

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aereostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

Da Numero { Italia Cent. 10 } Arretrato Cent. 15
 { Estero .. 15 }

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-30

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

IL PRIMO MONOPLANO ITALIANO CHE HA VOLATO



Il noto sportsman padovano Leonino da Zara a bordo del monoplano-aereocurvo dell'ing. Franz Miller.

(Vedi pagg. 4 e 5).

(Fot. Ponzelli-Ambrosio).

Visitate i nuovi Modelli 1909

DE DION BOUTON

Meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso la

Società Anonima Garages "E. NAGLIATI",

FIRENZE

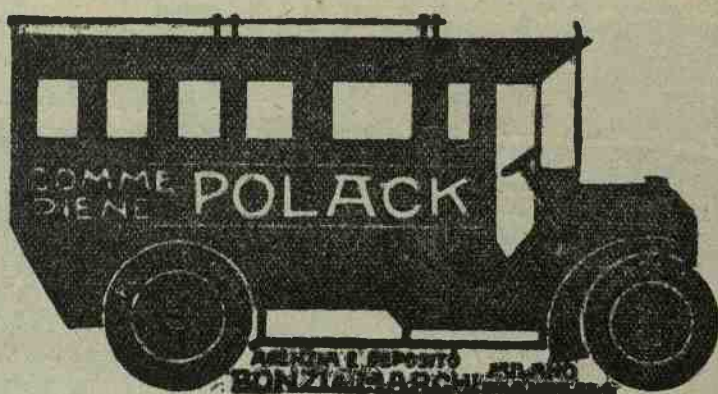
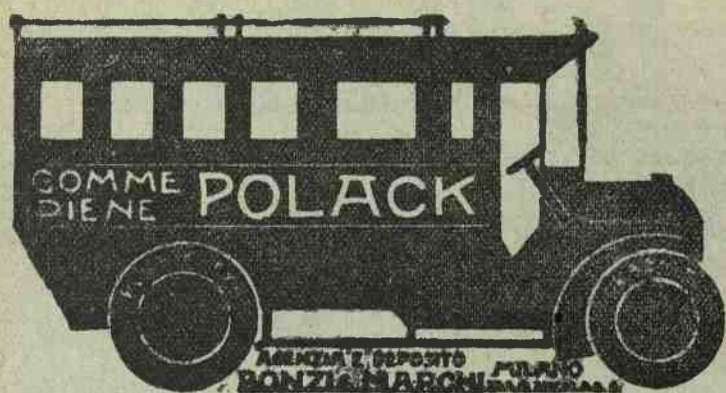
MILANO

DE DION BOUTON PALACE - Via Borgognissanti, 56

DE DION BOUTON PALACE - Via Montevideo, n. 21

e nelle Agenzie di:

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



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

con i **nuovi Modelli 1909**
riafferma il tradizionale **primato sportivo**, e ne consegue il completo **TRIONFO COMMERCIALE**.

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

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

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 FOX

con Pneumatici **PIRELLI**

**La rivelazione
del 1909**

Vendita esclusiva in Torino:
GIUSEPPE GIORDA

Via S. Quintino, 6.



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

MANIFATTURA IMPERMEABILI

Confezioni Sport

G. MAGNETTI

(già **ACCONCIAMESSA**)

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

Creazione speciale di modelli di massima eleganza
e confezione accuratissima.

RECORD del MONDO

DI VELOCITÀ

10 chilometri in 7 minuti 47 secondi 4/5 stabilito da BLÉRIOT su Monoplano Blériot
con tessuti gommati CONTINENTAL.

GRAND PRIX DE CHAMPAGNE

3° Paulhan
su biplano VOISIN

4° De Lambert
su biplano WRIGHT

6° Tissandier
su biplano WRIGHT

8° Delagrange
su monoplano BLÉRIOT

9° Blériot
su monoplano BLÉRIOT

11° Lefebvre
su biplano WRIGHT

tutti con

tessuti gommati

CONTINENTAL

COPPA GORDON-BENNETT

2° BLÉRIOT (monoplano Blériot), in 16 minuti, 56 secondi, 1/5

4° LEFEBVRE (biplano Wright) in 20 minuti, 47 secondi, 3/5

PREMIO DEGLI AERONAUTI

Dirigibile COLONEL RENARD

Tutti con tessuti gommati

CONTINENTAL

Continental-Caoutchouc e Gutta-Percha-Compagnie-Hannover

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

Il Circuito Aereo di Brescia

Gli aviatori Italiani - I premi - I concorrenti.

L'attesa per le odierne gare del circuito aereo internazionale di Brescia, s'è fatta di giorno in giorno più intensa. Dalla grande riunione bresciana, il nostro pubblico si aspetta quello che, ormai, era divenuta consuetudine, nei famosi circuiti automobilistici bresciani degli anni scorsi, s'aspetta, cioè, trepidante e fidente, l'affermazione italiana, la lotta accanita dei nostri rappresentanti con gli aviatori stranieri, nella contesa per i trionfi dell'aria.

Ma noi, che abbiamo seguito passo, passo, il cammino, purtroppo, poco ascensionale, degli studi aviatori nazionali, noi, non saturi d'una fiducia, d'un ottimismo, che, se l'arte talvolta concede, la scienza, invece, brutalmente smorza, noi, non vogliamo illuderci ed illudere su una consacrazione piena e completa dei nostri apparecchi, a fianco di quelli venuti oggi, come un anno fa, d'oltr'Alpe, ad apprenderci, praticamente, il verbo nuovo della navigazione aerea.

Mentre, pressochè tutte le nazioni all'avanguardia del movimento scientifico mondiale ci hanno offerto, recentemente, saggi lusinghieri di areoplani librantisi, per chilometri e chilometri, maestosamente e sicuramente nell'aria; ci hanno mostrato aviatori intrepidi e perfettamente conoscitori delle complicate manovre loro affidate, in Italia, invece, fino ad oggi, non abbiamo avuto che delle promesse, delle buone promesse, ma nulla più.

In America, in Francia, in Inghilterra, in Germania, in Austria, nel Belgio si volava, ma nel nostro bel paese si annunziavano bensì dall'Alpi al mare, invenzioni, caotiche sovente, di più pesanti, alla continua vigilia di esperienze, ma, alla prova dei fatti, nessuno riusciva ad innalzarsi, nessuno volava.

I motori dei nostri areoplani, rantolando affannosamente, pareva dicessero la malizia della canzonetta francese: *Non, je ne marche pas...*

La ragione? Sono parecchie... Ma, principalmente, la disformità continua e generica di direttiva.

Si annunziava un biplano? Tosto, l'inventore X si credeva allora in dovere di mettere allo studio un triplano. Il signor Y da lunghi anni ponzava un ortoelicottero? Saltava fuori l'ingegnere Z a dimostrarne l'impraticità ed a confezionare un monoplano.

Di questo passo, con questo eclettismo, con questa mania del nuovo, assolutamente nuovo, si assaggiavano tante vie diverse; con animo deliberato, non si voleva camminare sui regoli per i quali s'erano avviati e trionfavano gli studiosi d'oltr'Alpe, e l'ossessione del plagio faceva vagolare i nostri pionieri dell'aviazione nel più completo caos di formule e di sistemi.

Ed oggi, dopo pochi mesi di preparazione abborracciata — perchè, è un anno, al più, che si son

tentate costruzioni di areoplani in Italia — oggi, si vuole scendere in campo ed in lotta, non fra noi, ma direttamente coi provati campioni francesi ed americani, che hanno già vissuto le gioie del trionfo, come hanno vissuto i lunghi anni degli insuccessi e dei tentativi.

Noi non vogliamo pronosticare prematuro questo *rendez-vous* promiscuo di aviatori italiani con quelli stranieri.

No, perchè siamo certi che molti ed utili insegnamenti trarranno i nostri inventori ed i futuri piloti dagli esperimenti di Brescia. E perchè siamo persuasi che, come il trionfo inebbrìa, dà le vertigini e produce sovente la stasi fatale ad una successiva ed incessante evoluzione, così l'insuccesso, l'amara constatazione di inferiorità di fronte al prodotto straniero stimola l'amor proprio nazionale e fa compiere prodigi.

E dei prodigi nel campo automobilistico l'Italia ne ha saputi mostrare tanti al mondo intero che è lecito auspicarne pure nel campo aviatorio.

E' virtù dei forti trarre incitamento dalle disillusioni, ed il popolo italiano forte è.

Ma miracoli non se ne fanno — è ciò che, in sostanza, vogliamo mettere innanzi — ed il pubblico ragionevole tanto meno vorrà attendersene in un campo difficile come è quello dell'aviazione.

I tenenti Savoia e Calderara, gli unici — per ora — aviatori italiani residenti in Italia, monteranno un apparecchio americano, quindi, nella



Tenente Calderara.

E' esso un monoplano ad ali curvate a parabola: le grandi, anteriori, sono rigide, ma smontabili; le piccole, posteriori, pure smontabili all'occorrenza, formano la coda, resa mobile da un semplicissimo sistema cardanico, che la fa muovere, sia come timone di profondità dal basso in alto e viceversa, come da timone di direzione.

Il motore, pure creazione dell'ing. Miller, è della forza di 35 HP nominali, ma effettivamente può rendere anche cinquanta cavalli. L'elica ha due metri di diametro, è di metallo e piuttosto flessibile.

Questo monoplano a Brescia verrà pilotato dallo *sportsman* padovano barone Leonino Da Zara, detentore del *record* del mondo, in automobile, sul miglio (41").

Nome noto è quello del Da Zara. Non contento di poter disporre di un censo invidiabilissimo, si diede, appena adolescente, allo sport dell'automobile, eccellendo ultimamente come corridore calmo, sicuro e nello stesso tempo ardito. E' pure presidente dell'*Automobile Club Veneto*, critico teatrale di un paio di giornali veneti, e commediografo di qualche valore.

Rappresentò già, infatti, capolavori che sortirono brillante successo, e presto un sesto verrà recitato dalla Compagnia Guasti-Galli.

Giovane di molteplice attività, di brillante spirito e socievolezza, non poteva sottrarsi alla malla dell'aviazione, e l'aviazione se l'è preso.

Noi gli auguriamo che in questi giorni possa venir applaudito a Brescia, come già lo fu a Torino durante le sommarie esperienze all'Ippodromo di Mirafiori, dove fu il primo aviatore italiano, che su areoplano completamente italiano, abbia realmente volato.

Sarà questo il miglior premio per l'ardimentoso giovane, e per quel modesto ed intelligente apostolo dell'aviazione che è l'ing. Franz Miller, di cui tanto lusinghieriamente si parlò in questi giorni.

**

Vediamo ora un po' di programma della riunione bresciana che entra con oggi nella sua fase di maggiore intensità ed interesse.

Anzitutto, ecco l'elenco completo dei concorsi e premi.

Grande concorso di Brescia: Concorso di velocità, 100 Km., internazionale, L. 50 mila; Concorso di altezza, premio Modigliani, internazionale, L. 10 mila; Concorso del trasporto passeggeri, internazionale, L. 5 mila; Concorso dello sciario, internazionale, L. 5 mila; Premio del *Corriere della Sera*, nazionale, L. 5 mila; Concorso del Chilometro, premio Oldofredi, nazionale, L. 3 mila; Concorso dei 500 metri, premio Modigliani, nazionale, L. 1000; Premio del Ministero di agricoltura, L. 5 mila, nazionale; Premio di Sua Maestà il Re, medaglia d'oro, nazionale; Premio del senatore Ponti, grande coppa d'argento, nazionale; tre premi di L. 500 ciascuno offerti dalla ditta A. Fusi e C., da destinarsi alle tre *équipes* dei meccanici dei tre concorrenti che saranno classificati primi rispettivamente nel Gran Premio di Brescia, nel Premio del *Corriere della Sera* e



Cagno Alessandro.

migliore delle ipotesi di qualche loro ottima *performance*, il merito grande del sistema trionfante non sarà mai integralmente nostro.

Anzani volerà con un biplano francese, tipo Voisin, e con motore suo. Cagno debutterà al volante d'un areoplano, pur esso tipo Voisin, motore *Itala*.

Avremo inoltre il Cobianchi a bordo d'un biplano dell'ing. Miller di Torino, biplano che ricorda molto quello dell'americano Curtiss, e per cui si potrebbe accusare di plagio l'inventore se il suo apparecchio non l'avessimo visto noi in officina, in costruzione, quando di quello del Curtiss se ne parlava ancora come di un'incognita, e stava attraversando l'Atlantico per portarsi al concorso di Reims.

Abbiamo ancora, ma da nostre ultime informazioni pare abbia rinunciato a presentarsi a Brescia, il triplano Faccioli, munito di motore *Spa-Faccioli*. Di questo triplano Faccioli molto e lusinghieriamente si è parlato, e noi pure ne abbiamo scritto. Delle ultime recentissime esperienze i risultati sarebbero stati certo assai brillanti se maggiore pratica ed arditezza di pilota avesse collaborato alla bellezza della costruzione ed alla splendida regolarità del motore. Anche non presentandosi a Brescia, il triplano Faccioli non delude la generale aspettativa. La acuisce e potrà, fra breve, felicemente soddisfarla.

Infine vogliamo accennare alla più geniale delle costruzioni areonautiche sortite da questa nostra industria Torino, all'areocurvo Miller, che pubblichiamo nella nostra prima pagina.



Tenente Savoia.

ESTARIC

pneumatico per automobili liscio
ed a semelle

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

nel Premio di altezza. Inoltre verrà disputata la Coppa Michelin per la somma di L. 20.000.

Ed ecco l'ordine del sorteggio per l'ordine di partenza dei concorrenti:

Concorsi nazionali: « Premio Modigliani », lunghezza metri 500: Mario Faccioli, Leonino da Zara, Mario Cobiainchi, Guido Moncher.

« Premio Oldofredi » lunghezza del chilometro: Mario Calderara, Guido Moncher, Umberto Cagno, Mario Cobiainchi, Alessandro Anzani, Voisin, Mario Faccioli.

Concorsi internazionali: « Gran Premio di Brescia »: Alessandro Anzani, Enrico Rougier, Blériot, Curtiss, Lefèvre, Cagno, Mario Faccioli, Mario Calderara, Blériot, Leonino Da Zara, X Voisin, Alfredo Le Blanc, Mario Cobiainchi, Guido Moncher.

« Premio Modigliani » di altezza: Mario Calderara, Enrico Rougier, Alfredo Le Blanc, Mario Cobiainchi, Mario Faccioli, Guido Moncher, Lefèvre, Blériot, Curtiss, Blériot, Voisin, Alessandro Anzani, Leonino Da Zara, Cagno.

« Premio trasporti passeggeri »: Blériot, Lefèvre, Mario Calderara, Mario Faccioli, Alessandro Anzani, Mario Cobiainchi, Enrico Rougier, Blériot, Leonino Da Zara, Cagno, Voisin, Alfredo Le Blanc, Curtiss.

« Premio dello slancio »: Mario Calderara, Curtiss, Blériot, Guido Moncher, Blériot, Umberto Cagno, Mario Faccioli, Mario Cobiainchi, Enrico Rougier, Lefèvre, Leonino Da Zara, Voisin, Alfredo Le Blanc, Anzani.

Sono stabilite come giornate fisse per i concorsi internazionali e nazionali, le seguenti: mercoledì 8, giovedì 9, venerdì 10, sabato 11, domenica 12, domenica 19 e lunedì 20 settembre.

Nei giorni fissi 8, 9, 10, 11, 12 settembre e nei giorni pure fissi 19 e 20, le prove obbligate dovranno avere luogo con partenze dalle ore 10 alle 18; nei giorni di prove libere, le partenze potranno invece aver luogo dal levare al calare del sole, e cioè dalle 7 alle 18.

Nei giorni fissi per le prove obbligate, i concorrenti potranno concorrere indifferentemente a tutti i premi, purché all'atto della partenza il concorrente denunci al commissario il concorso al quale intende di prendere parte.

Il parco delle segnalazioni, inviato da Reims col treno speciale, è stato portato sul circuito e installato oggi. Sopra la torretta di metallo è issata un'antenna con sei pennoni a sinistra e sei a destra. L'antenna è alta 25 metri dal suolo e 15 dalla torretta. Il parco delle segnalazioni prospetta le tribune, dalle quali dista 300 m., ed è vicino alla cabina del cronometrista, all'ufficio dei commissari ed all'ambulanza. Sull'edificio sovrasta la torre di osservazione dei commissari.

Al parco delle segnalazioni è delegato, per la direzione del servizio semaforico, il marchese Camillo Soragna. Presso la sala della stampa e attiguo a quella dei commissari, è stato impiantato l'ufficio del telegrafo fornito di due macchine Hugues e tre Morse.

Inoltre il ministro di Agricoltura, on. Cocco-Ortu, ha accolto ben volentieri la proposta per l'impianto temporaneo di un osservatorio meteorologico e anemometrico, nella pianura di Montechiari, in modo che possa funzionare durante le gare di aviazione e siccome il Comitato del circuito provvederà a proprie spese alla costruzione dell'osservatorio, così il compito del Ministro

verrà facilitato poichè dovrà fornire soltanto la messa in opera degli apparecchi.

Il più importante di essi è un apparato anemografico che permette di conoscere ad ogni istante la velocità assoluta del vento espressa in metri per secondo, cioè, il quoziente dei metri di spazio percorso dal vento diviso per numero corrispondente di secondi di tempo.

Tale apparecchio prende il nome di anemografo e venne già ordinato alla casa Richard di Parigi.

Oltre a questo, si sono acquistati altri strumenti indicatissimi per lo studio delle correnti aeree da farsi con lancio di palloni piloti e di palloni sonda sul campo del circuito dove verranno collocati anche i registratori che l'ufficio di meteorologia ha disponibili. Gli strumenti, dopo aver servito a Brescia verranno collocati all'osservatorio aerologico che si vuol creare a Vigna di Valle.

Tutto venne quindi egregiamente predisposto ed organizzato. Vedremo in settimana quali nuove meraviglie ci offrirà la grande riunione bresciana.

CORRISPONDENZA

Lucca. Landucci. — Per i programmi ci manca assolutamente lo spazio.

Napoli. Perrone. — Ricevuti 2 nuovi articoli. In deposito quindi tre.

Milano. M. Boine. Ricevuto, nel prossimo numero.



Riccardo Ponzelli.

nostri connazionali, parecchi dei quali per mancanza di mezzi e di aiuti tecnici non poterono arrivare a tempo a presentarsi alla riunione che a loro beneficio s'erano illusi fosse stata creata.

Doveva per l'appunto il benemerito Comitato bresciano far lui ciò che Governo e Municipalità non s'erano mai degnati di fare: venire cioè in aiuto ai nostri studiosi.

Ed allora avremmo assistito ad una riunione forse meno spettacolosa e mondana, ma certo più seria e più utile alla causa dell'aviazione in Italia.

Così invece, dagli areoplani veramente nazionali avremo — per forza di impreparazione — delle disillusioni certe, e le grosse monete messe in palio, esuleranno oltre le Alpi, ad ironia degli studiosi italiani che ancora agli inizi, non potranno certo competere con chi ha ottenuto nello stesso campo successi clamorosi.

Onde noi, pur plaudendo alla riunione bresciana, vorremmo che da quella Commissione permanente, dal suo seno sorta per favorire l'aviazione in Italia, venisse presto il verbo nuovo, la disposizione pratica che veramente riuscisse a dare incremento a quelle esperienze ed a quei tentativi che si sarebbero già dovuti avere, e che invece si avranno solo ora a Brescia; troppo tardi in rispetto alle altre nazioni concorrenti, e troppo presto per il punto al quale noi ancora ci troviamo.

L'abbonamento alla
Stampa Sportiva

costa L. 5



Blériot e Anzani.

Cosa insegnerà la riunione aviatoria di Brescia

Quando ci giunse notizia che a Brescia un nucleo di entusiasti, ben noti a tutti per precedenti organizzazioni di Circuiti automobilistici, aveva bandita l'idea e stava concretandola, di allestire per il settembre di quest'anno il primo Circuito Aereo italiano, noi ci congratulammo vivamente dell'encomiabile idea di scuotere le latenti energie nazionali in pro' dell'aviazione, e fummo persuasi che gli aviatori e studiosi italiani avrebbero tratto immenso beneficio dal concorso ideato che — come idea prima — doveva riuscire una dimostrazione pratica di quel poco che anche da noi s'era fatto, fra immensi sacrifici e nessun aiuto ufficiale, in materia di areoplani.

Ma quando poi nell'evolversi delle pratiche d'organizzazione, vedemmo i dirigenti preoccuparsi più della riuscita coreografica dell'avvenimento, nell'accaparrarsi i bei nomi che andavano trionfando all'estero, che non di venire direttamente in aiuto alla produzione, diremo così, nazionale, allora cominciammo a dubitare dell'utilità dell'impresa, a vederne sminuito il carattere d'incoraggiamento che ci eravamo attesi, che assumesse esclusivamente il Circuito aereo bresciano.

Noi siamo infatti d'avviso che gli egregi organizzatori piuttosto che spillar fior di quattrini per scritturare i migliori aviatori francesi, e soddisfare così le esigenze del pubblico a pagamento, avrebbero dovuto favorire i



Leonino da Zara.



L'ing. Franz Miller.

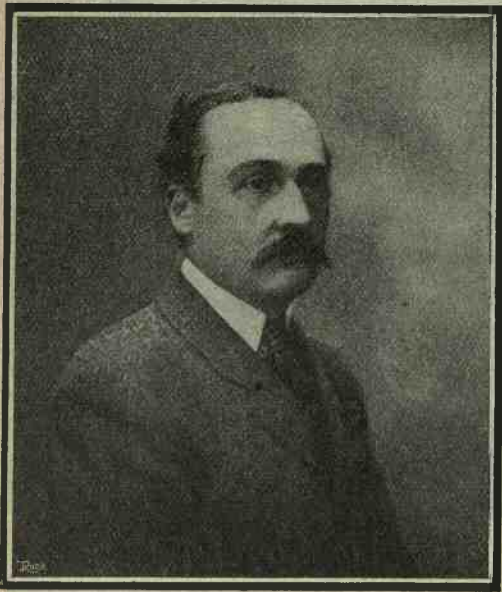
LA MOTOSACOCHE

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

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

Le flotte aeree

L'aviazione che fino a pochi anni fa sembrava doversi mantenere nelle sue esplicazioni entro i limiti del puro sport ha assunto invece oggi tutto l'interesse di una questione politico-sociale. Nei riguardi dell'Italia è ancor recentissima la grave e impressionante constatazione della defi-



M. Henri de La Vaulx, l'ideatore del dirigibile Zodiac, che si presenterà al circuito aereo di Brescia.

cienza dei nostri armamenti costieri e navali, che già nuove trepidanti disposizioni partono dai nostri corpi militari che vedono nelle flotte aeree la nuova e terribile efficacia difensiva ed offensiva delle guerre future.

Ma un fatto inusitato noi dobbiamo rilevare dalla storia contemporanea dell'aviazione: un fatto che non segue la comune orbita di trasformazione imposta all'uso sempre più svariato di ogni importantissimo congegno e alla applicazione ultima di qualsiasi notevole invenzione. Si può affermare che qualunque meccanismo, non ideato e costruito al solo e diretto scopo guerresco, a questo venne poi sfruttato dopo una evoluzione, talora non breve, attraverso servizi pubblici e privati, ad industrie sportive e commerciali. Così avvenne del fucile, delle biciclette, dell'automobile, delle navi, e così avverrà dell'areoplano.

Lo sport offre all'umanità un nuovo diversivo ed essa subito si studia di sfruttarlo a scopo bellico.

L'aviazione pertanto non è ancora uscita dall'impiglio delle formule superiori, non ancora ha potuto offrire la prova sicura e prosecutiva di un sistema consacrato, che tosto si spinge al di là di una possibile utilità industriale o commerciale, dell'utilità come mezzo celere di comunicazione e di turismo, e si slancia più oltre, cioè alla mèta militare che quasi sempre vien ultima perchè richiede nell'accettare le novità di perfezionamenti speciali, sia nella resistenza di meccanismi, come nella praticità di manovra. Tale immediato indirizzo dell'aviazione non può certamente riuscire sgradito ai cultori delle espressioni essenzialmente sportive e ordinarie, perchè riuscirà eminentemente utile e decisivo uscire il più presto possibile dall'incertezza che avvolge ancora i problemi della navigazione aerea e renderla sempre più pratica e sicura. Il cammino verso il momento risolutivo si affretta dunque assai più di quanto ognuno possa immaginare e segnerà vera meravigliosa vittoria della civiltà, sugli elementi ribelli della natura.

Dobbiamo d'altra parte anche dolerci di una circostanza che si connette specialmente alla inerzia quasi assoluta delle energie italiane, inerzia che se non mette in pericolo l'integrità del nostro suolo, mostra tuttavia poca avvedutezza nelle aspirazioni dei nostri connazionali che forse ritengono ancor troppo poco importante la conquista delle vie aeree, come si deve purtroppo constatare oggi in occasione del Circuito di Brescia che, anche secondo il parere competente del capitano Guido Castagneri, « ha trovato impreparata la Nazione a rispondere adeguatamente alla benemerita iniziativa dell'ardita città ».

La pubblicazione del capitano Castagneri sul come venne iniziata la difesa aerea nelle altre

nazioni è argomento di immediata attualità, ed ha anche il pregio di essere corredata da una tavola sinottica, dalla quale purtroppo la parola Italia è quasi assente, e non per dimenticanza dell'autore, ma perchè pochissimi sono gli studiosi e gli sportisti nostri connazionali che abbiano compreso l'importanza sociale di questo problema.

Mancando, evidentemente, in Italia l'iniziativa privata, mancando ragguardevoli nuclei che abbiano le finalità degli esperimenti aerei non solo cogli areostati sferici, ma essenzialmente cogli areoplani, non resta che di fare affidamento nella saggezza dei Ministeri competenti che senza tanto esitare vorran favorire studi ed esperimenti su questo fattore di proficuo incivilimento e di rapido cammino verso il dominio dell'atmosfera.

Non ingiustamente l'autore della citata pubblicazione se ne duole, poichè l'Italia è l'unica nazione che non deve essere considerata come al suo inizio in materia d'aviazione, quando la geniale arditezza del frate perugino già tentò le vie dell'aria con un tipo di monoplano di speciale invenzione e costruzione.

Ma non deve poi apparire eccessivamente spaventosa e certa la possibilità che la sicurezza dei nostri confini venga compromessa a causa dei grandi cervi volanti, ora sull'onde della Manica e, fra non molto, forse su quelle del Tirreno e dell'Adriatico!...

Il capitano Castagneri, considerando il fine militare dell'invenzione, inizia le sue osservazioni dal volo di Blériot che avrebbe portato la più grande inquietudine ed agitazione nell'animo del popolo inglese, di natura proverbialmente imperturbabile.

Che il record di Blériot abbia suscitato stupore maggiore di qualunque altro recente avvenimento sportivo, è cosa incontestabile, ma non basta a far temere della integrità della patria, perchè, anzitutto, occorrerebbe raggiungere la possibilità di costruire una vera flotta aerea sufficientemente sicura e perfezionata come meccanismo e come statica, e poi risolvere tutto un problema tattico-logistico, stabilendo se una flotta aerea debba rispondere al solo scopo difensivo od anche offensivo.

E per quanto si possa essere entusiasti dell'aviazione, per quanto ci si possa appassionare a tale per ora solamente emozionante genere di sport, non è possibile ritenere che una flotta d'areoplani possa realmente ed efficacemente tentare ed attuare una guerra di conquista, ma bisognerà accontentarsi delle sole operazioni sussidiarie, come, ad esempio, quelle che si riferiscono al servizio di avanscoperta e di informazioni che, senza dubbio, potranno poi direttamente influire sul risultato finale.

Nè si può addurre come un caratteristico vantaggio dell'areoplano quello di poter levarsi oltre il limite della gittata delle armi da fuoco e di correre fulmineo attraverso il terreno, in quanto che una flotta assalitrice, e quindi numerosa, non potrà, per ragioni di manovra, mantenersi compatta rasentando il suolo, le foreste, e qualunque altro ostacolo naturale in modo da avanzare al coperto dal nemico, ed occorrendole una maggior altezza, diventerà certamente un bersaglio non solo ampio, ma anche ben distinto al tiro nemico.

Limitando il compito guerresco dell'areoplano allo scopo speciale di rapido mezzo di comunicazioni e delle ricognizioni, è evidente l'esigenza di rasentare, il più possibile, il terreno. Ma se l'areoplano potrà trarre profitto all'occasione di una vastissima zona come quella dell'aria, incorrerà più facilmente in gravissime insidie, allorchè, dal basso, il fuoco di pochi fantaccini appiattati tra l'alta vegetazione, nelle cavità delle querce o comodamente sotto il tetto di una casa, potranno metterlo fuori combattimento.

Perciò, sembra fin d'ora che l'areoplano non possa applicarsi all'arte della guerra, in tutti i modi e con tutta la prestanza che lascia a prima vista supporre, ma piuttosto

COPPE ARTISTICHE
MEDAGLIE - TARGHE
Nelli e Cⁱ - FIRENZE
FORNITORI DEI MAGGIORI ENTI SPORTIVI
E CONVEGNI
Rapp. per Torino: Pietro Cigolini - Via Lagrange, 34.

debba limitarsene ai servigi di informazione, non per antagonismo alle ricognizioni operate dalla cavalleria, dall'automobile, dalla bicicletta o dall'uomo, ma in concorrenza agli areostati sferici ed ai dirigibili.

E' quindi più che naturale che l'areoplano militare dovrà essenzialmente disfarsi degli impacci e degli ostacoli eventuali e preveduti, librandosi nello spazio, in modo da poter soprastare alla massima portata delle armi da fuoco, presentando così un bersaglio visibile, ma tuttavia invulnerabile.

In conclusione, nei riguardi guerreschi, non v'è ancora da preoccuparsi troppo delle probabili flotte aeree, e la trepidazione degli inglesi è stata di molto esagerata, perchè è ancor lontana la possibilità che una flotta di ardimentosi Blériot possa, in un giorno più o meno lontano, varcare la Manica e tentare la conquista di qualche miglio quadrato di terra britannica.

Non devesi quindi ritenere come un incubo il naturale moto di meraviglia suscitato da un avvenimento sportivo, che assunse bensì l'aspetto di un fatto storico, ma che in ultima analisi non uscì dall'orbita di un risultato delle leggi positive.

Piuttosto auguriamoci che nuove e numerose flotte tentino le vie liberissime del cielo ed acquistino la sicurezza dei viaggi aerei, non per precipuo scopo di portare il terrore e la rovina in terre straniere, ma pel trionfo delle più nobili virtù dello sport moderno, che deve aver lo speciale carattere di rendere sempre più fraterne le relazioni e le simpatie fra popolo e popolo.

Alfredo Cocchi.

La Seasan a S. Sebastian

(Nostra corrispondenza particolare).

San Sebastian, a due ore appena dalla frontiera francese, e malgrado ciò già pretta Spagna, posta tra il mare e le ultime pendici dei Pirenei, è la *ville-d'eau* spagnuola per antonomasia. In agosto e settembre gli *hôtels* rigurgitano di spagnuoli e di americani che vi passano la stagione de' bagni, sulla quale si può dir che viva la bella ed antica cittadina. Il panorama è splendido: il mare vi forma un piccolo porto naturale, bloccato nel bel mezzo dell'entrata da mare, da una verdissima

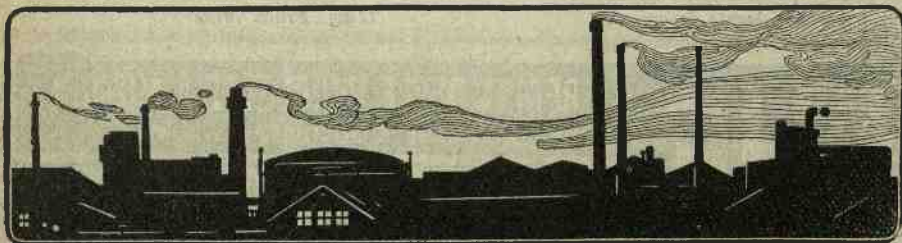


Gli ospiti di Brescia. A sinistra Blériot, nel centro Anzani, a destra il pubblicista Rousseau.

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

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

Esecuzione di modelli di ogni grandezza



collinetta. San Sebastian si stende sulla riva nova del porto e scende giù giù fino a più di metà del piccolo golfo. A due chilometri più a sud il Castello Reale, dimora cara al Re Alfonso fin dai suoi più teneri anni. Il Castello è tutto nascosto da una abbondantissima vegetazione e gli splendidi giardini scendono fin verso il mare a un'altezza d'una ventina di metri. Sotto il giardino, un ampio e lungo tunnel dà passaggio alla strada costiera nazionale.

El Rey è amatissimo a San Sebastian; e lo vedemmo varie volte attraversare la città in carrozza ed a piedi accompagnato semplicemente da un aiutante di campo, senz'alcun apparato, fra il saluto deferente e devoto del suo popolo.

Dalla parte opposta del Castello Reale, in mezzo alla città bassa, e proprio in riva al mare, davanti a splendidi giardini municipali, tenuti con ogni regola d'arte, sorge maestoso il Casino. Una gran terrazza sui giardini, illuminata a giorno, raccoglie coloro che vogliono godersi il fresco, e la passeggiata serale vi è animatissima. Nelle sale, teatro, ballo, tavole da giuoco, i cavallini, *baccarat*, e *trente-et-quarante*.

Ma la maggior attrattiva di S. Sebastian è pur sempre offerta dalle *corridas* dei tori. Un impresario intelligente ha innalzato qui una delle più belle *Plazas des toros* grandissima, di una graziosa architettura in stile moresco. Sorge su una collinetta a ridosso della città, ed offre le più eleganti corride di tutta la Spagna.

Già un mese prima dell'apertura, immensi manifesti gialli sparsi in tutta Spagna e in Francia su fino a Bordeaux a Nord, e verso il Mediterraneo fino a Carcassonne e Béziers, annunziano l'apertura della stagione e ovunque si aprono agenzie per la vendita dei biglietti.

Il manifesto attira il novizio che non conosce queste corride, e sempre gli spagnuoli che vi accorrono con tutto il fuoco del loro sangue.

Nel bel mezzo del manifesto spicca un toro nero e bianco, in grandezza naturale, colle narici frementi, la schiuma alla bocca, ornato di nastri e *banderillas* appese crudelmente al garrese, collo sguardo feroce e rabbioso, pestando una cappa rossa. Dinanzi al toro una spada e una scarpetta da ballo, quali le portano i *toreadores* nell'arena. Nell'alto, in caratteri rossi (perchè tutto ciò che concerne le corride si dipinge nei colori nazionali, rosso e giallo), tra rami d'alloro spicca la scritta: *Nueva plaza des Toros de San Sebastian*, seguita dall'indicazione dei giorni in cui avranno luogo le *corridas*, uno o due alla settimana per tutto agosto e settembre. A sinistra, ancora in caratteri rossi, le *ganaderias* (fattorie) da cui provengono i tori. Così, ad esempio:

Ganaderia dell'Ecc.mo señor conte de Miura;

Ganaderia de la vedova dell'Ecc.mo señor de Murave.

Più sotto i nomi e cognomi e soprannomi (questi i più conosciuti) degli *Espada* o *Matador*; sette o otto anche questi, e i più noti e famosi di Spagna, primo fra tutti, il celebre *Bombita*, poi *Quinito*, *Cochiquito* e altri.

Per la festa dell'Assunzione erano indette due *corridas*, la Domenica 15 e Lunedì 16, alle ore 16½. Già da giovedì le agenzie chiudono gli sportelli e annunziano il tutto esaurito: gli albergatori si affrettano a requisire tutti gli appartamenti e camere ammobiliate, e a ridurre gli *halls* e i saloni d'albergo a *restaurant*. Il venerdì cominciano a giungere i treni carichi di gente, e questa a invadere alberghi e alloggi. Il sabato, grande animazione. Tutti gridano, parlano e discutono sui tori ed i *toreadores* del domani, se verrà il *Rey*, se il tempo permetterà la corrida.

Finalmente la gran giornata. I forestieri, fin dal mattino, si assicurano le carrozze, e, i pochi, rimasti senza biglietto, corrono invano alla ricerca d'un posto qualunque. Alle 3 comincia la via-vai. Onde di popolo festante si avviano alla *Plaza*. Passano i due araldi a cavallo tutti di nero vestiti,

con una mantellina nera e un cappello pure nero, ornato di piume rosse, nere e bianche. Passano alla spicciolata i poveri cavalli della corrida, già vestiti di sella speciale, con le enormi staffe di ferro, che debbono riparare il piede e la gamba del cavaliere. Passano gruppi di *ciulos* (servitori dell'arena), nei loro caratteristici costumi; alcuni tutti in bianco, con cintura e berretto rosso, altri in bleu e rosso: poi le triglie di mule, bellissime, condotte da *ciulos* in bianco, tutte bardate nei colori rosso e giallo, con bandiere, e che servono a trascinare fuori dell'arena il toro morto e i cavalli abbattuti.

Il movimento s'accresce e alle 4 è una fiumana di carrozze, di automobili e di pedoni che corre come un torrente verso l'Arena. Entro sotto il

rida, ecc. Da questo varie porte immettono nell'arena e servono nel caso, assai frequente, in cui il toro, inseguendo un uomo, salta la palizzata.

Chiude il corridoio un muro pure dipinto in rosso, alto poco più di due metri, sopra cui corrono ancora due corde metalliche. Dietro a queste i primi posti di balconata, cioè la 1ª fila, detta *barrera* (i posti più ricercati), poi la 2ª, detta *contrabarrera* e le altre a scalinata su su fino ai palchi. Nel tendido n. 5 il palco reale drappaggiato in *tierno pelo incarnao* (velluto rosso), e a fianco quello dell'*Alcalde*, o sindaco della città, che è anche presidente delle corride. In faccia il *torril*, tra il 1º e 2º *tendido*, cioè una gran porta ferrata da cui uscirà il toro; sopra la musica.

La folla comincia a crescere nell'Arena e a occupare con grida di gioia e richiami allegri i posti assegnati. Un gentile vicino spagnuolo mi offre di accompagnarmi a vedere i tori, ma, per non perder tempo mi affaccio a una finestra esterna del corridoio a primo piano indicatami, e lì vedo l'*encierro* cioè un cortile chiuso dove sonnecchiano quattro o cinque tori. In un altro tre tori, colle corna tagliate a metà. Mi spiegano che i primi serviranno alla corrida della settimana ventura: questi invece sono vecchi tori che servono a dividere i giovani, se si azzuffano tra loro, e a guidarli al pascolo e alla *Plaza*, quando giungono a San Sebastian per ferrovia.

I tori che devono combattere oggi stesso sono da ventiquattr'ore rinchiusi in gabbie completamente scure, senza mangiare né bere, per renderli feroci. Sono sette per ogni giornata; perchè sei devono combattere e esser uccisi, e il settimo serve di ricambio nel caso uno dei precedenti venisse ucciso irregolarmente o non fosse abbastanza forte e vivace nella lotta.

Rientro nell'Arena, ed è già zeppa. Non più un posto vuoto (meno i palchi signorili del secondo piano che s'affolleranno più tardi). Sono più di 10.000 persone che vociano, che si salutano, che domandano insistentemente il principio della corrida. Odo discutere da ogni parte se il re verrà o non verrà. Il popolo lo attende e lo vuole; ma un mio vicino mi assicura che non verrà per riguardo ai sanguinosi moti di Barcellona e alle truppe spagnuole che si battono a Melilla.

Qui nell'Arena non si parla né degli uni né delle altre. L'unico argomento: la corrida che sta per cominciare.

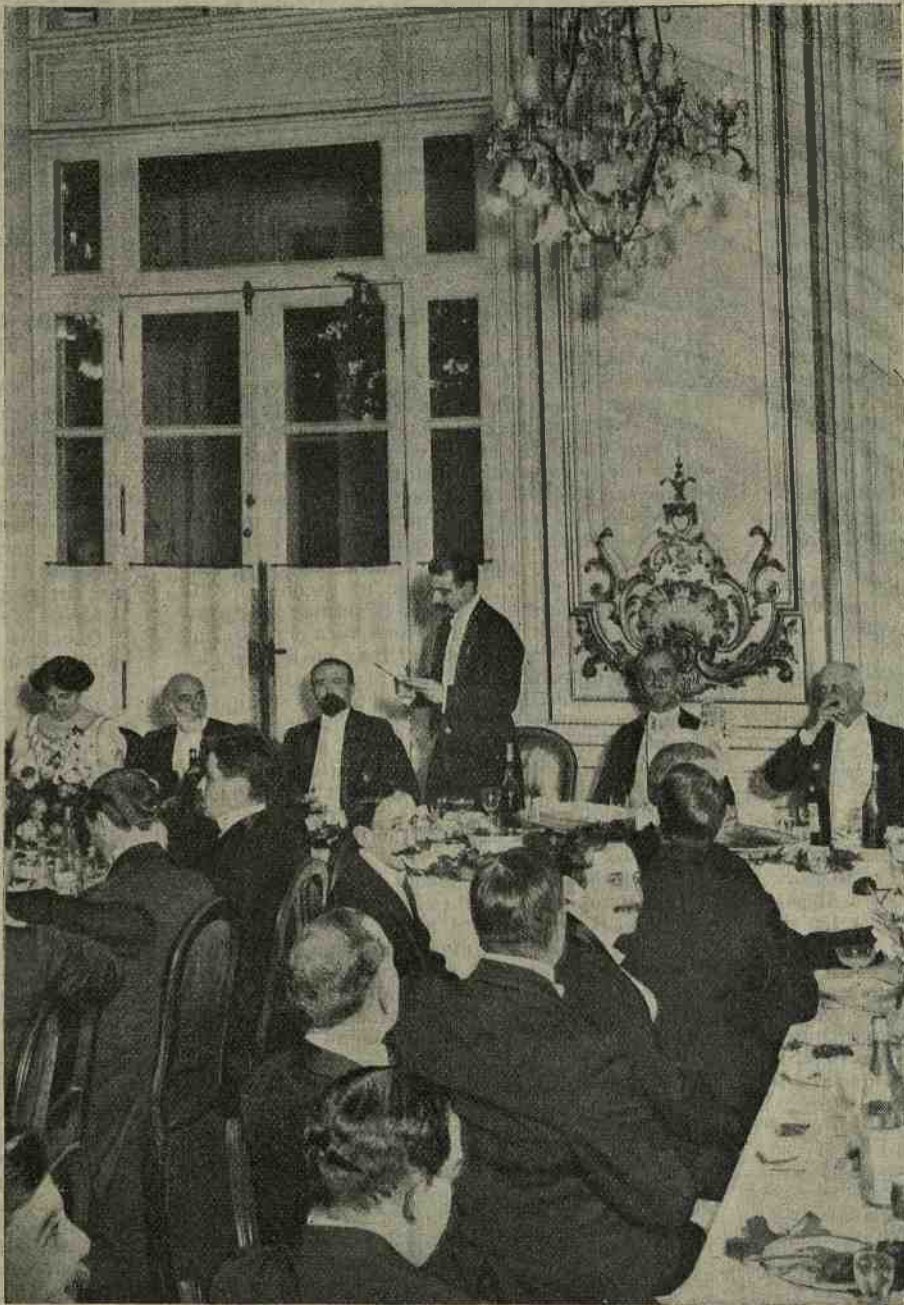
Sono le 4,25, la musica intona un inno. Il popolo applaude. E' l'*Alcalde* che entra nel palco e saluta, e fa cenno col cilindro e colle mani di cominciare. Entrano subito nell'arena due araldi neri: fanno il giro di galoppo, salutano l'*Alcalde* e consegnano la chiave del *torril* al capo dei *ciulos*. Gli araldi escono, si spalanca la porta centrale: la musica intona una marcia trionfale, ed ecco l'*Entrada de la cuadrilla*. E' uno spettacolo fantastico: a lento passo entrano

gli araldi a cavallo, poi, a piedi, maestosi, magnifici dodici o quattordici *toreadores*, col berretto d'astracan, calze di seta rosa e scarpette, vestiti tutti di seta, chi grigia, chi gialla, chi viola, chi nera, chi verde, chi granata, tutti coperti d'oro e d'argento.

Ognuno porta la cappa sulla spalla destra e vi tiene avvolto il braccio destro. Seguono otto uomini a cavallo, tutti vestiti di giallo e oro, o granata e oro, colle gambe tutte ricoperte di ferro, in capo un *sombrero* a larghe falde, giallo con palle di velluto giallo, in mano una specie di lancia, cioè un bastone lungo 2 m. e 1½, armato in punta d'un piccolo chiodo lungo appena 3 o 4 centimetri.

Questi sono gli *artilleros*. Seguono le tre o quattro triglie di mule accompagnate dai *ciulos*, e una storma di questi chiudono il corteo.

Il quale si avvanza, attraversa l'arena e saluta l'*Alcalde*. Tutto il popolo è in piedi e applaude.



Il banchetto offerto a Parigi dall'Areo-Club di Francia a Blériot dopo la sua attraversata della Manica in aeroplano. L'ing. Blériot legge il discorso di ringraziamento. La signora a sinistra della fotografia è Madame Blériot.

portico, un lungo corridoio gira tutto attorno all'anfiteatro, da questo alcune scalinate conducono ai posti di balconata, altre verso l'esterno, al primo piano, dove sono ancora balconate e per ultimi, i palchi coperti. L'arena è divisa in otto sezioni (*tendidos*) quattro all'ombra e quattro al sole: naturalmente, quelli all'ombra costano il doppio.

L'arena propriamente detta è grande otto o dieci volte uno dei nostri circhi equestri, ed è chiusa da una palizzata dipinta in rosso cupo, alta 1,80. Ogni tanto lungo la palizzata un paravento avanzandosi una 40ª di centimetri e largo 2 metri, offre un riparo all'uomo che non fa in tempo a saltar al di là della palizzata. Però lungo questa corre uno scalino, alto una 40ª di centimetri, dove mettono il piede i *toreadores* per volteggiare la palizzata. All'esterno di questa, un corridoio largo un paio di metri dove stanno gli uomini in riposo, i servitori durante la cor-



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

LIQUORE
STREGA

TONICO - DIGESTIVO
GAREGGIA COLLA CHARTREUSE
Specialità della Ditta

G. ALBERTI - BENEVENTO

Guardarsi dalle Innumerevoli contraffazioni.

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

A un cenno del presidente, il corteo si sbanda, la musica suona uno strano ritornello, è l'entrata del toro. Immediatamente al rumoroso applauso succede un silenzio impressionante. Il capo dei *ciulos* apre la porta: il 1° toro appare, entra di galoppo nell'arena, si ferma un istante, guarda attorno a sé, stupito e, urlando si getta a testa bassa contro il primo uomo che vede. Intanto nell'arena non sono rimasti più che tre uomini a cavallo, *artilleros*, e sette o otto *capeadores*, cioè quelli che giuocano di cappa. L'uomo assalito presenta la sua; il toro dà la *cornata* nel vuoto e si riprende per attaccare l'uomo, questi si scansa prestamente e ripresenta la cappa. Ma, se non è pronto e se il minimo pericolo lo minaccia, ecco subito un altro *capeador* che si fa avanti e attira a sé l'animale.

Questa è davvero la parte più bella della corrida, e che si verifica continuamente. Ad ogni istante un uomo affronta l'animale e lo attira contro di sé per salvare il compagno. Quando il salvamento è fatto bene, scrosciano gli applausi e il *capeador* sorride, e affronta ancora più temerario il pericolo. Debbono subito prendere parte i cavalli. Se il toro li attacca subito, bene: se no, sono gli *artilleros* stessi che gli vanno incontro a mano destra colla lancia in resta.

Il cavallo non vede perchè ha l'occhio destro bendato. — Ecco: il toro si avventa! L'*artillero* dovrebbe colla punta sventare la cornata del toro e spingerlo via. Ma il colpo è difficile e ci vuol molta forza e occhio. E' d'uopo che l'uomo fermi il toro sostenendo l'urto colla punta della lancia nel garrese del toro. Ma non riesce; il toro con una terribile cornata sventra il cavallo, solleva questo e il cavaliere, e li rovescia a terra. Immediatamente un *capeador* interviene e attira a sé l'animale.

L'*artillero* viene sollevato, così il cavallo.

L'uomo è incolume, ma il cavallo da una larga ferita perde le viscere che arrivano fino a terra. E' uno spettacolo atroce, barbaro. Ma nessuno ci fa caso.

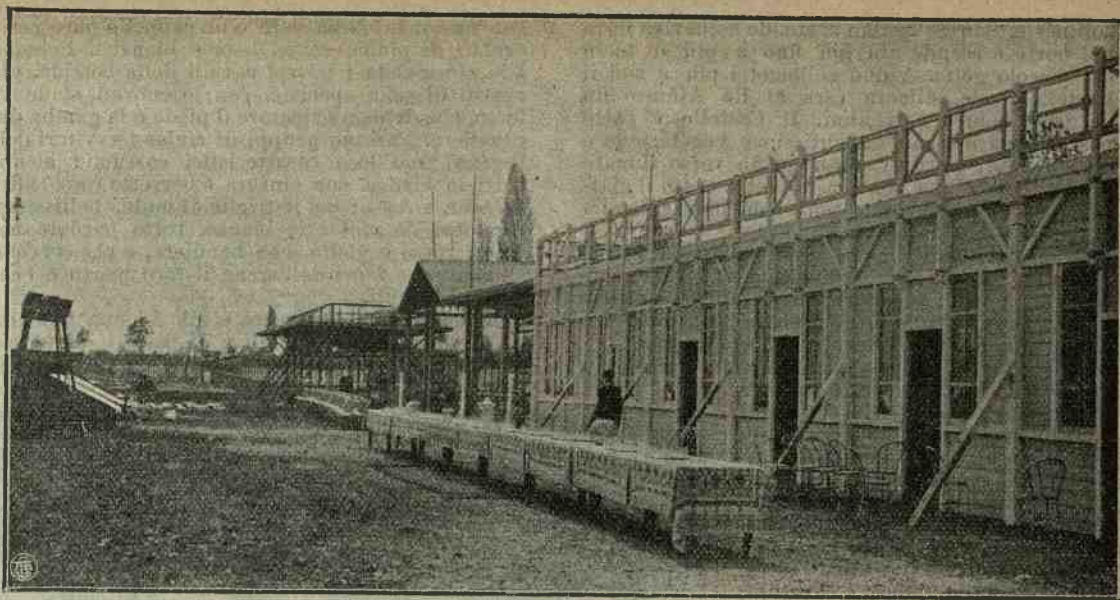
Se appena appena il cavallo può ancor camminare, l'uomo rimonta in sella e ricomincia, dopo che gli altri due *artilleros* hanno avuto il loro scontro.

Ho visto io stesso uno di questi cavalli galoppare attorno all'arena, pestando ogni tempo di galoppo le proprie interiora coi piedi posteriori. Se invece il cavallo è ferito mortalmente, immediatamente un *capeador*, detto « punterillero » scavalca la palizzata e infigge rapidamente un bisturi nel cervello del cavallo.

Intanto il toro attacca gli altri cavalli: alcune volte sbaglia la cornata e solleva cavallo e cavaliere senza ferirli, facendo loro fare un salto mortale. Altre ne ferisce e uccide due o tre di seguito, e allora un subisso d'applausi: « Bravo toro! Bueno! Bueno! »

Appena uno degli *artilleros* riesce a difendere il proprio cavallo e respingere il toro (ciò che è il vero colpo regolamentare), la musica suona un nuovo ritornello e i cavalli vengono ritirati. I feriti saranno ricuciti e serviranno per il toro seguente (poichè ogni giornata vengono uccisi sei tori).

Entrano in scena i *banderilleros*. Il toro è in



Il telegrafo e le tribune nell'arsoodromo di Montichiari.

(Fot. Fiorilli - Milano).

mezzo all'arena urlante, sbuffante, grondante sangue. I *capeadores* lo aizzano, lo incitano, lo stancano.

Un *toreador*, armato di due bastoncini di legno ricoperti e ornati di carta di vario colore gli si fa incontro, e quando ha attirato la sua attenzione corre ad affrontarlo colle *banderillas* alzate.

Il toro tenta di dare la cornata e nel momento stesso l'agile *toreador* gli pianta nel garrese le due *banderillas* che penetrano poco più d'un centimetro e pendono sul collo dell'animale. Le punte di questi bastoncini sono in acciaio, a forma di lancia, e terminano con una stroncatura, cosicchè, una volta entrate sotto pelle, non ne escono più. Il *banderillero* appena piantate le punte guizza su un fianco e la cornata del toro va a vuoto. Immediatamente un *capeador* attira a sé il toro che s'infuria sempre più, e un altro *toreador* interviene con altre *banderillas*. Se il toro è troppo tranquillo e non si accanisce contro gli uomini, sorgono urla e invettive dal popolo contro il toro, e la domanda all'*Alcalde* di concedere le *banderillas de fuego*. Queste contengono una sostanza infiammabile e bruciano lentamente nella carne del toro, rendendo, come ognun capisce, furioso anche il toro più quieto.

Dopo le *banderillas*, ancora il lavoro di *capa*, e allora sono otto o dieci *toreadores* che stuzzicano e irritano il toro in ogni modo. E' in questo periodo che i migliori *toreadores* giuocano col pericolo in un modo veramente ammirevole e raccolgono applausi senza fine. Eccelle sempre Bombita, che non disdegna di venire nell'arena senza spada e senza drappo rosso-scarlatto (segno particolare dell'*espada*) a fare il *suerpe de capa*, il giuoco di cappa, con un'audacia, una sveltezza e un sangue freddo tutto suo particolare.

Spesse volte, dopo aver giuocato un po' e quando

più il toro è furioso, butta ai piedi dell'animale la cappa, poi gli appoggia il berretto, che si toglie di capo, sulle corna e se ne va, e il toro rimane lì immoto, come suggestionato dall'uomo. Spesse volte però il toro si avventa ancora, e allora un altro dei *capeadores* lo attira a sé e salva il troppo andace.

Lo spettacolo così è interessantissimo: ma suona un segnale, e il *matador* o *espada*, armato del drappo rosso e della spada entra nell'arena. Appena entrato, si dirige verso la persona cui dedica la morte del toro. Si ferma davanti a essa (sovente è l'*Alcalde*, altre volte una signora), saluta, poi, con gesto largo, getta via il berretto e affronta il toro.

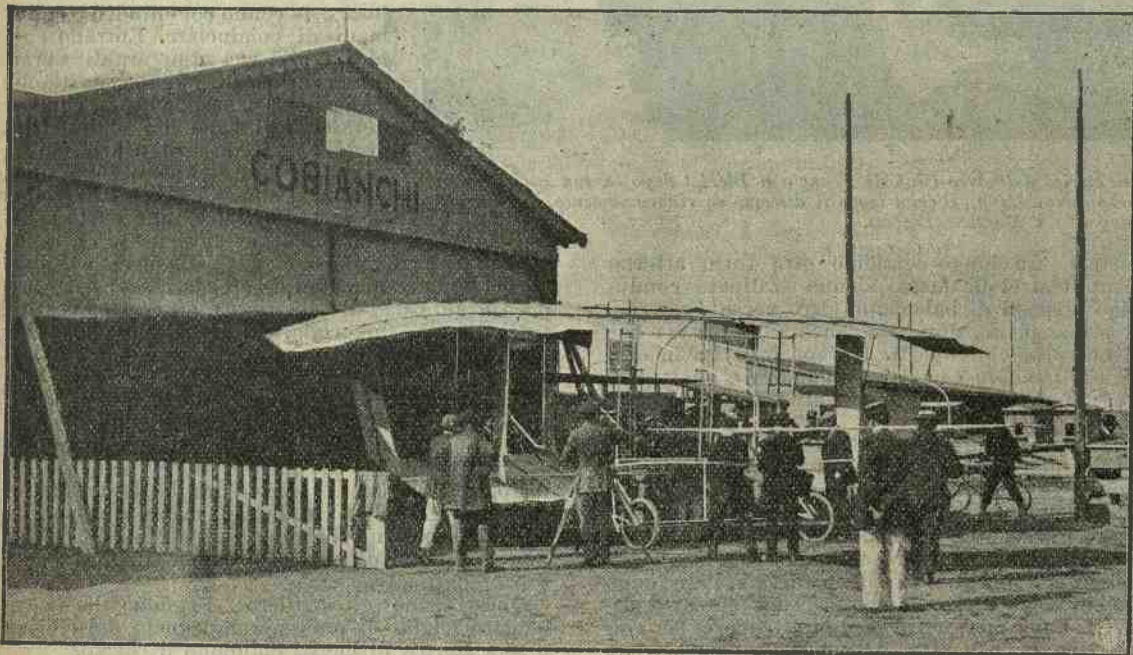
Questo è già stanco: spesso urla e mugghia di rabbia e di dolore. L'*espada* ancora lo stuzzica col drappo rosso e lo incita a dar cornate; e qui il *toreador* abile e conosciuto ha buon giuoco a raccogliere larga messe di applausi.

Finalmente, punta la spada sul garrese del toro e dà la stoccata; se questa riesce veramente bene, la spada entra fino all'elsa nel garrese dell'animale, la punta passa il cuore, e il toro cade subito, o quasi, in ginocchio, a terra, perdendo larghi fiotti di sangue dalla bocca. Allora è un subisso d'applausi che s'alza dai *tendidi*, come da una folla di ebbri. Ma se la stoccata non riesce, la spada salta via, senza ferire gravemente il toro, e allora il pubblico lancia le più violente invettive contro il disgraziato *matador*.

Appena il toro cade in ginocchio, compare ancora il *punterillero* e lo finisce. Allora una squadra di *ciulos* entra nell'arena colle triglie di mule: attacca il toro per le corna a una triglia, i cavalli morti per i piedi posteriori alle altre, e con gran scoccare di fruste e suono di sonagliere escono tutti dall'arena.

Il *matador* trionfante fa il giro, raccogliendo applausi, sigari, fiori, salutandolo e ringraziando. Economicamente molti, nell'entusiasmo, lanciano solo il proprio cappello. e il *matador*, gentilmente, glielo rigetta nei *tendidi*. Suona la musica e il ritornello del toro annuncia l'entrata del secondo, quando ancora l'*espada* è nell'arena. Tutti si apprestano al nuovo assalto e la scena ricomincia.

Scena selvaggia, barbara, ripugnante per chi la vede la prima volta. Ne escii disgustato: la vista di quel feroce divertimento di far uccidere cavalli e di portare a furia di dolore la rabbia d'un animale al parossismo mi pareva insostenibile... Ma all'indomani sono ritornato, e ho capito anch'io che la dolorosa scena dei cavalli è un incidente di poco conto nella bellezza dell'assieme d'uno spettacolo che vi prende, vi domina, vi esalta, vi suggestiona.



L'aereo Cebianchi innanzi al suo hangar.

(Fot. Fiorilli - Milano).

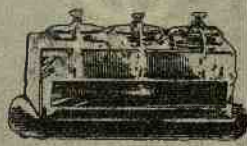


NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS."

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



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.





L'aviatore Cobianchi ed i suoi meccanici.
Fot. Fiorilli - Milano).

E la sera ancora tutti parlano dei colpi migliori del bravo toro che ha ucciso tre cavalli di seguito, del *toreador* ferito e dell'abilità speciale del *Bombita* o di *Quinito*...

San Sebastiano, settembre 1909.

Vittorio Rignon.

Lo scopritore

Il 21 aprile 1908 il dott. Cook ha scoperto il Polo Nord. Almeno, così dice lui. E così affermano silenziosamente due poveri esquimesi, piangendo di tanto in tanto per troppa commozione.

Il Polo Nord, dunque, è stato scoperto. Così assicurano tutti tre. E basta: il mondo dinnanzi a una notizia così straordinaria non deve chiedere di più a meno d'essere indelicato. Invece, proprio a farlo apposta, poichè il mondo, da Adamo ed Eva in poi, è sempre stato indelicato, vuole averne le prove, e sicure. Ebbene, fa male: forse che si possono dare delle prove di una scoperta polare come di un'altra scoperta umana? No. Al Polo c'è del ghiaccio.

*O'tait de la glace
comme d'autre glace!*
E che cosa ci doveva essere d'altro? Forse un *Kursaal*, un casino, un Comitato di beneficenza per le orsacchiette traviate? E c'era della nebbia! Sicuro, della nebbia. Tanta, che gli istruimenti del dottor Cook potevano a mala pena funzionare. E cosa c'è di strano... L'ha detto lui stesso, e i due esquimesi, muti come tombe e grondanti lacrime come trombe d'acqua, l'hanno confermato.

Che altre prove ancora? I cento e sessanta cani della spedizione, parte sono morti e parte sono in pensione: e poi i cani non parlano. Cantano, alle volte, ma non hanno mai la voce della verità ch'è d'oro.

E poi... per Iddio, forsechè si sono chieste le prove a Nansen? No... cento volte no.

E Nansen è un uomo: anche Cook e i tre esquimesi sono uomini. E a Nansen hanno creduto sulla parola!

Forse perchè Nansen non è arrivato al Polo e il dottor Cook, invece, ci è giunto, e da solo? Cioè, mi sbagliavo: con una muta di cani e due esquimesi, pei quali il Polo è un punto interrogativo?

Ma è logico: pensiamoci un istante.

Il dottor Cook manca da due anni da casa sua; è partito per la caccia agli orsi bianchi; torna con due esquimesi commossi oltre misura; il dottor Cook è americano... Con un filo di logica, un filo solo, anche misero, bisogna concludere che il dottor Cook viene dal Polo. Se non lo dicesse lui bisognerebbe indovinarlo. Da dove può arrivare? Da una caccia motonautica? Da Monte Carlo? Da Montecatini? Da un manicomio?... Diamine!...

Le prove! Le prove!... urla il mondo... che incomincia a impazientirsi... Il pubblico ha sempre voluto le prove di tutto... persino delle colpe commesse dagli uomini. Bisogna mostrare quello che si è scoperto! è un comandamento degli scopritori, e non è una novità.

Anche il dottor Cook e i due esquimesi devono piegare il capo, poichè sono uomini, e consegnare le prove.

Scoprir da soli... è una gran bella cosa, ma è meglio essere in due, poichè almeno v'è un testimone. In tre, le cose si complicano sempre. Persino pel Polo Nord: tant'è vero che il dott. Cook s'arrabbia e afferma la sua vittoria. E i due esquimesi piangono sempre, silenziosamente, ma la rabbia e le lacrime non bastano ancora. E guai se bastassero! Tutti i bambini e tutte le donne scoprirebbero sempre qualcosa!...

Fram.



Un nuovo conquistatore del Polo

Robert Peary annuncia di aver issato la bandiera americana al 90° grado.

Al momento di andare in macchina la Stampa riceve il seguente telegramma da St-John (Terranova), 6, ore 14:

« Il comandante Peary, nordamericano, ha inviato da Indian Harbour (Labrador) un radiotelegramma al Governatore di Terranova annunciandogli di aver raggiunto il Polo Nord. L'esploratore aggiunge di felicitarsi con Terranova per la



partecipazione di questo paese alla scoperta. Infatti il capitano e l'equipaggio del suo vapore sono di Terranova ».

Il telegrafo senza fili dunque, trasmette al mondo civile, non ancora rassicurato intorno al successo di Federico Cook, la strabiliante notizia che Roberto Edoardo Peary ha piantato la bandiera degli Stati Uniti al Polo.

Donde il nuovo conquistatore abbia ripreso la faticosa marcia verso il punto estremo; quali vicende egli abbia attraversato per raggiungere il 90° grado di latitudine; quali relazioni di tempo e di luogo sieno corse tra l'avanzata del Cook e la sua, tutto ciò non è ancora noto. Solo sappiamo che il comandante Peary, le cui numerose esplorazioni polari gli han dato, nel campo scientifico, sicura ed indiscutibile fama di intrepido esploratore, ha raggiunto il Polo, verso il quale si era tante volte proteso, e che la sua nave, il Roosevelt, è salva tra le montagne di ghiaccio.

Ufficiali italiani al concorso ippico di S. Sebastiano

Domenica sera, col diretto di Francia delle 23,20, hanno lasciato la nostra città, diretti a San Sebastiano, per partecipare al grande concorso ippico internazionale, che avrà luogo dal 10 al 20, gli ufficiali della nostra cavalleria.

Gli ufficiali prescelti dall'Autorità governativa sono i tenenti Bolla, Acerbo, Bianchetti, Antonelli e Starita della Scuola di cavalleria; tenente Leone Tappi dei lancieri di Novara, e tenente Amalfi dei cavalleggeri di Padova.

Il Governo italiano, aderendo al desiderio, espresso da S. M. il Re Alfonso, ha deciso di inviare la predetta rappresentanza della nostra cavalleria al concorso spagnuolo, chiamandovi a farne parte i più provetti e più noti cavalieri. Accompagna gli ufficiali il colonnello Lisi-Anatoli, comandante in seconda la Scuola di cavalleria.



Nell'arsodromo di Montichiari — Cobianchi lavora attorno al suo biplano con l'assistenza di una scimmia.
(Fot. Fiorilli - Milano).

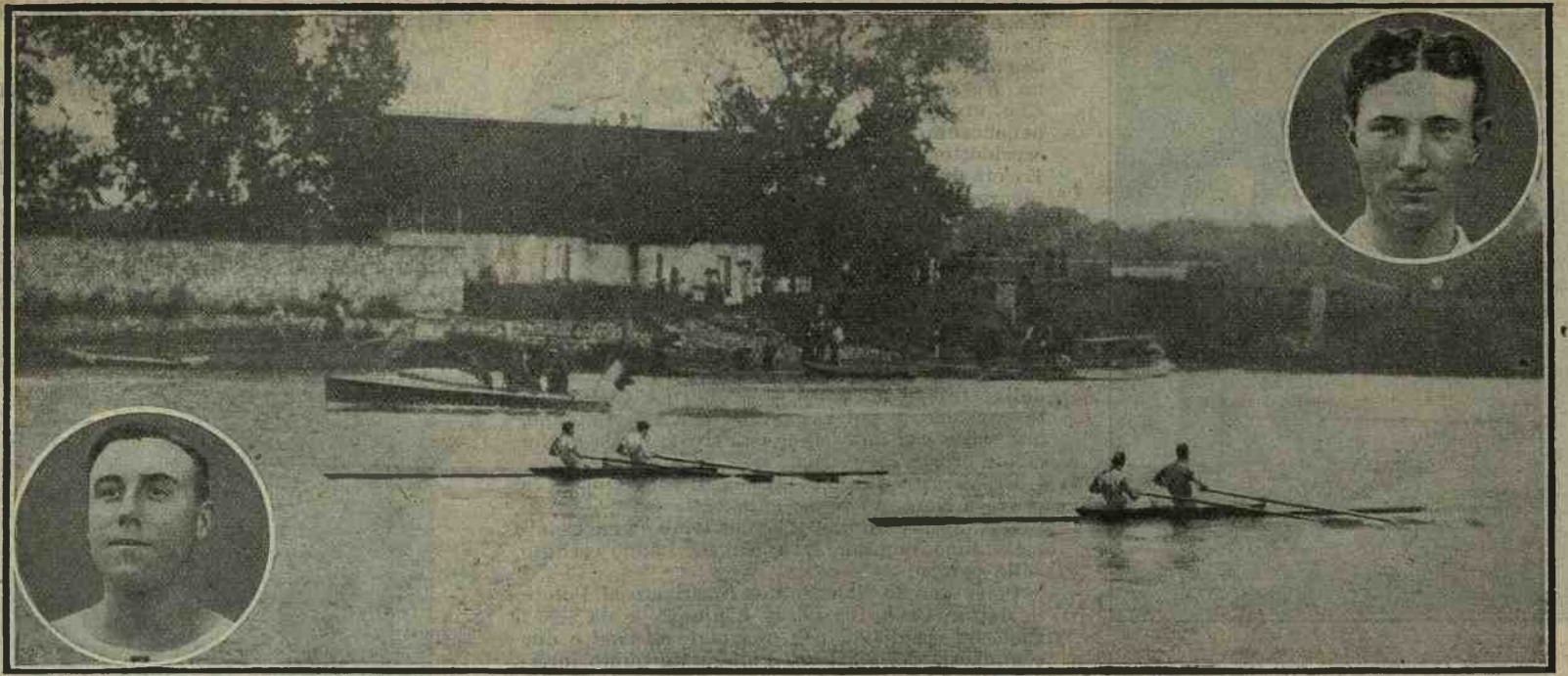
S.P.A.

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

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

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

Le S.P.A. sono le più belle e perfette vetture - Semplici - Robuste - Silenziose - Costruzione accurata - Motori sceltissimi



L'arrivo della gara di campionato europeo di double-sculls.

Dopo una lotta superba, Delaplane e Rocchesani (Francia) soccombono per 20 centimetri dietro Desensaux e Clerambaux (Belgio). I due ritratti rappresentano i vincitori. Coppa della Svizzera. — Tipo libero double-sculls: 1. Belgio, in 7,11'; 2. Francia, a 20 centimetri; 3. Alsazia-Lorena, lontano; 4. Italia, che ha abbandonato.

I trionfi del canottaggio italiano all'estero.

Causa i molteplici avvenimenti sportivi che in questi giorni si svolgono in Italia, ed ai quali il nostro giornale non manca di dedicarvi una grande parte, siamo stati costretti a ricordare, solo oggi, la grande vittoria riportata dai nostri canottieri a Parigi.

Ma l'eco di questa vittoria farà sempre piacere ai nostri lettori.

Gli italiani hanno vinto tre prove su cinque, e cioè: il campionato di quattro rematori di punta e timoniere; quello di due rematori di punta e timoniere: e la corsa di skiffs.

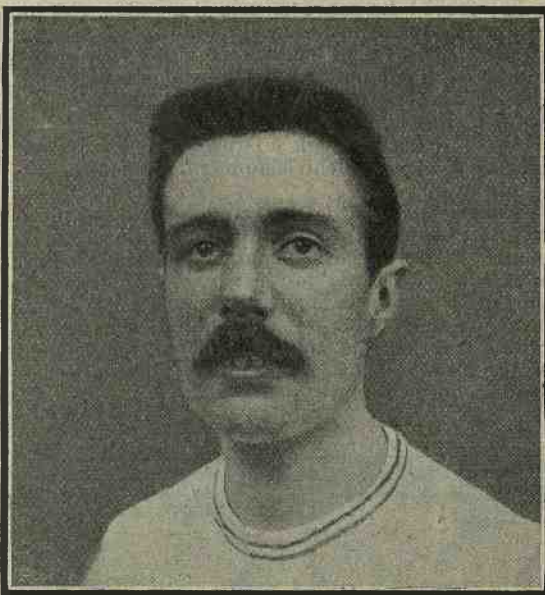
Nella corsa dei double-sculls la coppia Sacellini e Dones, della « Canottieri Milano », è stata battuta, ma la sua sconfitta si deve più al momentaneo scoraggiamento, che ha invasi i due campioni milanesi, che ad inferiorità sportiva.

Nella gara a 8 rematori di punta e timoniere, gli italiani si sono classificati secondi, dietro i francesi, precedendo però di tre lunghezze la celebre équipe di Gand. Le vittorie dei canottieri della « Francesco Querini » di Venezia, furono nette e indiscutibili. I veneziani dimostrarono una superiorità schiacciante sui loro avversari.

I campioni sono i signori Scipione, Brenno e Curzio, fratelli Del Giudice, Luigi Ermellini, Mario Tres, Italo Sambo, Alfredo Stranieri, Tullio Rosada e Mion Giuseppe.

La vittoria di Mariani su Delaplane, nel campionato di skiffs, ha dimostrato una volta di più che il campione della « Lario » è attualmente il migliore sculler d'Europa. Il francese è stato battuto, e ben battuto, e non può invocare alcuna

giustificazione alla sua sconfitta. Con la vittoria odierna, il Mariani ha sfatato la leggenda, secondo cui il campione della « Lario » poteva battere il Delaplane in condizioni climateriche anormali,



Mariani, il campione italiano che ha battuto Delaplane.

Coppa del Belgio. - Skiffs. — 1. Mariani, della Lario di Como; 2. Delaplane (francese) a 50 metri; 3. Hermann (belga); 4. Riolton (svizzero). Tempo: 7'35".

poichè, durante la gara di skiffs, il tempo, che fino a quel momento, era stato pessimo, s'era calmato.

Del resto, il più bel commento alla vittoria italiana è quello dato dalla *Vie Sportive* di Bruxelles, in cui si legge:

« Plaude ai bruxellesi d'aver tenuto soli alto lo stendardo del Belgio con la vittoria in doubles, si felicitano con gli italiani ed i francesi per le loro belle vittorie, e finisce col commentare l'insuccesso dei belgi in questi termini:

« Al nostro attivo abbiamo 41 campionati d'Europa sugli 81 disputati, proporzione che è assolutamente superiore al rapporto del nostro piccolo paese e dell'esiguo numero di vogatori a nostra disposizione, per i campionati, e che possiamo dire anzi limitati alle due sole città di Gand e Bruxelles.

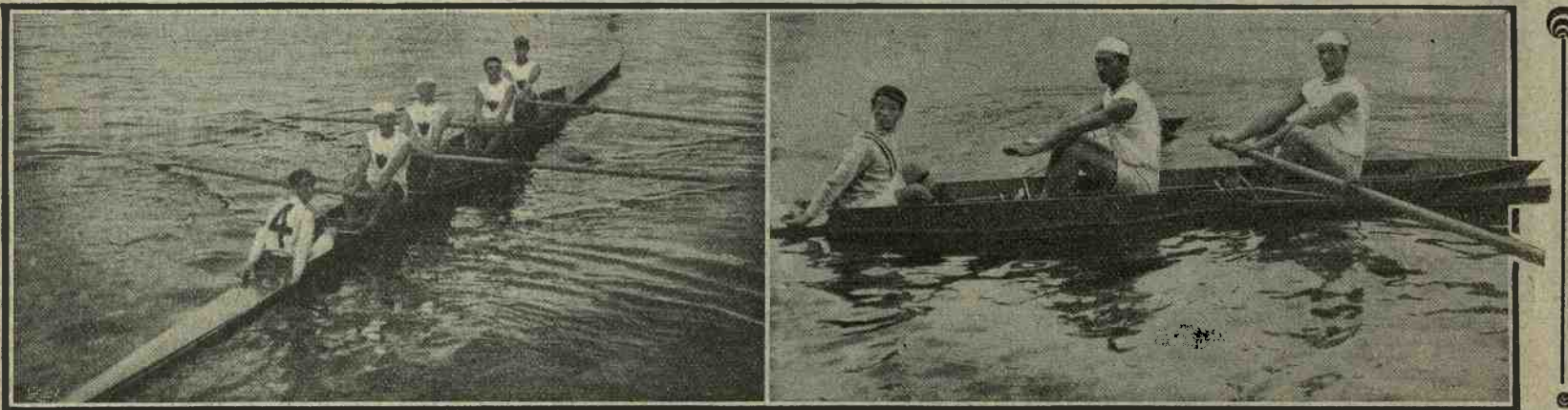
« All'inaugurarsi dei Campionati Europei non riportammo, a tutta prima, che la vittoria degli skiff e dei due, grazie ai valorosi fratelli Lescrauwaet; fu soltanto cinque anni dopo che il *Royal Sport Nautico* di Bruxelles registrò al nome del Belgio una vittoria a quattro ed un equipaggio misto, *Cercle e Sport*, segnò una prima vittoria in otto.

« Se Italia e Francia metteranno di continuo in linea equipaggi valenti quanto quelli di quest'anno, conosceremo ancora più di una volta la sconfitta.

« In Italia si lavora fermamente e si sono realizzati, da qualche anno, progressi notevoli; quest'anno gli italiani si sono presentati con un eccellente quattro, un buonissimo otto ed uno sculler senza confronti.

« La Francia è ritornata al lavoro, e Parigi che riunisce i migliori vogatori, ha messo in acqua un eccellente otto.

« Il Belgio, quest'anno, non ha saputo condurre in campo che equipaggi completamente fuori di



Il quattro di punta che ha vinto battendo il Belgio, la Francia e la Svizzera.

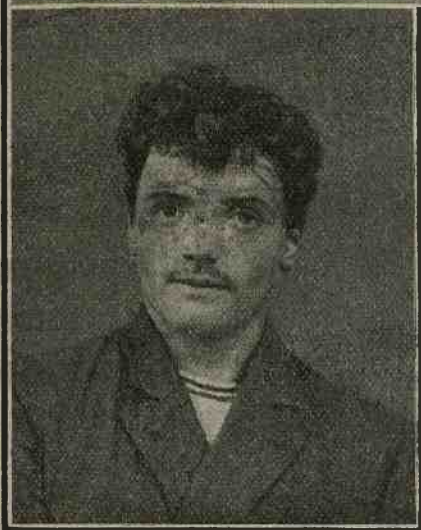
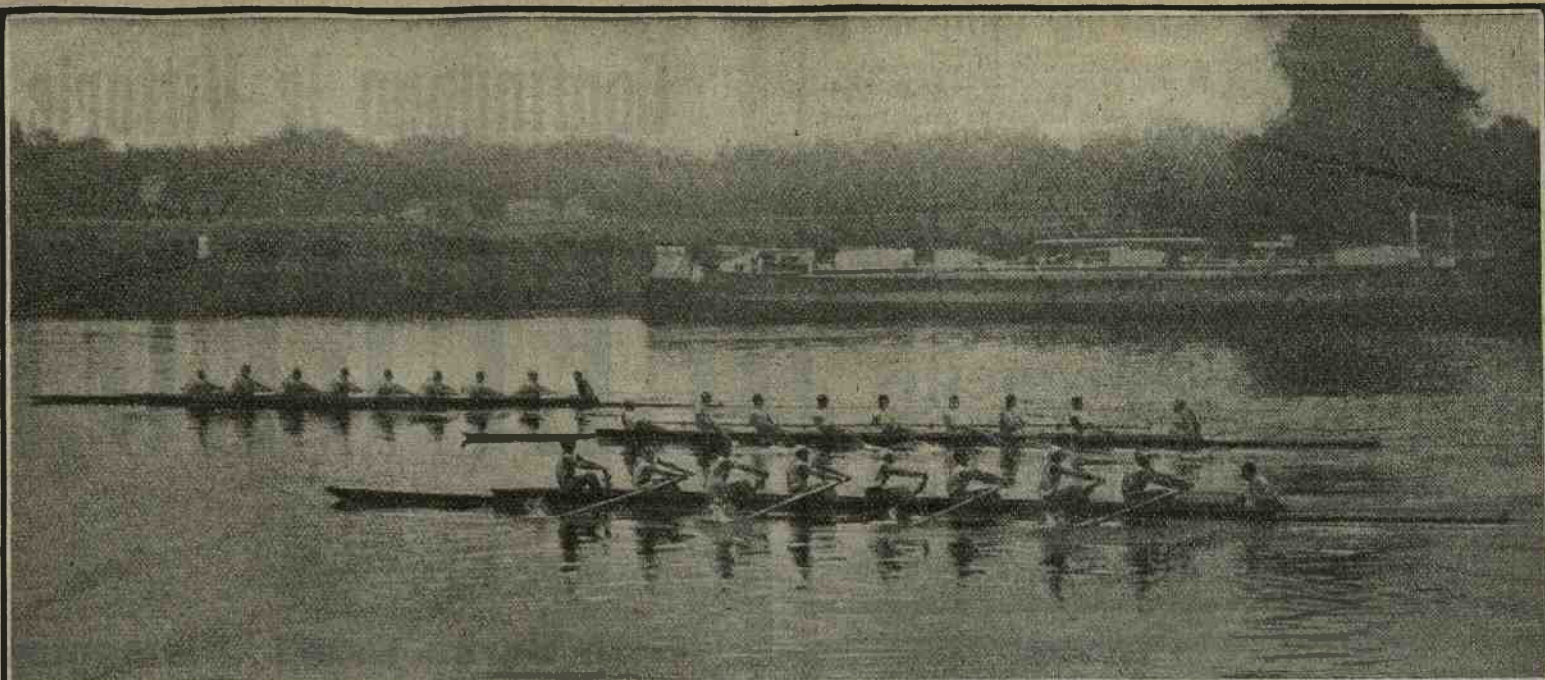
L'equipaggio della Querini che vinse il campionato a due rematori.

Coppa di Francia. — Tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere: 1. Italia (F. Querini); 2. Belgio (Royal Club, di Gand), a tre lunghezze; 3. Francia (Emulation, di Boulogne sur Mer), per 3/4 di lunghezza; 4. Svizzera. Tempo: 7'43".

Coppa dell'Adriatico. — Tipo libero a due rematori di punta e timoniere: 1. F. Querini di Venezia; 2. Francia, a 30 metri; 3. Alsazia-Lorena; 4. Belgio. Tempo: 7'35".

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

BIANCHI



Ermellini.

Durante il match ad otto di punta.

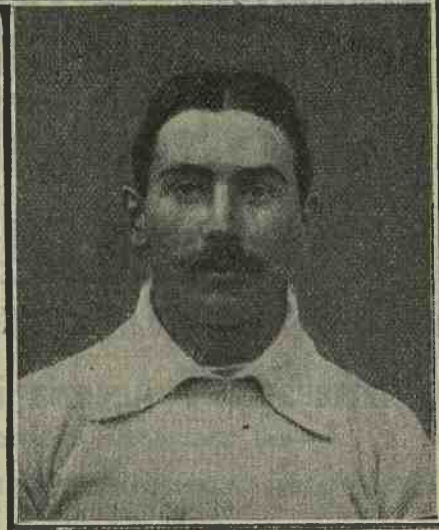
quel ch'egli era quando guadagnò l'internazionale a Parigi.

« Il due non sa più toccare gli 8'32" di record che spesso ha battuto di lungi, soprattutto in acqua corrente ».

Regate venete

Per [la] gondola.

Sullo stretto canale, chiazzato qua e là di larghe macchie pavonazze, oleastri, era un fruscio d'imbarcazioni sottili, dalle prore aguzze. Murano era a festa: i migliori gondolieri delle contrade vicine stavano per scendere in mare, gareggiando per l'onore antico di quei rioni lontani, le cui piccole bandiere triangolari palpitavano a prua, ad ogni colpo di remo, sotto il pettine lustro e sette volte falciato. D'intorno, sulle rive abbarbagliate dal sole, che inondava l'acciottolato, bianco come un fiume luminoso, uno sciame di gondolieri dai colori chiassosi, e di ragazze avvolte negli scialli neri e rossi, a fiorami armonici, s'attorceva bizzarramente come una fune immensa, elastica e multicolore, addentrandosi nelle piccole



Del Giudice.

forma. Dopo gli ammirevoli sforzi fatti per conquistare una terza volta la *Gran Challenge* di Henley i nostri eccelsi ganesi si sono abbandonati agli ozii di Capua.

« Il quattro del *Juvisy* non è che l'ombra di

calli della Murano vecchia, guizzando sin sui margini delle gettate, dove i pescivendoli urlavano le loro merci con grida sonore.

Bandiere e gonfaloni sveltavano sulle antenne ritte ai confini della terra e del mare; piccoli



L'equipaggio vincente il campionato a quattro di punta.
Da sinistra a destra: S. Del Giudice, Ermellini, Tres, B. Del Giudice.
Coppa dell'Italia. — Tipo libero ad otto rematori di punta e timoniere: 1. Francia; 2. Italia, ad una lunghezza; 3. Belgio, abbandonato. Tempo: 6'16".

L'equipaggio ad otto misto di Francia.
Roche, Herbinet, Delaplane, Monniot, Barrelet, Motti, Lejeune fratelli.

AUTOMOBILISTI!

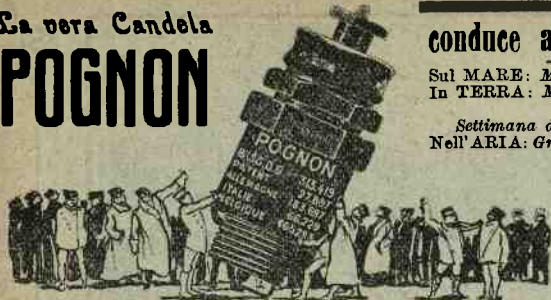
Le vetture
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

La vera Candela
POGNON



conduce alla **VITTORIA!**

Sul MARE: Monaco: 9 Primi Premi
In TERRA: Meeting di Boulogne: 15 Primi Premi.
Settimana di Ostenda: 21 Primi Premi.
Nell'ARIA: Grand Prix de la Champagne: Farman.
Coppa Gordon Bennett: Curtis.
Vendita ingrosso presso:
D. FILOGAMO e C.
TORINO - Via del Mille, 24.
BOUCIE POGNON Ltd.
Londra S. W.

Medaglie e Targhette

ARTISTICHE

per tutti i rami di Sports

PIERO MASETTI-FEDI e C. - FIRENZE - Via Vecchietti, 6

GIOVANNI AMBROSETTI

Via Petrarca, 10 - **TORINO** - Via Petrarca, 10

TRASPORTI INTERNAZIONALI

per CHASSIS - VETTURE e CANOTTI AUTOMOBILI

imballaggio - Agenzia in Dogana.

Telefono 23-53.

PER TELEGRAMMI: **AMBROSETTI-SPEDIZIONI**

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

Il Magneto

NILMELIOR

trionfa ovunque:

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

1° Sizaire Naudin con Magneto **NILMELIOR**.

Targa Florio (Vetturette):

1° Goux su Lion-Peugeot con Magneto **NILMELIOR**.

Coppa Catalogna:

1° Goux su Lion-Peugeot con Magneto **NILMELIOR**.

Coppa del Re:

1° 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.

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.

Continuano le Vittorie

di

PEUGEOT

Domenica, 5 Settembre:

Gran Corsa Camp. Piemontese e Coppa Princ. di Piemonte - Km. 200:

1° assoluto **Borgarello V.**

battendo tutti i migliori Campioni Professionisti fra cui **Giov. Gerbi**.

2° **VIGHETTO** su Macchina Gaia Serie **Peugeot**

3° **AIMO** " " Maino " **Peugeot**

4° **ZANOTTO** " " Gaia " **Peugeot**

5° **GALLIA** " " **Peugeot** originale

Domenica, 29 Agosto:

Coppa dei Due Mari - Km. 297:

1° **Ciotti**.

Coppa Trino - Km. 220:

1° assoluto **Santià G.**

Campionato Monregalese:

1° **Trombetta**.

Corse a Coppie a Sermide (29 Agosto)
e **Parma** (5 Settembre):

1^a la Coppia **Ambri-Martin**

tutti su macchine

PEUGEOT

e pneus **WOLBER**.

'SPORTSMAN'! Prima di loro acquisti di VETTURE, MOTOCICLETTE e BICICLETTE, chiedete Prozzi a Cataloghi all'

Agenzia Generale Stabilimenti PEUGEOT:

G. e C. FRATELLI PICENA - Corso Principe Oddone, 15-17 - TORINO

cenci, stracci variopinti, drappi immensi ballonzolanti alle funicelle tese tra casa e casa, si gonfiavano al vento, spingendosi sulla folla, ondeggiando mollemente, quasi per voler gioir della vista degli uomini. E sull'acqua immota fruscavano sempre leggere le gondole eleganti e bizzarre, istoriate nelle prue agili e adunche, guadrappate nella poppa, vestite a festa, con fiori e ghirlande, come giovani spose del mare; passavano a centinaia, vicine l'une alle altre, ventre contro ventre, prua contro prua, seguendo il ritmico impulso dei gondolieri urlanti il chiaro richiamo della laguna.

La regata ormai era già principitata, e lungo il canale più largo di Murano, l'urto della folla che precedeva i primi diceva l'entusiasmo accaldato. Due gondole nere, lucenti, come se uscissero dall'acqua, spuntarono insieme all'angolo lontano e scivolarono sull'acqua, vicinissime, quasi per abbordarsi. E più in giù, altre due, altre tre apparvero, aguzzate, veloci, colle else lucide, terse come acciaio temprato. Si scorsero distintamente gli uomini bruni, ritti sulla poppa ben salda, arcuarsi felinamente nello sforzo convulso delle braccia nodose, come se volessero, così, spingere avanti l'imbarcazione ossuta, più vigorosamente.

D'intorno, tra i cenci e le bandiere oscillanti lente, la folla vociava, incoraggiando i due campioni cintati di verde e di rosso. I colori di Santa Maria e San Donato... E le due gondole arrancavano insieme veloci e guardinghe, prua contro prua, così.

Tre popolane brune, ritte accanto a un cesto di cocomeri rossi, sgocciolanti al sole, le mani grassocce sulle anche poderose, urlarono argentine, in coro, un augurio e un saluto:

— Forza! Santa Maria!...

E un gondoliere, quello cinto di rosso, volse la testa superba nello spinger il remo e sorrise al sole e alle tre donne. Il traguado bianco sull'acqua verdastria era vicino, tra uno sfarfallio di bandierine gioconde.

— Forza! Santa Maria!... — ripeté qua e là qualche voce amica, e la piccola gondola bruna, che portava il nome della Madonna, saltò sulle onde più veloce ancora, avanzò di botto, tra una tempesta d'applausi, poi la piccola bandiera rossa oscillò sola, avanzando la prua avversaria, e prima tagliò il nastro d'arrivo in un grido d'evviva che morì sul mare e pel cielo.

Alla sera, dalla chiesa di Santa Maria le campane sonavan vittoria, e Murano era una fiamma sola, che si specchiava nella laguna sino a Venezia, punteggiando le onde di lucciole tremule e canore: gondole che festeggiavano la vittoria col vino, coi canti e coll'amore...

E un lumino, il lume della vittoria, rosso come sangue, forse il voto d'una madre, d'un amante, o d'una sposa, tremava incerto davanti una Madonna sbiadita, tratteggiata su una casa di Murano antica, come scongiuro di bufera e di tempeste al mare, che le urlava d'intorno la sua eterna canzone di vita.

La gondola deve sparire! Pare un'assurdità questa profezia che qualcuno lanciò col sorgere dei canotti automobili, poichè, colla scomparsa delle gondole, Venezia, la Venezia storica, romantica e sentimentale, dovrebbe morire per non risorgere mai più. Ogni gondola è una vita, una piccola vita, che scorre le vie lacustri della regina antica del mare, una piccola vita che palpita per la laguna immensa, che fredda, che soffre e che

gode. Un canotto automobile lungo il Canale Grande non stona; cento canotti automobili di fianco alla *Oà d'oro*, rombanti coi loro cento motori, sono un anacronismo e un delitto contro tutta l'antichità severa e solenne che scende marmorea da quei palazzi di dogi e di senatori a baciare le acque donde è nata.

Venezia, con mille, duemila canotti automobili al luogo delle gondole, che son la vita, la storia, il passato glorioso e terribile della Repubblica di San Marco, non sarebbe più Venezia che le anime nordiche, sitibonde di poesia, cercano avidamente, non sarebbe più la Venezia splendida che le città sorelle d'Italia riconoscono e vogliono sovrana di bellezza. Venezia, sogno di marmo, deve rimanere così, colle sue gondole, per la stessa causa per cui il campanile di San Marco risorgerà accanto alla chiesa, poichè anche la gondola è un'istituzione, è una gloria. Forse la più grande delle glorie veneziane. E' quella che più direttamente rappresenta il passato marinaro della repubblica, è la scialuppa delle trireme che seppe le vittorie più lontane e più diverse sin nei mari più lontani, alzando sui rostri latini San Marco alato e solo.

Oggi, ancora, pochissimi sono i canotti automobili della città, e pochi ci auguriamo debbano essere anche per l'avvenire. V'è, a proposito, un aneddoto curioso e simpaticissimo, narrato dal *Giornale d'Italia*:

« La principessa Borghese, ospite di Venezia, fu fatta segno, recentemente, ad una clamorosa e curiosa dimostrazione di protesta da parte dei gondolieri, i quali si oppongono allo sviluppo della circolazione dei canotti automobili, facendo dei tumulti davanti agli alberghi ogni qualvolta un canotto automobile approda o se ne stacca con forestieri. La eletissima dama romana, per invito del principe rumeno Cantacuzeno, doveva recarsi, unitamente a numerosi altri signori che sono al Lido per la stagione balneare, a fare una gita alle isole dell'estuario. Il principe Cantacuzeno, noleggiata una grande lancia automobile, si recò al Grand Hôtel per imbarcare la principessa: ma in un batter d'occhio, davanti all'approdo, credendo che si trattasse di una lancia di qualche società di turisti, si affollarono numerosi gondolieri e dalla folla partirono urli e imprecazioni. La dimostrazione finì soltanto quando fu chiarito l'equivoco. La principessa Borghese, che assisteva alla scena dalla gradinata dell'albergo, mostrò di divertirsi grandemente. D'altra parte, l'intervento della questura fece finire ogni cosa, traendo anche in arresto due gondolieri e altri denunziandone all'autorità ».

Ebbene, a parte l'aver turbato l'ordine pubblico, io non so quale altro delitto il buon questore di Venezia vorrà trovare nei due gondolieri arrestati, come non so che cosa l'autorità giudiziaria deciderà dei denunziati, ma certo i gondolieri di Venezia — a parte l'interesse che può averli mossi — han dimostrato più senso artistico di chi vorrebbe la laguna infestata di canotti automobili.

Qui non sarebbe solo uno sport moderno che ne ucciderebbe un altro meno nuovo; sarebbe qualcosa di più, uno sport che ucciderebbe un passato glorioso, superbamente glorioso. La questione, anche dal lato sportivo, ci interessa e abbiamo detto la nostra opinione.

Rimanga la gondola a Venezia, poichè essa fa parte ormai della storia e della vita di questo popolo forte e antico.

Venezia, se non le autorità e la questura, certo



Pavesi e Brambilla, primi arrivati nel Giro dell'Emilia. (Fot. Bongiovanni).

questo popolo, che vive la vita della laguna, ci sarà riconoscente di questo voto augurale.

E non solo il popolo di Venezia, ma i forestieri, che cercano Venezia com'è nelle cartoline illustrate, colle Madonne e le gondole, e ancora e sempre gli innamorati che amano la gondola solitaria e lontana, persa nel mare imbiancato dalla luna ridente su San Marco; la piccola gondola nera, melanconica e voluttuosa, che nasconde nella penombra i baci e le carezze, proteggendo gli amanti coll'elsa di prua, alta come una scure lucida pronta a colpire l'onda che morde carezzevolmente. La gondola che scivola, che palpita e che va silenziosa, complice il gondoliere... che si rifà poi sbarcando... colle tariffe degli innamorati...

Venezia vive sugli innamorati, e i gondolieri lo sanno, perchè la gondola è uno squisito piccolo nido d'amore. E' necessaria perciò per la vita della regina dell'Adriatico, quantunque qualche autorità veneziana abbia affermato l'incontrario...

Ma questo non vuol dire, poichè può darsi che questo tale... non abbia mai pagato la tariffa degli innamorati.

Ciò ch'è male... molto male, anche per un'autorità veneziana, perchè se l'avesse pagata anche una volta sola, in fatto di gondole e gondolieri avrebbe un'altra opinione.

La mia, per esempio: diminuire le tariffe notturne per due persone sole. E al chiaro di luna, s'intende, un nuovo ribasso.

Venezia, settembre 1909.

Nino Salvaneschi.

Il 20° St-Leger ed il Giro Ciclistico Emiliano

Per l'anticipata andata in macchina del giornale essendo festa mercoledì 8 settembre, siamo costretti a darne in poche righe i risultati del St-Leger e del Giro Emiliano. Per oggi abbiamo soddisfatto le esigenze dell'attualità illustrando tutti i più importanti avvenimenti; nel prossimo numero ritorneremo volentieri sull'argomento.

A San Siro si è disputato domenica il 20° St-Leger Italiano (L. 20.000, m. 2.800).

1. Dedalo, kg. 56, da Arconte e Devona, razza Besnate (Bartlett).

2. Ukamba, kg. 54 (Spencer).

3. Fidia, kg. 56 (Rigby).

4. Moroldo, kg. 56 (Lan).

5. Rugby, kg. 56 (Jacobs).

6. Chiomadoro, kg. 54 (Benson).

1½ lunghezza, 1 lunghezza, 3 lunghezze.

Totalizzatore — Pesage L. 38-17-15. Prato L. 13-8-7.

Pavesi ha trionfato pure domenica nella grande prova del Circuito Ciclistico Emiliano. Ecco l'esito:

1. Pavesi Eberardo, dell'U. S. M. alle ore 16 37' 15", che coprì i 320 chilometri in ore 11 24' 15", ad una velocità oraria di 28 chilometri.

2. Brambilla Giuseppe, di Milano, a ruota.

3. Ganna Luigi, di Varese, alle 17 3' 15".

4. Lapize Ottavio, francese, a ruota.

5. Beni Dario, di Roma, a ruota.

6. Erba Giuseppe, di Milano, alle 17 10'.

7. Cervi, di Ferrara, a macchina.

8. Calzolari, di Bologna, alle 17 16'.

9. Brascy Canzio, di Cesena, alle 17 16'.

10. Tracchi, alle 18 3'; 11. Bacchilega, alle 18 3';

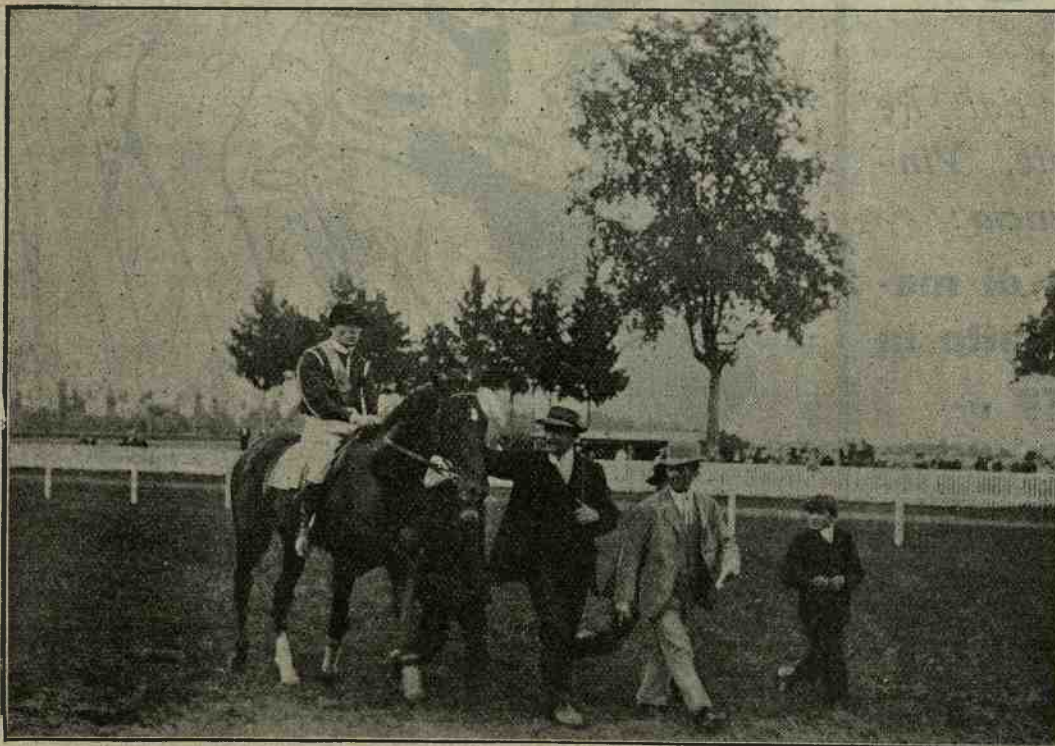
12. Gamberini, alle 18 15'; 13. Neri, alle 18 15'; 14. Pinza, alle 18 35'; 15. Manuzzi, alle 18 35'.

Seguono: Ferrari, Orsini, Fiori, Gandolfi, Panzavolta, Sacchi, Zulli, Tassinari, Maccaferri, Gandini, Bruzzi, Bersani.

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.



Dedalo, vincitore del 20° St-Leger italiano.

(Fot. A. Foli - Milano).

CHI HA INTELLIGENZA LEGGA!

UNICO AVVISO

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

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

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

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

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

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

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

Vetture da Città e da Turismo.

Omnibus e Carri trasporto. - Carri pompa.

Ambulanze - Trams su rotaie.

Motori per marina e per impianti fissi.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

FIAT

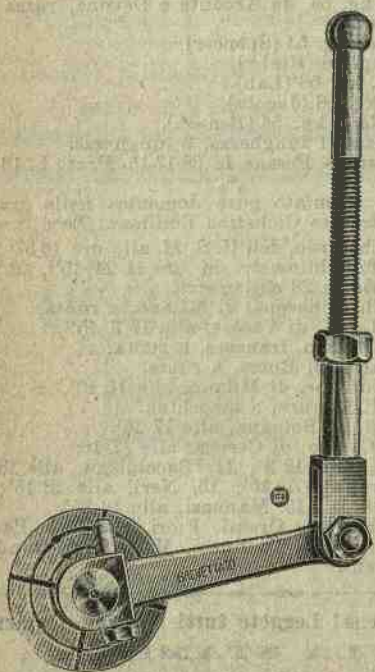
Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

TORINO - Uffici: Corso Dante, 30-35.

Officine: Corso Dante, 30-35.

Via Cuneo, 17-20.

AUTO AMMORTIZZATORE THOMPSON



*giudicato dal Re
del volante, Vin-
cenzo Lancia:*

**“ quanto di me-
glio si è fatto in
tal genere „.**

Funzionamento perfetto

**Presso tutti
i Garages**



Avanti, Signori!

Il “ **CINZANO** „ è corroborante insuperabile
prima e dopo di ogni fatica.

Tradizione scomparsa

Le visite pastorali in automobile.

Come son lontani i tempi in cui i porporati austeri, sfidando i disagi e le gravi fatiche del viaggio, visitavano le loro diocesi cavalcando una mula bianca, docile e lenta!

Il vecchio prelato andava così di paese in paese, di borgata in borgata recando la parola di bontà evangelica e, allorché di lontano il corteo pittoresco e imponente appariva, traeva la folla ad incontrarlo, spargendo i mirti e le rose sulla strada.

Dall'alto della sua cavalcatura il sacerdote stendeva la mano nel gesto solenne della benedizione ed i fedeli si scostavano, inginocchiandosi, prostrandosi nella polvere.

Poi la consuetudine di farsi portare dalla mula bianca si perdettero. Era troppo disagiata per alcuni prelati, incanutiti in lunghe viglie di preghiera, tenersi ritti sull'arcione, anche se la mula era pacifica e non si ostinava, come quella di Don Abbondio, a camminar sul ciglio della strada, lungo l'erta scoscesa.

E all'animale mite e cocciuto fu sostituita la lettiga, a fregi e dorature, che i valletti robusti portavano per lunghissimi tratti di strada, mentre agli sportelli cavalcavano lenti i gentiluomini che volevano rendere omaggio al Pastore cinto di porpora.

Poi ancora i tempi mutarono.

Occorreva che il capo del clero di una vasta archidiocesi visitasse i suoi fedeli senza distinzione ed il giro pastorale richiedeva molte settimane, molti mesi.

La carrozza scacciò la lettiga. Si andava più comodamente e più in fretta e, se l'estetica ne scapitava, la fede n'aveva profitto.

L'automobile, il congegno docile ma possente, che vince lo spazio e par fremere di vita, venne a sua volta a trionfare.

Il Capo supremo dei Pastori non sdegnò, egli stesso l'offerta della macchina vittoriosa e nei vasti giardini del Vaticano gli svizzeri ed i gendarmi di guardia ammirano sovente l'automobile di Pio X passare in corsa veloce per i viali ampi e luminosi nel sole.

L'automobile ha tutti conquistati col suo fascino.

Ora non v'è da stupire se anche l'arcivescovo di Torino, il cardinale Richelmy, ha voluto servirsi della modernissima vettura meccanica per recarsi ad una cerimonia religiosa.

In automobile l'illustre prelato si è fatto condurre a Giaveno per la consecrazione della Cappella di Lourdes, elevata in Borgata Selvaggio.

Una nostra fotografia ricorda l'inconsueto episodio e sta ad affermare le simpatie vivissime che gradatamente l'automobile ha suscitato.

E' la modernità che trionfa!

Leone XIII Pio X e gli sports

Leone XIII e Pio X non si sono del tutto disinteressati della vita all'aria aperta. Oggi appunto, riempiendo una lacuna lasciataci o per dimenticanza o per un riguardo, dai nostri colleghi in politica, ci siamo proposti di dimostrare come i due capi della religione cristiana abbiamo coltivato e incoraggiato lo sport.

Leone XIII seguendo i saggi principii di una igiene perfetta, praticò tutti gli esercizi fisici. All'età di dieci anni Gioachino Pecci dimostrava già una grande passione per i cavalli. Così piccolo, montava il cavallo dello zio Antonio. Nella corsa, nella caccia, nel tiro si distingueva.

A quell'epoca la famiglia Pecci abitava la piccola villa di Carpineto, e quella regione era allora invasa dai briganti.

Il conte Pecci spaventato da quella invasione,

manda suo figlio Gioachino (Leone XIII) a Roma presso un collegio, malgrado che il suo figlio pretendesse organizzarsi con altri tre suoi camerati una terribile crociata contro i banditi.

In quei tempi negli istituti, l'educazione fisica era assai trascurata per cui il giovane Pecci per qualche tempo fu costretto, quasi diremo, a rinunciare agli esercizi fisici. Ma durante le vacanze Gioachino si rifà del sacrificio di collegio e si dà all'escursionismo trascorrendo le montagne circostanti di Carpineto. Era un appassionatissimo cacciatore. Aveva vent'anni e scriveva a suo fratello:

« Il signor Longhi, mio amico, vuol vendere un suo fucile sistema a capsula; è un bel fucile che lui non adopererà più avendone acquistato un secondo a due colpi. Ne sono innamorato e vorrei acquistarlo, ma come fare? Se parlo a papà sono certo di un rifiuto. Occupati tu per farmelo acquistare; sai che ho tanta passione per la caccia ».

Papa Leone XIII, nonostante la sua età, seguiva con passione tutte le manifestazioni nuove della attività, non dimenticando quelle riguardanti la locomozione.

L'automobile non era fatto per intimidire questo vegliardo innamorato del nuovo.

« Ecco il disegno di una automobile in forma di carrozza Luigi XV, che un fabbricante del vostro paese mi offre, diceva un giorno all'ambasciatore

Ma più ancora che la caccia il cardinale Sarto amava l'alpinismo.

Malgrado i suoi 62 anni, egli raggiunge la vetta del monte Grappa (m. 1800) per benedire un piccolo tempio in marmo consacrato alla Vergine Maria.

Un giorno il cardinale Sarto fu invitato a pranzo a Crespano, presso Vicenza, e fu pregato di prendere parte ad una partita alle bocce. Accolse l'invito con entusiasmo giovanile e da perfetto bocciafiolò giuocò tre partite.

Un sacrificio immenso per Pio X sarà l'essere oggi privato delle sue quotidiane escursioni.

Un giorno a Roma, il patriarca di Venezia si trovava fra un gruppo di alpinisti progettanti un'escursione al monte Autore.

Verrò anch'io, diceva il Sarto. Ai giovani escursionisti sembrava troppo arrischiata quella risposta. Egli salì infatti fino alla vetta del monte Autore, lasciando pure dietro di sé qualche giovane escursionista.

Pio X ama da molto tempo anche l'automobilismo.

Il cardinale Sarto, l'anno precedente alla sua elezione a Sommo Pontefice, andò a visitare il cardinale Ferrari, un fervente motorista che in automobile elettrico fa le sue tournées episcopali nella provincia milanese.

Il cardinale Sarto partecipò ad una gita in automobile col Ferrari. Trascorse qualche chilometro col nuovo mezzo di locomozione meccanica, disse: Che cosa direbbero i miei gondolieri se mi vedessero qui sopra? Pertanto non mi tornerebbe utile di possedere un simile veicolo per visitare la campagna veneziana?

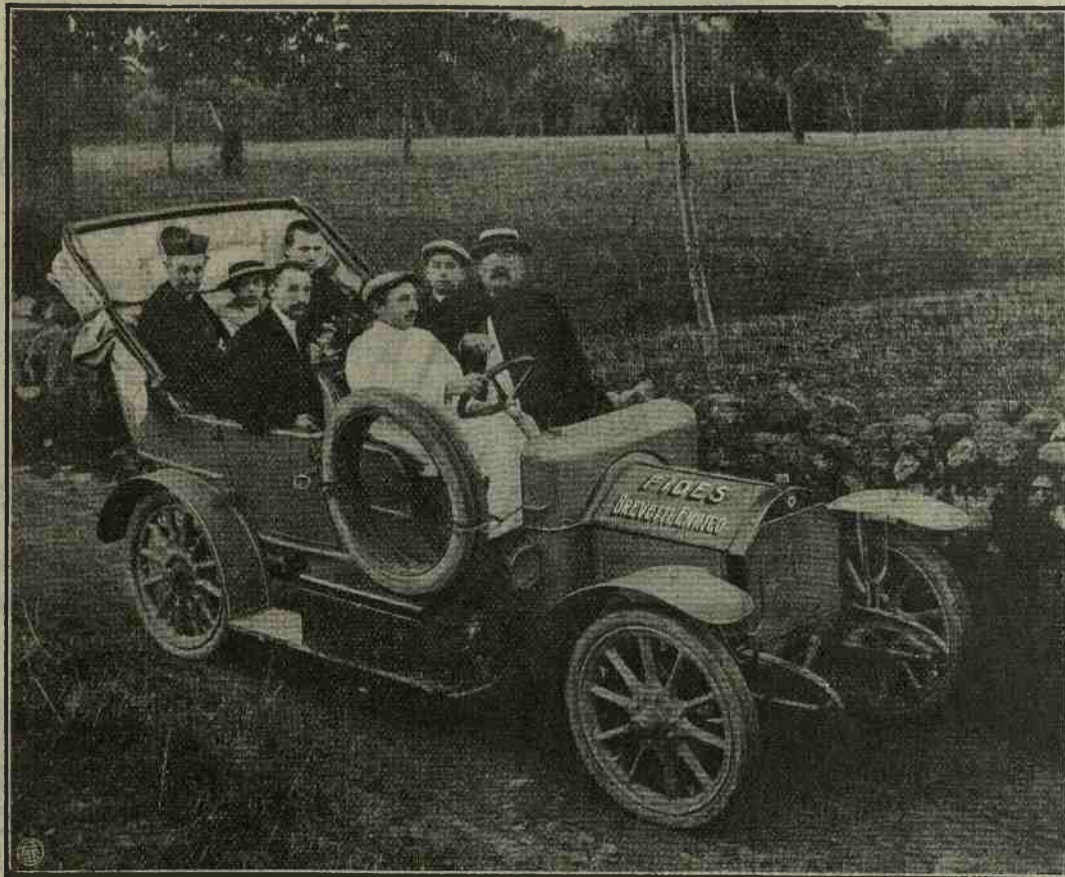
L'aneddoto è fra i più autentici, ma noi ci domandiamo come Pio X potrà dare libero corso ai suoi progetti riguardanti la locomozione moderna mentre è rinchiuso nel palazzo pontificale. I giardini vaticani possono pur essere vasti, ma tutto ciò è una magra risorsa.

Nel mondo commerciale sportivo

*** Bologna ha salutato con entusiasmo il ritorno nelle sue mura dei campioni ciclisti Magagnoli, Gamberini e Pasquali, i quali, montando i *cicli Felsina* e le *gomme Clément*, senza alcun bisogno di rifornimento, fecero una corsa meravigliosa per tutto il lunghissimo Giro di Francia (km. 4500).

Se si pensa alla nessuna preparazione dei tre corridori, ed alla bella figura da essi fatta a petto dei più formidabili campioni d'oltre Alpe, bisogna convenire che il merito maggiore di questo

successo va certo attribuito alle biciclette *Felsina* e alle gomme *Clément* che fecero prova eccellente per tutta la durata della gara. Quest'anno gli italiani, pochissimi, quasi niente preparati, dovettero sostenere una lotta impari coi celebri Faber, Trousselier, Wan Houvar, Lapize e altri forti, ma un'altra volta certamente essi sapranno strappare la palma della vittoria. Del resto, le vittorie dei *pneus Clément* non sono tutte qui; bisogna ricordare che fra i compratori di questa gomma figurano nomi celebri, che sono tutto un inno di trionfi sportivi; noi ne ricorderemo alcuni. Per l'America i corridori Kramer e Mac Farland, vincitori di tutte le corse nel loro paese e ogni volta che furono in Europa; in Francia i corridori Dupré, Poulain, Pouchois, ciascuno a sua volta campione di Francia; in Germania, Rutt, Arend, Meyer, Heller anche fra questi i campioni della Germania; nel Belgio, Van der Born, campione del suo paese; in Svizzera, Doerflinger, Rheinwald, i più forti della libera Elvezia; in Italia il campione italiano Verri, i corridori Gardellini, Messori, Fontani, Moretti, ecc. E nel passato Kimble, Bader, Barden, Momo, Ferrari, Bizio, Giuppone, Singrossi, Granaglia, preferirono il *pneus Clément*, il re dei pneumatici. Era giusto quindi che il pubblico sportivo bolognese facesse calorosa accoglienza ai tre corridori, anche per plaudire agli industriali *Clément* e *Tomeazzi* che diedero loro gomme e biciclette degne di far onore alla fabbricazione del nostro paese. Se così avessero fatto pure gli altri!



Il cardinale Richelmy di Torino, sull'automobile dell'ing. Croizat, mentre si reca alla consecrazione della Cappella Lourdes, alla Borgata Selvaggio (Giaveno). (Fot. Garavini Giaveno).

francese. Io lo farò, forse, costruire per servirmene l'anno venturo.

« Ciò sarebbe una grande economia per le mie finanze se io potessi sostituire tutta la cavalleria delle mie scuderie con macchine moderne. Io non ho paura delle invenzioni ».

Ed ora che abbiamo accennato alla passione per lo sport e meglio diremo all'appoggio che Leone XIII dava allo sport, occupiamoci del suo successore Pio X.

Questi ha amato lo sport più ancora del suo predecessore. Il cardinale Sarto è stato un cacciatore famoso, e di lui possono parlarsi i segugi di Sant'Uberto delle pianure di Mestre e Treviso.

Pneumatici "PALMER" a Corda

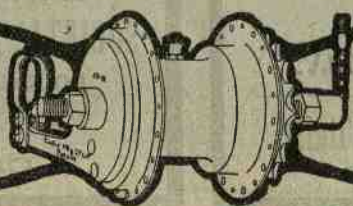
Automobili - Motocicli e Bicyclette.
Riconosciuti i migliori di qualunque altra marca.

Chiedere Catalogo - TORINO - Via Pietro Micca, 9

In campagna

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

Rapp. esclus. per l'Italia: GIULIO MARQUART - MILANO, Via Melagnano, 5



In città

Il Mozzo "ERDIE", a cambio di moltiplica o 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)

Alla nostra spettabile Clientela.

Milano, 1° Settembre 1909.

Abbiamo il piacere di rendere noto che da oggi comincia a funzionare la nostra

Società Italiana pel Commercio dei Velocipedi GOERICKE

con Sede in Corso Indipendenza, 5, MILANO, ove preghiamo di voler indirizzare i vostri pregiati ordini. Con tutta stima

GOERICKE e ALTERAUGE.

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

Bande Piene BERGOUNGAN

di cui sono fornite tutte le sue vetture automobili.

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



I CICLI

GAIA

(Materiale PEUGEOT)
sempre Trionfano!

Campionato Piemontese - Torino-Bra-Asti-Casalborgone-Chivasso-Torino - Km. 200:

arriva 2° Vighetti a pochi centimetri da Borgarello - 4° Zanotto.

Trino Vercellese - Gara Nazionale - Km. 240:

3° Fenoglio a pochi metri da Necchi - 5° Botta - 6° Vighetti.

Bra - Corsa Regionale - Km. 95: - 1° Miletto.

San Giusto Canavese - Km. 75: - 1° Fenoglio.

tutti con macchina **GAIA.**

TORINO - Corso Palestro, 2 - TORINO

BSA

tre
facili



tre
facili

Le BICICLETTE

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

BSA

che si montano nel Premiato e Grandioso Stabilimento

FRERA di Tradate

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

Rappresentate esclusivamente in Italia dalla

SOCIETÀ ANONIMA FRERA - Tradate-Milano

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

Chiedere Catalogo gratis.

UNA

S.C.A.T.

di 22 HP (alesaggio 100 mm.), nel Meeting di Salon (Francia)
vince nella 4ª Categoria il

PRIMO PREMIO del Km. lanciato
ed il **PRIMO PREMIO del 5 Kilom.**

in ragione di Km. **105,263** all'ora.

Provatele e confrontatene i prezzi.

POLITANO FEDERICO - Agente Generale per l'Italia
TORINO - Via Madama Cristina, 66 - TORINO

LE IDEE DEL PUBBLICO

Secondo Referendum della "Stampa Sportiva"

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

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

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 sportsman Leonino da Zara.

2° premio: medaglia d'oro.

3° premio: medaglia vermeille.

4° premio: medaglia d'argento.

I premi saranno esposti quanto prima nelle vetrine di Ercole Bianchi, piazza Castello, 26. Il concorso si chiuderà irrevocabilmente la sera del 25 settembre.

« La conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta con l'aeronautica; poichè il giorno che con una ingegnosa e fortunata combinazione di piani e di timoni, si potrà rendere facile e maneggevole la direzione, con qualunque specie di vento; quale sarà il limite che circoscriverà la distanza per il dirigibile? »

« E in caso di guerra, non sarà subito il dirigibile ad affermarsi, come il più pratico, il più sicuro, il più efficace? Cosa potrà fare l'aeroplano, che al massimo potrà innalzarsi a 120 metri, contro un dirigibile che può innalzarsi facilmente a 4000, 5000 e più metri? »

« Quale campo visivo avrà l'aeroplano contro il dirigibile? »

« E come mezzo di offesa, come potrà l'aeroplano offender bene, se non potrà volare che ad un'altezza di un 100 metri, esposto così ad un efficacissimo tiro di fucileria; contro un dirigibile che a 2500 metri è solo tangibile ai cannoni, ed a 4000 non offre più che un bersaglio irrisorio? »

« E poi il dirigibile non potrà portare un materiale offensivo più agguerrito e più potente dell'aeroplano? »

« E l'offendere per il dirigibile non sarà anche un vantaggio difensivo; poichè più offende, più materiale va giù, e più si rende leggiero, quindi più s'innalza, funzionando le munizioni da zavorra! »

« Per la difesa è identica la condizione, poichè, per dire come Moltke: « La difesa, sta nell'offesa » si deduce facilmente che la posizione del dirigibile, rispetto all'aeroplano è molto più vantaggiosa. »

« Alessandro Blanco »

« Ufficiale di S. M. a riposo ».

« La conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta tanto dall'aeronautica, quanto dall'aviazione, perchè entrambi i sistemi hanno due campi completamente distinti nella loro esplicazione pratica. »

« Il pallone dirigibile sarà destinato, come mezzo di comunicazione, alle grandi e ben determinate reti di trasporto aereo, con approdi stabiliti, con norme speciali stabilienti in modo preciso il trasporto dei viaggiatori e delle merci da un luogo all'altro. »

« L'aeroplano invece servirà al trasporto rapido di poche persone, ma non con percorsi fissi e determinati: per fare un paragone, il pallone dirigibile sarà paragonabile alle moderne ferrovie, mentre l'aeroplano sarà paragonabile all'automobile: il primo sarà più industriale che sportivo e turistico, il secondo sarà più sportivo e turistico che non industriale. »

« Anche in caso di una guerra i due mezzi di comunicazione avranno scopi distinti. Gli aeroplani si potranno paragonare alle torpediniere, mentre i dirigibili rappresenteranno le corazzate: siccome però le qualità di offesa e difesa degli apparecchi di navigazione aerea in caso di guerra, oltre a quelle di poter avere un rapido spostamento orizzontale, dovranno poter effettuare un rapido spostamento verticale, così certamente gli aeroplani hanno il difetto di avere una limitata azione verticale, mentre però d'altra parte hanno il vantaggio della piccola mole e della grande velocità orizzontale. »

« Ing. Effren Magrini - Torino ».

Vittoria italiana e record battuto

alla riunione del Mont Ventoux

La prima giornata di corse automobilistiche del Mont Ventoux è stata favorita da un bel tempo. La partenza è stata data alle ore 3.

Ecco i risultati della prima giornata:

Prima categoria di motociclette: 1. Excelsior (Aurus), in 42'8"; 2. Mangnat-Debon (Escoffier), in 42'33"; 3. Ferrol (Petit), in 48'19".

Seconda categoria di motociclette: 1. Excelsior (Bonnaud), in un'ora, 29'4".

Prima categoria di vetture: 1. Hispano-Suiza (Derny), in 24'1" e 3/5; 2. Lion-Peugeot (Giuppone), in 25'9" e 4/5.

Seconda categoria di vetture: 1. Brasier (Bablot) in 43'39" 3/5; 2. Sizaire-Naudin (Asquier) in 48'32" e 1/5; 3. Armand Revell (Guibert) in 49'41" e 1/5.

Terza categoria di vetture: 1. Hispano-Suiza (Cecarelli), in 24'44" e 2/5; 2. Rolland Pilain (Defabry), in 30'48" e 3/5; 3. Rolland Pilain (Garetto), in 31'41" e 3/5; 4. Rolland Pilain (Fenouil), in 32'39" e 1/5; 5. Gregoire (Fournier), in 36'52" e 1/5.

Ecco i risultati della seconda giornata:

3. categoria: L. Brasier (Bablot), in 18'41"; Z. Motobloc (Pierron), in 19'42". L'ultimo record che era di 19'8" è stato dunque battuto.

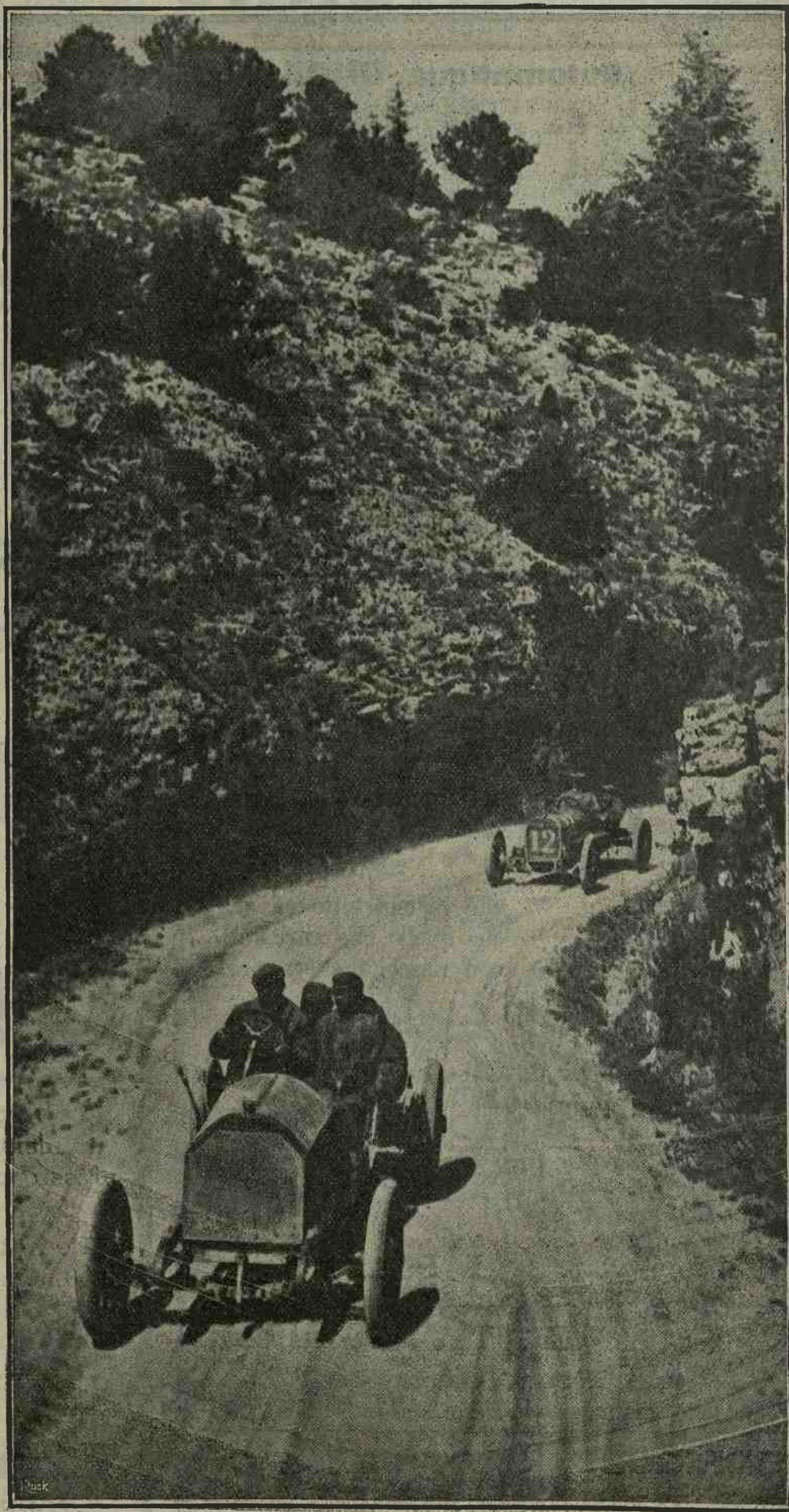
12. categoria: 1. Rossel (Gasté), in 21'20".

6. categoria: L. Opel (Lochner), 20'13" e 3/5.

5. categoria: 1. S. C. T. (Ceirano), in 24'47"; 2. Miesusset (Verdier), in 31'32" e 2/5.

4. categoria: L. Lancia (Tangazzi), in 28'15"; Turca-Méry (Grosson), in 31'20".

Nessun incidente si è verificato. A Bablot, che ha battuto il record, la folla ha fatto una calorosa ovazione, mentre egli rientrava a Bedoin.



La corsa del Mont Ventoux. Bablot batte il record della salita.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

ATALA

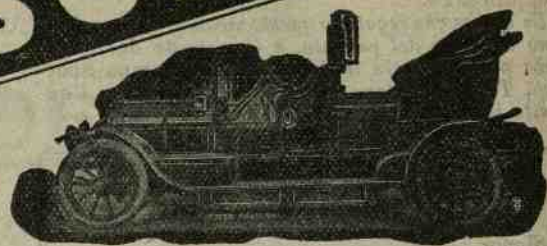
Guido GATTI & C.

Milano - Corso Lodi, 50 A - (Biparco Gamboloita).



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



Automatique DUCASBLE

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

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

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) del Concorso Internaz. Parigi-Nizza-Parigi.

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.



GIocate TUTTI AL FOOT-BALL
che è il migliore degli sports, adoperando i

FOOT-BALL'S "BANZAI"

"BANZAI", N. 3 completo	L. 7,50
"BANZAI", Vero "Match", N. 5	" 8,50
Pompa L. 2,50	Scarpe speciali " 15,00
Palla vibrata "BANZAI", gr. 1500	" 14,50
"BANZAI", " 1800 " Match "	" 16,50

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

A richiesta listino: Caccia - Pesca - Sports.

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 opedano franco opuscolo dei guariti



DONO
delle Loro Maestà
i Reali d'Italia

14 Medaglie
alle primarie Esposizioni
e Congressi Medici

Per vedere in **lungo** e in **largo**
Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
del Farl

B. R. C. ALPHA

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



I Farl

B. R. C. Alpha

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

RODRIGUES, GAUTHIER & C^{ie}

67, Boulevard de Charente - PARIS

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

Consultate il Catalogo

delle

Automobili Leggere

LANCIA

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

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

FABBRICA DI AUTOMOBILI

LANCIA & C.

TORINO — Via Petrarca, 31 — TORINO

Fabbricanti e Negozianti di Biciclette ATTENTI!...

Non passate le vostre ordinazioni per Coperture e Camere d'aria, senza aver preso in considerazione i Tipi ed i Prezzi della Casa

HUTCHINSON

Chiedere offerte alla:
Agenzia Italiana "HUTCHINSON", - Milano - Via Bramante, 29.

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

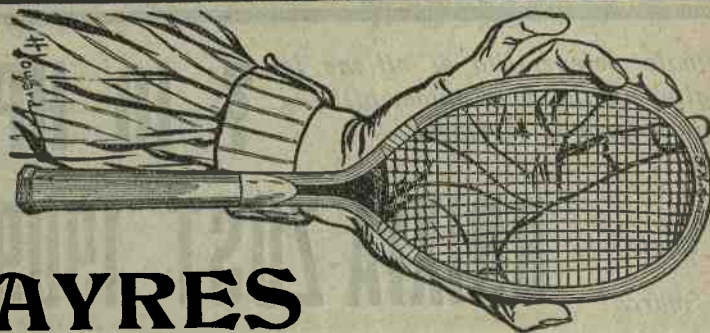
MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp-az	Lire	lung.	larg.	alt. tot.	TIPO	NOME	Imp-az	Lire	lung.	larg.	alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	119	150	176
2 U 2	Humber	12	10	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M Sacoche	20	23	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

Gli articoli **AYRES** si trovano presso le Ditte:

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

F. H. AYRES Ltd - LONDON

Agente Continentale J. TITUS POSTMA - Neuilly-sur-Seine - 23, Avenue de Neuilly.

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

D. N.

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

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

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVICCHIANA

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.

ITALA

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

Esclusiva di vendita per l'Italia: Società Anonima FABBRE e GAGLIARDI - Milano (Capitale L. 2.000.000).

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

? 18 HP

Quale
la marca?

BRIXIA-ZÜST 1909

riconosciuta insuperabile

Rappresentante Generale:

Cav. ENRICO MAGGIONI

Piazza Castello, 16 - MILANO

TELEFONO 48-62



GRANDE SEMAINE D'AVIATION DE CHAMPAGNE

Segnò il trionfo delle

ELICHE INTEGRALI CHAUVIÈRE

GRAN PRIX DE LA CHAMPAGNE:

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

GRAN PRIX DU TOUR DE PISTE:

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

PRIX DES PASSAGERS:

1° Farman (Biplano - con tre persone).

PRIX DES AERONAUTS:

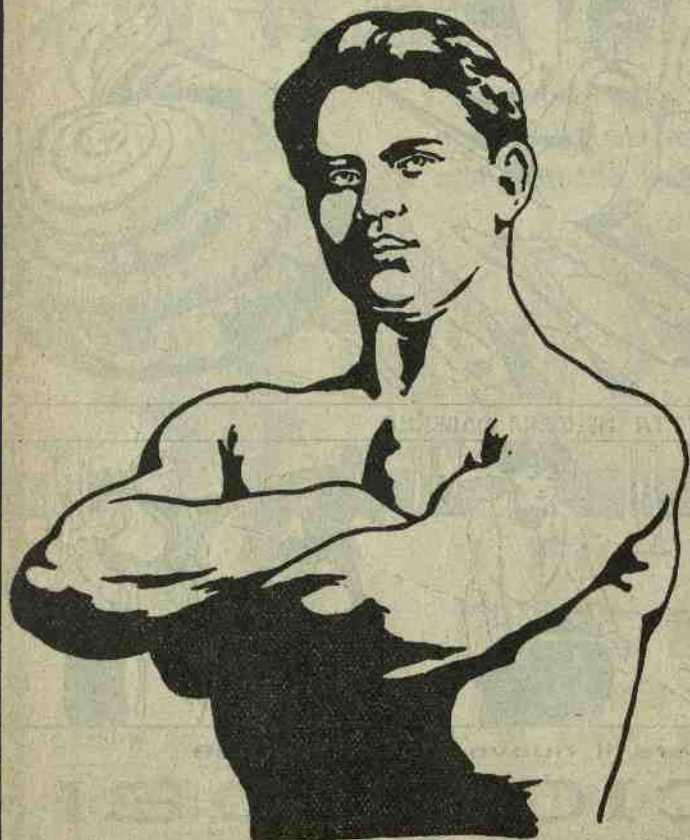
1° Colonel Renard (Dirigibile - 50 Km. in 1 ora, 11 min.).

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

Telefono: 16-05 - Indirizzo telegrafico: **TECNICAL**

La Forza e la Salute

mediante il nuovo sistema di cultura fisica



Muscolatura ottenuta mediante il metodo Wehrheim.

Sviluppa rapidamente tutti i muscoli del corpo.

Richiede poco tempo e nessuna fatica.

Adottato dai migliori atleti e corridori del mondo intero.

Aumento muscolare in tre mesi:

Torace, 10-12 cm.

Bicipite e coscia, 6-8 cm.

Avambraccio e polpaccio, 3-4 cm.

Corso speciale per aumentare la statura delle piccole persone.

Opuscolo illustrato sarà inviato gratis a tutti i lettori della

Stampa Sportiva

i quali invieranno il Buono qui sotto e un francobollo da 25 centesimi per le spese postali al Professore E. WEHRHEIM, Villa Serpolette, Cannes (Francia).

BUONO PER RICEVERE GRATIS UN OPUSCOLO ILLUSTRATO.

Nome

Indirizzo