistica Lazio di Roma. Campione del Tevere, vincitore del premio Città di Napoli, premio del golfo m. 300. (Fot. T. Bozza - Napoli).



**NON AVEVA  
IL VERO FANALE  
"AQUILAS"**  
CHE PORTA IMPRESA  
QUESTA MARCA LEGAL  
MENTE DEPOSITATA  
E LA PAROLA **AQUILAS**  
FABBRICA F. SANTI-FERRARA

# B.S.A.

tre  
facilitre  
facili

## Le BICICLETTE

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

# B.S.A.

che si montano nel Premiato e Grandioso Stabilimento

### FRERA di Tradate

con le originali serie **B. S. A.** della  
The Birmingham Small Arms & C. di Birmingham

Rappresentate esclusivamente in Italia dalla

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

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

Chiedere Catalogo gratis.

## Vittorie dei Cicli **GAIA**

Materiale **PEUGEOT**

TORINO - Corso Palestro, 2 - TORINO

8 Agosto 1909



Grande Gara libera a  
tutti, approv. dall'U. V. I.,  
Ciriè-Volpiano-Rivarolo-Valperga-  
Busano-Rocca-Ciriè - Km. 70:

1° assoluto **Vighottl**

con macchina **GAIA** e gomme **Durio**.

Campionato Torinese, Torino-Susa e ritorno - Km. 100:

1° assol. **Fenoglio** con 12 minuti di vantaggio - 2° **Bosco**  
entrambi con macchina **GAIA** e gomme **Durio**.

Felizzano, percorso di 130 Kilometri:

Primo giro 1° **Fenoglio** - Arrivo finale 2° **Fenoglio**  
con macchina **GAIA** e gomme **Durio**.

Coppa Atalanta, Torino-Ivrea e ritorno - Km. 80: 1° assol. **Bosco**  
con macchina **GAIA** e gomme **Durio**.

San Martino, Km. 65: 1° **Millettì Giuseppe**  
con macchina **GAIA** e gomme **Durio**.

Campionato Macellai - Borgata San Martino - Km. 75:  
1° **Burdese Silvestri** in ore **2,15**  
con macchina **GAIA** e gomme **Durio**.

Coppa Hermes - Km. 130: 2° **Gamba**  
con macchina **GAIA** e gomme **Durio**.

Rappresentanti:

Biella: **DELPIANO** - Vercelli: **AGRATI** - Bra: **MONTU' GIUS.** - Santhià: **NOSETTI**

# SIMMS Magnetos

La maggior smentita alle insinuazioni della concorrenza  
è data dalla prova:

## CRITERIUM DI CUNEO

(17 Agosto 1909)

### 1° Categoria

- |  |  |
|--|--|
| 1° <b>Aluffi C.</b> (Macchina <b>BORGO</b> ) |  |
| 2° <b>Borgo M.</b> " "                       |  |
| 3° <b>Borgo C.</b> " "                       |  |
| 4° <b>Nicola</b> " "                         |  |
| 5° <b>Bianco</b> " "                         |  |
- (Vincendo la Gran Coppa di Regolarità)



### 2° Categoria

L'Equipe **Semeria** vince la  
Coppa del Municipio di Cuneo  
arrivando rispettivamente  
Seconda, Terza e Quarta

Motociclette munite di **Magnete** e **Candele SIMMS**  
della **The SIMMS Magnete e C° Ltd.** di Londra:

RAPPRESENTANTI ESCLUSIVI E DEPOSITO PER L'ITALIA:

**G. BUSSOLOTI e C°** - Torino - Via Melchior Gioia, n. 11

Roma; 2.o Di Scala Antonio, di Napoli; 3.o Salpa Enrico, idem.

Con questa gara si è chiuso il ciclo delle gare nautiche bandite dal Comitato delle Feste Estive.

Noi ci auguriamo che ora che hanno cominciato bene vogliano proseguire meglio e che quindi si abbiano da rinnovarsi ogni anno, e ciò in pro dello sport per cui noi tanto predichiamo, e quindi di riflesso in pro del commercio cittadino che certamente trova pure nell'effettuazione di tutte queste gare il suo utile.

H. M. B.

## La riunione della Ligure Sport.

La prima staffetta Ligure.

La riunione podistica, che la giovane *Ligure Sport* ha svolto domenica all'Acquasola di Genova, non poteva avere migliore risultato sportivo. Infatti nelle varie gare abbiamo visto presentarsi allo *starter* tutti i migliori della Liguria, compresa la forte squadra dello *Sport Pedestre Genova*, molto agguerrita.

Per la velocità dei metri cento si corrono tre batterie, arrivando in finale nettamente Traverso Gaetano dello *Sport Pedestre Genova* — 2. Ratti della *Forza e Coraggio* di Alessandria — 3. Sciutti dello *Sport Pedestre Genova* — 4. Genta di Savona.

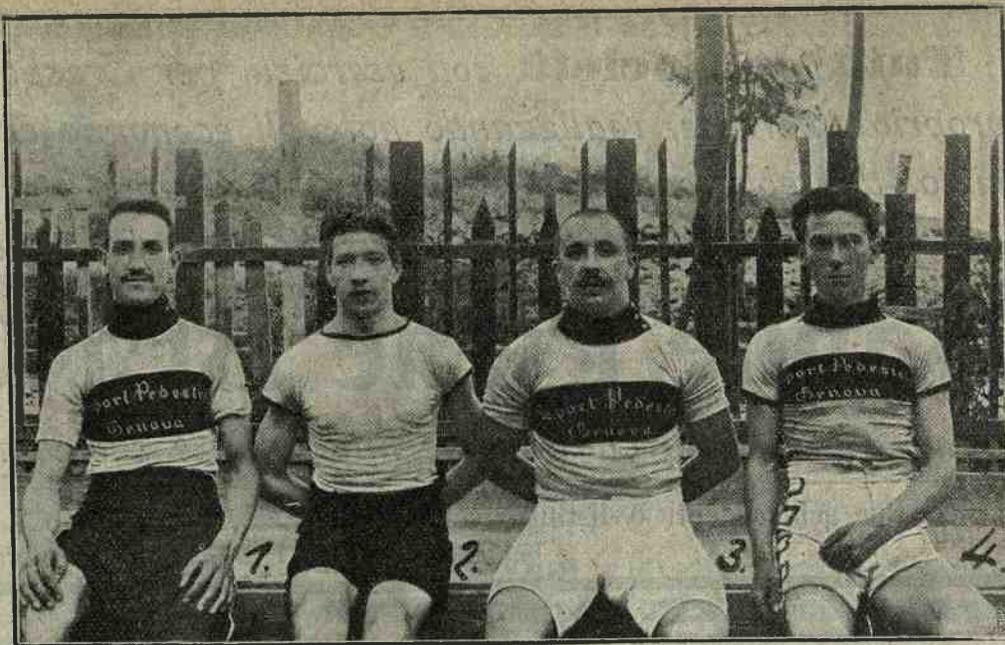
Seguono i 1800 metri con una bella vittoria del giovane Emilio Santamaria dello *Sport Pedestre Genova* — 2. Rossi Silvio della *Ligure Sport Genova* — 3. Campora Riccardo dell'*Ardito Sport Genova* — 4. Fasce Domenico dell'*Audace Sport* di Ruta — 5. Gibelli — 6. Bicchi — 7. Brachetto — 8. Baratelli — 9. Fravega — 10. Pelloni.

Nella marcia vince bene Casarino Giuseppe dell'*Ardito* — 2. Stroppiana di Savona — 3. Belletti dello *Sport Pedestre Genova*.

Siamo alla corsa staffette 1609 metri per quattro corridori, e si presentano le agguerrite squadre dello *Sport Pedestre Genova* e della *Ligure Sport Genova* e composte da Traverso Gaetano, Sciutti Andrea, Pedroni Felice, Orselli Attilio per lo *Sport Pedestre Genova*; Devoto Giorgio, Sibona, Verani e Lunghi Nino per la *Ligure Sport*.

E' la prima staffetta che si effettua in Liguria ed il risultato è vivamente atteso dai competenti e dal pubblico che gremisce straordinariamente l'Acquasola.

I primi duecento metri sono fatti da Devoto e Traverso il quale guadagna tre metri, seguono Sciutti e Sibona con altro vantaggio di sette metri acquistato da Sciutti, indi i quattrocento tra Veroni e Pedroni che finisce avvantaggiando di venti metri; parte per gli ottocento l'Orselli deciso ad



Riunione Ligure Sport. - La prima staffetta Ligure. — 1. Orselli - 2. Traverso - 3. Sciutti - 4. Pedroni. (Fot. Guarneri).

umentare ancora il vantaggio della sua squadra, quindi il Lunghi Nino che via via perde terreno e Orselli splendidamente taglia il traguardo con non meno di ottanta metri di vantaggio.

Sono quindi classificate: 1. squadra dello *Sport Pedestre Genova* gran premio della Deputazione Provinciale di Genova — 2. *Ligure Sport Genova*.

L'importante riunione aveva termine con la gara a Coppie all'Americana, km. 12.

Si presentano sei coppie della *Ligure Sport*, *Aurora Sportiva* e *Oroce Bianca*.

Lunghi Nino e Veroni Guido della *Ligure* hanno facile vittoria sui secondi Vagge e Massana battendoli di oltre seicento metri — 3. Federzoni, Marcenaro dell'*Aurora Sportiva* — 4. Bicchi, Gibelli — 5. Vecchi, Canevacci della *Oroce Bianca*.

Il premio del Prefetto di Genova per la classifica totale venne assegnato allo *Sport Pedestre Genova*.

Alla direzione stavano i signori G. B. Rota, Giorgio Devoto, Bagnasco Lorenzo, Pavesi, Brughera, Arecco, Perasso, Tognetti, Mangini.

Ottimo il servizio della Pubblica Assistenza *Oroce Verde Genovese*.

Bacci.

## Le gare di nuoto della settimana.

Sul Naviglio si è svolta una gara popolare per cura della *Rari Nantes*.

Nella decisiva si ebbero questi risultati:

1. Enrico Ferrari, della *Ninfea*, in 5' 15"; 2. Alessandro Scarioni, della *Rari Nantes*, in 5' 23"; 3. Pasquale Logli, pure della *Rari Nantes*, in 5' 25"; 4. Berini; 5. Misto; 6. Lomazzi.

A Bona (Algeria) che il nuotatore Artuso, di Porto Maurizio, campione della Costa Azzurra, ha vinto la grande gara internazionale per il campionato del Mediterraneo, sopra un percorso di 8 chilometri.

Domenica, alle ore 16, indetta dalla Sezione torinese, è avvenuta l'importante gara sociale di 500 metri a favore di corrente. La partenza, data dal *chalet* dell'Armida, allineò allo *start* dodici *rari-nantes*. La testa venne subito presa da Amerio, che nuota un *ouwer* vigoroso, seguito da Cuniberto, che alterna l'*ouwer* al *kudgeon*.

In gruppo compatto a qualche metro gli altri. L'arrivo fu contrastato: 1. per qualche metro, Amerio; 2. Cuniberto; 3. Gazzelli, a sei metri. Poi, a un'imbarcazione e mezza, Mare, Manfredi, Mutto, Giribaldi e gli altri concorrenti ancora.

## UNA SFIDA RACCOLTA.

Abbiamo due numeri addietro pubblicato l'annuncio della seguente sfida:

« Sfido tutti i maestri e dilettanti d'Italia ad un *match* ad armi cortesi, colla spada da combattimento, su terreno battuto e colla punta d'arresto a dieci stoccate.

« Ringraziandola anticipatamente del cortese favore, distintamente la saluto.

« Giuseppe Mangiarotti ».

In risposta a detta sfida il signor Mario Boine di Milano così ci scrive:

« Onorevole Direttore,

« Nello scorso numero della di lei Rivista sportiva venne pubblicata la seguente sfida: Io, signor Giuseppe Mangiarotti, sfido tutti i maestri e dilettanti italiani di scherma a un *match* di spada da terreno con punta d'arresto.

« In seguito a ciò io, signor Mario Boine, dichiaro di accettare la sfida alle condizioni indicate dallo sfidante, anzi intendo approfittare della sua gentilezza esprimendo il desiderio che il *match* abbia luogo in Pavia.

« Mario Boine ».

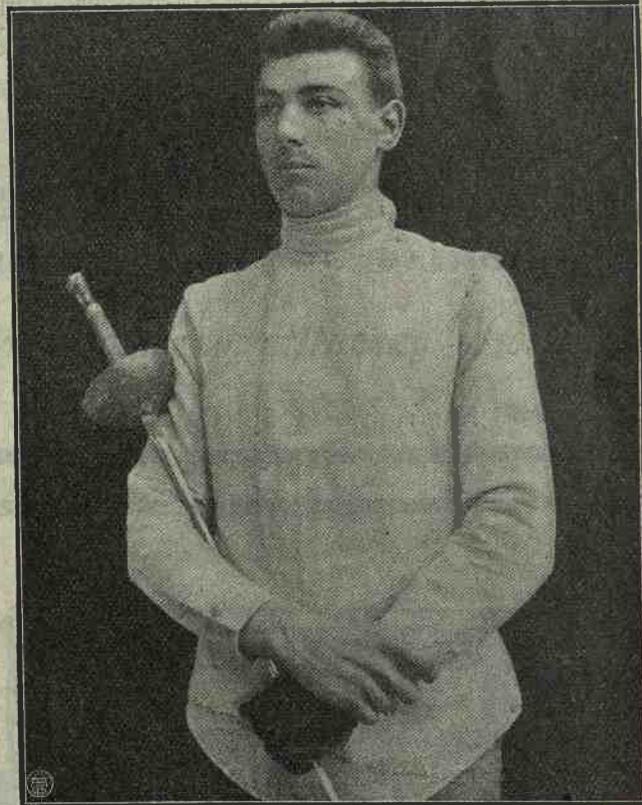
Ed ora il *match*!

SPORTSMEN!

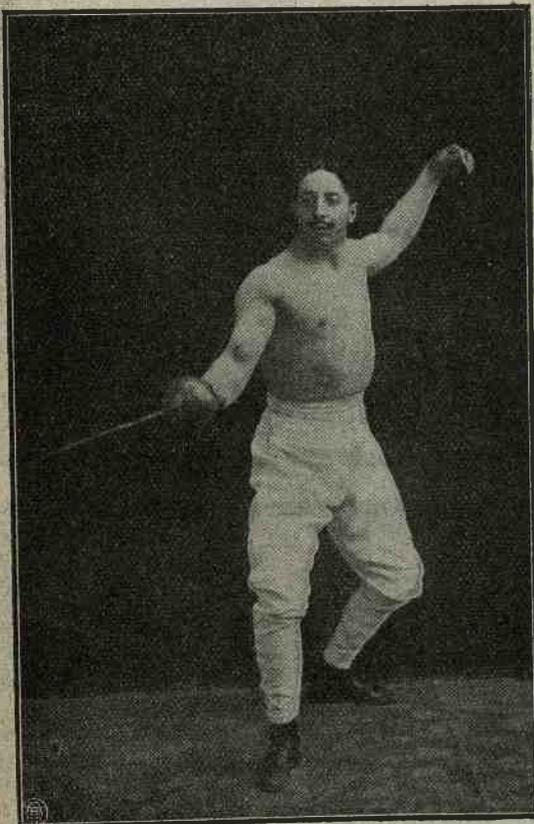
Leggete tutti i giorni il giornale

LA STAMPA

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



Mario Boine. (Fot. Guerra - Milano).



Giuseppe Mangiarotti.



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.

**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 BERGOUGNAN

di cui sono fornite tutte le sue vetture automobili.

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

## GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

### Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp-ss	Lire	Largh.	Largh.	All. lit.	TIPO	NOME	Imp-ss	Lire	Largh.	Largh.	All. lit.
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	119	150	176
2 U 2	Humber	12	10	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	MSacoché	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

Il Magneto

# NILMELIOR

trionfa ovunque:

- Meeting di Monaco: (1<sup>a</sup> Serie Cruisers):  
1<sup>o</sup> Sizaire Naudin con Magneto **NILMELIOR**.  
Targa Florio (Vetturette):  
1<sup>o</sup> Goux su Lion-Peugeot con Magneto **NILMELIOR**.  
Coppa Catalogna:  
1<sup>o</sup> Goux su Lion-Peugeot con Magneto **NILMELIOR**.  
Coppa del Re:  
1<sup>o</sup> 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.

## Automobilisti!

Accessori per Automobili  
e Motociclette

Ingg. **PERINO & FORTINA**  
TORINO - Via Baretta, 33 - TORINO

Merce garantita e sempre pronta.

Far richiesta del Catalogo 1909.

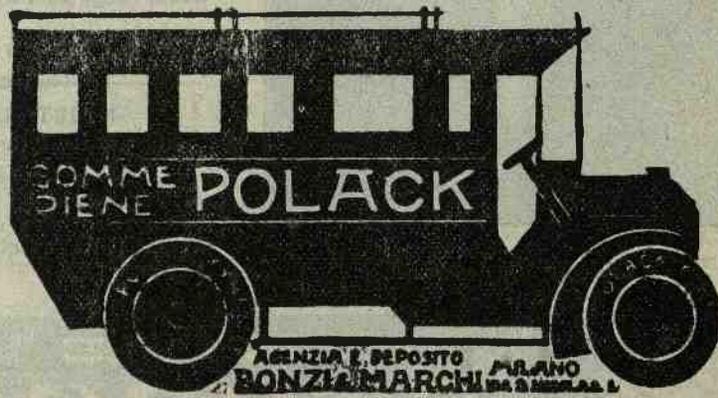
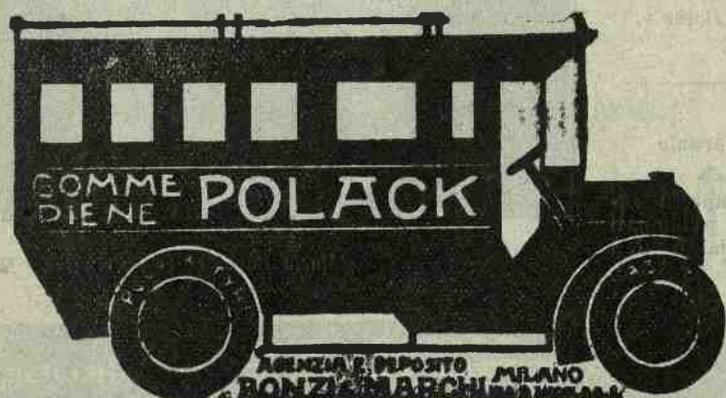
## MANIFATTURA IMPERMEABILI

Confezioni Sport

**G. MAGNETTI**  
(glà ACCONCIAMESSA)

TORINO - Via Cavour, 12 (interno) - TORINO

Creazione speciale di modelli di massima eleganza  
e confezione accuratissima.



# ITALIA

**CHÂSSIS DA TURISMO:**  
 di 14|20 - 20|30 - 35|45 - 50|60 HP  
 (4 cilindri)  
 60 e 75 HP (6 cilindri)

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

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

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

I  
**CUSCINETTI A SFERE IN ACCIAIO**

## R. I. V.

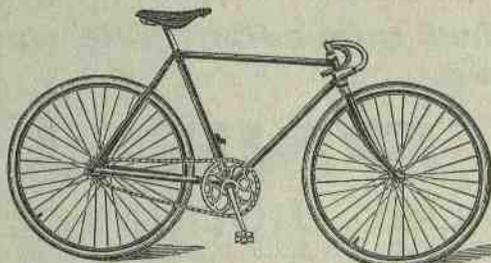
delle

**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**

Vendita esclusiva in Torino:  
**GIUSEPPE GIORDA**

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

Via S. Quintino, 6.

## 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:

"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

LA BICICLETTA NELL'ERA PREISTORICA



LA BICICLETTA NELL'ERA MODERNA



Chiedere il nuovo Catalogo 1909

## CICLI DEI

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

# LE PNEU CLÉMENT

RECLAMA LE PROPRIE VITTORIE *carpite da poco scrupolosi concorrenti.*

## CAMPIONATI ITALIANI 1909

*Professionisti*

1° Verri                      3° Fontani  
2° Gardellin                4° Portioli

*Dilettanti*

1° Morisetti                3° Adriani  
2° Stefani                    4° Rastrelli

con tubolari

## LE PNEU CLÉMENT

pagati dai corridori ai prezzi normali di vendita.

La Casa fabbricante **mentre tiene a disposizione di CASE, Corridori e Pubblico** inoppugnabili documenti, fa constatare come:

Anche **i corridori stipendiati dalle Case concorrenti debbono ricorrere ed affidarsi ai tubolare**

## LE PNEU CLÉMENT

per disputare le grandi corse.

CLÉMENT TOMEAZZI e C. - BOLOGNA, Via Repubblicana, 17 - Filiale: TORINO, Via S. Anselmo, 28

I corridori Bolognesi difesero validamente nel

## GIRO DI FRANCIA

i colori nazionali perchè montavano

# CICLI FELSINA

muniti di tubolari

## LE PNEU CLÉMENT

CESARE TOMEAZZI e C. - Via dell'Indipendenza, 31 L. - BOLOGNA - Via Malcontenti