

LA STAMPA

SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Escursionismo
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletismi - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giocchi Sportivi - Varie

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Extra L. 8
Per Numero | Italia Gent. 10 | Arretrato Gent. 15
Extra .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
→ TELEFONO 11-46 ←

INSEGNAZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

CICLISMO MILITARE

(Vedi pagg. 10-11).



La compagnia bersaglieri ciclisti del 4° reggimento di stanza a Torino, ha brillantemente effettuato di questi giorni una marcia ciclistica di km. 1605 attraverso le contrade dell'Italia settentrionale. — Nel centro gli ufficiali comandanti la compagnia (da sinistra a destra): Tenenti Oppizzi, Bergesio, Capitano Dho G. e Tenente De Martino. (Fot. cav. Zoppis - Torino).



FABBRICA
AUTOMOBILI

CATALOGO E
LISTINI ■■■
GRATIS ■■■

ISOTTA FRASCHINI

MILANO

CHASSIS A CATENA E A CARDANO

VETTURETTE DA CITTÀ E DA TURISMO

VETTURE LEGGERE PER SERVIZI PUBBLICI

VETTURE DI LUSSO E DA TURISMO

VETTURE DA CORSA

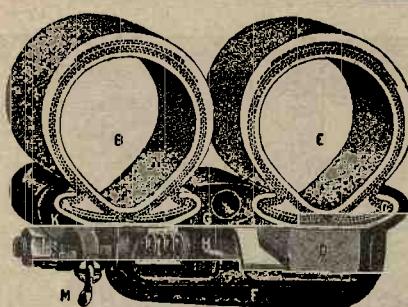
OMNIBUS PER ALBERGHI DA CITTÀ E DA MONTAGNA

CARRI DA TRASPORTO — AUTOMOTRICI A BENZINA

MOTORI PER IMBARCAZIONI - PER DIRIGIBILI - PER AEREOPLANI

STABBIAMENTO E UFFICI : VIA MONTE ROSA N. 79

ESPOSIZIONE E VENDITA : VIA CARLO ALBERTO N. 2



Ji cerchio di soccorso

"LEFEVRE"

(Brevetto S.G.D.G. - Francia e all'Ester)

si applica

in un minuto.

È il più semplice — il più solido
il più rapido — il più economico

Il cerchio di soccorso "LEFÈVRE" è il solo che ha i ganci rigidi

Concessionari per l'Italia: G. BUSSOLOTTI e C. - TORINO, Via Melchior Gioia, 11.

Rappresentante per il Piemonte: LORENZO SCLAVO - Torino - Corso Vittorio Emanuele II, 68



CATENE

per

AUTOMOBILI

di qualunque misura.

Chiedere Catalogo della

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

Garage Carrozzeria Automobili Alessio

TORINO - Via Orto Botanico, 19 (Telefono 12-54) - Filiali: ROMA - NAPOLI

CARROZZERIA DI LUSSO

Agenzia Generale esclusiva per la vendita delle Automobili:

MERCÉDÈS

Nel Circuito di Ostenda venne classificato PRIMO Jenatzy su Mercédes, colla velocità di Km. 150 all'ora.

Nel Grande Circuito Russo: PRIMO vincitore del premio dello Czar e con grande vantaggio sugli altri concorrenti fu Poege su Mercédes; SECONDO vincente Fritsch su Mercédes; TERZO Luede su Mercédes.

Corsa di Kieff e Moscou, classificato PRIMO Poege su Mercédes.

Tutte queste macchine arrivarono ottimamente.

Tipi da grande turismo, da villeggiatura e da città
(da 15 a 130 HP - a cardano e a catena - a 4 e 6 cilindri)

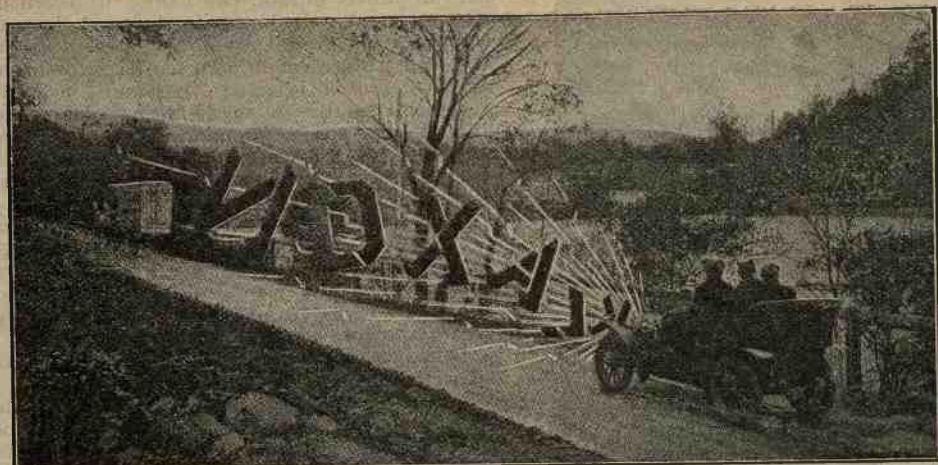
Rappresentanza delle Automobili DE - DION BOUTON

DOMANDARE CATALOGHI E PREVENTIVI

Vetture Automobili nuove e d'occasione disponibili:

Mercédes 35 HP con carr. Landaulet Limousine rimessa a nuovo.
Züst 25-30 " " Landaulet Limousine, come nuova.
Martini 20-30 " " Double-Phaéton.
Motobloc 40 " " Double-Phaéton.
Mercédes 28-40 " " Landaulet Limousine.

Mercédes 50 HP nuova, a cardano, con Landaulet Limousine.
Fiat 120 " da corsa.
De Dion-Bouton monocilindrica " nuova, velocità 75 Km. all'ora.
De Dion-Bouton 12-16 " con Double-Phaéton.



Gli automobilisti che vogliono correre veloci ed evitare disgrazie, adottino tutti il

KLAXON

della The KLAXON C.o L.td

Sono i migliori segnalatori conosciuti.

Oltre a 30.000 in funzione negli Stati Uniti.

Agenzia e Deposito Generale in Italia: **A. GOLETTI** - Torino - Via Santa Chiara, 64.

GARAGES RIUNITI-FIAT

DIREZIONE DI VENDITA

Meeting di Modena - 8 Maggio

3^a Categoria

FIAT 80 m/m di ales. - **PRIMO** Km. 90,506

6^a Categoria

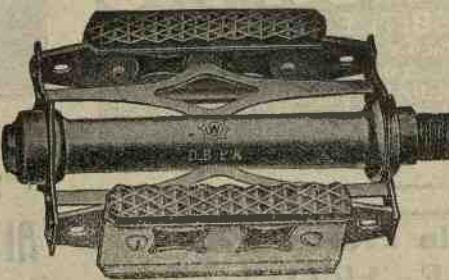
FIAT 95 m/m di ales. - **PRIMO** Km. 113,125

11^a Categoria

FIAT 130 m/m di ales. - **PRIMO** Km. 141,229

RECORD MONDIALE DEL MIGLIO

Velocità 141,229.



PEDALI

per BICICLETTE

CHIEDERE CATALOGO
della nuova Fabbrica Nazionale

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brienza)

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.

CICLISTI!

IL PNEUMATICO

MICHELIN

NUOVO TIPO VELO 1910

appositamente costruito per le strade d'Italia,
che porta la dicitura:

“Clermont-Ferrand
& Turin”

È IL MIGLIOR PNEUMATICO
PER BICICLETTE DA TURISMO

PROVATELO

E

GIUDICHERETE!

Agenzia Italiana PNEUMATICI MICHELIN - MILANO, Via Foro, 14.

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

**Medaglie, Targhe e Coppe
Premi per tutti i rami di Sports**

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

Installazione recentissima di una pressa per la coniazione,
capace di una pressione di 140.000 chili.



NON PIÙ
MIOPI - PRESBITI E VISTE DEBOLI
OIDEU. Unico e solo prodotto del Mondo,
che leva la stanchezza degli occhi, evita il bisogno
di portare gli occhiali. Dà una invidiabile vista anche
a chi fosse settuagenario. *Opuscolo spiegativo gratis.* V. LAGALA, Vico 2° S. Giacomo, 1 - Napoli.

**Huguenin Frères & C.
MEDAGLIE ARTISTICHE**
per tutti gli Sports

Centorni e Cornici novità - Scudi d'Onore - Diplomi

Rappresentante Generale per l'Italia:
BOTA G. R. - GENOVA - Via Orefici, 44



GIUOCO DEL CALCIO
Prima di acquistare
Targhe - Targhette - Coppe - Medaglie - Diplomi
attendete Catalogo splendidi nuovi tipi dell'Officina Artistica

MARIO NELLI e C. - Firenze

dedicato alla F. I. G. C.
Speciali distintivi, tipi inglesi, a smalto con colori sociali,
intestati alla Società, con prezzi normali anche per piccole
quantità. — Per richieste urgenti inviate fotografie.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI

"ATALA"
Guido GATTI & C.
Milano - Corso Lodi, 50A - (Officina Gariboldina).



ESTARIC



Giovanni Gerbi, l'ancien champion, durante la corsa del Secolo ebbe per sé le maggiori simpatie del pubblico. (Fot. ing. Cattaneo - Genova).

Al mare, ai monti, ai laghi...

La corsa del Secolo « Al mare, ai monti, ai laghi » volge alla fine... Almeno, mentre scriviamo. Oggi che il nostro giornale esce al pubblico, Milano saluterà, ritornati dalle faticose e impolverate strade del settentrione d'Italia, i bravi ciclisti, che con una tenacia davvero ammirabile, han compiuto i circa 2000 chilometri preventivati dagli organizzatori!

Se dicessemmo che un grande entusiasmo ed un vivo interesse furono suscitati dallo svolgimento di questa corsa ciclistica, non saremmo completamente nel vero.

Troppe sono ormai le competizioni su strada che mirano tutte ad assurgere all'importanza di avvenimenti eccezionali, perchè noi ci possiamo compiacere di questo entusiasmo inoculato a razioni forzate dai giornali sportivi e non sportivi.



Dopo la tappa Montecatini-Genova. - Alcuni dei migliori concorrenti alla corsa del Secolo. Da sinistra a destra: Bruschera, Pavesi, Buonalanza, Galetti. (Fot. ing. Cattaneo - Genova).

pneumatico per automobili liscio
ed a semelle

Agenzia e Deposito per l'Italia:
LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 8.
TORINO - Via Prince Amadeo, 16.



Bianco Eligio, vincitore della 3^a tappa, e 2^o nella classifica generale.

Dilettanti. — 1. Bianco Eligio di Torino, che ha impiegato a coprire i 213 km. ore 8 e 8' con una velocità media di km. 26,188 alle 14.9. — 2. Manara Ettore di Asti — 3. De Michiel Antonio di Monselice — 4. Robotti Michele di Alessandria — 5. Pratesi Ottavio di Livorno — 6. Bosco Natale di Torino — 7. Novaresi Carlo di Milano — 8. Cellerino Giuseppe di Alessandria — 9. Ghioni Alfredo di Castel San Giovanni — 10. Brizzi Gino di Roma — 11. Agostoni Ugo — 12. Della Valle Davide — 13. Verde Enrico — 14. Alberti Attilio — 15. Bailo Lnigi — 16. Pavia Andrea — 17. Della Giovanna Emilio — 18. Bertarelli Attilio — 19. Erba Angelo — 20. Milanesi Romeo.

IV Tappa: Montecatini-Genova (km. 240).¹

Professionisti. — Arrivarono: 1. Galetti Carlo di Milano, impiegando a compiere i 240 chilometri ore 8.58 20" ad una media oraria di chilometri 26,755, alle 14.18 20" — 2. Micheletto G. di Sacile — 3. Pavese Eberardo di Milano — 4. Beaugendre Omero di Parigi — 5. Sivocci Alfredo di Milano — 6. Brambilla Giuseppe di Milano — 7. Galbani Giuseppe di Tradate — 8. Aymo Pietro di Torino — 9. Sanchia Giuseppe di Torino — 10. Cocchi Giovanni di Milano — 11. Chiodi Luigi di Torino — 12. Garavaglia Gaetano di Goria — 13. Benassi Aldo di Bologna — 14. Dradi Fedele di Alfonsine — 15. Bruschera Mario di Milano — 16. Marchese di Torino — 17. Gerbi Giovanni di Asti — 18. Cervi Giuseppe di Ferrara — 19. Osnaghi Cesare di Milano — 20. Costa Cesare di Imola.

Dilettanti. — 1. Fattori Gino, coprendo i 240 chilometri ad una media di km. 26,815 all'ora, alle 14.47 — 2. Verde Enrico di Fresonara — 3. Agostoni Ugo di Lissone — 4. Robotti Michele di Alessandria — 5. Fasoli Pietro di Vertova — 6. Cellerino G. di Alessandria — 7. Manara Ettore di Asti — 8. Pratesi Ottavio di Livorno — 9. Chiappa Dante di Milano — 10. Bianco Eligio di Torino — 11. Castellini Senofonte — 12. Bolzoni Faccio — 13. Pavia Andrea — 14. Cassini Guido — 15. Bertero Giuseppe — 16. Tironi Carlo — 17. Della Valle Davide — 18. Brizzi Gino, — 19. Azzoli — 20. Novaresi Carlo.

V Tappa: Genova-Acqui (km. 225).

Professionisti. — Arrivarono: 1.0 Bruschera — 2. Galetti — 3. Pavese — 4. Ajmo — 5. Sanchia — 6. Brambilla — 7. Sivocci — 8. Contesini — 9. Cervi — 10. Garavaglia — 11. Gerbi — 12. Gambineri — 13. Cocchi — 14. Bellia — 15. Chiodi.

Dilettanti. — 1. Robotti — 2. Favalli — 3. Bonalanza — 4. Brizzi — 5. Bianco — 6. Agostoni — 7. Fasoli — 8. Azzoni — 9. Cagna — 10. Pratesi — 11. Manara — 12. Della Valle.

Dalla schiera dei dilettanti sono balzati fuori alcuni campioni finora sconosciuti, ma che promettono assai bene, come i Bianco, Agostoni, Fa-

velli, Azzoni, Pratesi, ecc., vere rivelazioni dell'anno.

= Nel prossimo numero illustreremo copiosamente l'ultima tappa e l'arrivo a Milano dei superstiti a questa faticosa prova ciclistica.

Corradini... In confidenza. Sta cercando un motociclo minuscolo da applicare alla sua macchina; perché sostiene di non aver tempo di allenarsi, pur sentendosi lusingato al miraggio di vittoria.

— Tutto bene dunque?

— Un successione, ti dico! Speriamo che nel numero prossimo la Stampa Sportiva ci porti qualche notizia nuova.

— E delle iscrizioni non pericolose. Nel qual caso dichiarerei *forfait*!

— Come Maccagni dalle... reminiscenze giovanili, e Cocchi che nella sua nuova qualità di segretario dello Stadium è membro di Giuria, sarà all'arrivo... senza compiere il percorso!

MORALE: La nuova organizzazione della Stampa Sportiva promette bene, molto bene, come tutte le altre precedenti.

La prossima corsa dei giornalisti torinesi

Dialogo... di stagione
côlto a volo fra due probabili concorrenti.

— Dunque... al 18 settembre!

— Precisamente. Io ho già persino iniziato i miei allenamenti...

— Da solo?

— No, col fido *trainer* della Casa... Non voglio circuire il nome, perché... perché insomma ho un contratto magnifico, e se ci vai tu potresti stringerne un altro migliore...

— Credi?

— Lo dubito. Le grandi Case di cicli hanno dei criteri molto soggettivi nel scegliere i propri corridori... Pel semplice fatto che tu l'anno scorso sei arrivato due posti avanti me non mi stupirei scritturassero te pure per la corsa del prossimo settembre.

— E tu non saresti così più il capo *équipe*? Via... sii sincero, ci tieni a questo rôle?

— E se fosse?

— Dimmi un po'... Un'indecisione. Il tuo contratto?

— ... 3,80 al chilometro se arrivo primo!

— Ma allora mi paga di più la mia Casa! Mi dà quattro lire!...

— Anche a me... Ma alla mia volta io ho promesso 20 centesimi al chilometro al mio *trainer* se saprà condurmi alla vittoria!

— Già... allenandoti lungo il percorso! Ma se l'anno scorso la t'è riuscita, quest'anno...

— Insinuazioni! Del resto il regolamento questo anno parla chiaro. Pena la squalifica sono assolutamente proibiti gli allenatori.

— Me l'auguro. Io son sicuro... dei miei garrett d'acciaio.

— E io dei miei polmoni... di ferro... nonché dei miei *palmers*... di gomma!

— E dei premi, ne sai nulla?

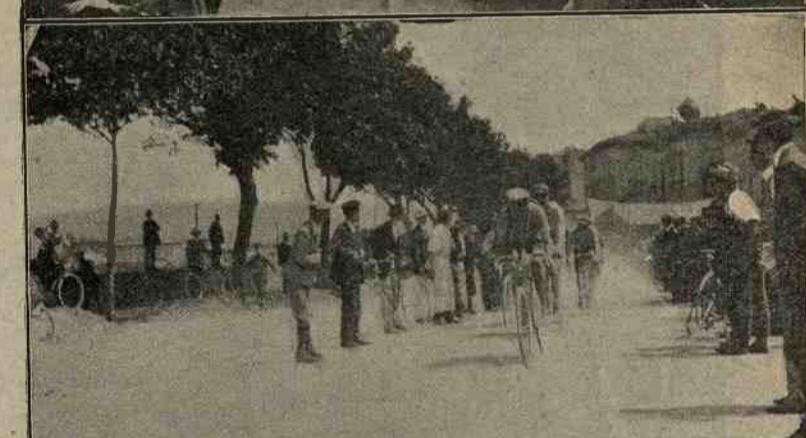
— Vistosissimi, ricchissimi, numerosissimi...

— Come le iscrizioni?

— Di queste ne so poco. Ambrosini, il vincitore dell'anno scorso, s'è già iscritto. E ne dicono meraviglie: 34 all'ora capisci? In allenamento... figurati poi in corsa! Della Guardia si fa massaggiare tutte le mattine col sistema francese! In bicicletta non è più montato dall'anno scorso, ma quando il periodo... dei massaggi sarà maturo, inizierà quello degli allenamenti!

Papi sta cercando di cambiare la sua Humber zitellona di parecchi lustri, con una, non ti dico la Marca per la ragione di cui sopra... fiammante!

Croce, al chiaro della luna, compie lunghe passeggiate romantiche... sull'etereo cavallo d'acciaio... Cosa vuoi! E' il suo temperamento che lo porta alla solitudine...



La corsa ciclistica « Al mare, ai monti, ai laghi » organizzata dal giornale Il Secolo. In alto: L'automobile della giuria. Nei medagliioni: a destra Galetti, a sinistra Pavese, che occupano rispettivamente il 1^o e 2^o posto nella classifica generale. In mezzo: Il passaggio dei corridori per Firenze. (Fot. Alemanni - Firenze). In basso: Durante la III^a tappa. - Al controllo e rifornimento di Reggio Emilia. (Fot. Civillini - Reggio Emilia).

CICLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1910 DEI NOVITÀ INTERESSANTI RAPPRESENTANZA IN TORINO: G. CAPPELLA - VIA NIZZA 67

Alpinismo a due ruote

Adoro le stampe antiche, il loro delizioso profumo di vetusta, le loro figure squisitamente compite. Se il giornalismo mi fosse largo produttore di vile metallo, vorrei avere un salotto cattivo che desse sovra un giardino e che intorno gli corressero, chiuse in cornici di mogano, o i cartoni di Giulio Romano, o qualche acquaforte del Watteau, o qualche deliziosa figura del Gainsborough, o qualche acquaforte di Alberto Durer.

Disgraziatamente così non è, ed io mi accontento di ammirarle in qualche salotto di vecchie case baronali o pure nelle vetrine degli antiquari, quando vago per le vie deserte della nostra città. Guardo, scruto, ammire e sempre mi assale il rimpianto del buon tempo antico; qualcosa c'è in noi di quei tempi d'eroismo romantico; in ogni nostr'anima c'è un poco dell'anima del Werther.

Così fu che l'altro giorno, passando davanti alla vetrina di un noto antiquario, famoso per confezionare i cammei nel retrobottega, vidi esposta all'ammirazione dei passanti una magnifica stampa. Poteva risalire al 1840, d'ignoto autore. Ma era tanto l'ingenuità primitiva del tratto, e tanto naturale la concezione dell'ambiente, ch'io fui tentato di acquistarla e di appiccicarmela in camera anche per amore del contrasto che avrebbe suscitato coi mobili in stile liberty.

Rappresentava semplicemente il colle del Cenisio, all'inizio dei famosi *tourniquets* fino alla casella frigorifera dell'acqua che scende dal piano di Santa Croce. Redatta in francese, aveva per titolo: « Passage du Mont-Cenis » e nel testo conteneva semplicemente la *récit* per un appaltatore di vetture adatte al valico del colle: « Voiture en poste et à volonté entre Suse et Saint-Michel pour Mont-Cenis pendant le jour et à gré de

messieurs les voyageurs ». Correvano sulle curve delle scale stradali, le vetture promesse dalla *récit*. In basso, una postiglione monumentale trainata da sei paia di quei cavalli normanni dalle froghe sempre dilatate per vigor di vita; e sopra la coppia di punta il cocchiere naturalmente truccato all'inglese, *cochman*, per dar maggior signorilità all'equipaggio; più oltre un *laudau* a quattro posti tirato da tre cavalli; ed in senso contrario una postiglioncina o slitta che ritornava carica di bauli e di casse con tutti i vetri chiusi... Ah, rievocazione di tempi felici! Quando ancora si partiva dalla capitale e s'impiegavano giorni su giorni per toccare almeno Lanslebourg; di notte, forse (ricordatevi che siamo agli albori della rivoluzione), quando per le strade solitarie altro non v'è che il canto dei grilli ed il fioco barlume delle stelle; ad ogni diecina di chilometri c'è caso di sentirsi ventare in faccia la voce rude di un gendarme piemontese che vi chiede i passaporti; e voi, mezzo istupidito dal sonno e dal timore che sorprenda la loro mistificazione, quasi rattenete il respiro.

Ma l'uomo è ignorante e voi trasvolate da una verifica all'altra, giungete al passo di Bard, valicate le scale, correte verso la frontiera sull'altipiano del colle, dopo aver svegliata la vostra compagna che dorme in fondo al legno stretta nei suoi *fichus* e nei suoi *balala* per farle contemplare la magnifica distesa del lago palpitante ad una lieve brezza che vien dalle gole dei monti.

Toccate il confine, scendetevi in Savoia mentre il dolce idioma muore dietro la scia polverosa



Ricordi del Giro di Francia - La tappa dei Pirenei. Cruchon e Albini, finita la discesa del Tourmalet, corrono all'inseguimento di Lapize.

che tracciano le ruote della vettura e le zampate dei cavalli in rotta sulla discesa...

Tale la rievocazione di quei tempi lontani per la stampa che ostentava i suoi pregi tra un'anfora ipocrita di Pompei ed un quadro-copia del Tintoretto.

Io vissi per lo spazio di venti minuti quel tempo e quella vita: chè, dopo, uno strillone passando per la strada, mi distolse dalla mia fantastica rievocazione e mi costrinse a comprare il giornale: chiude fra le sue colonne la forza e la bellezza della vita, poichè la cronaca sportiva canta la vittoria umana ben vinta e, se pur canta la morte, la glorifica in un'apoteosi che soltanto può concepire chi per lo sport abbia spezzato più d'una lancia nell'arengo giornalistico.

L'ultima eco del Giro di Francia era il nucleo centrale dell'organo sportivo: Lapize, Faber, Crupelandt in piena salita nella tappa formidabile dei Pirenei, a petto la quale la nostra Teramo-Napoli scompare, curvi sul manubrio, in atto di magnifica forza superavano il fortissimo dislivello, mentre a poca distanza un automobile li seguiva russando con la poderosa vigoria del suo motore. Quell'amor di contrasto che vive in ogni spirito critico, mi fece ravvicinare idealmente le due incisioni: quella del vecchio valico del Moncenisio e codesta moderna. Da questo contrasto scaturì una messe di osservazioni.

Se quarant'anni or sono si avesse detto ad un viaggiatore: Giorno verrà che, nel cammino che domanda venti ore, s'impiegheranno venti minuti. Quel buon uomo ci avrebbe guardati in faccia impietitoso ed avrebbe, durante il viaggio, procurato di tenersi lontano da voi per paura di qualche sorpresa poco gradita. Poi i tempi passarono come le acque sotto le arcate del ponte: l'Italia fu un incendio dalle Alpi alle estreme propaggini della Trinacria. Tutto fu rinnovato, tutto fu riedificato sulle rovine. In questo sublime risveglio di tutte le energie anche il progresso ne avvantaggiò: vennero ricordate, in Italia, le compagnie ferroviarie inglesi ed americane, e la vastissima rete che già copriva tre quarti d'Europa, e la stringeva nei suoi regoli di ferro, tentò di abbracciare anche la nostra penisola.

Ed allora anche il Monte Cenisio ebbe la sua ferrovia: una funicolare ad un binario solo, che una compagnia tentò di lanciare alla conquista della frontiera. Ancora presentemente se ne vedono tracce lungo la strada.

L'incredulità pietosa del buon uomo avrebbe cominciato a provare qualche disillusione. Era il cavallo-vapore che si sostituiva al cavallo animale: il meccanismo cosciente alla forza bruta e pesante; la diligenza slombata era sostituita dai nitidi vagonecini che salivano fra il verde e le rupi silenziosi e sicuri, meravigliando il pastore che dall'alto di una roccia cessava la semplice melodia del suo flauto di canna...

Pure l'incredulità beffarda restava sempre in fondo alle anime: e diffondevasi un senso di difidenza, serpeggiando latente e divampando a volte apertamente ostile. Le vecchie diligenze continuavano il loro servizio, chiuse nelle loro postierle, come chiuso fra le labbra sta lo sdegno; e trascinavano su su, fino alle vette che credevansi inaccessibili alla vaporiera, i passeggeri re-



Lapize e Albini sul col. d'Aubisque. In quest'ordine finirono la gran tappa dei Pirenei.

CICLI FIAT
gomme
PIRELLI

per TORINO
Ditta PASCHETTA
8, Via Lagrange, 8



Lapize, dà la scalata ai Pirenei a piedi, all'inseguimento di Albini.

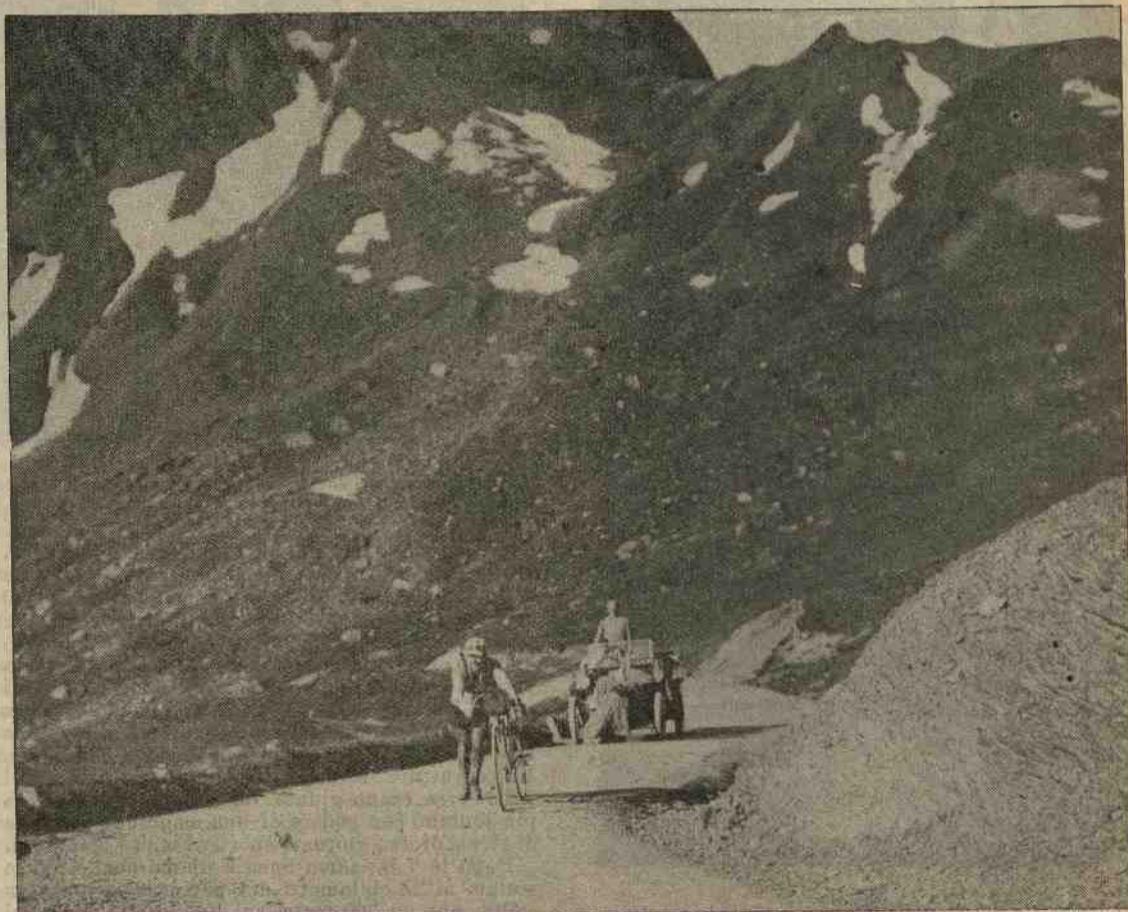
trogradi e piccini. Ah, ci voleva qualcosa di leggero, di forte, di veloce, per sgominare questa vecchia carcassa slombata; qualcosa di guizzante e di sicuro che sgominasse la nemica paziente e la relegasse solamente giù nelle stampe antiche per deliziare i collezionisti.

Ecco la macchina nuova, la macchina dell'avvenire, invadente, sicura, insofferente di distanze, incurante di salite: l'automobile. Comparve solamente, sparì in un vortice di polvere, toccò in meno di un'ora le vetture che si credevano inaccessibili e ritornò quando ancora la vecchia nemica, cigolando e piangendo un suo balsamo oleoso dai mozzi delle ruote, arrancava faticosamente per superare i primi dislivelli.

La vecchia leggenda era sfidata; la montagna era violata; il progresso trionfava, uccidendo la poesia romantica le care abitudini, ma portando benessere e comodità.

E pur l'uomo è sempre uomo: spiaccegli in fondo di dover assistere al trionfo della forza dei congegni e di non poter egli stesso, con le proprie mani, foggarsi una corona d'alloro. Voleva essere il creatore di forza e non il semplice regolatore; voleva aver qualcosa da dominare a sua posta, più leggero, più scorrevole e più facile. Ma quando disse che aveva trovato e che voleva superare la salita con la bicicletta, molti gli risero in faccia o si chiusero in un dubioso silenzio. E bene: vinse. Venne ai piedi della salita, infordò il suo cavallo d'acciaio e salì, salì fin dove la sua speranza e la sua forza lo sostinsero, fin dove c'era qualcosa da superare e da dominare, guastando la prima voluttà di essere forza creatrice e dominatrice, cavallo e cavaliere.

Or con questo si spiegano le meravigliose performances che ultimamente noi registrammo nel Giro di Francia alle salite della tappa dei Pirenei: medie di 24 chilometri all'ora, freschezza insolita nei corridori a fatica compiuta, forma splendida.



Lapize, parte a piedi, parte in macchina e parte trotterellando con la macchina a mano, g'unge 1° al colle del Tourmalet.

E recentemente, se il valoroso Oriani non avesse subito una foratura di palmer, avrebbe compiuta la Susa-Moncenisio in un'ora e diciassette.

Della motocicletta non parlo: ignora che cosa sia una montagna ed una salita. Del velivolo, non so. Ma se progrediamo in tal misura, vien fatto di domandarci se giorno verrà nel quale le distanze si calcoleranno a mille chilometri in luogo di mille metri...

E del tempo lontano non ci resterà che la onesta *réclame* di un appaltatore e la ingenua prospettiva di una stampa antica.

GIOVANNI CROCE.

Poirino sportiva

L'antichissima Poirino, bellica cittadina in sul Basso, le di cui fortificazioni medioevali smanettò nel 1543 il marchese del Vasto, generale di Carlo V, d'ordine del duca di Savoia, dimostrerà ne' ludi indetti dalla Società Polisportiva pei giorni 14, 15, 16 corrente la rinata fierazza e gaillardia d'un tempo.

Questa grande riunione si svolge sotto il patrocinio della *Stampa Sportiva* con l'approvazione dell'Unione Velocipedistica e della Federazione Podistica Italiana.

Cooperano per l'organizzazione tecnica delle gare la società *La Torino*, il *Club Sport Audace*, l'*Unione Sportiva Torinese*. Le principali gare che avranno luogo nella suddetta riunione saranno le seguenti:

Domenica, 14 agosto, ore 6. — Gara ciclistica «Esercenti», km. 120.

Gara ciclistica d'onore su pista riservata ai 12 primi arrivati nella gara «Esercenti».

Gara di consolazione, libera a tutti i corridori non premiati, ma arrivati in tempo massimo nella gara «Esercenti», km. 1.

Gara Poirino «Coppa Esercenti» per équipes di 3 corridori su pista. Km. 25, tm. 45.

Lunedì, 15 agosto, ore 17. — Grande gara podistica, libera a tutti. Km. 1.500 (6 giri di pista).

Gara podistica di mezzo fondo, riservata ai soci iscritti alla Federazione podistica. Km. 1.500 (6 giri di pista).

Prima maratonina poirinese su pista. Km. 16 (64 giri di pista), con 6 premi.

Martedì, 16 agosto. — Grande gara al pallone elastico con 1.º premio di L. 150 e 2.º di L. 50.

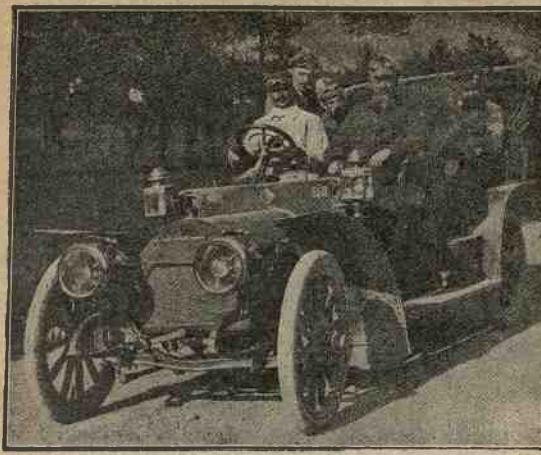
Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA

— L. 5 all'anno —

Automobilisti! Insistete per avere sulle vostre macchine PALMER

Ciclisti! Pneumatici a corda

THE PALMER CORD TYRE - TORINO - VIA PIETRO MIECA, 9.



La Fiat del sig. Nelli con a bordo i nostri inviati, signori cav. Zoppis e Maccagno.

La riunione ciclo-motociclistica del Cenischio

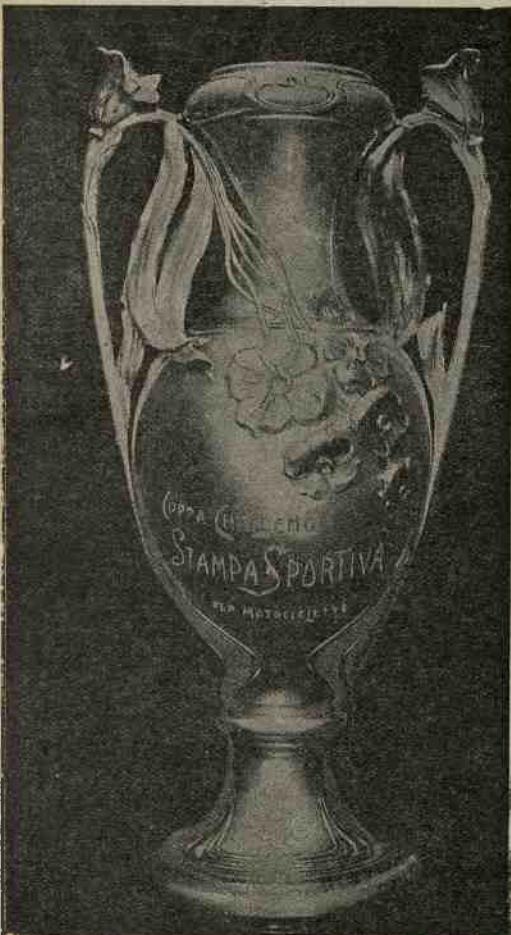
La Coppa "Stampa Sportiva", vinta dalla S. I. A. M. T.

Si ha un bel dire: «fate delle cose nuove, organizzate avvenimenti nuovi»... Si ritorna poi sempre all'antico per quel senso di nostalgia alle cose care e riuscite che mai ce le farebbero abbandonare.

Così è della Susa-Moncenisio. Questa riunione tipica, ideata dal nostro giornale son già parecchi anni, ha subito bensì un'evoluzione, perché da sola disputa di automobili, lo divenne di vettrette, quindi di motocicli ed infine persino aspra e combattuta gara di ciclisti...

Ma è pur sempre rimasta la metà agognata d'un pellegrinaggio sportivo d'ogni mese d'agosto, è rimasta pur sempre, quella che da Susa conduce al Moncenisio, la più bella ed indicata pista per una gara in salita coi diversi mezzi di locomozione che l'uomo di sport ha a sua disposizione.

Anche quest'anno la riunione ciclo-motoristica, posta sotto il patrocinio del nostro giornale e meticolosamente organizzata da quell'insuperabile Società sportiva che è *La Torino*, ha ottenuto un successo brillantissimo, specie per la parte motoristica che batté il record delle iscrizioni con 51 concorrenti.



La coppa messa in palio dal nostro giornale per la categoria motociclette leggere.

A bordo di una *Fiat*, che l'ospitalità del suo proprietario sig. Nelli, della Ditta Venisio e Nelli, e dell'ing. Franz Miller, mise a disposizione nostra, potemmo prendere visione, tutto lungo il percorso, delle ottime disposizioni d'ordine impartite dagli organizzatori.

Era con noi... *va sans dire*, l'infaticabile e prezioso nostro collaboratore fotografico, cav. E. Zoppis, grazie al quale possiamo offrire ai nostri lettori la solita collezione di nitide istantanee.

Ed ecco la cronaca della giornata, il cui perfetto svolgimento non fu turbato che da una caduta fatta del corridore Aluffi, che nella sua categoria, la seconda, data la partenza impressionantemente veloce, aveva data la certezza di battere, su questo percorso, tutti i precedenti *records* motociclistici.

La caduta, a tutta prima parve grave, ma l'Aluffi, trasportato all'ospedale di Susa dall'automobile del Duca degli Abruzzi che casualmente era diretto al Cenischio, in breve si riebbe ed in pochi giorni si ristabilirà.

L'ordine di partenza alle varie gare era stato stabilito come segue: ciclisti, motociclette leggiere, motociclette medie, motociclette pesanti.

Al traguardo di Susa troviamo subito, malgrado

Quando siamo quasi sul colle, alle cosiddette Scale, notiamo subito un movimento insolito fra i baldi soldati del nostro presidio. Sono i bersaglieri del 4° reggimento, sono i compagni del bersagliere Oriani, già noto campione del ciclismo italiano, il quale ha ricevuto dal suo comandante un permesso per partecipare alla gara ciclistica. Interrogiamo più tardi, quando giunti al traguardo fissato al Ponte Rosso, alcuni di questi militari i quali nutrono la più viva speranza, diremo quasi la certezza, che Oriani sarà il vincitore della odierna gara ciclistica. « Egli ha fatto il percorso in un'ora e 17 minuti — dicono essi — e quindi il primo posto non gli dovrebbe sfuggire ». Il ragionamento è esattissimo.

Al traguardo d'arrivo troviamo il cronometrista ufficiale, signor Legnazzi, il simpatico presidente della *Torino*, signor G. B. Balloira col figlio Mario, i signori Peyla, Milano, Nicodemo, Sacco, Bianco e figli, Semeria padre, Rocca e signora, Della Guardia, avv. Papi e molte altre cortesi persone che tutte si sono adoperate per il buon andamento delle gare.

Una cosa, in ispecial modo, ci è stata graditissima: il trovare preparato dai nostri bersaglieri



Borgo Michele, su macchina Borgo, vincitore della 3^a categ. (motocicli pesanti).

Facchetti, uno dei migliori concorrenti alla Susa-Moncenisio.
(Fot. cav. Zoppis - Torino).

l'ora mattutina, un agglomeramento di pubblico. Dirige il servizio d'ordine il delegato Del Ponte con alcuni carabinieri al suo comando. Tutto procede regolarmente.

Mentre ci fermiamo ancora pochi istanti in colloquio col giudice di partenza, notiamo l'ascesa verso il colle di numerosi motociclisti. Ecco alcuni nomi: Bertolino, Dotto, Carbone, Longo, Daneo, Solaro, Bertolotti. Anche molti automobilisti della nostra città ci precedono con le loro macchine. Molte vetture francesi trovammo più tardi sul colle: esse erano giunte da Modane e anche da più lontano per godere di una magnifica giornata di sole e di una giornata sportiva molto disputata.

Dopo le 7 lasciamo Susa e diamo anche noi la scalata ai 22 chilometri del percorso, sempre in salita, che da 500 metri sul livello del mare ci porteranno a 2000 metri di altitudine.

del 4° reggimento un bellissimo traguardo naturale; essi, che avevano ricevuto in via speciale permesso dal loro comandante, si sono allineati sui due fianchi della strada, formando così una barriera naturale bellissima e che è stata di molto aiuto per la regolarità degli arrivi. Anche moltissimi ciclisti *sportsmen* presenti si sono allo stesso modo prestati per garantire una linea d'arrivo perfetta.

Poi al traguardo tutta l'ufficialità del 4° reggimento era presente; primo di tutti il comandante colonnello Di Pollone, poi il maggiore Nasi, valeroso militare e conosciutissimo nel mondo sportivo, poi gli aiutanti ufficiali capitano Barberis, tenenti Miani e Borbonese, e sottotenente Colla. Questi ufficiali erano in modo speciale delegati dal signor comandante per dare man forte alla Giuria in quanto le occorreva per la gara. E

MATERIALI D'AVIAZIONE
ELICHE a rotazione lenta "BREVETTO GIORDANO",
Costruzione diretta: Ditta FELICE GIORDANO - Genova - Via XX Settembre, 26 — Telefono 23-41.

Tenditori - Viti ad occhiolo
Filo d'acciaio e di nikel - Tele gommate
Canne di Bambou - Tubi acciaio di $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$, $\frac{5}{8}$, $\frac{7}{8}$, $\frac{9}{16}$, $\frac{11}{16}$, $\frac{13}{16}$, $\frac{15}{16}$, $\frac{17}{16}$, $\frac{19}{16}$, $\frac{21}{16}$, $\frac{23}{16}$, $\frac{25}{16}$, $\frac{27}{16}$, $\frac{29}{16}$, $\frac{31}{16}$, $\frac{33}{16}$, $\frac{35}{16}$, $\frac{37}{16}$, $\frac{39}{16}$, $\frac{41}{16}$, $\frac{43}{16}$, $\frac{45}{16}$, $\frac{47}{16}$, $\frac{49}{16}$, $\frac{51}{16}$, $\frac{53}{16}$, $\frac{55}{16}$, $\frac{57}{16}$, $\frac{59}{16}$, $\frac{61}{16}$, $\frac{63}{16}$, $\frac{65}{16}$, $\frac{67}{16}$, $\frac{69}{16}$, $\frac{71}{16}$, $\frac{73}{16}$, $\frac{75}{16}$, $\frac{77}{16}$, $\frac{79}{16}$, $\frac{81}{16}$, $\frac{83}{16}$, $\frac{85}{16}$, $\frac{87}{16}$, $\frac{89}{16}$, $\frac{91}{16}$, $\frac{93}{16}$, $\frac{95}{16}$, $\frac{97}{16}$, $\frac{99}{16}$, $\frac{101}{16}$, $\frac{103}{16}$, $\frac{105}{16}$, $\frac{107}{16}$, $\frac{109}{16}$, $\frac{111}{16}$, $\frac{113}{16}$, $\frac{115}{16}$, $\frac{117}{16}$, $\frac{119}{16}$, $\frac{121}{16}$, $\frac{123}{16}$, $\frac{125}{16}$, $\frac{127}{16}$, $\frac{129}{16}$, $\frac{131}{16}$, $\frac{133}{16}$, $\frac{135}{16}$, $\frac{137}{16}$, $\frac{139}{16}$, $\frac{141}{16}$, $\frac{143}{16}$, $\frac{145}{16}$, $\frac{147}{16}$, $\frac{149}{16}$, $\frac{151}{16}$, $\frac{153}{16}$, $\frac{155}{16}$, $\frac{157}{16}$, $\frac{159}{16}$, $\frac{161}{16}$, $\frac{163}{16}$, $\frac{165}{16}$, $\frac{167}{16}$, $\frac{169}{16}$, $\frac{171}{16}$, $\frac{173}{16}$, $\frac{175}{16}$, $\frac{177}{16}$, $\frac{179}{16}$, $\frac{181}{16}$, $\frac{183}{16}$, $\frac{185}{16}$, $\frac{187}{16}$, $\frac{189}{16}$, $\frac{191}{16}$, $\frac{193}{16}$, $\frac{195}{16}$, $\frac{197}{16}$, $\frac{199}{16}$, $\frac{201}{16}$, $\frac{203}{16}$, $\frac{205}{16}$, $\frac{207}{16}$, $\frac{209}{16}$, $\frac{211}{16}$, $\frac{213}{16}$, $\frac{215}{16}$, $\frac{217}{16}$, $\frac{219}{16}$, $\frac{221}{16}$, $\frac{223}{16}$, $\frac{225}{16}$, $\frac{227}{16}$, $\frac{229}{16}$, $\frac{231}{16}$, $\frac{233}{16}$, $\frac{235}{16}$, $\frac{237}{16}$, $\frac{239}{16}$, $\frac{241}{16}$, $\frac{243}{16}$, $\frac{245}{16}$, $\frac{247}{16}$, $\frac{249}{16}$, $\frac{251}{16}$, $\frac{253}{16}$, $\frac{255}{16}$, $\frac{257}{16}$, $\frac{259}{16}$, $\frac{261}{16}$, $\frac{263}{16}$, $\frac{265}{16}$, $\frac{267}{16}$, $\frac{269}{16}$, $\frac{271}{16}$, $\frac{273}{16}$, $\frac{275}{16}$, $\frac{277}{16}$, $\frac{279}{16}$, $\frac{281}{16}$, $\frac{283}{16}$, $\frac{285}{16}$, $\frac{287}{16}$, $\frac{289}{16}$, $\frac{291}{16}$, $\frac{293}{16}$, $\frac{295}{16}$, $\frac{297}{16}$, $\frac{299}{16}$, $\frac{301}{16}$, $\frac{303}{16}$, $\frac{305}{16}$, $\frac{307}{16}$, $\frac{309}{16}$, $\frac{311}{16}$, $\frac{313}{16}$, $\frac{315}{16}$, $\frac{317}{16}$, $\frac{319}{16}$, $\frac{321}{16}$, $\frac{323}{16}$, $\frac{325}{16}$, $\frac{327}{16}$, $\frac{329}{16}$, $\frac{331}{16}$, $\frac{333}{16}$, $\frac{335}{16}$, $\frac{337}{16}$, $\frac{339}{16}$, $\frac{341}{16}$, $\frac{343}{16}$, $\frac{345}{16}$, $\frac{347}{16}$, $\frac{349}{16}$, $\frac{351}{16}$, $\frac{353}{16}$, $\frac{355}{16}$, $\frac{357}{16}$, $\frac{359}{16}$, $\frac{361}{16}$, $\frac{363}{16}$, $\frac{365}{16}$, $\frac{367}{16}$, $\frac{369}{16}$, $\frac{371}{16}$, $\frac{373}{16}$, $\frac{375}{16}$, $\frac{377}{16}$, $\frac{379}{16}$, $\frac{381}{16}$, $\frac{383}{16}$, $\frac{385}{16}$, $\frac{387}{16}$, $\frac{389}{16}$, $\frac{391}{16}$, $\frac{393}{16}$, $\frac{395}{16}$, $\frac{397}{16}$, $\frac{399}{16}$, $\frac{401}{16}$, $\frac{403}{16}$, $\frac{405}{16}$, $\frac{407}{16}$, $\frac{409}{16}$, $\frac{411}{16}$, $\frac{413}{16}$, $\frac{415}{16}$, $\frac{417}{16}$, $\frac{419}{16}$, $\frac{421}{16}$, $\frac{423}{16}$, $\frac{425}{16}$, $\frac{427}{16}$, $\frac{429}{16}$, $\frac{431}{16}$, $\frac{433}{16}$, $\frac{435}{16}$, $\frac{437}{16}$, $\frac{439}{16}$, $\frac{441}{16}$, $\frac{443}{16}$, $\frac{445}{16}$, $\frac{447}{16}$, $\frac{449}{16}$, $\frac{451}{16}$, $\frac{453}{16}$, $\frac{455}{16}$, $\frac{457}{16}$, $\frac{459}{16}$, $\frac{461}{16}$, $\frac{463}{16}$, $\frac{465}{16}$, $\frac{467}{16}$, $\frac{469}{16}$, $\frac{471}{16}$, $\frac{473}{16}$, $\frac{475}{16}$, $\frac{477}{16}$, $\frac{479}{16}$, $\frac{481}{16}$, $\frac{483}{16}$, $\frac{485}{16}$, $\frac{487}{16}$, $\frac{489}{16}$, $\frac{491}{16}$, $\frac{493}{16}$, $\frac{495}{16}$, $\frac{497}{16}$, $\frac{499}{16}$, $\frac{501}{16}$, $\frac{503}{16}$, $\frac{505}{16}$, $\frac{507}{16}$, $\frac{509}{16}$, $\frac{511}{16}$, $\frac{513}{16}$, $\frac{515}{16}$, $\frac{517}{16}$, $\frac{519}{16}$, $\frac{521}{16}$, $\frac{523}{16}$, $\frac{525}{16}$, $\frac{527}{16}$, $\frac{529}{16}$, $\frac{531}{16}$, $\frac{533}{16}$, $\frac{535}{16}$, $\frac{537}{16}$, $\frac{539}{16}$, $\frac{541}{16}$, $\frac{543}{16}$, $\frac{545}{16}$, $\frac{547}{16}$, $\frac{549}{16}$, $\frac{551}{16}$, $\frac{553}{16}$, $\frac{555}{16}$, $\frac{557}{16}$, $\frac{559}{16}$, $\frac{561}{16}$, $\frac{563}{16}$, $\frac{565}{16}$, $\frac{567}{16}$, $\frac{569}{16}$, $\frac{571}{16}$, $\frac{573}{16}$, $\frac{575}{16}$, $\frac{577}{16}$, $\frac{579}{16}$, $\frac{581}{16}$, $\frac{583}{16}$, $\frac{585}{16}$, $\frac{587}{16}$, $\frac{589}{16}$, $\frac{591}{16}$, $\frac{593}{16}$, $\frac{595}{16}$, $\frac{597}{16}$, $\frac{599}{16}$, $\frac{601}{16}$, $\frac{603}{16}$, $\frac{605}{16}$, $\frac{607}{16}$, $\frac{609}{16}$, $\frac{611}{16}$, $\frac{613}{16}$, $\frac{615}{16}$, $\frac{617}{16}$, $\frac{619}{16}$, $\frac{621}{16}$, $\frac{623}{16}$, $\frac{625}{16}$, $\frac{627}{16}$, $\frac{629}{16}$, $\frac{631}{16}$, $\frac{633}{16}$, $\frac{635}{16}$, $\frac{637}{16}$, $\frac{639}{16}$, $\frac{641}{16}$, $\frac{643}{16}$, $\frac{645}{16}$, $\frac{647}{16}$, $\frac{649}{16}$, $\frac{651}{16}$, $\frac{653}{16}$, $\frac{655}{16}$, $\frac{657}{16}$, $\frac{659}{16}$, $\frac{661}{16}$, $\frac{663}{16}$, $\frac{665}{16}$, $\frac{667}{16}$, $\frac{669}{16}$, $\frac{671}{16}$, $\frac{673}{16}$, $\frac{675}{16}$, $\frac{677}{16}$, $\frac{679}{16}$, $\frac{681}{16}$, $\frac{683}{16}$, $\frac{685}{16}$, $\frac{687}{16}$, $\frac{689}{16}$, $\frac{691}{16}$, $\frac{693}{16}$, $\frac{695}{16}$, $\frac{697}{16}$, $\frac{699}{16}$, $\frac{701}{16}$, $\frac{703}{16}$, $\frac{705}{16}$, $\frac{707}{16}$, $\frac{709}{16}$, $\frac{711}{16}$, $\frac{713}{16}$, $\frac{715}{16}$, $\frac{717}{16}$, $\frac{719}{16}$, $\frac{721}{16}$, $\frac{723}{16}$, $\frac{725}{16}$, $\frac{727}{16}$, $\frac{729}{16}$, $\frac{731}{16}$, $\frac{733}{16}$, $\frac{735}{16}$, $\frac{737}{16}$, $\frac{739}{16}$, $\frac{741}{16}$, $\frac{743}{16}$, $\frac{745}{16}$, $\frac{747}{16}$, $\frac{749}{16}$, $\frac{751}{16}$, $\frac{753}{16}$, $\frac{755}{16}$, $\frac{757}{16}$, $\frac{759}{16}$, $\frac{761}{16}$, $\frac{763}{16}$, $\frac{765}{16}$, $\frac{767}{16}$, $\frac{769}{16}$, $\frac{771}{16}$, $\frac{773}{16}$, $\frac{775}{16}$, $\frac{777}{16}$, $\frac{779}{16}$, $\frac{781}{16}$, $\frac{783}{16}$, $\frac{785}{16}$, $\frac{787}{16}$, $\frac{789}{16}$, $\frac{791}{16}$, $\frac{793}{16}$, $\frac{795}{16}$, $\frac{797}{16}$, $\frac{799}{16}$, $\frac{801}{16}$, $\frac{803}{16}$, $\frac{805}{16}$, $\frac{807}{16}$, $\frac{809}{16}$, $\frac{811}{16}$, $\frac{813}{16}$, $\frac{815}{16}$, $\frac{817}{16}$, $\frac{819}{16}$, $\frac{821}{16}$, $\frac{823}{16}$, $\frac{825}{16}$, $\frac{827}{16}$, $\frac{829}{16}$, $\frac{831}{16}$, $\frac{833}{16}$, $\frac{835}{16}$, $\frac{837}{16}$, $\frac{839}{16}$, $\frac{841}{16}$, $\frac{843}{16}$, $\frac{845}{16}$, $\frac{847}{16}$, $\frac{849}{16}$, $\frac{851}{16}$, $\frac{853}{16}$, $\frac{855}{16}$, $\frac{857}{16}$, $\frac{859}{16}$, $\frac{861}{16}$, $\frac{863}{16}$, $\frac{865}{16}$, $\frac{867}{16}$, $\frac{869}{16}$, $\frac{871}{16}$, $\frac{873}{16}$, $\frac{875}{16}$, $\frac{877}{16}$, $\frac{879}{16}$, $\frac{881}{16}$, $\frac{883}{16}$, $\frac{885}{16}$, $\frac{887}{16}$, $\frac{889}{16}$, $\frac{891}{16}$, $\frac{893}{16}$, $\frac{895}{16}$, $\frac{897}{16}$, $\frac{899}{16}$, $\frac{901}{16}$, $\frac{903}{16}$, $\frac{905}{16}$, $\frac{907}{16}$, $\frac{909}{16}$, $\frac{911}{16}$, $\frac{913}{16}$, $\frac{915}{16}$, $\frac{917}{16}$, $\frac{919}{16}$, $\frac{921}{16}$, $\frac{923}{16}$, $\frac{925}{16}$, $\frac{927}{16}$, $\frac{929}{16}$, $\frac{931}{16}$, $\frac{933}{16}$, $\frac{935}{16}$, $\frac{937}{16}$, $\frac{939}{16}$, $\frac{941}{16}$, $\frac{943}{16}$, $\frac{945}{16}$, $\frac{947}{16}$, $\frac{949}{16}$, $\frac{951}{16}$, $\frac{953}{16}$, $\frac{955}{16}$, $\frac{95$

l'aiuto è, naturalmente, riuscito molto prezioso. Ed ecco l'ordine d'arrivo e la classifica dei concorrenti alle varie gare:

Corsa ciclistica dilettanti.

1. Celso Francesco (*Leumann*), in ore 1'20" 57".
2. Allasia Domenico (*La Torino*).
3. Sitià Vittorio (*La Torino*).
4. Giardini (*U. S. Po*) — 5. Maina Giuseppe (*Forti e Liberi*), Asti — 6. Fenoglio (*Leumann*) — 7. Ravetto Mario (*U. S. B.*) — 8. Salmoiraghi — 9. Baini — 10. Forno — 11. Trivelli — 12. Fattutto — 13. Crivello — 14. Borio, che fu appiedato varie volte per dolori viscerali — 15. Gorio — 16. Cocito.

Il bersagliere Oriani che dopo pochi chilometri era passato risolutamente in testa, appiedato da una malaugurata bucatura di gomme, non potendo subito rimediare, preferì ritirarsi.

Corsa motociclistica (1/4 di litro).

Coppa Stampa Sportiva.

Alle 8,45 è data la partenza ad un minuto di

saccoche), in 29'28" e 4/5; 13. Tomas (Borgo), in 31'9" e 1/5; 14. Barbetta (Borgo), in 36'56"; 15. Marius (Borgo), in 39'24" e 4/5.

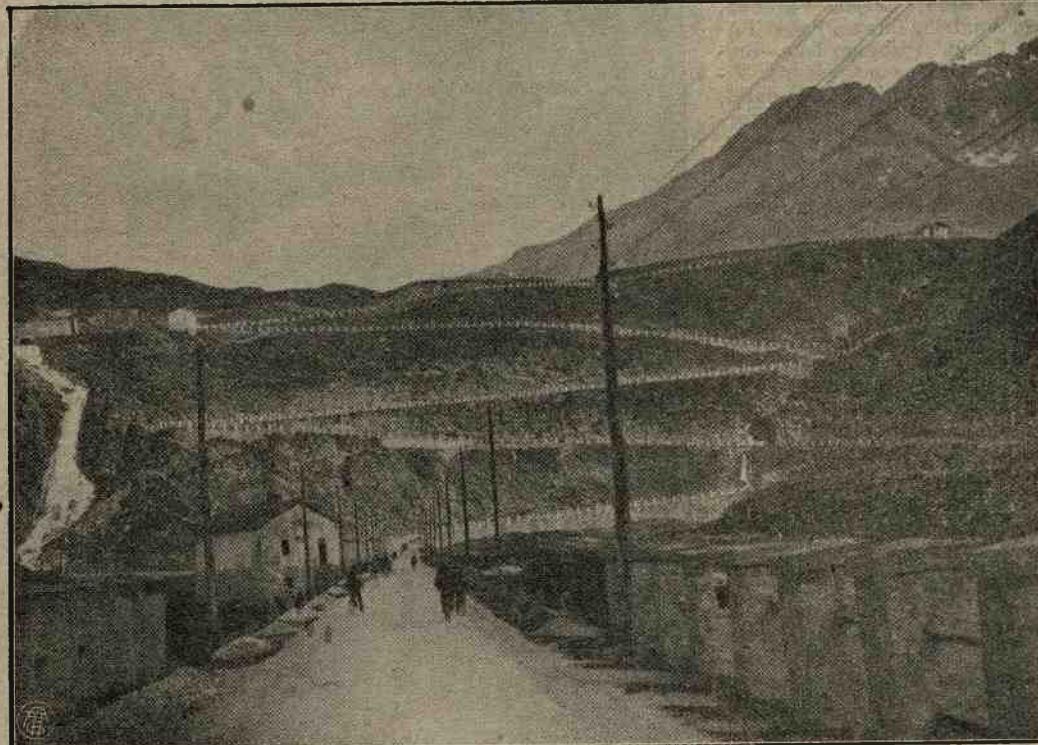
* * *

Terminati tutti gli arrivi, alle 13, la Direzione della *Torino* invitò la Giuria, le autorità ed i giornalisti a banchetto all'*hôtel* dell'Ospizio.

Alla tavola d'onore sedevano il presidente Balloira, il maggiore Nasi e alcune signore, i cronometristi Legnazzi e Acquati, poi nelle altre tavole vari ufficiali, giornalisti e uomini dello sport.

Al dessert il presidente Balloira fece un breve discorso calorosamente applaudito, e lesse anche, fra molti battimani, un telegramma del nostro direttore, il quale dal campo d'aviazione di Pordenone telegrafava auguri di successo e ringraziamenti per l'opera della *Torino*.

Dopo di lui parlò, pure applauditissimo, il maggiore Nasi, portando il suo saluto ai convenuti al Cenisio, e alla *Torino* in modo speciale.



Le così dette scale rappresentano il tratto più faticoso della strada Napoleonica che da Susa conduce al Moncenisio.

distanza l'uno dall'altro a 15 motociclisti di questa categoria. Il pubblico si assiepa specialmente al sommo delle Scale ed assiste stupefatto ai virages impressionanti dei corridori.

Ecco i risultati:

1. Riva, con macchina Siamt, in 30'16" e 3/5 (media chilometrica oraria, km. 45,579 m.).
2. Bonasso (Siamt), in 30'27" 4/5.
3. Zerzuben (Motosacoche), in 31'44".
4. Semeria (Siamt), in 34'22" 2/5.

Quindi Peyrot (Motosacoche) — Lorini (Motosacoche) — Borgotti (Moto Reve) — Merlo (Siamt) — Gracco (Motosacoche) — Sirio (Motosacoche) — Berliez (Moto Reve) — Ribetti (Siamt). Tre si ritirarono.

La Coppa messa in palio dal nostro giornale era ultimamente detenuta dalla *Motosacoche*, la quale si prese la sua bella rivincita nella categoria seguente, classificandosi al primo posto.

Seconda categoria (1/3 di litro).

1. Bartolini (Motosacoche), in 35'38".
2. Gilera (Bucker), in 35'48" 4/5.
3. Sobrero (Carpignano), in 37'31" 1/5.
4. Ponti (Moto Reve), in 39'42" 3/5.

Facchetti, che era giunto primo, non venne classificato per eccedenza di cilindrata.

Categoria terza. — Motociclette pesanti, 1/2 litro.

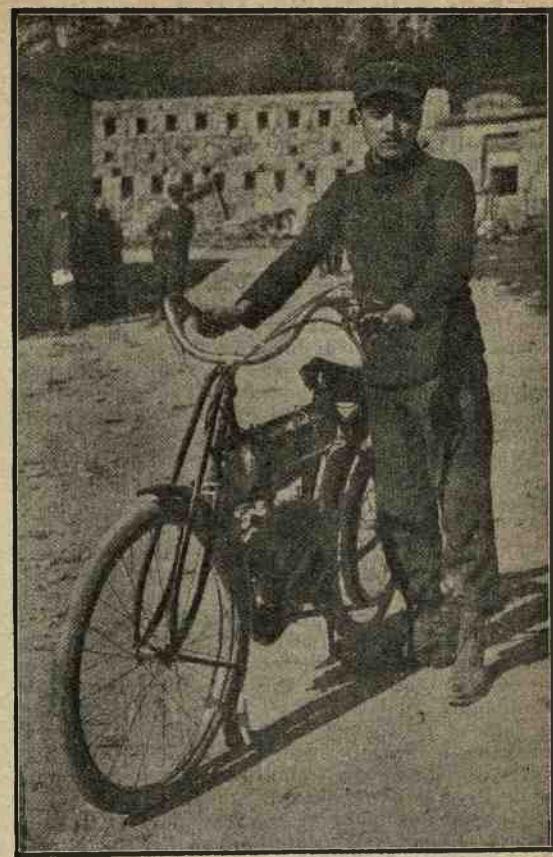
1. Michele Borgo (Borgo), in 25'56" e 4/5 (media all'ora km. 53 e metri 186); 2. Rigat (Rigat), in 26'2" e 3/5; 3. Borgo Carlo, in 26'25" e 4/5; 4. Lehmann (Motosacoche), in 26'25" e 2/5; 5. Sileno (Rigat), in 26'41" e 1/5; 6. François (Rigat), in 27'8" e 1/5; 7. Aral (Rigat), in 28' e 2/5; 8. Bernardo (Borgo), in 28'6" e 4/5; 9. Bourlot (Borgo), in 29'3"; 10. Bertone (Rigat), in 29'13" e 3/5; 11. Celada (Borgo), in 29'24"; 12. Delavay (Moto-

Maccagno, per la *Stampa Sportiva*, disse alcune parole per plaudire l'opera della *Torino*, ringraziare le autorità tutte, gli ufficiali del Cenisio e fare auguri per l'avvenire sempre più glorioso della Susa-Moncenisio.

Il Circuito aereo dell'Est e gli ufficiali francesi aviatori

All'indomani della prima giornata del Circuito dell'Est, Stefano Louzanne, redattore capo del *Matin*, promotore della grande corsa, ricordò la magnifica performance di Leblanc, il quale è andato in un'ora e 32 minuti da Parigi a Troyes, con questa magnifica sintesi:

«Voi potete sfogliare tutti gli orari ferroviari e vedrete che gli espressi più rapidi della Compagnia dell'Est impiegano nel viaggio un minimo di un'ora e 47 minuti. Così gli uomini volanti hanno battuto ieri il vapore. Così col loro debole apparecchio essi hanno compiuto quello che le locomotive più formidabili non possono compiere. In due anni di sforzi essi hanno raggiunto un risultato che i più grandi ingegneri, col più poderoso meccanismo e con dei miliardi di spesa, non sono riusciti a raggiungere in un secolo di lavoro. Ma vi è qualche cosa di più ammirabile ancora: cinque ufficiali si sono recati in servizio comandato da Mourmelon a Nancy. Così l'esercito che è di tutte le

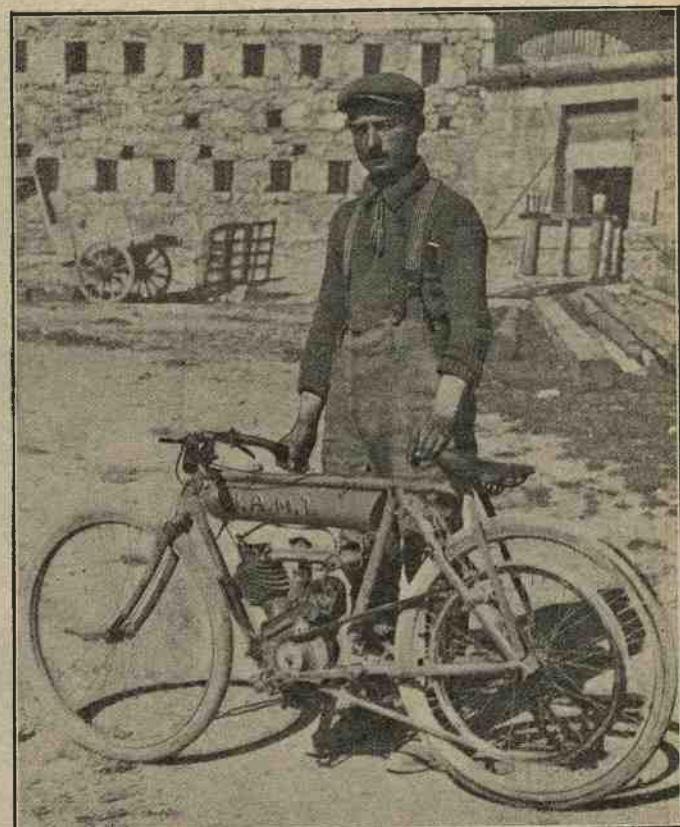


Bartolini, su Motosacoche, vincitore della 2ª categoria (motociclette tipo medio). (Fot. cav. Zoppis).

feste come di tutte le glorie della Francia, ha, in questo giorno di apoteosi, una delle parti più gloriose.

«Ora si riconoscerà forse che noi francesi abbiamo il diritto di essere orgogliosi dei cinque ufficiali che attraversando tutto l'Est della Francia, non si sono arrestati che alle porte della frontiera, sono nostri, come sono nostri i due aviatori che sono giunti primi, come è nostro questo sport, nel quale si affermano il genio e la iniziativa della nostra razza, come sono nostri questi Blériot, questi Voisin, questi Sommer che hanno realizzato la chimera dei secoli».

Abbonandovi alla STAMPA SPORTIVA - Lira 5 all'anno



Riva, su S. I. A. M. T., vincitore della 1ª categoria e della coppa della «Stampa Sportiva». (Fot. cav. Zoppis - Torino).

CICLISTI!
LE INCOMPARABILI
BICICLETTE

PEUGEOT SONO RICONOSCIUTE
LE PRIME DEL MONDO

La cavalleria d'acciaio in marcia

Il "raid" dei bersaglieri ciclisti del 4º regg.

La bicicletta è divenuta un vero e proprio cavallo d'acciaio magnificamente utilizzabile per i suoi mirabili pregi di velocità e leggerezza. Infatti, chi ha così bene ideate dapprima le compagnie ed ora i battaglioni ciclisti non ha inteso, dando la bicicletta al bersagliere, di cambiargli la sua caratteristica. Il bersagliere doveva rimanere sempre il bersagliere, e cioè il più bel tipo di vigoroso ed ardito soldato che combatte a piedi, e del suo cavallo d'acciaio solo usufruisce come celere mezzo di locomozione.

La bicicletta «è una macchina troppo delicata», predicava qualche retrogrado nell'apprendere l'innovazione approvata dall'Autorità militare superiore.

Non è così, rispondeva l'innovatore. La bicicletta è molto più solida del cavallo ed ha bisogno di molte, ma molte minori cure.

I bersaglieri ciclisti con la loro macchina vanno ovunque, con la passione che mettono nell'adempimento del proprio dovere, con la loro velocità, col manovrare esatto e silenzioso essi riescono di valido aiuto a tutto un Corpo d'Armata.

Una nuova dimostrazione della praticità della bicicletta applicata all'esercito ci ha voluto dare il capitano cav. Dho Giovanni, comandante la compagnia ciclisti del 4º reggimento bersaglieri di stanza a Torino. Poche settimane addietro avevamo ammirato i suoi baldi e fedeli soldati in gara di agilità e di equilibrio, li applaudimmo nelle diverse evoluzioni di un carosello promosso per beneficenza nel giardino reale, mercoledì della scorsa settimana li salutammo reduci da un raid di eccezionale importanza.

La mattina del 12 luglio si è iniziata la lunga marcia che si svolse su un percorso di ben 1605 chilometri.

In pieno assetto di guerra la compagnia, composta di 75 uomini, lascia la caserma Lamarmora, diretta alla Barriera di Milano e salutata da tutta l'ufficialità del reggimento. La marcia s'inizia con la pioggia, ma nessuno dei viaggiatori si preoccupa di essa. Sole e acqua dovevano rendere la marcia più faticosa. Ma ripetiamo: quella bella schiera di soldati prendeva l'esempio dal suo duce, un *routier* che non teme avversari e che ha il merito di presiedere alla migliore compagnia ciclisti del nostro esercito.

Come si sa, secondo le nuove disposizioni ministeriali il comandante di una compagnia ciclisti può usufruire della motocicletta come gli ufficiali di pari grado delle altre armi usano del cavallo. Il capitano Dho preferisce invece pedalare alla testa della sua compagnia ed usa la medesima macchina smontabile di cui sono forniti i soldati.

La marcia è iniziata; sono 1605 chilometri da percorrersi.

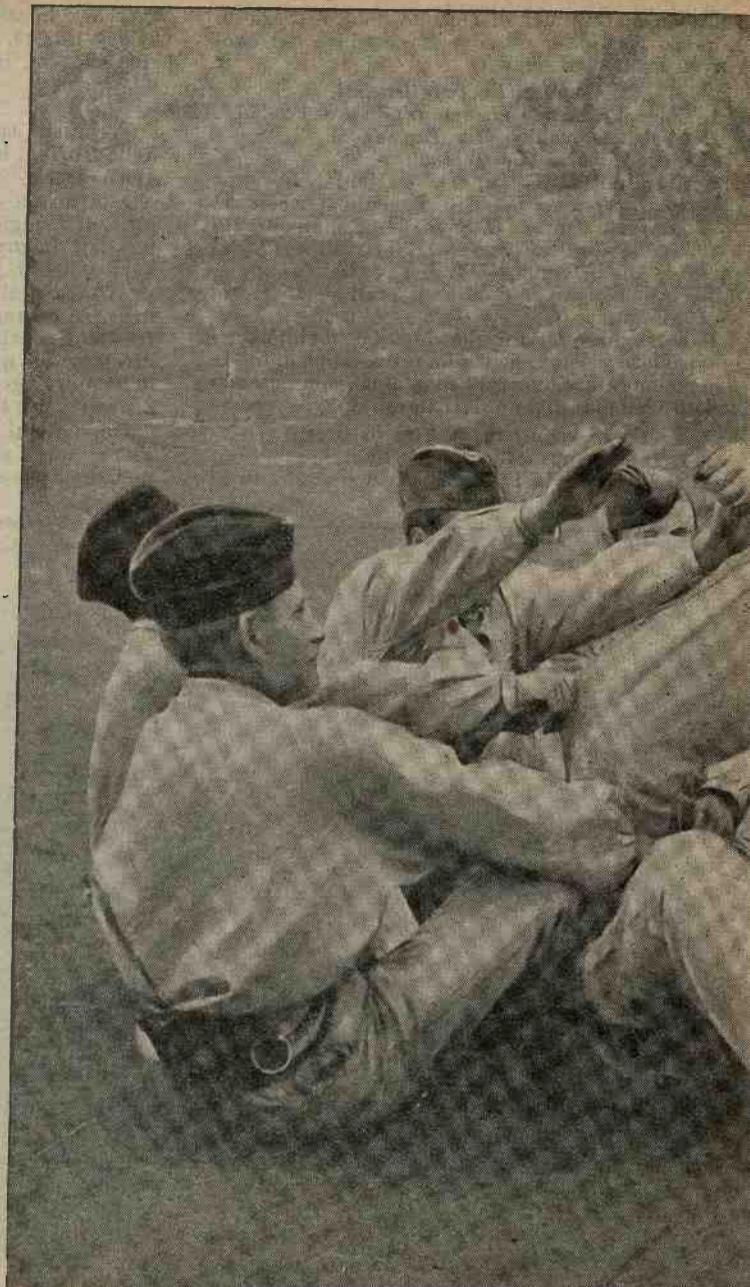
Il viaggio.

Tutto il *raid* organizzato dal capitano Dho e dai suoi soldati che lo accompagnano, i tenenti De Martino, Oppizzi, Bergesio, si effettua sopra un percorso comprendente tutta l'Italia del settentrione. Lasciando Torino, la compagnia si inoltra nei contrafforti delle nostre Alpi, rasantando l'immboccatura di ogni valle alpina fino all'estremo confine orientale, penetrando in esse ed insinuandosi fra le morene ramificate della valle Padana.

Da Torino quindi, per Castelmonte, Ivrea, Passo della Serra, si recò a Biella, di qui proseguì per Gattinara, Borgomanero, Falsanella, Arona, Laveno, Casciago, Varese, Como, Lecco, Varennna, Colico, Sondrio, Tirano, Passo d'Aprica, Edolo, Pisogne, Iseo, Brescia, Salò, Desenzano, Verona, Vicenza, Bassano, Feltre, Fadalto, Vittorio, Conegliano, Camonformio, Palmanova, Treviso, Mestre, Padova, Este, Mantova, Guastalla, Parma, Piacenza, Alessandria, Asti, giungendo finalmente a Torino.

La marcia dei bersaglieri ciclisti procedette ottimamente ogni giorno e dovunque essi passarono accolsero le più entusiastiche dimostrazioni ed i più bei sorrisi delle donne italiane. Lo stato di salute di tutta la compagnia fu eccellente per quanto le fatiche che si incontrarono siano state molte e non lievi. Infatti molti lunghi percorsi di strada sono stati superati con le biciclette in spalla in causa delle forti salite. A Sondrio, Morbegno, Tirano, Vicenza, Udine, gli ufficiali là di stanza, i Municipi, i volontari ciclisti ed automobilisti si sono recati ad incontrare la compagnia ad ossequiare il capitano Dho ed i suoi ufficiali, li hanno invitati ed accolti a fraterni banchetti ed hanno offerto alla truppa rinfreschi e cortesie.

La marcia, che nel suo lungo e ridente percorso ha presentato parecchie difficoltà, è l'espressione più palese dell'ottimo allenamento



Lo sport al reggimento. — Nei reggimenti francesi molta parte della ricreazione consiste nel mettersi alcuni sorteggiato piglio posto, in piedi, nel ristretto spazio del circo porto d'uno dei compagni seduti, i quali debbono respingere il birillo vi riesce, diventa a sua volta birillo il compagno che



*Gli ufficiali comandanti la compagnia bersaglieri ciclisti che compì il raid di km. 1605.
(Fot. cav. Zoppis - Torino).*

della truppa, specialmente se si considera che viaggia in completo assetto di guerra e che le biciclette in questo caso sono tutt'altro che leggere.

Ogni soldato portava con sé corredo ed armi per un peso di 30 chilogrammi. Il bagaglio dei ciclisti meccanici raggiungeva i 45 chilogrammi.

La compagnia ha provveduto da sé al rancio in ogni tappa; così pure durante il viaggio tutte i guasti di macchina furono prontamente riparati dai ciclisti meccanici, i quali recavano con loro ogni pezzo di ricambio.

Durante le diverse tappe i ciclisti vennero accasermati e dormirono sulla paglia.

Il ritorno.

Con la pioggia i bersaglieri ciclisti lasciarono Torino e con la pioggia rientrarono nella capitale piemontese.

Con qualsiasi tempo l'orario di marcia non doveva subire ritardi e così fu. Mentre la pioggia torrenziale cadeva su Torino, i bersaglieri ciclisti compivano il tratto da Asti alla nostra città.

Le Autorità sfidavano anch'esse il mal tempo ed a bordo di una veloce Fiat 50 HP, gentilmente messa a disposizione, si recavano incontro alla compagnia ciclisti. La comitiva era composta del colonnello del 4º bersaglieri Iginio Mattiini; dottor Neri, console del Touring Club Italiano; del direttore della Stampa Sportiva, e ragioniere Follie.

Mentre l'automobile fila rapido alla volta di Moncalieri, il temporale sembra voglia sfogarsi maggiormente rendendo le strade vere pozzoneggere, piene di difficoltà e poco gradite per chi, dopo una marcia di 1600 chilometri, si appresta a rientrare alla sede abituale.

CICLISTI

Le migliori
Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE
Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI



e viene accordata ai giochi. Di questi, uno dei più in voga, è
dere in circolo, uno vicino all'altro, trattenuti per mano. Il
gli deve abbandonarsi sulle ginocchia e cercare di occupare il
nolo, senza mai lasciarsi usurpare il proprio posto, che se il
uo posto.

Nella località Tetti di Testona l'automobile incontra la compagnia ciclisti. I baldi giovani non si accorgono a tutta prima dell'avvicinarsi delle autorità e sembra vogliano procedere nella loro marcia. Il dottor Neri, con una bandieruola, segnala al capitano la presenza del suo colonnello ed in un attimo viene dato l'alt. Un trombettiere suona l'attenti e tutti i soldati scendono di bicicletta e fanno il saluto alla militare, mentre il colonnello stringe la mano al comandante di compagnia e agli altri ufficiali.

La marcia vien quindi ripresa alla volta di Moncalieri dove, durante un breve alt, il rappresentante del Touring offre una bicchierata agli ufficiali e soldati. Tutta la popolazione saluta con lunghe ovazioni l'arrivo e la partenza dei bersaglieri ciclisti, che vengono ad unirsi con alcuni volontari ciclisti comandati dai signori Garneri, Badino Cirinciano e Peracchiona. Ad incontrare la compagnia ciclistica a Moncalieri abbiamo notato pure il teologo Gaspare don Longo, tenente di complemento, già appartenente al 4° bersagliere.

La pioggia intanto è diminuita, ed i bersaglieri, preceduti dall'automobile delle autorità, muovono alla volta del ponte Isabella, dove sta in attesa tutta l'ufficialità del reggimento, con la fanfara e numerosa folla.

Durante un alt di una diecina di minuti, gli ufficiali salutano e ricevono le congratulazioni dei colleghi. Si applaude da ogni parte ai giovani soldati, i quali, per quanto infangati, non appaiono nemmeno stanchi.

La piccola fanfara dei ciclisti risponde al saluto dei presenti, mentre il capitano Dho ordina ai

suoi militi di risalire in macchina e dà il via, questa volta con metà alla caserma Lamarmora. In pochi minuti i ciclisti raggiungono la loro sede, accolti festosamente da tutto il reggimento. Il momento è commovente.

Appena ordinato il *rompete le file*, gli arrivati si abbracciano e baciano coi loro compagni. Gli ufficiali, tenenti Oppizi, Demartino, Bergesio, trasmettono gli ultimi ordini al maresciallo Giancarli, e questi ai sergenti Bersani, Degirolamo e Zaniello, per le prime operazioni dell'indomani, che riguardano specialmente la pulitura del cavallo d'acciaio rientrato all'officina ciclisti.

Il raid è così terminato, e sembra ne sia soddisfatto anche il piccolo Flick, il fido cane della compagnia ciclisti, che da un balcone del primo piano, agitando le zampe anteriori, saluta i soldati, che svolte accompagnano in tutte le escursioni di breve durata!

Lo sport al reggimento

Un filosofo tedesco scrisse che il miglior modo per un uomo di sostenere i disinganni dell'esistenza era quello di ricadere di tanto in tanto nelle pratiche infantili.

Le distrazioni sane e chiassose della prima età, atte a riposare lo spirito dalle preoccupazioni che l'assalgono, sono ancora il miglior antidoto alla nevrastenia dell'età adulta. Il problema ha un interesse ancora maggiore rispetto al soldato, la sintesi della cui educazione militare dovrebbe appunto consistere nell'istruirlo e fortificarlo facendolo divertire.

Nulla vi è di più nocivo che abbandonare un soldato alle proprie meditazioni. Una tendenza ben naturale sospinge il suo pensiero verso il ricordo delle persone e delle cose ch'egli ha lasciate di sé quando venne al reggimento.

La sentimentalità dei vent'anni è cattiva consigliera, essa avvia

alla tristeza, coefficiente debilitante per un uomo di truppa.

E' quindi molto logico che gli ufficiali cerchino con tutti i mezzi di distrarre i giovinotti che vennero loro affidati. Il gioco, il buon gioco all'aria aperta, che costituisce un esercizio igienico di primo ordine, sarà un eccellente antidoto della noia che può impossessarsi del soldato nelle ore in cui le pratiche militari non tengono occupato il suo spirito e la sua attenzione.

Solo coloro che non han mai sofferto fra le quattro mura d'una caserma possono non comprendere e criticare queste pratiche, a primo aspetto puerili, ma la di cui utilità non sfugge agli ufficiali.

Concedendo ai soldati qualche ora di ricreazione a base di giochi, si viene a dar loro l'illusione d'una indipendenza che la musoneria della disciplina militare ha completamente alienato in condizioni di servizio.

Tutto ciò che può combattere la monotonia della vita di guarnigione, nel contempo riuscendo un'igiene psichica di cui più tardi sortiranno i benefici risultati, è per il soldato una cosa eccellente.

E' inoltre per lui tanto di guadagnato sulle lunghezze delle giornate di servizio sotto le armi, e che gli permette di arrivare, bene o male, al giorno impazientemente atteso del *congedo della classe*!

Ma soprattutto queste ricreazioni costituiscono per il giovane militarizzato una distrazione incomparabile alla melancolia che per solito s'imponeva di lui al suo arrivo al reggimento. Trapiantato di colpo dal seno della famiglia nell'ambiente nuovo della caserma, dove tutto gli può sembrare ostile, passando da una libertà talvolta eccessiva ad una sorveglianza continua, ad una obbedienza d'ogni momento, ad una disciplina talvolta anche troppo ferrea, senza un momento di solitudine per abbandonarsi ai suoi pensieri, alle sue riflessioni, questa povera recluta rischia, s'essa per di più ha un temperamento tendente alla nevrastenia, di lasciarsi vincere dallo scoraggiamento e compiere qualche stranezza fatale.

E' allora, a questo punto, che il metodo nuovo d'istruzione militare appare in tutto il suo valore pedagogico. In luogo di abbrutire l'uomo con delle fatiche improbe e con una disciplina idiota, lo si inizia ai giochi che gli ricordano le prime scuole, la beata età dell'infanzia.

Ed è così che il soldato dimentica le sue tristezze, si svaga, e, divertendosi, prende ad amare il suo reggimento ed a comprendere l'alta e patriottica funzione per cui venne reclutato.

reporter.

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



I meccanici della compagnia bersaglieri ciclisti di Torino col tenente De Martino; a bordo, Flick, il cane del reggimento! (Fot. cav. Zoppis - Torino).

AUTOMOBILISTI!

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

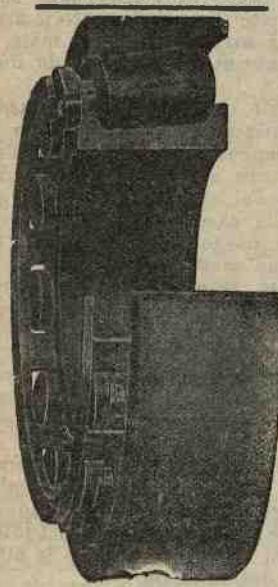
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

Le vetture
Migliori e più Convenienti

BIANCHI

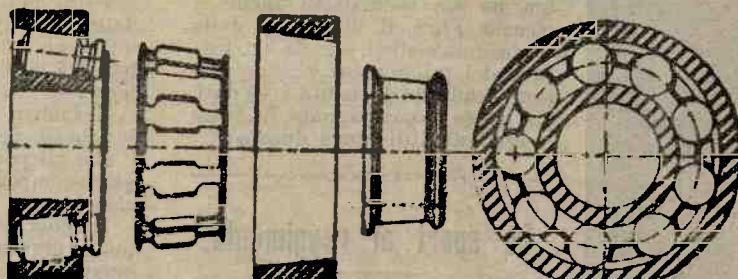
VENI - VIDI - VICI Il rotante TIMKEN

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



Il rotante completo.

è registrabile durante e dopo l'uso
 ha una forza di resistenza SENZA RIVALI.
 Livello PERFETTO e PERMANENTE dei rulli.



Coni, Gabbia e Rulli uniti.

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

Sopporta una SPINTA LATERALE UGUALE AL CARICO.

NOTEVOLE ECONOMIA DI LUBRIFICANTI

The Electric & Ordnance Accessories Co Ltd

"Timken,, Roller Bearing
 Continental Department

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

LEOPOLDO FERRARIS

Via Sagliano, 1 - TORINO

WEISS & STABILINI

MILANO - Via Gesù.

Corsa SUSA-MONCENISIO

7 Agosto 1910 - Patrocinata dalla **Stampa Sportiva** - Km. 23 di durissima salita.

Categoria Motociclette Pesanti - 1/2 Litro.

Come alla Corsa in Salita della Consuma, arriva splendidamente 1º Borgo Michele riconfermando che le sue

MOTO-BORGO

di 4 1/4 HP e Pneu **WOLBER** sono imbattibili.

Fabbrica Italiana Cicli e Motocicli **E. M. BORGO** - TORINO, Via Venti Settembre, 15



I Fari

B.R.C. "Alpha,,

sono i migliori occhi di
 uno Chauffeur.

Agenti: **FRATELLI BLANC** - Via Ariosto, 17 - **Milano**.



Leblanc, vincitore della 1^a e 2^a tappa del Circuito dell'Est.

compiva sul campo di Bovolenta una serie di magnifici voli confermando l'abilità, il coraggio e la sicurezza dell'ardito aviatore padovano.

Il tenente Calderara, il quale lui pure volle salire a bordo, si congratulò vivamente col pilota, meravigliato dello straordinario progresso compiuto in così breve tempo.

L'appuntamento era stato fissato al campo per le ore 18. La giornata era magnifica, poco il vento. L'aviatore, deciso ad ogni costo a volare, ordinò che il suo aereo venga tolto dall'hanger. Mentre il meccanico Lucca si assicura del buon funzionamento del motore, Da Zara indossa la sua eleganza veste d'aviatore, una *combination* di cuoio.

Si vola.

Tutto è pronto per spiccare il primo volo. L'elica gira vorticosa sollevando un turbine di polviscolo. Il grosso gabbiano bianco si distacca dolcemente dal suolo grado a grado, allontanandosi in breve tempo da noi.

Volando con Leonino Da Zara

Il nuovo pilota italiano.

Quando parliamo di pilota italiano intendiamo riferirci al pilota brevetto in Italia, cioè ufficialmente riconosciuto dalla Commissione tecnica della Società di aviazione italiana. Di aviatori italiani, provetti campioni, ne abbiamo già. Basta ricordare sopra ogni altro il Cattaneo, sebbene egli abbia brevetto francese avendolo ottenuto alla scuola di Mourmelon. Pasquale Bianchi e Leonino Da Zara invece sono piloti con brevetto italiano. Il primo è un italiano che risiede a Lugano ed ha ottenuto il brevetto di pilota aviatore dalla S. I. A. sul campo di Cameri presso Novara; il secondo è in possesso del brevetto da due giorni ed ha compiuto l'esame sul proprio campo.

L'altra sera Leonino Da Zara doveva compiere l'ultima prova per ottenere il brevetto di pilota aviatore. Da Milano era venuto appositamente l'ing. Negretti, commissario delegato della Società italiana di aviazione, incaricato del rilascio dei brevetti. Da Zara partì la prima volta facendo tre giri consecutivi dell'aerodromo atterrando dinanzi al commissario. Alle congratulazioni che quest'ultimo rivolgeva all'esaminando, il Da Zara invitava l'ing. Negretti a compiere secolui due giri dell'aerodromo, percorso i quali il Da Zara si elevava ancora da solo volando ad un'altezza di 30 metri. Era questa la terza ed ultima prova che l'aviatore padovano compiva brillantemente e sotto il controllo ufficiale dei tecnici.

Ecco come si riassume il verbale dei commissari:

1° agosto: due giri dell'aerodromo compiuti da solo; due giri compiuti conducendo un passeggero, il capitano Piazza: un giro con due passeggeri, capinano Piazza e signor Martini insieme. Questo volo a tre costituise il primo *record* italiano.

2 agosto: tre giri da solo, uno con un passeggero, De Antoni (un allievo della scuola di Pordenone), ed un altro giro conducendo il commissario Legnazzi.

4 agosto: quattro giri da solo e due col commissario Negretti. Totale 50 chilometri. Da notarsi che per ottenere il brevetto bastano tre prove di un chilometro ciascuna.

L'aviatore ha 22 anni ed ha preso l'esame con un biplano francese, il *Farman* (motore Gnome di 50 HP), sul quale ha già trasportati successivamente 17 persone, i più noti giornalisti di Padova, Venezia ed Udine.

Sarebbe stato suo desiderio superare detto brillante esame con macchina italiana, tanto più essendo egli stato sempre fautore dell'industria nazionale, ma vi ha dovuto rinunciare.

A bordo del « Farman ».

Ieri lunedì 8 agosto, alla presenza di un pubblico numeroso e di alcune notabilità sportive reduci dal campo di Pordenone, il barone Leonino Da Zara, pilotando il suo aereo *Farman*,



Il barone Leonino Da Zara dopo avere subito l'esame per il brevetto di pilota.
In piedi: il commissario ing. Negretti, di Milano; dietro: il meccanico Lucca.
(Fot. Fiorentini - Padova).

Dopo due giri di pista, ottimamente compiuti, quale volo cosiddetto di prova, l'aviatore invita l'ing. Darbesio di Torino a ripetere secolui il volo.

Altri due giri magnifici vengono compiuti. Quindi Da Zara rivolge l'invito a me. Senza alcuna esitazione corro presso l'apparecchio, e, lasciando il mio posto di spettatore, divengo d'un tratto viaggiatore. E prendo posto a bordo del magnifico *Farman*.

Doppia soddisfazione era la mia, perché, dopo aver seguito e sempre incoraggiato l'aviatore durante il suo *apprendissage*, potevo così constatare personalmente al suo fianco lo straordinario trionfo riportato nell'aver ottenuto in pochi giorni il brevetto di aviatore.

La macchina è pronta. L'aviatore al suo posto. Il meccanico Lucca aziona l'elica, mentre l'aereo è ancora trattenuto a mano dagli uomini di aiuto. Il pilota, alzando la mano sinistra, dà il « via ». Tutti lasciano prontamente l'apparecchio. Partiamo!

La macchina striscia rapida sul terreno per una

cinquantina di metri, e poi si stacca repentina- mente dal suolo...

Il momento è emozionante. Odo gli spettatori battere le mani; poi il confuso rumore si smorza. Mi volto e mi accorgo che siamo già distanti tre chilometri dall'hanger. Avanti a noi s'alzano come una barriera insormontabile i colli Euganei. Il tramonto è magnifico. Giriamo, usciamo dal campo, passiamo oltre, e quindi rientriamo nell'aerodromo. Il pilota, attentissimo, manovra con la massima disinvolta. Gira, si alza, scende, risale. L'emozione è straordinaria, il colpo d'occhio impagabile. Passando, saluto gli amici applaudenti.

Tutto è piccino laggiù sulla terra... Voliamo attraverso campi e prati, passiamo su falciatori, che ci salutano agitando le falci. Le signore sventolano i fazzoletti. Alcune coppie di buoi si spaventano al nostro passaggio e fuggono pazzamente. Siamo ad un'altezza di circa 40 metri. La velocità del nostro apparecchio è di circa 75 chilometri all'ora. Circa quindici chilometri sono già compiuti. Ritorniamo quindi sulla linea degli hangars.

Il pilota atterra con la massima sicurezza. La discesa è magnifica. Quando siamo prossimi a toccare il suolo, il contatto provoca un urto quasi insensibile. Corriamo a 80 km. all'ora, sfiorando il prato. Il pilota arresta il motore. Siamo nuovamente al luogo di partenza. Il volo è compiuto!

Il superbo *atterrisse* si merita le felicitazioni di Calderara, che si congratula con l'aviatore. Io, commosso, abbraccio affettuosamente il Da Zara. È il più spontaneo e migliore ringraziamento che posso fargli per l'onore riservatomi.

Seguono alcuni istanti di riposo e di commenti. Poi Da Zara vola con Calderara.

Il nuovo riuscitosissimo volo completa la magnifica serie della giornata. Il tenente Calderara si congratula nuovamente, esprimendo il suo compiacimento per la precisione di manovra del giovane ed ardito aviatore.

La giornata è finita. L'aereo è fatto rientrare nell'hanger, e ritorniamo a Padova.

GUSTAVO VERONA.

CORRISPONDENZA

Torino. Cav. Rostain. — Grazie in ogni modo.

Napoli. Bozza. — Vi serviamo in settimana.

Napoli. Perrone. — Non meritavo la tua ultima. V. G.

Roma. Vecchia. — Ma non avete ricevuto ancora?

Fano. Diambrini. — Troppo piccole.

Faenza. Vassura. — Faremo buona quella di Cerdì, il resto è scuro.

Piacenza. Segretari Salus et Virtus. — Noi non pubblichiamo il calendario cui accennate.

Casalmaggiore. G. C. — Per i comunicati non abbiamo spazio.

Perugia. Sebastiani Giuseppe. — Le due fotografie sono troppo bruciate.

Firenze. Nelli. — Idem.

Pontedera. L. Parigi. — Tutto quanto ci riferisce non ci interessa direttamente. Grazie in ogni modo.

Genova. V. E. G. — Per programmi ci manca lo spazio.

Genova. Rota. — Grazie, non possiamo perché già provvisti in quel paese.

Parabiago. Guazzoni. — Per i programmi ci manca assolutamente lo spazio.

Mondovi. Nicolas. — Idem.

Genova. Club sportivo. — Era inutile la raccomandata; se avessimo potuto farlo non avremmo mancato; speriamo prestissimo.

Craveggia. Mangiarotti. — Attualmente lo sport preferito non è la scherma e se ritardiamo non ci condannati. Saluti.

Milano. N. Ciclo Turistica. — La fot. è troppo oscura.

Acqui. Cav. Eula. — Ripetere un avvenimento non lo possiamo. Ci spiace questa volta non poterla fare.

V. G.

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

(BREVETTI ENRICO) Società Anonima
AUTOMOBILI INDUSTRIALI e per TURISMO
TORINO - Via Monginevro - TORINO

Rappres. esclusivi per il Piemonte: G. & C. Fratelli PICENA - Torino - Corso Principe Oddone, 17

HIDES

ALLEVAMENTO SPECIALE DI SEGUGI

italiani, di razza purissima, bicolori, bianco, arancio.
Discendenti da soggetti premiati sempre con Primi Premi in molte Esposizioni.

CUCCIOLI - CUCCIOLONI
Cani da guardia, razza speciale, ferocissimi.

Per richieste rivolgersi al **Canile di Zoverallo**
del Signor FRANCESCO NAVA - ZOVERALLO (Intra)

INDIRIZZI RACCOMANDATI

(Lire 10 d'abbonamento per tutti i numeri del 1910).

Hôtels e Alberghi

ALASSIO - Palace Hotel (Auto-garage) - Viale Mambury.
AQUILA - Hôtel d'Italia (Fratelli Capranica) - Corso Vittorio Emanuele, 79.
URBINO - Albergo d'Italia (Aldo Albini) - Corso Garibaldi.

Società Sportive

BRA - Unione Sportiva Braldese - Viale Madonna dei Fiori.
INTRA - Unione Sportiva Intrese.

Prezzi d'ingrosso anche ai privati - **FATE REGALI** - Vendita straordinaria

per tutto il mese di Agosto - Si cambiano o si restituisce il denaro ai non soddisfatti.



L. 4.80 - Franchi di porto - Orologi scappamento ad ancora, regolati al minuto, garanzia 10 anni, con miniatura a colori perfettissima nei soggetti: LL. MM. Re e Regina d'Italia, Papa, Garibaldi e militari di tutti i Reggimenti, nonché oltre 500 soggetti nudi artistici delle più belle donne del mondo. Nelle richieste indicare il soggetto che si desidera, specificando se militare, sport, fantasia od artistico. — Articolo sensazionale. — Prezzi di réclame.

Corrispondenza e Vaglia alla Uhrenfabrik: Direttore O. Celada - Ponte Chiasso - Como.

NON TEMETE INGANNI. I concorrenti sleali sono scomparsi.

ITALA

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

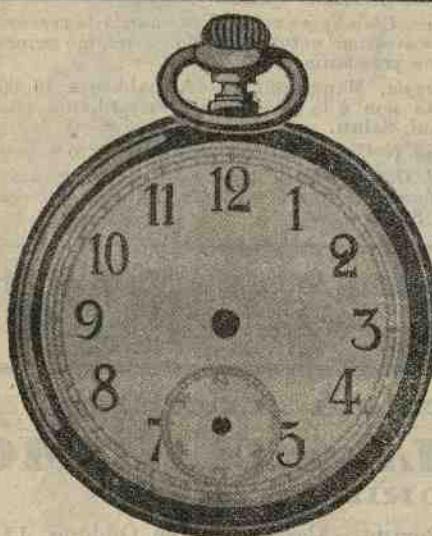
TIPI INDUSTRIALI:

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

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

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

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



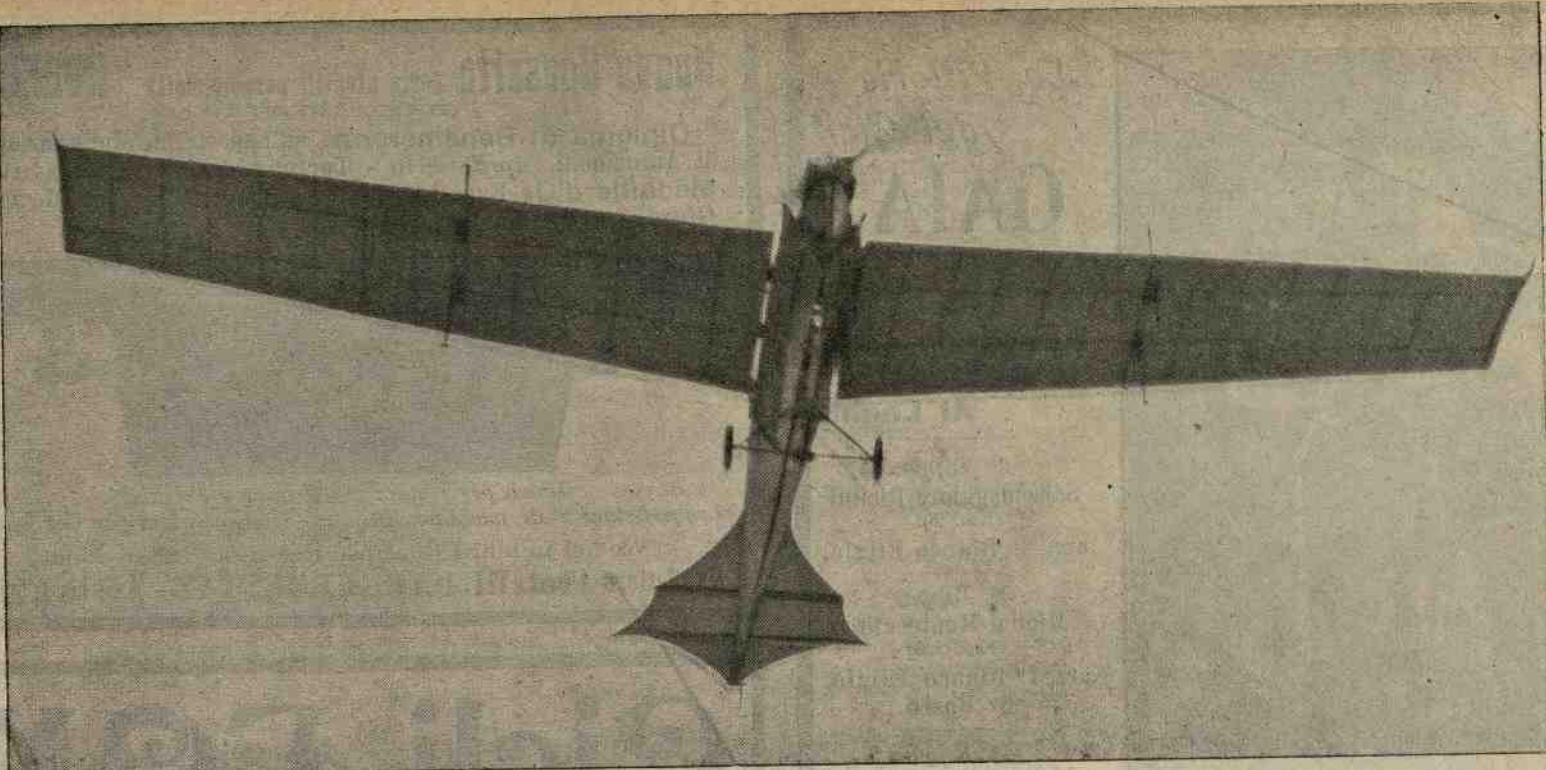
Quando questo orologio segnerà Mezzogiorno
le Gomme Piene

BERGOUGNAN

avranno finalmente trovato il loro rivale!!!....

Fornitori esclusivi dei più importanti e più noti servizi per trasporti automobilistici in Italia, in Francia ed all'Estero

Per schiarimenti ed informazioni rivolgersi alla Ditta **R. C. BERGOUGNAN** - Telefono 12-78.
Via Papacino, 18 - TORINO - Via Sebastiano Valfrè, 16.



Il monoplano Antoinette, visto di sotto, mentre dà la scalata al cielo, dà l'idea di un pipistrello.

Un "recordmann,, sconosciuto

L'americano Walter Brookins detiene attualmente il record mondiale dell'altezza in aereo, avendo volato a 1902 metri. — La storia dei voli d'altezza oltre i 1000 metri.

Da qualche tempo i voli a 1200 metri d'altezza sono divenuti molto frequenti. E' probabile che

l'anno prossimo non stupiranno più nessuno. Nell'attesa crediamo interessante di ricordare i principali voli d'altezza e vedere chi attualmente ne detiene il record del mondo.

E' noto quale emozione produsse, sono appena due anni, il volo di Wilbur Wright a 140 metri d'altezza. Oggi i trecento metri non stupiscono più alcuno, e per interessarci bisogna... salire all'altezza toccata giorni sono da Olieslager!

Il 1° dicembre 1909 Latham, a Chalons, saliva a 453 metri; l'8 gennaio seguente toccava i mille metri. Era il primo volo a simile altezza e l'avvenimento suscitò un'enorme emozione.

Quattro giorni dopo Paulhan, durante il meeting di Los Angeles (Nord-America), raggiungeva i 1269 metri. Questo volo, ufficialmente convalidato, doveva costituire per lungo tempo il record del mondo di altezza.

Nei mesi seguenti invano furono tentate maggiori altezze. Il 16 giugno 1910 un aviatore americano, Walter Brookins, ad Atlantic City, volava a 1373 metri! Questa superba performance fu messa in dubbio pel

fatto che il nome del suo autore era sconosciuto e la provenienza della notizia sospetta! Ma all'indomani questo stesso Brookins toccava, in un secondo volo, i 1470 metri, e questo volo veniva ufficialmente omologato dall'Aereo Club d'America.

In quel giorno veniva dunque abbattuto anche il record di Paulhan!

Poi venne Reims. Mentre Chavez raggiungeva i 1150 metri, e Morane oltrepassava i 1200, Latham, l'ex-recordman, saliva a 1384 metri.

Due giorni più tardi questo record veniva nuovamente sorpassato da Brookins, che volava a 1902 metri!

Ed oggi si può confermare che questo volo è rigorosamente ufficiale. Il documento americano dà queste cifre:

« Il barografo registratore a bordo dell'apparecchio di Brookins segnava 6100 piedi, ma, in seguito ai calcoli degli ingegneri, l'altezza toccata risultò di 6200 piedi. In sette minuti Brookins, a bordo del suo biplano Wright, toccava i 1500 piedi; in 36 minuti 4300 piedi; infine in 42 minuti raggiungeva i mille. »

« Brookins, con un'audacia spaventosa, continuò a salire, e dopo 50 minuti toccava i 6200 piedi d'altezza. La discesa fu fantastica. Brookins atterrò in otto soli minuti! ».

Gli ultimi voli constatati ufficialmente furono pertanto i seguenti: Morane a Bournemouth



A sinistra: Morane è ancor attualmente il detentore del record della velocità, avendo percorso 5 km. in 3' 48" 3/5, pari alla velocità di km. 107 all'ora.
A destra: Chavez, che ha battuto la settimana scorsa il record europeo d'altezza, volando a m. 1800 durante il Circuito di Bruxelles.
Nel centro: il motore 100 HP applicato all'apparecchio di Morane.



*Le Vittorie
dei Cicli
GAIA!*

Corsa del Secolo
**AI Mare,
AI Monti,
AI Laghi.**

2^a Tappa.
Salsomaggiore-Rimini
(Km. 261)
arr. 2^o Bianco Eligio,

3^a Tappa.
Rimini-Montecatini
(Km. 220)
arr. 1^o Bianco Eligio,
6^o Bosco.

4^a Tappa.
Montecatini-Genova
(Km. 240)
10^o Bianco Eligio.

5^a Tappa.
Genova-Acqui
(Km. 225)
5^o Bianco Eligio,

Il dilettante Bianco Eligio.

sempre con macchina **GAIA** materiale **PEUGEOT**
gomme **G. DAMIANI & C.**
e senza rifornimenti di sorta.

Ditta **GIUSEPPE GAIA** - Torino - Corso Palestro, 2.

Nuova Barsetta porta utensili per bicicletta "**ROBERT**"
(BREVETTATA)

Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale
di Automobili, Aprile 1910 - Torino. — Grand Prix avec
Médaille d'Or Exposition Internationale du Confort Moderne,
Giugno 1910 - Parigi.

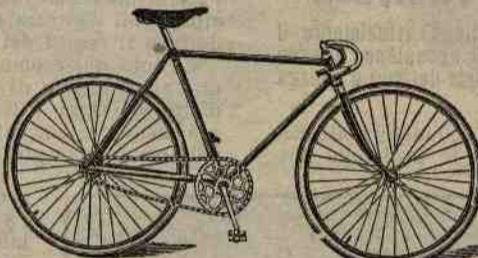


Unica per rigidezza - Pratica - Estetica
Leggerissima e di massima Eleganza (Indicatissima per Corridori).

Vendesi in tutti i principali negozi di Cicli ed affini.
Manifattura Fratelli MARGUERETTAZ - Aosta (Torino)

Cicli FOX

con Pneumatici WOLBER



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

**La rivelazione
del 1910**

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

NELLA CORSA IN SALITA

SUSA - MONCENISIO

Coppa Stampa Sportiva - 7 Agosto 1910

per **Motociclette Leggere** - 1/4 di litro

arrivano: **1^o RIVA - 2^o BONASSO - 4^o SEMERIA**

con Motociclette

S.I.A.M.T.

e gomme

G. DAMIANI & C.

battendo i tempi di tutte le Categorie e stabilendo il Record delle macchine leggere

di **1|3 - 1|4** di litro.

Fabbrica Torinese di Pneumatici

G. DAMIANI & C.

TORINO - Via dei Fiori, 50 - TORINO

Società Italiana Applicazioni Meccaniche Torinesi

TORINO - Via Chivasso, 18 - TORINO



Nell'areodromo di Pordenone. - Hermann e Cagno osservano il mutare del tempo.
(Fot. Falomo - Pordenone).

Ogni comodità è stata studiata in tutte le altre costruzioni che sorgono attorno agli *hangars*, e di cui pure usufruiscono gli allievi piloti. Questi crescono di giorno in giorno.

Tra gli ultimi giunti a Pordenone si notano Umberto Cannoniere di Napoli, Milani di Verona, il tenente Marro di Torino, Mocafico di Genova, Carlo Pozzi di Milano e Umberto Cagno di Torino. Egli ha lasciato il campo di Cameri ed è entrato a far parte della scuola di Pordenone, dedicandosi al biplano *Farman*.

In totale gli iscritti sono 14, poiché agli ultimi citati si devono aggiungere gli allievi anziani, signori nobile Alfredo De Antonis di Roma, ing. Giuseppe Cei di Pisa, tenente Leopoldo Derada di Roma, Gino Garuffa di Milano, Cobianchi Mario di Bologna e il tenente Raul Lampugnani.

Il campo degli esperimenti.

E' un terreno che si estende per un milione di metri quadrati, ed è tutto piano, deliziosamente regolare, coperto di un lieve strato erboso che tutto lo tappezza di un musco morbido e fresco, di una fine peluria verde, che è come un soffice tappeto infinito.

All'intorno, il campo appare limitato in una linea scura di alberelli bassi, ma non è che una divisione illusoria, perché più in là, oltre quel limite, la pianura si riapre meravigliosa e sconfinata, offrendo ai visitatori la visione di

Chiaradia, l'on. Morpurgo, il barone Da Zara, il barone Salvotti, il tenente Calderara, giunto da Roma a rappresentare la brigata specialisti, l'ingegnere Garuffa, il comm. Venier. Mentre le autorità prendono posto, i direttori della Scuola comunicano vari telegrammi scusanti l'assenza e auguranti successo, inviati dal Conte di Torino, dalla principessa Laetitia, dal Duca degli Abruzzi, dalla regina Margherita, da S. E. il ministro Spinardi, dal senatore Colombo.

Si avvicina il momento inaugurale. Due grandi *hangars* vengono aperti, e fra l'uno e l'altro si adunano le autorità. Cagno appende la tradizionale bottiglia di *champagne*, che la signora Chiaradia infrange. La musica intona la Marcia Reale. Quindi parlano il sindaco, il direttore ingegnere Iacchia: il primo compiacendosi della coraggiosa iniziativa della città, e il secondo, con entusiastiche parole, spiegando lo scopo e gli intenti nobili che la Scuola si propose per mettere anche l'Italia, in questo nuovo ardimento umano per la conquista del cielo, all'altezza delle altre grandi nazioni. Sono entrambi fragorosamente applauditi, ed il giovane ing. Iacchia e il signor Cavicchioni molto complimentati.

Il tempo si mantiene coperto. Il panorama è ugualmente bellissimo. Gli aeroplani *Farman* e *Blériot* escono dagli *hangars* con la fronte a valle del Tagliamento. I piloti Herman e Cheuret indossano la marsina nera, con berretto da aviatore; tengono in mano il tricolore italiano.

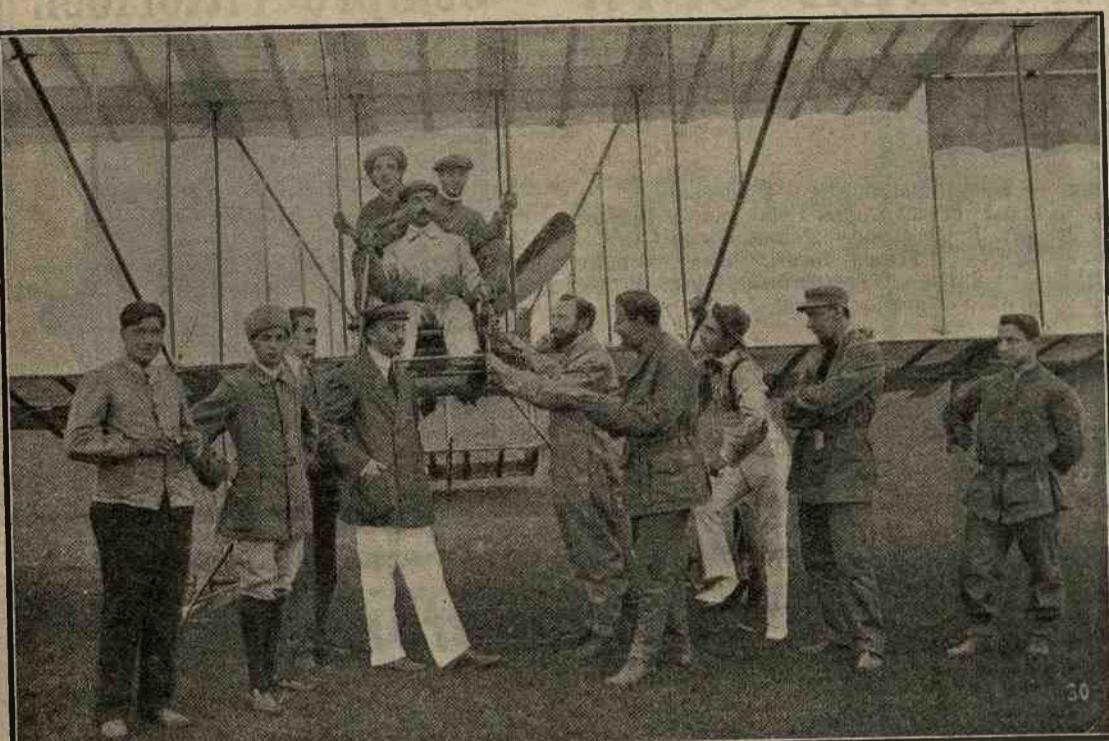
Cheuret in un attimo, agilissimo, sale nell'aeroplano: scambia poche parole con Cagno, mentre il meccanico George è pronto a dare movimento all'elica. Sono le 17,20. Il meccanico eseguisce il comando: il motore romba, la macchina si avvia. Dopo 50 metri si eleva fra il delirio del pubblico. L'aviatore risponde agitando il berretto: in due minuti il giro dell'areodromo è compiuto. L'aeroplano è riportato dinanzi all'*hangar*. Cheuret scende dalla macchina; lunghi applausi lo accolgono, mentre la musica intona la Marsigliese.

Dopo brevi istanti di attesa si inizia il secondo volo. A bordo è salito il direttore Cavicchioni con Cheuret, e volano.

Si ricorda che il campo è una scuola per manovrare l'aeroplano, destinato all'insegnamento, mantenendo l'aeroplano a piccola altezza per cui lo spettacolo tuttavia interessante non riesce così emozionante come il pubblico vorrebbe.

Il terzo volo è compiuto da Cheuret con Lampugnani. Sono le ore 18. Il tempo minaccia pioggia. Si leva un vento piuttosto impetuoso, per il quale bisogna sospendere le prove per mezz'ora.

Gli aviatori decidono di ritirare l'aeroplano. Il pubblico sfolla lentamente rientrando a Pordenone, dove le Autorità si riuniscono a banchetto al Municipio. Altro banchetto è offerto dal Comitato ai giornalisti. Cheuret, non soddisfatto, rimane all'areodromo in attesa che cessi il vento. Verso le ore 19 egli può spiccare un nuovo volo.



L'avv. Cavicchioni e l'ing. Iacchia fra gli allievi. (Fot. Falomo - Pordenone).

(1365 m.), Olieslaegers a Bruxelles (1524 m.), il belga Tyck, la settimana scorsa pure a Bruxelles, 1720 m.

Ecco pertanto, a tutt'oggi, i records oltre i mille metri d'altezza ufficialmente registrati, in ordine di merito:

Brookins (Wright), Atlantic City	m. 1902
Chavez (Blériot), Bruxelles	» 1800
Tyck (Blériot), Bruxelles	» 1720
Olieslaegers (Blériot), Bruxelles	» 1524
Latham (Antoinette), Reims	» 1384
Morane (Blériot), Bournemouth	» 1365
Paulhan (Farman), Los Angeles	» 1269
Chavez (Blériot), Reims	» 1150
Latham (Antoinette), Mourmelon le Grand	» 1000

La Scuola di Aviazione a Pordenone

E' sorta per iniziativa tutta speciale dell'ingegnere Rambaldo Iacchia e del dott. Cavicchioni, direttore tecnico il primo e direttore amministrativo il secondo. Il campo sperimentale di Pordenone è poco distante dalla città, e vi si accede per una via larga. E' grandissimo: la brughiera si estende a perdita d'occhio. Vi sono due *hangars* bellissimi, spaziosi, ideati dall'ingegnere Querini, dove sono depositati l'aeroplano *Blériot* dell'Hermann (motore Anzani 25 HP) e quello *Farman* (motore Gnome 50 HP), entrambi a disposizione degli allievi.

un mare di verde che si stende lontano lontano fino a perdere nell'orizzonte, senza che la figura di un albero ne interrompa la serena armonia.

E' questa la pianura mirabile che ogni anno, nei mesi di autunno, viene percorsa da cinque, da sei reggimenti di cavalleria che si distendono per le brughiere magnifiche. Brughiera? E' una frase fatta questa delle « brughiere di Pordenone ». Ma non esatta. In questa piana immensa nessun carattere vero di brughiera infeconda ed arsiccia, con piccoli cespugli bruciati. Qui sono prati, immensi prati morbidi, che si adagiano sopra un antico fondo di ghiaia, portato da chi sa quale remota alluvione. Su questa ghiaia il tempo ha disteso un sottile strato di terra feconda, e sulla terra è cresciuta, carezzosa e tenera, un'erba minuta, che dà a tutta la distesa un prodigioso aspetto di terreno pettinato per un qualche giardino favoloso.

Ed è una distesa di 22 km. di lunghezza per circa 15 di larghezza; una pianura che si insinua da una parte fino a Spilimbergo e si incunea dall'altra fino a Montereale, presso la cascata del Cellina, che distribuisce i suoi 24.000 cavalli di energia elettrica per quasi tutto il Veneto.

Il volo battesimale.

Alle ore 17 di domenica, 7 agosto, tutte le autorità sono al campo ricevute dai direttori. Notiamo il sindaco di Pordenone, cav. Cossetti, il prefetto di Udine, l'on. Brunialti, il deputato



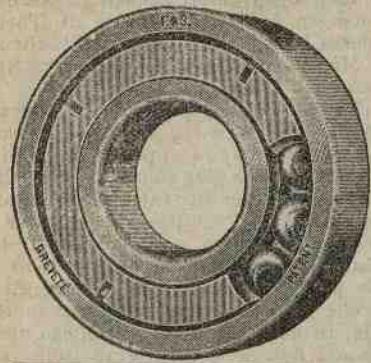
Cagno vola solo compiendo più giri dell'areodromo.
(Fot. Falomo - Pordenone).

REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58
FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie
Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906.



FICHTEL & SACHS - Schweinfurt a. M.

La più antica e più importante fabbrica del Mondo



PRODUZIONE GIORNALIERA DI

12500 Cuscinetti a sfere

DI COSTRUZIONI DIVERSE

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

Per richiesta rivolgersi al Rappresentante per l'Italia con DEPOSITO

ENEA ROSSI - Via Bramante, 29 - **Milano** --



Cataloghi e Prospetti Gratis

MAGNETI e CANDELE U. H. - Sempre Vittoriosi.

1909 - 46 primi premi e numerosi records.

1910 - 23 Gennaio: 1° Lambert su Plain. Salita di Ceyreste.

1-4 Maggio: 6 primi posti. Reliability Trialz Germanico: 3 vetturette Durkopp, 3 Brenuabor.

8 Maggio: Sardi su Rapid. Record miglio 1' 6" 1/5.

15 Maggio: Targa Florio, 3 primi con Peugeot.

22 Maggio: 1° Premio Motociclette a Marsiglia.

22 Maggio: 1° Premio Motociclette a Niederberg. — 5 primi Motociclette a Niederberg.

29 Maggio: 1° Premio Motociclette a Friburgo. — 1° e 2° Premio Coppa Catalogna su Peugeot.

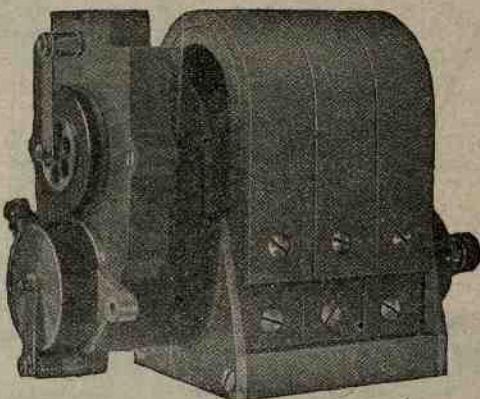
7 Giugno: 1°, 2° e 3° Coppa de la Meuse su Peugeot: 1° Giuppone - 2° Boillot - 3° Goux.
Settimana di Ostenda: 1° Premio Iorns, Corsa 1 Km. su Opel. — 1° Premio Iorns, Corsa 500 metri su Opel. — 2° Premio Iorns, Corsa 20 Km. su Opel. — 1° Premio Iorns, Corsa 135 Km. su Opel. — 1°, 2° e 3° Premio Corsa velocità Vetturette Peugeot.

Boulogne. 1° Premio Iorns su Opel. Corsa 7 Km.

Tutti con **Magneti e Candele U. H.** (Unterberg & Helmlé)

Agente Depositario **LEOPOLDO FERRARIS** - Via Saglano, 1 - **Torino**

In vendita presso i primari grossisti.



MAGNETI-EISEMANN

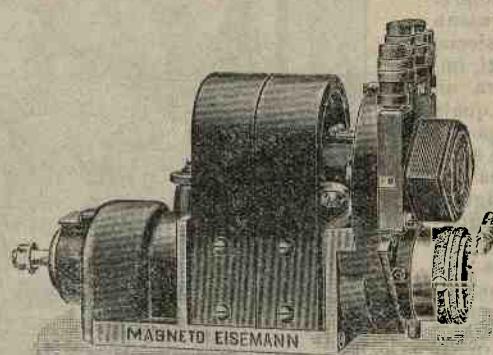
AD ALTA TENSIONE e TRASFORMATORE INTERNO

con

AVANCE AUTOMATICO

Brevetti **D. R. G. M.**

Candele Eisemann
Oleatore Centrale
"MAYBACH"



Tipo speciale
per
AREOPLANI
peso

Kg. 4,750

Vantaggi:

- 1° Abolizione del comando d'avance e relative leve.
- 2° Aumento del raggio d'avance sino a 60° mentre con altri sistemi non si possono oltrepassare i 35°.
- 3° Risparmio di benzina, poiché il motore per effetto dell'avance automatico rende sempre il massimo in qualunque momento.
- 4° Marcia uniforme e sicura del motore anche

- al minimo, poiché pure col massimo ritardo la scintilla non diminuisce d'intensità ed efficacia.
- 5° Nessun colpo di ritorno, poiché a motore fermo il magnete passa automaticamente al ritardo.
- 6° Facile messa in marcia, poiché l'induzione della corrente avviene sempre nella posizione più favorevole dell'indotto.

Rappresentante:

DITTA SECONDO PRATI
MILANO - Via Carlo Alberto, 32 - **MILANO**

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Ciro 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 Cipi: Normale, Forte ed Extraforte per Caccia, e Speciale per Ciro al piccione.

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

Per acquisti all'ingrosso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:
"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

**PRIMA FABBRICA DI BIGLIARDI D'EUROPA
LA COMPAGNIE BRUNSWICK FRANÇAISE**

BIGLIARDI da carambola, pel gioco italiano, inglese, ecc., a tutti prezzi, di ogni stile, legni di ogni genere.

STECCA "Gallia", "PANNI" e "PALLE" qualità extra.

Cataloghi inviati gratis dietro richiesta.

Domande cataloghi del famoso "Bowling ... gioco di birilli americano di precisione."

PARIGI - 19, Rue de la Pépinière - PARIGI

"TRIONFO SENZA L'EGUALE!"



Record: Douvres-Calais e ritorno in aeroplano: Rolls.
Coppa della Meuse: 4 Primi e Secondi Premi. — Settimana di Ostenda: 20 Primi Premi. — Meeting di Boulogne: 8 Primi Premi.

Depositio:
D. FILOGAMO
TOBINO
Via dei Mille, 24.
BOUGIE POGNON LIMITED
29, Wauxhall Bridge Road
LONDRA.

EPILESSIA

DONO
delle Loro Maestà
i Reali d'Italia

14 Medaglie
alle primarie Esposizioni
e Congressi Medici

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

CLODOVEO CASSARINI
di BOLOGNA

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

Si trovano in Italia e fuori nelle primarie farmacie.

Si spedisce franco a quocchio dei quarti



Fondata nel 1790.

MEDAGLIE-DISTINTIVI

per Società

L. Chr. LAUER, G. m. b. H.

Stabilimento coniazione Monete

Fornitore della Casa Reale del Granducato di Sassonia.

NORIMBERGA, A. N. Kleinweidenmühle, 12.

Succursale **BERLINO, A. N.**, Ritterstrasse, 46.

in galvano coniato,
plastica e
fine esecuzione di
vero e falso smalto,
artisticamente
combinati.

CULTURA FISICA PER TUTTI!

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

FORZA e SALUTE

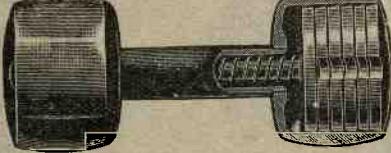
CORSI DI GINNASTICA IN CASA coi

MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

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

Chiedere Prospetti gratis.



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

GRANDE DEPOSITO FORNITURE per

AVIAZIONE

Premiate ELICHE W. L. D.

ACCESSORI per MODELLI

A. G. ROSSI

TORINO - Via Valperga Caluso, 22 - TORINO

Pile SILICIA

stessa potenza degli accumulatori con peso assai minore

IMPIANTI DI LUCE E FORZA

BATTERIE D'ACCENSIONE - BATTERIE LEGGIERE SPECIALI PER AVIAZIONE
Fari elettrici per automobili - Fanali per cicli e motocicli.

Rappresentanza Generale per l'Italia:

CESARE RICHIARDI - Via Saluzzo, 9 - TORINO

Il 2° GIRO D'ITALIA ha dimostrato la solidità dei Cicli

SENIOR CON GOMME POLACK

portando al traguardo finale: Osnaghi, Maverna, Turconi e Rotta.

La **SENIOR** è la sola macchina che abbia avuto un tale numero di arrivati senza servizio di *soigneurs* e di meccanici, trionfando per la sola energia dei corridori e bontà delle biciclette.

BONZI & MARCHI MILANO - Via S. Nicolao, 1 - Filiale: TORINO - Via Carlo Alberto, 9.

14 HP, 4 cilindri

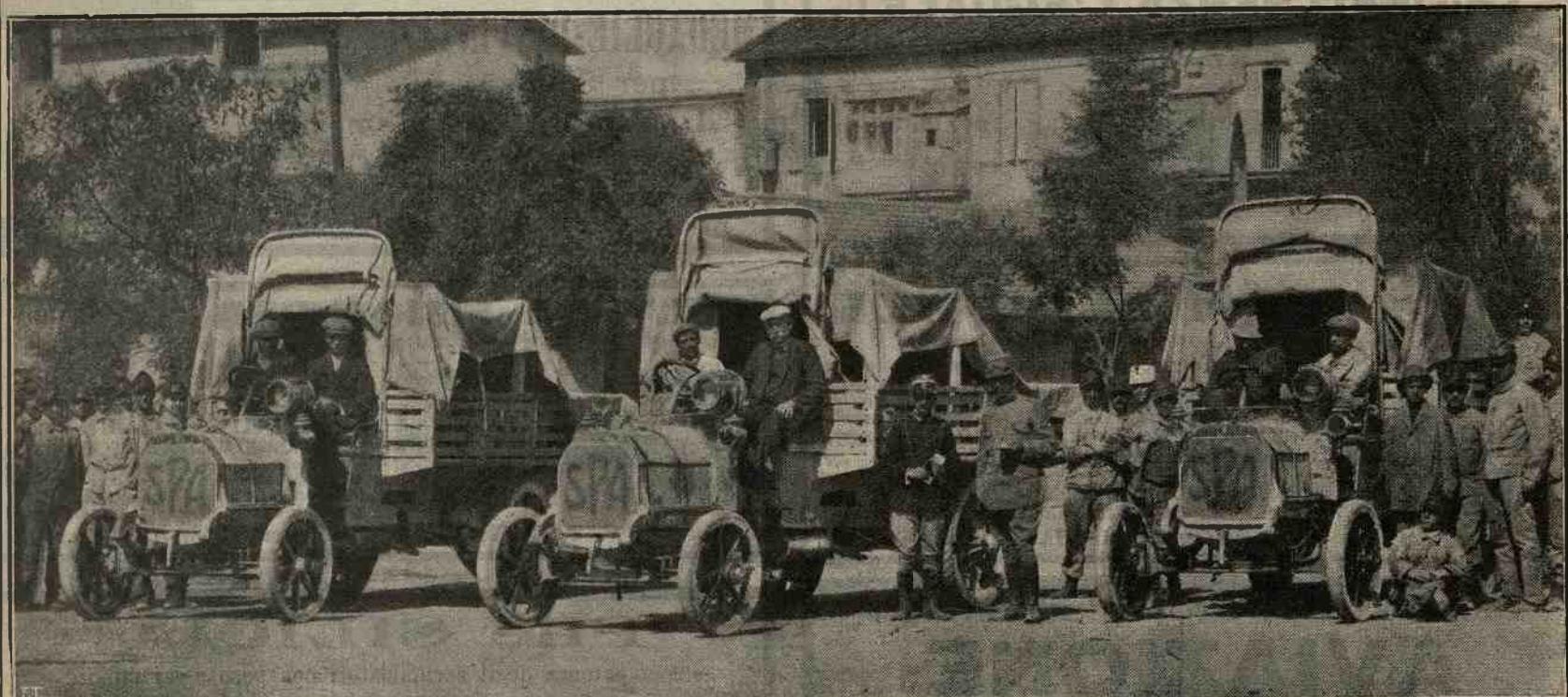
25 HP, 4 cilindri

35 HP, 8 cilindri

De Dion Bouton

sono le migliori vetture per turismo.

Il Concorso dei Camions Militari



Gli autocarri S. P. A. primi arrivati a Roma, alla Batteria Nomentana, dopo il Gran Raid di 800 chilometri.

Dopo un mese di prove giornaliere, di marce, di viaggi, di peregrinazioni attraverso mezza Italia, su tutti i valichi dell'Appennino, i primi autocarri partecipanti al Concorso bandito dal Ministero della Guerra, sono arrivati a Roma vittoriosi venerdì scorso, 26 Luglio.

L'onore di avere terminato per primi e nel miglior modo il Concorso spetta ai camions della Fabbrica Torinese **S. P. A.**, mediante un'impresa straordinaria che resterà memorabile nei fasti dell'industria meccanica, più dei trionfi delle stesse corse automobilistiche.

Come è noto, il Concorso per questi veicoli militari doveva finire con una grande marcia continuata di 800 chilometri da compiersi dopo tutte le altre prove, dopo cioè di aver percorso altri 5200 chilometri in due squadre separate, prima quella dei carri di tipo medio (5000 chilogrammi), poi quella dei carri di tipo leggero (2500 chilogrammi) con un intervallo di vari giorni per dar tempo ai meccanici della prima squadra di venir a prendere i veicoli della seconda. I carri leggeri dovevano marciare a una velocità superiore di 4 chilometri all'ora a quella dei carri pesanti.

La FIAT chiese ed ottenne di far partire tutte e due le sue squadre contemporaneamente.

La **S. P. A.** si attenne al Regolamento di marcia subendo divisi in due gruppi, cominciando il Raid solo con i suoi grossi carri.

Gli autocarri **S. P. A.**, partiti ultimi da Pesaro mercoledì mattina alle 6, dopo essere saliti fino a Ravenna e ridiscesi ad Ancona e a Pesaro per Pescara, Sulmona e Cajanello, arrivarono a Roma venerdì mattina intatti e in ottime condizioni, prima delle sette, distanziando tutti gli altri concorrenti che giunsero soltanto nel pomeriggio.

Con una marcia meravigliosa per velocità e regolarità, senza incidenti di sorta, le grosse macchine **S. P. A.** copersero gli ottocento chilometri del percorso, tutto di un fiato in quarantott'ore, durante le quali i loro robusti motori non si fermarono mai se non i minuti occorrenti per le provviste di olio e di benzina, realizzando così un *tour de force* che non si credeva possibile.

Una tale brillante vittoria, se viene a confermare la superiorità della **S. P. A.** nella fabbricazione dei veicoli industriali, torna pure di merito ai commissari, e fra gli altri al colonnello Maggiorotti, che nel regolamento stabilirono i vari requisiti a cui dovevano corrispondere questi camions militari. Furono allora quasi tacciati di audacia temeraria perché pareva che domandasero l'impossibile ai nostri costruttori; adesso invece si vede come il loro disegno non fosse che un anticipo di possibilità pratiche e un incitamento ad una perfezione ormai conseguita.

III.