

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giocchi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Esterio L. 8
Un Numero { Italia Cent. 10 | Esterio 15 { Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-36

IN SERZIONI

Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

Il recordman mondiale del volo in aeroplano



Leblanc, vincitore del Circuito dell'Est, è calorosamente applaudito al suo ritorno a Parigi.
Egli ha compiuto il più lungo viaggio in aeroplano, cioè 790 km.

DOPPO

DI AVER VINTO

- il **Giro d'Italia** (Km. 3027) **1910,**
- il **Campionato di Francia 1910,**
- il **Campionato d'Europa 1910,**
- il **Campionato del Mondo 1910,**

anche la

TARGA LEGNANO

(Km. 180 — 28 Agosto 1910)

viene conquistata con

PNEUMATICI

CONTINENTAL

da TIBILETTI ALFREDO su macchina **ATALA.**

Nello stesso giorno Léon Georget si aggiudicava per la 5^a volta al Velodromo di Buffalo il Bol D'Or (Campionato del Mondo di lunga distanza) sempre sui rinomati

Pneumatici CONTINENTAL



Continental Caoutchouc & Gutta Percha C^{ie}

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



ITALA

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

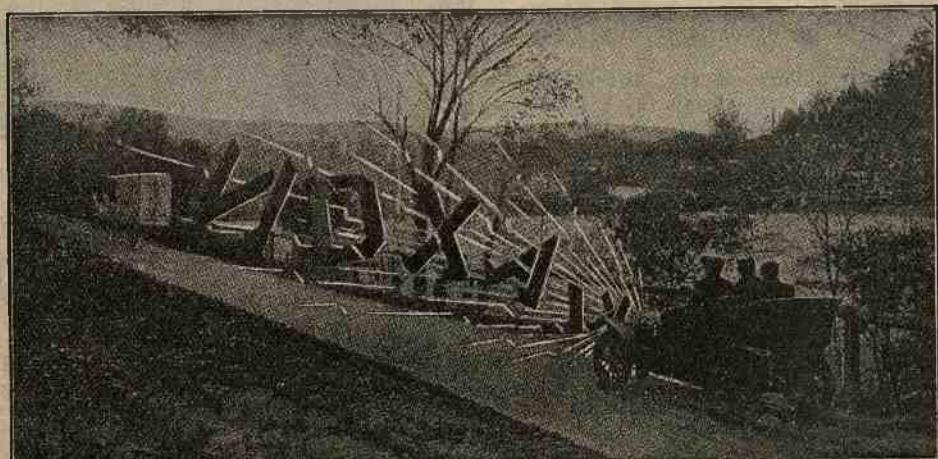
TIPI INDUSTRIALI:

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).



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

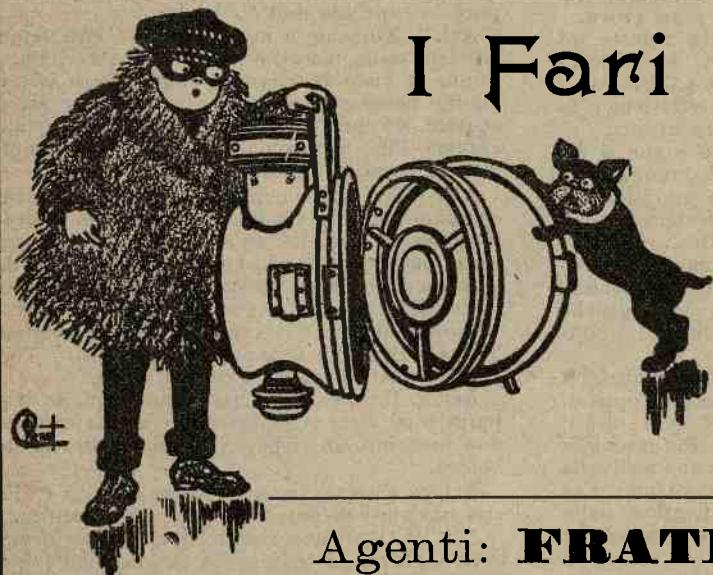
KLAXON

della The KLAXON C.o L.td

Sono i migliori segnalatori conosciuti.

Oltre a 30.000 in funzione negli Stati Uniti.

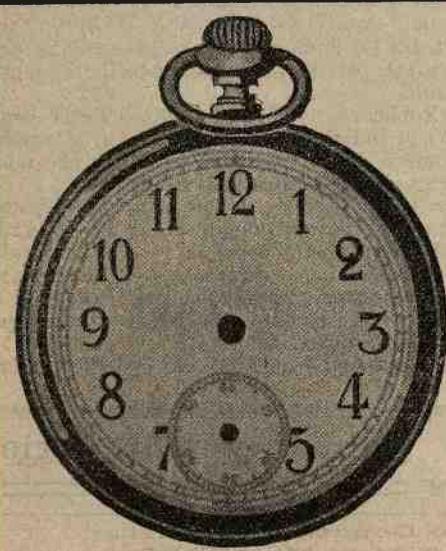
Agenzia e Deposito Generale in Italia: **A. GOLETTI** - Torino - Via Santa Chiara, 64.



B.R.C. "Alpha,,

sono i migliori occhi di uno Chauffeur.

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



*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. O. BERGOUGNAN** - Telefono 12-78.
Via Papacino, 18 - TORINO - Via Sebastiano Valfrè, 16.

CORRISPONDENZA

Voghera. U. Ginnastica. — Per i comunicati ci manca lo spazio.
 Torino. A. Reyneri. — Grazie. Troppo secca.
 Riolo. A. Miccoli. — Grazie.
 Torrebelvicino (Veneto). Gasparini. — Obbligato.
 Saluti. V. G.
 Reggio Emilia. Iodi. — Grazie. Troppo secca. Il nostro corrispondente è Silvi Corbelli.
 Mantova. Bertoli. — Grazie. Ne approfitteremo quanto prima.
 Pescia. M. Fantozzi. — Grazie del riguardo. Sarà per un'altra volta.

Huguoin Frères & C.
MEDAGLIE ARTISTICHE
 per tutti gli Sports
 Centoni e Cornici novità - Scudi d'Onore - Diplomi
 Rappresentante Generale per l'Italia:
ROTA G. B. - GENOVA - Via Orefici, 44



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 presa per la coniazione,
 capace di una pressione di 140.000 chili.



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, tipo inglese, a smalto con colori sociali,
 intestati alla Società, con prezzi normali anche per piccole
 quantità. — Per richieste urgenti inviansi fotografie.

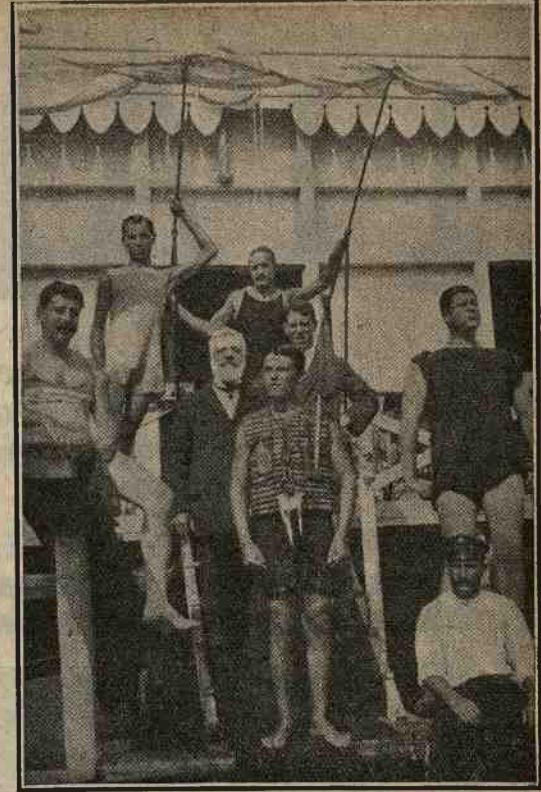


La Corazza di salvataggio del cav. Pasquale Miccio

Numerosi sono gli apparecchi di salvataggio, ma certamente uno dei migliori è quello che testé ha inventato il cav. Pasquale Miccio, un ben noto *sportsman* napoletano, che malgrado la non giovane età, si interessa ancora vivamente di tutto ciò che è ginnastica marina, appassionandosene tanto quanto e forse più di un giovane. Dico uno dei migliori per la forma semplice, pratica e geniale di come è composto. Fatto come una corazzata, tanto che viene chiamata *Corazza Miccio*, porta con sè una bandierina, che può servire al naufrago per far segnali, una bottiglietta di whisky, per rifocillarlo ed un coltello per tutte le evenienze che potessero nascere. La *Rari-Nantes Partenope*, sempre pronta ad incoraggiare tutto ciò che è attinente al nuoto ed al salvataggio, ha voluto invitare il cav. Miccio a fare degli esperimenti del suo apparecchio, e difatti, presente una Commissione composta di persone notevolissime nello sport nautico, quali il cav. Bennati, il signor Giannini, il prof. La Picciarella, l'avvocato Miraglia, l'ing. Bayon e presente un discreto pubblico di *sportsmen* appassionati, si sono eseguite delle importanti prove che hanno pienamente soddisfatto la Commissione, per i grandi vantaggi, superiori a quelli di ogni altro, che l'apparecchio presenta.

Noi ci rallegriamo coll'egregio cav. Miccio per la bella invenzione, che siamo sicuri sarà presa in considerazione da tutti coloro che si interessano di tali apparecchi.

M. Accabi.



Il cav. Miccio e la sua corazza applicata ad un nuotatore.

LE NOSTRE ORGANIZZAZIONI

Il II° Campionato Ciclistico fra i giornalisti torinesi

Della *Corsa dei giornalisti torinesi* da noi... allestita, e del relativo banchetto... che verrà allestito dall'avv. Papi, nostro speciale incaricato per la bisogna, non intendiamo più oltre dilungarci per quanto concerne il *lato sportivo*.

Oramai i nostri critici di ciclismo ci hanno dimostrato come qualsiasi cibo non possa più nuocere dopo la corsa, ma solo occorra farne scelta durante il periodo preparatorio della gran prova.

Oramai, ancorchè la gara sia stata ridotta ad un'unica categoria, abolendo così le due distinzioni di pubblicista di professione e pubblicista... per passatempo, sono note le caratteristiche e le chances della maggior parte dei concorrenti.

Vi son cioè quelli che si allenano e che si disputeranno sul serio i primi dieci premi, e vi son quelli che dall'anno scorso non son più saliti in bicicletta e che si divideranno, fraternamente, la rimanente dozzina di doni in palio...

Una cosa è però certa: che il numero dei concorrenti sorpasserà quello dei premi! Particolare che costituirà un vero record d'iscrizioni, dacchè è stabilito che è già un record quello dei premi ricevuti e preannunciati.

Difatti, all'elenco pubblicato nello scorso numero, dobbiamo oggi aggiungere una superba Coppa di S. E. Paolo Boselli; un dono (e che mai sarà?) dell'Unione Velocipedistica Italiana; una medaglia d'oro degli Stabilimenti Cicli Fiat; una medaglia d'oro del Dinamitificio Nobel di Avigliana; una artistica bomboniera offerta dal direttore della *Gazzetta di Torino* ed un oggetto... utilissimo del noto *sportsman* M. L. Mina.

Nel numero prossimo, insieme all'elenco completo dei premi e loro graduatoria, pubblicheremo la lista dei concorrenti di cui sollecitiamo l'iscrizione, da inviarsi al nostro giornale, insieme alla quota di L. 5 per il banchetto.

La corsa femminile (2 ottobre).

I giovani, e perchè no?, anche i vecchi soci dell'*Unione Sportiva Torinese*, assecondati da noti *sportsmen*, ormai indispensabili nelle organizzazioni di qualche importanza, come il signor L. Sclavo e qualcun altro che vuol restare nell'ombra, si danno attorno perchè la *Corsa femminile Internazionale* organizzata d'accordo col nostro giornale, debba riuscire un vero avvenimento, e come importanza e come novità di gara.

La simpatica e cortese tenzone fra le gentili pedalatrici di qua e di là delle Alpi è imminente.

Iscrizioni di valore sono già pervenute ed altre se ne attendono.

Sapranno le cicliste italiane affermarsi vittoriosamente sulle avversarie straniere?

Lo speriamo e ce l'auguriamo nel nome dello sport italiano.

Nei prossimi numeri ci occuperemo più largamente della nuovissima gara.

Pertanto, ripetiamo una volta ancora gli articoli più importanti del regolamento che reggerà questa corsa femminile, regolamento che ebbe pure la sanzione dell'*U. V. I.*:

Art. 3. Affinchè la manifestazione offra garanzia dal lato della moralità e di buona riuscita, dal punto di vista sportivo ed educativo, è assolutamente necessario che ogni concorrente sia presentata da una persona conosciuta, la quale si assuma l'intera responsabilità delle ineccepibili qualità morali di essa.

Art. 4. È rigorosamente vietato di presentarsi in costume che non sia quello femminile e corretto. È tollerato l'uso dei calzoni chiusi sotto il ginocchio, ma larghissimi. La Giuria escluderà dalla corsa le concorrenti vestite in modo sconveniente.

Art. 5. La gara si svolgerà sul seguente percorso: Torino (Barriera di Francia) - Rivoli - Avigliana - Trana - Bruino - Orbassano - Beinasco - Torino (Piazza d'Armi nuova) (km. 50 circa).

Art. 7. Il numero d'iscrizione sarà quello di partenza e ad ogni concorrente verranno distribuiti due bracciali col rispettivo numero nero su stoffa bianca.

Art. 8. È severamente vietato di farsi trainare con qualsiasi mezzo sotto pena di squalifica.

Art. 10. Ogni concorrente, all'atto della firma di arrivo, deve presentare la sua macchina per la verifica della punzonatura.

Art. 15. La tassa d'iscrizione alla corsa è stabilita in lire tre. Le iscrizioni si ricevono presso la *Stampa Sportiva* (via Davide Bertolotti), ed alla sede dell'*U. S. T.* (via Plana, 7, Torino).

Art. 16. La domanda d'iscrizione deve essere presentata per iscritto e contenere le seguenti indicazioni:

a) Nome, cognome, pseudonimo della concorrente; b) indirizzo; c) società a cui appartiene; d) numero della licenza; e) macchina che monta; f) firma della persona che la presenta.

Per tutte le altre norme non contemplate in questo, vige il regolamento corse dell'*U. V. I.*

Molto importante è poi la recente concessione fatta dal Comitato organizzatore, di permettere cioè alle concorrenti di usufruire, lungo il percorso, di terze persone per le eventuali riparazioni alla propria bicicletta.

Insomma una specie di corsa con rifornimenti...

pneumatico per automobili liscio ed a semelle

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

ESTARIC

L'areodromo di Cameri

(Da un nostro redattore espressamente inviato).

Cameri, 3 settembre.

Dico appositamente: *areodromo* di Cameri e non Scuola aviatoria, perchè con questa sfumatura di definizione so di far piacere all'ing. Thouvenot.

Questo signore francese, che non fu troppo assecondato, finora, nella sua iniziativa, nel semplice fatto... che non è italiano, che fu anzi accusato un giorno di essere una spia del Governo francese, che l'avrebbe mandato in Italia per studiare le nostre povere artiglierie, quasi non fossero già abbastanza note all'estero, come quelle estere sono note a noi, questo signore francese che risponde al nome dell'ing. Thouvenot, primo ideatore del meraviglioso motore rotativo, oggi chiamato Gnome, e un giorno, non son molti anni, brevettato in Francia dagli inventori sigg. ingegneri Farcot e Thouvenot, ha avuto della temerarietà nella sua iniziativa di organizzare il primo campo di aviazione in Italia...

Della temerarietà e della perseveranza.

Scovata, per una combinazione, la brughiera di Cameri, vi si è installato trasportando la sua casetta smontabile, che già aveva appoggiato le... mobili basi sui pianori del Bresciano. Poi ha costruito un'ampia tettoia, il primo *hangar* dei primi biplani *Avis*, tettoia che oggi è diventata l'*infermeria*, od altriamenti, officina riparazione degli apparecchi vittime dell'inesperienza dei giovani piloti; ha rintracciato quindi una cava di sabbia e con del buon cemento ha trovato modo di impiantare una fabbrica di cosidetti mattoni bianchi e di tegole romboidali.

Poi, il giorno che potè disporre di sufficiente materiale di costruzione, cominciò ad innalzare degli *hangars* in muratura. E ne costrusse quattro. Poi altri sei. E fra breve ne sorgeranno un'altra mezza dozzina. E non per megalomania di allargare la cerchia della novella areopoli, ma semplicemente per soddisfare alle richieste degli aviatori e degli inventori che non son pochi!

E' strano, infatti, come in questo areodromo, iniziato da un francese, pagando la tenue tassa giornaliera di lire cinque d'affitto per un intiero *hangar*, trovino la più larga ospitalità tutti gli inventori italiani. Vi son qui i Faccioli, padre, madre e figlio, con due biplani piccini e gentili come *demoiselles*; il conte Balbi, di Genova, col suo monoplano; l'Antoni, di Livorno, col suo originale tipo di monoplano largamente caudato; il sig. Scacchi che ha applicato ad un *Voisin* un

suo nuovo tipo di motore che va a meraviglia...

E questo ingegnere francese è proprio quello che preferisce i motori italiani: *Itala*, *Anzani* e *Scacchi*; ecco infatti i tipi di motori da lui applicati ai vari apparecchi.

Intanto, intorno intorno all'areodromo — il Thouvenot non pretende di chiamare la sua una scuola di aviazione, perchè egli è di avviso che ognuno da sè possa imparare la manovra di un velivolo — sono sorte tre o quattro palazzine in legno, adibite a ristoratori ed alberghi.

Oasi necessarie ai turisti che ogni giorno vengono, in automobile, in carrozza ed in bicicletta dai centri vicini, per assistere ai voli.

Da Novara l'areodromo dista una quindicina di chilometri, da Cameri un tre chilometri.

Attualmente il campo d'aviazione conta oltre cinquanta addetti fra allievi, piloti, inventori e meccanici. Fra breve la famiglia si accrescerà, perchè è annunciata la venuta di nuovi aviatori, fra i quali il Ravetto con un *Voisin* da corsa, e due notissimi campioni francesi.

La vita al campo è divisa un po' a gruppi. Vi si sente la divisione di casta. L'armonia però non manca ed alla sera si tocca spesso il *diapason* della cordialità e della gaia vita. Le automobili di cui l'areodromo dispone — quella del signor Stucchi per tutti — collaborano molto bene ad applicare la teoria del libero scambio, con la frequente importazione nella brughiera di Cameri, dei prodotti novaresi!

L'ing. Thouvenot, direttore del campo d'aviazione di Cameri, al tavolo di lavoro nella sua casetta smontabile. In piedi il sig. Banchi e seduto il sig. Stucchi, due piloti del Blériot.

Attualmente i migliori allievi del Thouvenot sono i signori Stucchi, Ciro Cirri e Bianchi, per il Blériot, Bianchi e Cavaglià per il *Voisin*. Gli altri coi loro apparecchi privati, fanno pure frequenti sortite ed esperimenti.

E così, a poco a poco, l'areodromo di Cameri si satura di una vitalità intensiva, solo frenata qualche volta dall'allarme degli anemometri!

Quando la giornata è terza, non è infrequente il caso di veder contemporaneamente volteggiare sulla brughiera verdeggianti cinque od anche sei velivoli, e scorgere l'ing. Thouvenot con l'indivisibile scimmietto su di una spalla e il caratteristico *panama* da esploratore africano, seduto ad un tavolo del bar *Il progresso dell'aviazione*, che si gode lo spettacolo come un semplice e modesto spettatore... Ed è allora forse, cogliendo i frutti della sua propaganda per l'aviazione in Italia, che gli torna in mente l'addebito di essere francese...

Del suo disappunto chi ne riceve gli sfoghi è per solito lo scimmietto che invariabilmente, con un buffetto, va rotolare a terra, e qualche volta un giornalista importuno che, come il sottoscritto, s'è permesso, e non invano, di battere alle porte dell'areodromo perduto nella sublime solitudine della brughiera di Cameri...

Corradino Corradini.

Il nuovo regolamento per il rilascio dei brevetti di pilota aviatore

La Commissione sportiva della Società italiana di aviazione nella sua ultima seduta ha modificato il regolamento per ottenere il brevetto di pilota aviatore in Italia, unifor mandolo all'ultimo regolamento emanato dall'Aereo Club di Francia, che è diverso da quello adottato nel gennaio del 1910.

Mentre col vecchio regolamento gli esami per il rilascio del brevetto di pilota aviatore consistevano nell'effettuare in volo senza scalo tre circuiti di un chilometro ciascuno in tre giorni distinti nello spazio di 30 giorni, col nuovo regolamento gli esami consistono nell'effettuare, in pieno volo, senza scalo, tre circuiti di 5 km. ciascuno con l'obbligo di atterrare in un raggio di 150 metri da un punto designato dall'aviatore prima di partire.

Col nuovo regolamento i tre circuiti di 5 km. ciascuno possono essere effettuati consecutivamente, con l'obbligo però di atterrare tra una prova e l'altra.

Il nuovo regolamento è andato in vigore ed è obbligatorio col primo settembre corrente.

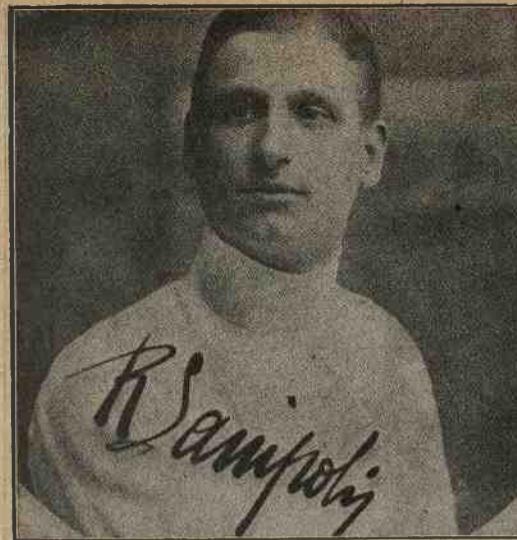
L'abbonamento alla "Stampa Sportiva", costa solo L. 5



Al campo d'aviazione di Cameri. — 1. Sig. Pozzo, direttore amministrativo - 2. Del Panta, allievo pilota - 3. Cirro Cirri, allievo pilota (Blériot) - 4. Ing. Thouvenot, direttore tecnico - 5. Banchi, allievo pilota (Blériot) - 6. Antoni, inventore e pilota del monoplano Antoni - 7. Castellani, allievo pilota (Blériot) - 8. Conte Balbi, inventore del monoplano omologo - 9. Ferro, pilota del monoplano Balti - 10. Ing. Marchi, allievo pilota (Voisin) - 11. Stucchi, pilota brevettato (Blériot) e istruttore della scuola - 12. Cavaglià allievo pilota (Voisin).

LA MOTOSACCHIA

SOCIETÀ MECCANICA ITALO GINEVRINA VIA FREJUS 26 TORINO - IMPORTANTI MODIFICAZIONI CATALOGHI GRATIS
CARLO CAPELLO VIA XX SETTEMBRE 44 - AGENTE ESCLUSIVO PER TORINO E CIRCONDARIO



La scherma in Italia

Una visita a Cremona.

Dopo che si chiusero le vecchie sale d'armi che avevano accolto un buon numero di schermidori, nella nostra città si ebbe un periodo di inazione, ne quale, se pur la scherma non era totalmente tralasciata individualmente, tuttavia non si aveva né un maestro, né un locale in cui addestrare sempre più le abilità dei tiratori.

Ora invece per il nobile impulso d'un giovane della capitale, il maestro Sanipoli del 65° fanteria, quest'arte così utile ed estetica si può dire che abbia fatto passi giganteschi nella nostra città.

Non è passata ancora una annata da che fu aperta la sala d'armi, che già una schiera di forti campioni si trovano pronti a qualsiasi cimento e un discreto numero di giovani, sotto la guida intelligente e cara del Sanipoli, si vengono addestrando alla spada e alla sciabola, per potere nel prossimo torneo figurare brillantemente e accrescere così la curiosità del pubblico che accorrerà numeroso ad assistere ai fasti di tanti giovani e conoscenti concittadini.

Oltre il Belloni, che trovasi in una forma straordinaria e che siamo sicuri darà assai filo da torcere a tutti i dilettanti d'Italia, fra queste schiere si devono annoverare il Traversa, veterano dell'arte schermistica e che conserva ancora tutta la sua efficacia mediante un esercizio indefeso; il Mori dai potenti mezzi; il Pisani, che viene sempre più perfezionandosi nella sciabola dimostrandosi un fortissimo tiratore; il piccolo Boeri che, dopo aver raccolto così larga messe di allori l'anno passato, si viene allenando allegro e d'impegno per figurare certamente fra i primissimi della sua categoria.

E Augusto Celli che, lasciata la spada da terreno che gli aveva procurato assai soddisfazioni, ora si è dedicato al fioretto, agile ed elegante e che siamo sicuri dovrà riuscire primo nella categoria junior.

A questi si dovrebbe aggiungere il maresciallo De Labar, pur lui indefeso nello studio della scherma, il Pepe, che assai si distingue per la sua efficacia nella sciabola.

E poi una lunga schiera di debuttanti che promettono assai di far onore al maestro Sanipoli. Noteremo Sartori, Celli Emanuele, Zampelli, Pasotelli, Boschi, Pallavicini, Anselmi, Carnilli, il mancino Onofri, Carini, Lao, Basola, Zanacchi.

Come si vede una forte schiera di sana gioventù che saprà certamente in avvenire tener alto il nome della nostra città.

Così in queste poche note abbiamo voluto dimostrare come anche in questo ramo Cremona si fortifica, portandosi all'altezza di ogni altra città d'Italia.

E la lode di questo movimento in favore dell'arte schermistica va tutta certamente al maestro Sanipoli che, coll'ardente spirito romano, ha intrapresa un'opera così ardua, che ha saputo intrattenere i giovani col suo sorriso e guidarli alle difficoltà della scherma colla sua tecnica forte e la volontà indefessa.



Ermanno Boeri, di anni 10, allievo del maestro Sanipoli Riccardo. 8° al Torneo di Milano, categoria giovinetti, nel 1909; 4° al Torneo di Brescia, 1909; 4° al Torneo di Vigevano; ha tirato alla grande Accademia di Milano, a quelle di Cremona e Pizzighettone.



A sinistra: Antonio Mori, uno dei migliori allievi del Club d'armi Cremonese e Gino Belloni, di Cremona, campione lombardo anno 1910.



Club d'armi Cremonese. — Allievi del maestro Sanipoli.

FIDES

**(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

La carrozza nella storia della locomozione

In grazia del vapore e della elettricità, la locomozione, dal 1800 al 1900, ha fatti progressi maggiori che in tutti i secoli trascorsi dalla nascita di Adamo alla nascita di Napoleone; ci è interessante l'accennarli brevemente sulla scorta di un volume recente, in cui il signor Luigi Belloni ha raccolto le sue ricerche su *La Carrozza nella storia della locomozione* (Milano, F.lli Bocca, 1910).

Uno dei primi bisogni dell'uomo, lanciato in mezzo all'universo, deve essere stato quello di muoversi, di trasferirsi da un luogo all'altro « altrimenti, egli deve avere pensato, sarebbe inutile avere le gambe ». Ma poi, poltrone per natura, anche deve avere pensato: « E non sarebbe opportuno, e comodo assai il camminare colle gambe... degli altri ? ». Ed eccolo montare sul cavallo, sul cammello, a farsi trasportare da lui. « E per trasportare i pesi, occorre proprio adoperare le spalle ? ». Persuaso del contrario, l'uomo inventò il rudimentale veicolo a trascinamento; e quindi, di pensiero in pensiero, giunse (certamente dopo secoli di studi) all'invenzione della ruota, che fu senza dubbio una delle più grandi invenzioni dell'umanità.

Però, presso i Greci ed i Romani, nella *carruca* trascinata da animali, o nella *lettiga* portata dagli schiavi, non si vedevano che donne, vecchi, infermi, tutta gente che non poteva camminare che colle gambe altrui, oppure i magistrati, i ricchi, i ricchissimi, i grandi della terra, ai quali pareva non dignitoso il camminare colle gambe proprie; o, in guerra, a cavallo. Oggi, chi non va in carrozza, in omnibus, in tram ? Il trovare un pedone, sarà, fra qualche anno, una rarità da museo; e come ora si fanno regolamenti per le minoranze che vanno in automobile o in bicicletta, si dovranno in futuro fare regolamenti per quei pochi originali che avranno il coraggio di marciare a piedi.

Venuti i barbari, coi loro gagliardi pedoni, soldati a cavallo, e rozzi carri su cui trasportavano donne, fanciulli, attrezzi, utensili, armi, le carruche e le lettighe furono spazzate via come da una bufera; ed è appena nei secoli XIII, XIV, XV, all'epoca del rinascimento artistico, della resurrezione d'ogni cosa bella, che, per le flessuose castellane, riappaiono le carrette, riccamente adornate ed abbellite dagli artisti prediletti.

Il conte Giovanni Gozzadini, in una sua memoria *Sull'origine e sull'uso dei cocchi* (Bologna, Monti, 1884) narra che Beatrice, figlia di Raimondo re di Provenza e moglie di Carlo I d'Angiò, fece nel 1267 il suo ingresso in Napoli su d'una carrozza coperta di drappo serico vellutato color celeste, tutto cosparso di gigli d'oro; e nel 1273 Papa Gregorio X entrò in Milano in carrozza « cosa che a quei tempi, nota il Giuliani, non era ancora usata fra noi ». Solo nel 1300, per le nozze di Galeazzo I Visconti con Beatrice d'Este, vedova di Nino di Gallura « fu costruita (come narra il Rosmini nella sua *Storia di Milano*, vol. III, pag. 270) in Milano, una carrozza coperta di ricchi drappi tirata da quattro cavalli »; e questa sarebbe stata la prima carrozza costruita a Milano, sei secoli or sono. Ma quelle non erano vere carrozze, ma carrette, colla cassa

appoggiata direttamente sull'asse delle ruote; mentre la vera carrozza, colla cassa sospesa, fu inventata nel 1457 in Ungheria, e precisamente a Kotze, dal cui nome venne quello di *cocchio*.

In Inghilterra la prima carrozza fu trasportata dalla Germania nel 1580 per il conte d'Arundel; e l'Hume narra (*Storia dell'Inghilterra*, appen. 3, vol. VII, pag. 433) che, prima di allora, la regina Elisabetta, quando usciva in grande etichetta, stava seduta sulla groppa d'un cavallo, sul quale stava montato anche il gran ciambellano. E ciò non guastava il protocollo!

In Italia su tale proposito s'era andati più avanti. Una stampa del 1562 ricorda una fabbrica di carrozze a Venezia; ed il nome di *Calle delle carrozze* ricorda altra fabbrica di quel secolo presso San Samuele. Nello stesso anno fece la sua apparizione la prima carrozza a Pisa; e varie carrozze possedevano a Firenze i Medici, amanti delle arti e degli agi. Nel secolo seguente le carrozze erano già così diffuse, che si cominciò a fare regolamenti per infrenarne l'uso... che si chiamava abuso, come si fa oggi colle biciclette e cogli automobili. In Firenze fra il 1620 ed il 1622, si parlava nientemeno che di proibire; ed in Inghilterra nel 1694 si voleva limitarne il numero a 700; ma i misoneismi dovettero anche allora cedere davanti al progresso, che era non soltanto progresso nei mezzi di locomozione, ma anche progresso nell'industria; ed a Milano sorsero pregiate fabbriche di superbe carrozze.

Ma si trattava ancor sempre di carrozze private, proprietà di pochi ricchi e potenti. Le prime carrozze pubbliche si ebbero a Parigi, ove furono stabilite da certo Sauvage, il quale conduceva, per una data tassa, in carrozza i parigini sino al santuario di *Saint-Fiacre* a 46 chilometri dalla capitale. Nella rimessa aveva posta, come insegnava, l'immagine del santo; e da ciò venne il nome di *fiacre* alle carrozze pubbliche.

* Sauvage ebbe presto dei concorrenti; e nel 1650 un certo Wileme ottenne la privativa di noleggiare *carroles*; e nel 1657 certo Giori poté stabilire carrozze in punti fissi della capitale francese. E seguirono presto (per l'idea sorta nella testa del famoso filosofo e geometra Pascal, appoggiato da un duca e da due marchesi) gli *omnibus* che nel 1662 cominciarono a correre da un estremo all'altro di Parigi; ma non potevano entrarvi i soldati, i paggi, i lacchè. L'impresa fallì: e gli *omnibus* non risorsero a Parigi che nel 1826.

Me era già sorta un'altra grande scoperta; il vapore; e già nel 1770 si ebbe la prima locomotiva stradale a vapore, quella di Cugnot; e nel 1818 la prima bicicletta, la *draisienne*, nel giardino di Lussemburgo a Parigi; e nel 1833 il primo automobile a vapore di Racerone e Squire; e nel 1834, a Londra, la carrozza chiusa, il *brougham*, che ebbe nome da Lord Brougham che ideò ed ordinò; e via via sino a che, nel 1900, si vide correre la prima carrozza elettrica Turri-



Massa Mario, l'invitato campione italiano dell'« Ardita Juventus » di Nervi, ha chiusa la sua brillante stagione natalizia vincendo i più ricchi trofei nazionali posti quest'anno in palio. Fra questi (N. 3) la Coppa Peruzzi e (N. 4) lo Scudo Nelli. Alla sua destra il presidente dell'« Ardita Juventus ».

(Fot. Alemanni - Firenze).

nelli; ed ora, al ritorno dalle corse, si possono fare tutti i possibili confronti estetici fra la trazione animale e la trazione... senza animali.

Gare di nuoto femminili e studentesche a Napoli

La *Rari-Nantes Partenope* ha ottenuto domenica scorsa un vero trionfo nella splendida organizzazione della gara di nuoto per signorine. Il sole lucente nella sua pienezza ha concorso a rendere più grandiosa la bella manifestazione.

Le banchine del porticciuolo di Santa Lucia erano gremite di pubblico plaudente e la piccola rada piena di barche cariche di spettatori.

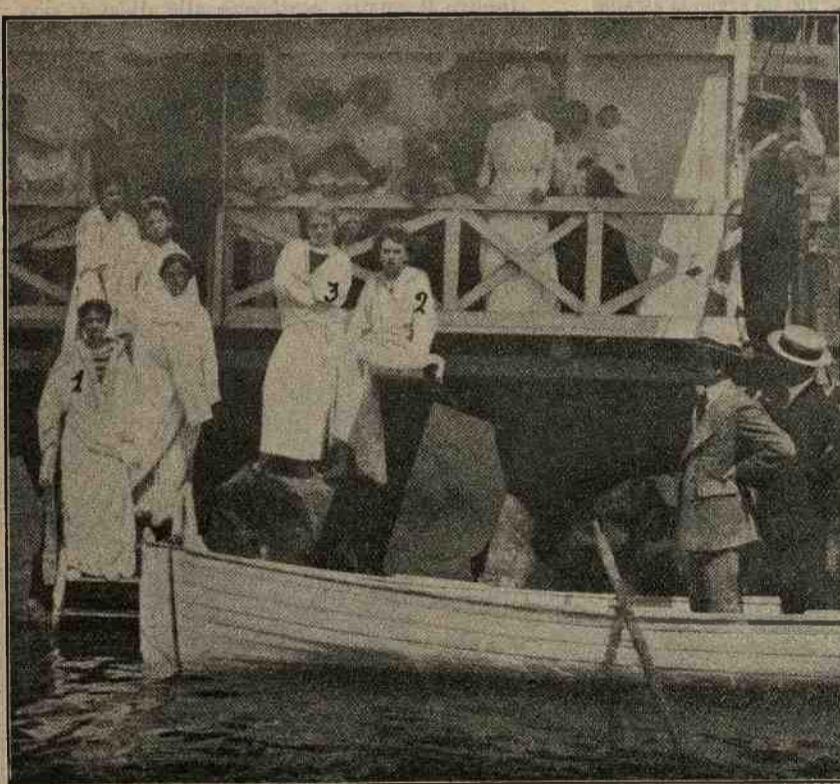
Alle 11 precise la signora Bayon dava la partenza alle sei concorrenti delle otto iscritte. La testa viene tosto presa dalla piccola Ada Alferi che dovette resistere tenacemente durante i 150 metri del percorso ai replicati e forti attacchi

della valorosa avversaria, signorina Maria Galasso, che giunse seconda per mezza lunghezza. Terza fu la graziosa e simpatica signorina Adelaide Alferi, seguita dalle signorine Margherita Pier-Gianni, Maria Maio-Durazzo e dalla piccola neo nuotatrice signorina Olia.

Un triplice urrah! accolse le sei intrepide nuotatrici, al ritorno sul *Châlet* della *Rari-Nantes*.

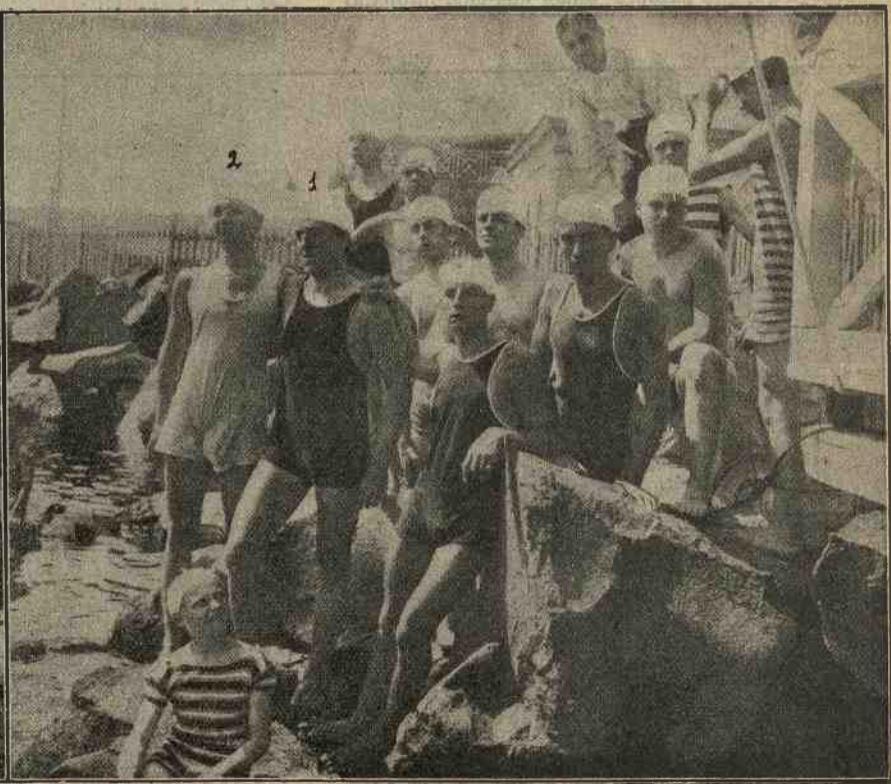
A questa gara seguì il Campionato per studenti delle scuole secondarie su un percorso di metri 300. Un numeroso stuolo di giovani nuotatori rispose all'appello della *Rari-Nantes* ed al segnale dello start la testa fu presa dal Tarantini, che girò primo la boa seguito a mezza lunghezza dal Marcoli, il quale nel ritorno seppe con un poderoso over rimontare l'avversario e resistere ai suoi attacchi giungendo primo per una lunghezza. Fu secondo il Tarantini e terzo Stella Nicolas.

Accabi.



La gara femminile di nuoto, disputatasi domenica scorsa a Napoli. - 1. La vincitrice Ada Alferi - 2. Signora Maria Galasso - 3. Signora Adelaide Alferi.

(Fot. T. Bozza - Napoli).



La gara di nuoto fra gli studenti delle scuole secondarie indetta dalla « Rari Nantes Partenope » e svoltasi domenica scorsa. - 1. Il vincitore Marcoli - 2. Tarantini secondo arrivato.

(Fot. T. Bozza - Napoli).

Automobilisti! Ciclisti! Insistete per avere sulle vostre macchine PALMER
THE PALMER CORD TYRE - TORINO - VIA PIETRO MIECA, 8.

LE SCUOLE ITALIANE DI AVIAZIONE

(Da un nostro redattore espressamente inviato).

*Pordenone, 1° settembre.***Il bivio del neo-aviatori.**

Da parecchi di coloro che in questi ultimi tempi si sono dedicati all'aviazione, ho voluto sapere il come ed il perchè del loro passo indubbiamente ... aleatorio.

Ho avuto delle risposte svariatissime ed anche interessanti per uno che faccia della psicologia un po' meno superficiale di quella consentita ad un *reporter* di giornale.

Svariatissime nella motivazione, mi parvero però giungere tutte ad un bivio unico, le di cui due strade sono segnate, l'una col cartello « dilettantismo », l'altra col cartello: « professionismo ». Precisamente come tutti gli altri sports ai quali v'è chi si dedica a scopo di lucro, e chi invece non tende che alla soddisfazione propria condita con un po' di spirito d'ambizione che verrà appagato dalle gratulatorie degli amici e dagli incensamenti di qualche giornale che abbia una nutrita rubrica sportiva...

Pertanto il neo-candidato all'aviazione, quando s'è deciso di lasciare la propria città per portarsi ad apprendere la novella arte del volo, non manca mai, salutando gli amici od i parenti che l'hanno accompagnato alla stazione e gli augurano pronti e felici risultati, di gettar là, scherzosamente, una frase come questa: « L'andata la faccio in treno, ma il ritorno lo faremo in aeroplano... ».

Una piccola salve di applausi, una nuova dose di raccomandazioni e di auguri, e... il treno parte...

Il neo-aviatore, poichè solitamente si considera già tale anche se non ha ancor visto un apparecchio di volo, dà un'occhiata alle capaci valigie contenenti per lo meno un paio di scafandi (il vestito classico dell'aviatore), un paio di caschi, una mezza dozzina di manuali Hoepli sull'aviazione, qualche rivista francese, e poi, con profondo raccoglimento, sfoglia per un'ennesima volta il regolamento e le disposizioni della Scuola d'aviazione verso la quale il treno sta conducendolo.

Di positivo per ora — poniamo il caso che il nostro giovinotto abbia optato per la scuola di Pordenone — non constata che questo: che appena arrivato dovrà sborsare lire mille e cinquecento come tassa... scolastica, ed altre lire mille come deposito eventuali guasti... Piccolo capitale raggranelato presso qualche zio compiacente, o liquidando qualche cartella di rendita lasciata dai nonni per facilitare al nipote l'inizio di una professione.

A Pordenone, di solito, si arriva a sera fatta, perchè per giungervi, da qualsiasi parte dell'Emilia, della Lombardia, del Piemonte o della Liguria si muova l'ardito passo, il meno che ci si impieghi sono otto ore!

All'albergo il candidato-aviatore avrà già in precedenza fissata la sua camera. Pordenone è una cittadina nella quale non ci si perde tanto facilmente, e poi quando un giovinotto, in tenuta sportiva, esce dalla stazione, trova subito — senza richiedere — chi gli indica l'Albergo degli aviatori, e la strada che conduce all'areodromo. E' logico che chi viene a Pordenone « con una cert'aria » non può essere che uno che s'interessa di aviazione... E al nostro giovinotto riesce così molto facile di orientarsi, e di scrivere all'indomani alla famiglia ed agli amici qualcosa così:

« L'areodromo dista dal paese circa tre chilometri, ovverosia un quarto d'ora di carrozza, ovverosia dieci minuti di bicicletta. E quasi tutti i miei colleghi compiono il tragitto in bicicletta o in motocicletta. Speditemi perciò subito la mia. L'orario della scuola, nella sua laconicità, è il seguente: « lezioni pratiche » al mattino dalle 5 alle 7, ed alla sera dalle 18 alle 20. Nel pomeriggio istruzione teorica impartita dall'ing. Jacchia e dal nostro maestro Umberto Cagno. Potrei sbagliarmi, ma un mese di questa vita riuscirà a fare di me o un perfetto aviatore, oppure un irreconciliabile nemico dell'aviazione. Il sacrificio è forte, ma spero fra qualche settimana che i giornali abbiano ad occuparsi di me ».

Questo signore indubbiamente ha preso la strada indicata dal cartello: « dilettantismo ».



Il record italiano con 3 passeggeri stabilito il 28 agosto a Pordenone da Umberto Cagno, coi signori: Corradino Corradini, nostro redattore, Umberto Cannone e Mocafico Mario.

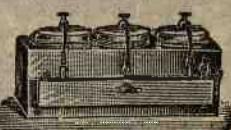
E come gentleman si farà un dovere di mangiare alla *table d'hôte*, di dare del *tu* a tutti i camerieri, anziani o garzoncelli, a tutti i vetturali, e qualche volta anche agli assessori comunali che a Pordenone mostrano di interessarsi tutti e molto dell'aviazione.

Inoltre il nostro gentleman alle dieci di sera, quando l'illuminazione di Pordenone gli farà ri-



Scuola aviatoria di Pordenone. — Alla domenica è una vera folla che accorre all'areodromo per assistere ai saggi aviatori. L'apparecchio Blériot ed i due allievi signor Mocafico (a sinistra) e Cannone (a destra). Nel centro, U. Cagno.

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.



cordare, se è torinese, quella della nostra via Roma dopo la mezzanotte, si assiderà ad un tavolo, un certo tavolo pieno di seduzioni nei riflessi ambigui del suo tappeto verde, e farà venire l'alba delle cinque, ovverosia l'ora della prima lezione, ovverosia il *redde rationem* che gli dirà in poche cifre come iscrivendosi ad un campo d'aviazione, sia Ponderone o Cameri in Italia, Mourmelon o Juvisy in Francia, la quota d'entrata non rappresenta qualche volta che una cifra molto modesta ed accessibile ai più.

Il candidato-aviatore che, trovandosi al bivio cui più su ho accennato, non ha invece esitato ad infilare la strada indicata dal cartello « professionisti » trova il modo — sempre a Pordenone — di contrattare una pensione onestissima, che, se pure comprende una sola portata a colazione e a pranzo, gli dà modo di gustare, in modo speciale, un pane come di migliore non può trovarsi in nessun'altra parte del mondo.

Il candidato-aviatore, col suo brutto nome di *professionista*, se ne va a dormire alle nove, ed alle 4 del mattino seguente è il primo, con una passeggiatina salutarissima, ad avviarsi *pedibus calcantibus* all'areodromo.

La scuola aviatoria di Pordenone.

Nelle nostre regioni non sarebbe stato possibile trovare come areodromo un campo più indicato di quello di Pordenone. Un immenso pianoro a ridosso delle Alpi Carniche, un prato su cui l'erba cresce bassa, fitta e fine come quella dei nostri giardini pubblici, un terreno che a pochissima profondità, ad una trentina di centimetri, è tutto sasso e avanzo alluvionale, cosicché anche le piogge più torrenziali filtrano subitamente, e il prato rimane tosto asciutto. Il vero areodromo dispone di oltre un milione di metri quadrati, assolutamente sgombro di qualsiasi arbusto, in un piano ideale senza il minimo avvallamento od inegualianza. Misura km. 22 di lunghezza per 15 di larghezza. Alla sinistra del campo corre una strada, di poca ampiezza, sorpassando la quale si offre all'aviatore un altro campo, avente le medesime caratteristiche di quello proprietà della scuola, altro campo adibito alle esercitazioni della nostra cavalleria, vastissimo esso pure, che confina con l'ultimo declivio dell'Alpe.

Sul fondo dell'areodromo un basso filare di alberi vorrebbe essere una delimitazione ai saggi aviatori, ed invece non son che una ventina di pianterelle, oltrepassate le quali si presentano altri parecchi milioni di metri quadrati completamente liberi di ogni impedimento. Una posizione incantevole, un terreno soffice e verde che accompagna la curva rientrante delle Alpi Carniche fino a Trieste.

All'ingresso del campo, subito a sinistra, sorge una bassa costruzione, eretta appositamente, che comprende tre locali adibiti ad ufficio e spogliatoio degli aviatori.

Due sono presentemente gli *hangars*. Costruiti in muratura, sono capacissimi, e contengono l'uno due apparecchi biplani Farman, e l'altro due apparecchi monoplani Blériot. Fra breve di *hangars* ne sorgeranno altri due pure in muratura.

Gli allievi di questo primo anno di scuola sono divisi in tre gruppi: Il primo gruppo (Farman) annovera i signori Cobianchi di Bologna, Milani di Verona, ten. De Rada, ten. Marro, e sig. De Antonis di Roma.

Il secondo gruppo è composto dai signori Cantù di Milano, Rossi di Piacenza, Garuffa di Milano, tenente Lampugnani ed un capitano del nostro esercito.

Il terzo gruppo (Blériot) annovera i signori Mocafico di Genova, Cannoniere di Salerno, Pizzi di Monza e Doniselli di Lucca.

Quando tutti gli allievi sono sul campo è una vera Babele linguistica, o meglio... dialettistica.

Maestro istruttore è il torinese Umberto Cagno (Umberto in aviazione e Alessandro in automobilismo!), motorista insuperabile, aviatore calmo, prudente e ardito nel tempo istesso. Ha montato lui tutti gli apparecchi, curata meticolosamente la *mise au point* dei motori, ed è lui solo che giornalmente impatisce le lezioni pratiche ai quindici allievi.

Il Cagno chiama *far la giostra* il ciclo delle sue lezioni. Ogni allievo deve infatti compiere un giro dell'areodromo, a pochi metri d'altezza, seduto dietro al maestro e manovrando le leve di comando e l'accensione al motore. Cagno, davanti, è pronto a correggere le imperfezioni dell'allievo, per facilitarsi il qual compito non toglie mai le mani dai comandi. Ogni allievo, compiuto il suo giro, cede il posto, secondo il turno, ai colleghi.

— Due soldi al giro!... — grida scherzosamente Cagno — Avanti a chi tocca!

Altro che due soldi al giro! Qualche signore di Pordenone ed anche di fuori che volle provare l'ebbrezza del nuovo sistema di locomozione aerea, ha dovuto, per godersi un giro del campo, sborsare alla scuola un bigliettone da cento. Ed il viaggio non dura all'incirca che dieci minuti! E' questione di gusti e... di tariffe!

Prima che venisse Cagno — che aveva mosso i suoi primi passi all'areodromo di Cameri — ad assumere la carica di maestro istruttore, la direzione della Scuola di Pordenone aveva chiamato,

ad impartire le prime lezioni, due stranieri: il Cheuret e l'Hermann, i quali, compenetrati del-

l'alta e forse immeritata mansione, diedero ben presto saggio della loro profonda competenza in materia d'aviazione.

Il Cheuret non si permetteva mai di salire a bordo del *Farman*, se non indossando un *frack* di taglio irrepreensibile. Faceva il suo giretto a modestissima altezza, scusando la sua profonda antipatia per le grandi altezze, con le frequenti e pericolose evaporazioni del suolo di Pordenone.

— *Il à le remous* — egli diceva invariabilmente al fine d'ogni volo. E se v'era *le remous*, ciò significava che il poco ch'egli aveva fatto doveva già considerarsi come un ardimento.

L'Hermann, invece, un ex-corridore ciclista, nonché lottatore smesso, alle sue prime sortite, trovò modo di frantumare un *Blériot*, riportando anche qualche avaria personale!

Fu così che in breve la Scuola d'aviazione di Pordenone trovò modo di emancinarsi dagli stranieri, facendo una scelta davvero fortunata, nel Cagno.

In breve gli allievi cominciarono ad affluire. Appena il Ministero della guerra ebbe concesso una licenza speciale, con assegni, a quegli ufficiali che avessero voluto iscriversi alla Scuola, tre tenenti ed un capitano diedero il buon esempio, iscrivendosi in blocco alla Scuola di Pordenone.

Ora i direttori della Scuola hanno deciso di sospendere fino ai primi di ottobre le lezioni, per dar modo agli allievi di portarsi al Circuito aereo di Milano e presenziare alle imminenti, importantissime gare.

A semplice titolo di affermazione la Scuola di Pordenone ha iscritto al Circuito di Milano due allievi (che saranno probabilmente il Cobianchi pel *Farman*, e il Cannoniere o il Mocafico pel *Blériot*), nonché il maestro istruttore Umberto Cagno.

“ Inventori, richieste, sfoghi, ecc... ”

L'anima della Scuola di Pordenone è il dottor Cavicchioni, simpatica mente di iniciatore ed entusiasta del programma fissatosi. Facile all'elocuio, come tutti gli emiliani, ha simpatizzato con tutti i suoi *poulains*, pur sapendo assai bene tenerli in rango con una amabile disciplina. Ha fissato la sua dimora insieme alla madre, all'ingegnere Jacchia ed ai coniugi Cagno, in una villa rustica, a pochi passi dall'areodromo, nell'aperta campagna.

Nella villa, a pian terreno, la sala più vasta è stata trasformata in Direzione della Scuola, con tutte le comodità d'un ufficio cittadino: telefono, macchine da scrivere, ecc.

E' qui che il dott. Cavicchioni, porgendomi con squisita cortesia tutte le informazioni che andavo chiedendogli, mi ha permesso di prendere visione di una cartella che da qualche po' aveva attirato la mia attenzione per la strana e suggestiva dicitura che spiccava a matita sul frontespizio: « Inventori, richieste, sfoghi, ecc... ».

« Detta altresì la « rubrica amena », mi spiegò il direttore della Scuola. E' una raccolta di lettere ricevute in questi ultimi due mesi. Ve ne sono di carine ».

Ottenuto il permesso di sfogliarle, molte lessi e molte vorrei poterne riprodurre... Di parrocchie il solo frontespizio della lettera... è tutto un programma! « Al Comando Supremo dell'Aerodromo di Pordenone », « Alla lodevole Regia Scuola », « Alla Società Anonima Cooperativa di aviazione ».

Tralascio di accennare agli inventori, perché, per seguirli nelle loro elucubrazioni, bisognerebbe trasportarsi per qualche tempo con lo spirito in un ospizio di alienati mentali.

Fra le molte richieste di individui che intendono dedicarsi all'aviazione trovai quelle di quattro donne, delle quali una russa, che richiede solo « qualche più completa informazione sulle materie di pilotaggio », ed una cameriera di Verona che vuol darsi « tutta, tutta intera all'aviazione! ».

Vi è pure un noto maestro di scherma, noto per le sue abilità schermistiche, ma non ancora per i suoi strafalcioni grammaticali. Un giovane diciottenne che chiede al dott. Cavicchioni, personalmente « un prestito per soccombere alle spese di vitto, alloggio, ecc., onde entrare alla Scuola ». Un altro che, accusando il doloroso *crampo dello scrivano*, dice: « Data l'età e l'occupazione alla quale fino ad ora mi dedicai, ed il genere di malattia, non so trovare una professione a me adatta e in pari tempo decorosa e lucrativa. Pensai perciò all'aviazione ».

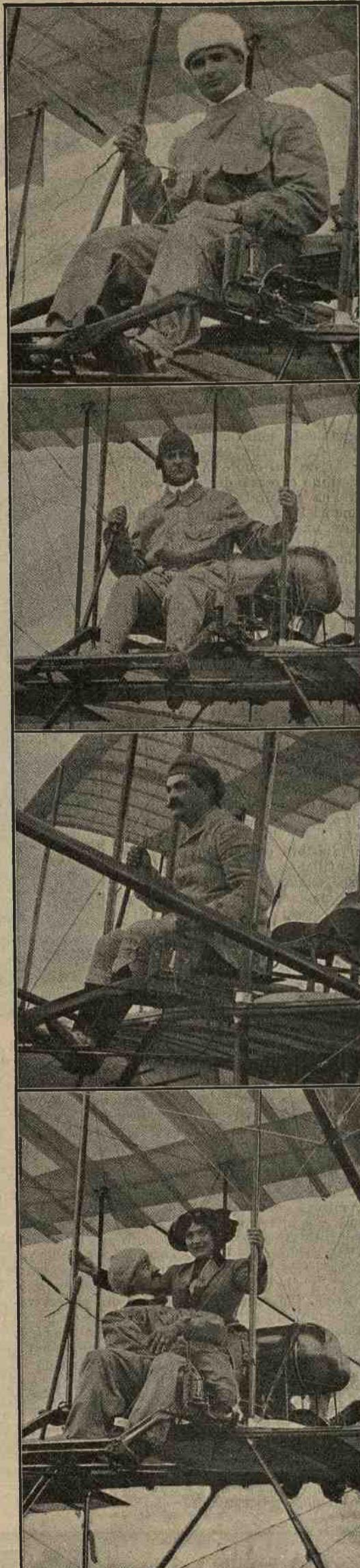
Un giovane falegname di Torino si presenta bene, esordendo così: « Non essendo tanto andato a scuola mi scuserete della maniera di fabbricare questa lettera e della scrittura ».

Un Tizio della provincia di Avellino richiede di entrare gratuitamente alla Scuola per questo motivo: « Io ci voglio appartenere perchè ho visto che sono quasi (*sic*) tutte persone per bene, e come anch'io lo sono un galantuomo. Immancabile risposta. Saluti a tutti gli appartenenti della Scuola come a professori ed allievi ».

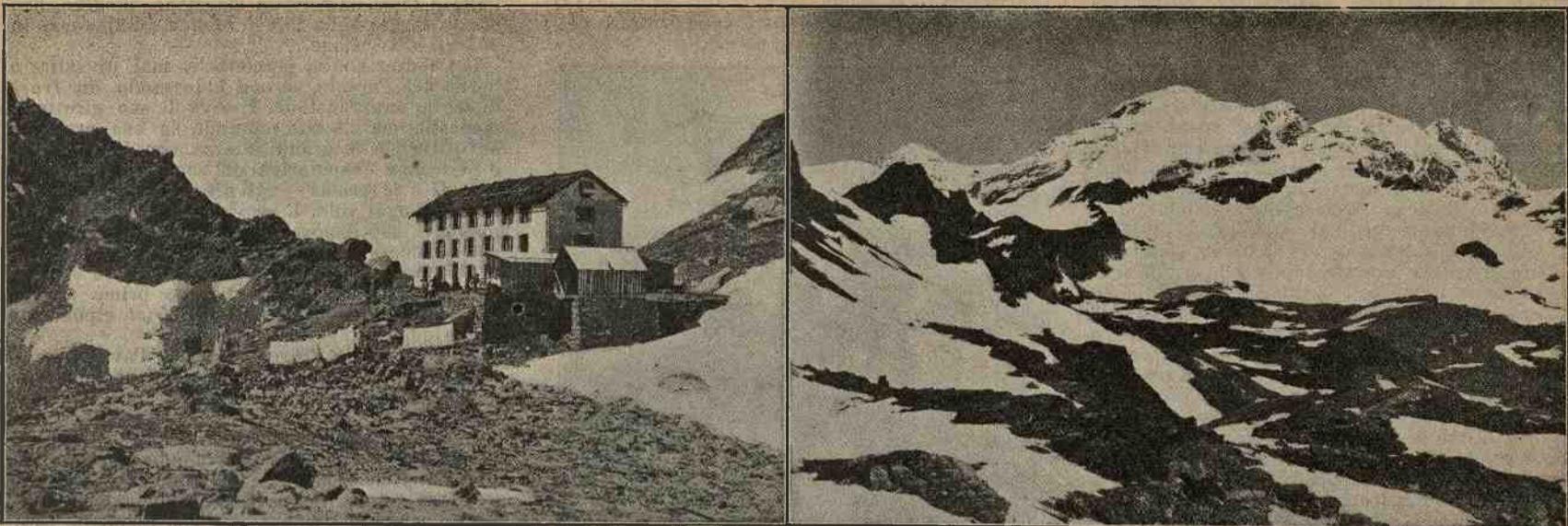
Ma ve n'è un'ultima che merita di essere trascritta letteralmente.

(Continua).

Corradino Corradini.



Gli allievi piloti della Scuola di Pordenone.
Dall'alto in basso: Ten. Leopoldo De Rada. - Ten. Raul Lampugnani. - Sig. Giuseppe Rossi. - Cagno chiede a sua moglie se è soddisfatta del suo primo volo. (Fot. Falomo - Pordenone).



A sinistra: Il Col d'Olen. — A destra: Le cime del Rosa (da sinistra a destra): Lyskam; Vincent Pyramide, m. 4215; Giordani, m. 4055; Parrot-Spitze, m. 4463; Gnifetti, m. 4559.
(Fot. C. Detoni).

Il fascino della montagna

A Cornelio Detoni.

Perchè nessun altro uomo sportivo, se non quello solitario tenta l'ardue cime del Bianco o della Jungfrau, mi ha risvegliata la pura e magnifica imagine dell'eroe? Non so. Ma c'è in questa gente, che nel mondo sportivo vive la sua vita appartata e sdegnosa, come il nazionalismo nella vita politica, qualche cosa della bontà ingenua e della forza primitiva della razza. Hanno anche nei tratti del volto la rude impronta che vi segnarono gli avi, già noti per le audacie alpinistiche; rare e lente sono le parole che cadono di lor bocca, mentre chiudono in sè tutta la vigoria rievocatrice di terribili sforzi e di generose vittorie; il gesto parco, misurato, lento come le parole, come il passo di marcia sull'alta montagna; gli occhi per lo più chiari, nei quali iride e pupilla nuotano in un grigio che ha dell'azzurro del cielo e del crepaccio; l'anima bambina. Li ho visti tante volte seduti ad un tavolo di quei vecchi caffè che Torino ospita ancora in qualche suo palazzo: avevano sempre la loro pipetta di radica nera in bocca, davanti della birra o del vino o del génépi, e discorrevano pianamente e pacemente senza ostentazioni di ghiaccio, di corda e di piccozza, levando a volte la pipa di bocca per meglio precisare un particolare. Quando uno parlava, gli altri tacevano, ascoltando: pareva che ognuno dal racconto assaporasse l'intimo aroma del ricordo e, porgendo l'orecchio al succedersi di parole, risentisse quasi il rinnovarsi sordo del colpo che fa la pietra lasciata cadere dentro una spaccia del ghiacciaio.

Ed io rivedevo le montagne. Le rivedevo come in un sogno di eterna bellezza e di continuo rimpianto: e sentivo di esse la nostalgia vaga e sottile che ogni piemontese sente per la catena di monti che balza fuori oltre i confini della sua città nativa. Comprendeva come quegli uomini fossero dei religiosi professanti una nuova fede, un nuovo culto: e capivo, guardando dentro di me, quale abisso ci separava. Poi che la montagna non va agli nomini, ma li chiama chiudendosi nei suoi veli di nebbia od incendiandosi al sole: li chiama con l'imperscrutabile fascino che emanano tutte le cose pure, vergini e naturali, li chiama con le sue pinete, coi piccoli gorghi di ruscello, con i suoi ghiacciai, con le sue bufere, con le sue calme. E tutta questa meravigliosa fanfara scuote, svelle le anime degli adoratori che vanno ad amarla, che tentano di possederla. Non tutti possono gustare la divina melodia delle cose alpestri. Chi ama Wagner, non può ammirare Offenbach interamente; c'è chi non può comprendere la musica, c'è chi non può gustare l'alta montagna.

Ed un giorno l'nn degli amici s'invola: il posto al tavolo resta vuoto e nessuno si azzarda di occuparlo; gli si mette dinanzi la sedia, magari con lo schienale contro al tavolo, e si discorre come se ci fosse. Non chiedete dove sia andato: potete indovinarlo. La dea lo ha chiamato, bisognava partire.

Egli ha preso il suo sacco, ha ferrate le sue scarpe, si è calcato il filtro su gli occhi e di notte, precisamente l'altra notte, è partito senza accom-

pagnamenti, senza esortazioni. La montagna gli ha comandato: gli ha soffiato sul cuore la gelida, irresistibile carezza dei suoi venti: egli l'ha respirata con le narici frementi la carezza, l'aria fina del monte, anche qui, tra l'afa e la nausea cittadina: ha udita la voce anche nel rombo quotidiano dei traini e dei vapori: s'è scosso ed è partito.

Ritornerà? E chi un tempo sapeva se Goffredo di Buglione sarebbe ritornato? Ma chi gli avrebbe detto: Non andare?

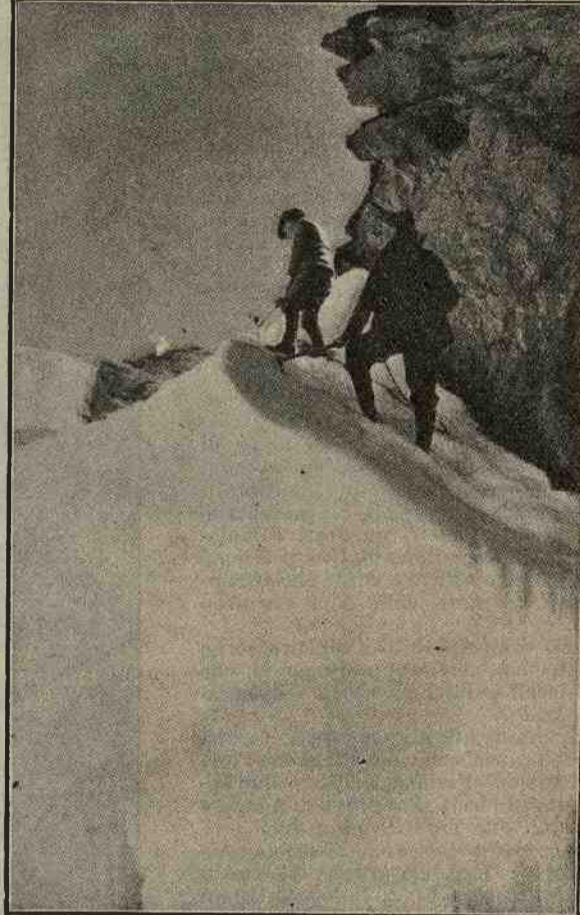
Passano i giorni: il posto è sempre deserto. Qualche giornale gira ora pel crocchio taciturno: se bene, come tutti i primitivi, abbiano poca fede nelle cose stampate, pure vi gittano qualche occhiata, scrutandolo a lungo. Nulla. Non è stato sacrificato. E la sera dopo il posto è occupato: colui che ritorna ha il viso abbruciato dal sole, glabro, stirato sulle ossa, quasi il vento lassù lo avesse plasmato con invisibili pollici, l'occhio gaio e scintillante. Il suo racconto è parco, modesto come era il suo abbigliamento: come in montagna quattro passi sulla cresta vi discoprono un orizzonte nuovo: così nel suo racconto quattro parole vi sono sufficienti per descrivere meravigliosamente la scena. Gli altri gli fan corona, taciturni: odono fra le parole strappate il ruscello montanino.

O pure non ritorna più. Allora la brigata diserta la sala, i posti rimangono quasi tutti vuoti. La montagna ha chiamati i suoi devoti a comporre le membra di chi essa ha voluto sacrificare con un sacrificio veramente pagano, veramente terribile. E noi qui, incapaci di intendere la soave e crudele musica del monte, noi qui li attendiamo.

Ritorneranno fra pochi giorni e rimarranno ancora alcun tempo più silenziosi: chè la visione del misero corpo sfracellato metterà un'ombra oscura nel nitore azzurro delle loro pupille ostinatamente lontane, continuamente assenti, lassù sull'orlo del burrone fatale. Tutto del povero morto fu ricoperto: a costo anche di una nuova ecatombe. Anche il rozzo coltello, anche la umile borraccia. Chi raccolse le reliquie dei poveri fratelli Segato, fu di questi devoti: ancora mi fu raccontato come per un attimo i pietosi audaci videro la medesima tragica fatalità pendere sulle loro anime. Ma poi vinse il coraggio, vinse la pietà: e tutto delle due vittime fu recuperato.

Chi ridrà con parole meno disadorne le audacie di questi sacerdoti oscuri di un'idea? Non io certo, chè mal mi si adatterebbe. Ma uno dei loro, uno di essi, dovrebbe cantare: e mai voce sarebbe più pura e mai canto più degno.

Tale mi sei apparso, o amico, in un giorno lontano di questo agosto; tale ho voluto fermarti



Ascensione al Monte Bianco. - A sinistra: Passaggio di una « Bergachrund », Passaggio di un « sérac ». (Fot. J. Brocherel).

fra queste poche linee, come la fantasia mi canava dentro. Anche noi rimanemmo ad attenderti qui, fra le mura di questa vecchia nostra città, tediati dal caldo e dalla vita sua monotona ed eguale: ti attendemmo fiduciosi e sicuri, noi che pure non sapevamo intendere ciò che ti chiamava lassù, fra le vette del Bianco; parlammo di te, della tua bontà raccolta fra le rare parole, e della tua eroica passione, noi, gli eternamente illusi dalla gloria.

E quando ti rivedemmo, restammo inconsci e affascinati dalle tue poche parole e capimmo che qualcosa di grande, di epico era passato dentro la tua anima come un soffio montano per entro le gole massiccie: qualcosa in te stava di più puro, di più onesto che formava come una barriera fra le nostre e la tua anima.

Queste righe, queste parole ti sieno testimoni dell'invidia nobilissima che noi provammo in quell'ora.

GIOVANNI CROCE.

L'abbonamento alla

Stampa Sportiva

costa L. 5

AUTOMOBILISTI!

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

Le vetture
Migliori e più Convenienti

BIANCHI

Gli Edelweis

La coltivazione dell'edelweis, di questo bianco fiore vellutato delle Alpi, è alla portata di tutti. La sua acclimatazione e coltura furono, in questi ultimi anni, uno dei più splendidi successi di M. Mague, notissimo amatore di tal genere, il quale ha voluto schiudere a questo fiore le sue grandissime serre e far conoscere a tutti la vera maniera di coltivarlo.

Egli adunque coltiva e conserva l'edelweis nel suo stesso giardino, senza che punto degeneri. Ben inteso, però, ch'egli mette per la sua coltura delle cure speciali collocandolo anzitutto in un ambiente, la cui atmosfera gli ricorda artificialmente le cime nevose delle Alpi.

E' però un fatto innegabile che è impossibile far vegetare questa pianta quand'essa è stata trasportata dalle Alpi: è quindi necessario e indispensabile che venga seminata.

Per far ciò, bisogna avvertire di collocare il suo seme in un vaso di terracotta, dentro terra calcare, composta egualmente di sabbia e di terriccio di greppi alpestri e di terra vegetale, avendo cura di non coprirlo troppo e di seminarlo esclusivamente in gennaio, quando la neve comincia a comparire.

Quindi, quando nevica, bisogna esporre i vasi all'aperto, sotto l'azione della neve. Non appena questa comincia a liquefarsi, bisogna tosto ritirarli e rinchiederli in una serra leggermente scaldata.

Bastano pochi giorni soltanto perché i semi comincino a germogliare prosperamente. L'influenza della neve nella germinazione di queste piante è innegabile, per quanto, finora, non se ne possa dare una spiegazione adeguata.

Ciò che bisogna avvertire grandemente, è di non lasciare i vasi seminati esposti all'umidità, quando incomincia il disgelo.

In capo ad un mese, circa, bisogna trapiantarli in altra terra della stessa natura, sempre in vasi, però; e poi, al sopravvenire della primavera, trapiantarli di nuovo, sempre in terra eguale e della stessa composizione, quindi sotterrare cogli stessi vasi ed esporli in pieno sole innaffiandoli di frequente.

Le piante si sviluppano fino a settembre e quasi sempre senza fiori durante la prima annata; e verso quel mese la vegetazione decresce lentamente e la pianta si spoglia delle sue foglie.

La coltivazione degli edelweis in vasi di terracotta è molto semplice. Bisogna trasportarli nell'autunno, in un vaso più grande; poi esporre le piante in una serra fredda, ventilando bene l'ambiente quando non piove e non innaffiarli mai da novembre a marzo, cioè quando non c'è apparenza di vegetazione.

L'edelweis si forma così un mantello protettore, non di neve, è vero, come in montagna, ma tale però, che senza di esso dovrebbe necessariamente perire per l'umidità.

In primavera quando le piante ricominciano a vegetare, si avrà cura di innaffiarle progressivamente e, a maggio, si torranno i vasi dalla serra fredda per collocarli nella terra, esposta a pieno sole, e in quel posto del giardino in cui si vuol produrre un bello effetto di fioritura.

Nell'autunno, poi, si tolgoni di nuovo di sotterra per ricominciare da capo il medesimo lavoro ogni anno.

La coltivazione degli edelweis in vasi permette di trasportare più facilmente le piante durante la fioritura, e di renderle più disposte a fiorire tutta l'estate in un bell'ordine di fosse scavate nella roccia ed espote in pieno sole.

L'edelweis non può essere piantato in un terreno, dove già si trovino altri fiori comuni nei nostri giardini, perché altrimenti verrebbe presto soffocato. Ma bisogna destinargli un posto preferibilmente in una roccia ben soleggiata. Esso troverà così un nido protettore ed una specie di scri-gno aperto, destinato a far meglio

risaltare questa bella stella di velluto. Ma perchè la pianta si conservi prosperosa bisogna procurarle nell'estate quella freschezza che è necessaria ed indispensabile al suo gambo.

Epperò, invece di piantare gli edelweis in piena terra nei crepacci di qualche roccia, come si fa di solito, sarà meglio di far costruire anzitutto un ampio bacino di calcestruzzo, nel quale si farà scorrere, incanalizzandola, dell'acqua piovana o di sorgente, continuamente rinnovata.

Sopra il detto bacino si collocheranno in qualche maniera su palafitte e sbarre di ferro, delle rocce provviste di fosse ben prosciugate, destinate a ricevere la pianta e la terra che le conviene.

La vasca di calcestruzzo sarà provvista di un regolatore affinché l'acqua sia sempre al medesimo livello, sfiori il disotto delle rocce e la parte inferiore delle fosse.

Si praticheranno qua e là sulle rocce dei grossi fori per permettere facilmente l'evaporazione dell'acqua al sole.

Questa evaporazione costante dell'acqua mantiene nel terreno, anche in mezzo ai calori più forti dell'estate, una freschezza un po' simile a quella che i ghiacci procurano alle piante alpine nella loro vera regione.

All'autunno, bisogna togliere l'acqua dal bacino e poi, coll'aiuto di pali e di vetrati, formare un riparo al di sopra delle rocce.

E così si procura al caro fiore dell'edelweis il mantello protettore contro la pioggia e l'umidità, e si coltivano così anche le piante alpine le più difficili a coltivarsi, e ciò senza punto innaffiarle, come si disse, da novembre fino a marzo. Mediante la coltivazione sulle rocce si conservano più facilmente che nei vasi i fiori da un'annata all'altra.

In Inghilterra il fiore dell'edelweis è tenuto in grande onore; ed a Berlino, la parte del giardino botanico consacrata alle piante alpine, colle sue rocce, coi suoi ruscelli e bacini d'acqua, è molto interessante.

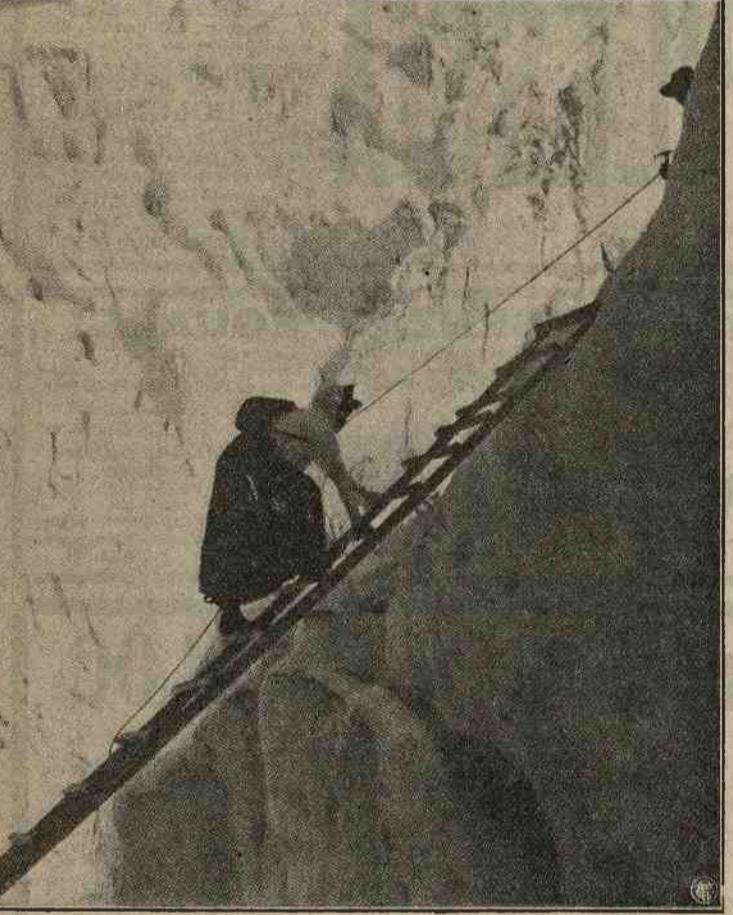
A Saint-Petersbourg si ha pure una splendida collezione di edelweis, ed a Parigi bisogna visitare i giardini del signor Mague, il quale riceve gli ospiti con una squisita cortesia e parla loro con entusiasmo delle sue care creature, le belle stelle di velluto, a cui egli consacra le sue migliori cure.

Se gli amanti della natura potessero vedere i bei colori onde si vestono le montagne in primavera, e respirare l'aria imbalsamata che esalano le piante alpine, si troverebbero in tutti i giardini. Il signor Mague di Parigi schiude ampia mente la porta delle sue collezioni e si fa un piacere di iniziare i novizi alle pure bellezze della flora alpina.

Un "record", singolare

Una gara di velocità nel contare danaro ebbe luogo nella First National Bank di Chicago. Sei mila dollari in biglietti di differente taglio furono dati ai diversi concorrenti.

Il primo premio fu vinto da L. S. Hatch, in 21 minuti e 6 secondi. Il secondo da F. E. Loomis, in 22 minuti e 11 secondi. Il terzo da M. R. Venables, in 25 minuti e 10 secondi.



Vincent Pyramide (m. 4215).



Colle d'Olen. - Istituto Scientifico Internazionale Mosso.

CICLISTI

Le migliori
Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

Novità Ideale - Trionfo dei Cacciatori Mira Infallibile - Non più spreco di cartucce!



La "Mira Automatica", con misura e guida correttiva della vista umana a distanza, e che si adatta istantaneamente da sé stessa a qualsiasi fucile da caccia, rende assolutamente impossibile il non colpire esattamente il bersaglio anche a coloro che hanno la vista corta o difettosa. Difatti essa aggiusta il colpo ed è infallibile per tiro a ferro e per quello a volo e rende maestri nel tiro di scatto e di sorpresa, togliendo ogni incertezza al cacciatore se l'animale sia o no a tiro di fucile. Si evita quindi un lungo puntamento ed uno spreco inutile di cartucce e qualsiasi fucile ordinario e di poco prezzo, munito di questa nuova e meravigliosa mira, diventa arma di alta precisione ed equilibrio razionale, del valore di mille e più lire.

La "Mira Automatica", si basa sul principio ballistico, in rapporto alla velocità iniziale, peso, lunghezza, rinculo e calibro del fucile e della carica, per cui il piombo è proiettato seguendo una figura conica di cui il fucile è la sommità e la cui base è altrettanto più larga quanto più il colpo si allontana.

Ora il rigore visivo del tiratore, passando per il traguardo della mira automatica, che ha la forma retrospettiva di un piccolo uccello nell'atto del volo, fa descrivere il medesimo cono ed è perciò evidente che il bersaglio animato, veduto per il diagramma della mira, si trova di conseguenza nella zona micidiale e quindi viene ad essere sicuramente ed esattamente colpito!

La "Mira Automatica", che permette ai tiratori di guadagnare i più ricchi premi nelle gare sportive, nonché ai cacciatori di risparmiare munizioni e tornare a casa con i carriani ricolini di cacciagione ed ai guardiani di meglio difendere campagne, ville, ecc., si vende per reclame a sole L. 1,50 ciascuna. Per due L. 2,75 e per tre L. 3,75. — Sconto al Rivenditore, Società di Ilio, ecc.

Spedizione immediata, franca e raccomandata ovunque, anticipando importo all'esclusiva Depositoria generale:

Premiata Ditta FRASCOGNA
FIRENZE - Via Oriolo, 35 - FIRENZE



Premiata Fabbrica di Biciclette
Medaglia d'Oro, Esposizione di Como 1909

MOLLARDI CESARE
TORINO

Corsa Firenze, 55 (angolo Via Catania).

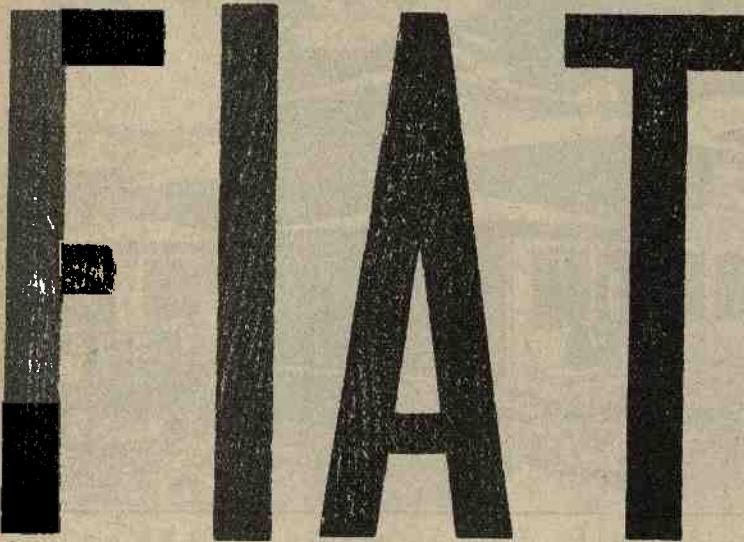
Agente esclusivo della Gran Marca LEGNANO

Officina di riparazioni - Accessori
Gomme - Pezzi staccati.



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



Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

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

INDIRIZZI RACCOMANDATI

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

Hôtels e Alberghi

ALASSIO — Palace Hôtel (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 Braidesa - Viale Madonna dei Fiori.

INTRA — Unione Sportiva Intrae.

ANTISSETTICO NAVA

Disinfettante a base di Olio di Catrame.

Si impiega versandolo nell'acqua nella proporzione del 2 per mille. Non caustico, né tossico, né velenoso, anticolericico, efficacissimo ed energico nella cura di ferite, piaghe, escoriazioni, ecc. Indispensabile per la disinfezione generale del corpo durante i bagni, dei denti, della gola e di ogni luogo insalubre, onde distruggere insetti, microbi e disperdere i centri d'infezione.

Municipi, Ospedali, Collegi, Caserme, Prigioni, Stabilimenti, Famiglie, fate uso continuamente dell'Antisettico Nava, onde evitare le conseguenze funeste che sono suscettibili di risultare dall'oblio delle regole igieniche.

Per acquisti rivolgersi a:

FRANCESCO NAVA - Manifattura Prodotti Chimici - Intra.

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

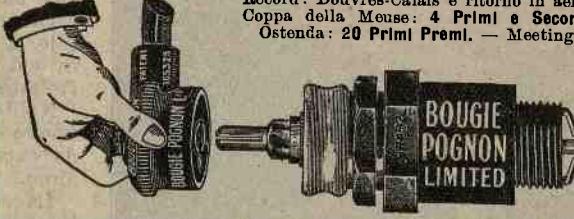
Prescritte dai più illustri Clinici del mondo perché rappresentano la cura più radicale e sicura.

Si trovano in Italia e fuori nelle primarie farmacie.

Si spedisce franco opuscolo dei guariti

"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.



Deposito:
D. FILOGAMO
TORINO
Via dei Mille, 24.

BOUGIE POGNON Ltd.
29, Wauxhall Bridge Road
LONDRA.

Automobili MOTOBLOC

BORDEAUX

Le più perfette e durature

Châssis 12/16 HP a 4 cilindri

Garanzia un anno - Vettura sempre pronta

Biciclette ROYAL ENFIELD

La macchina preferita dal Tourista - Eccezionalmente scorrevoli e resistenti

Chiedere Rappresentanze (esigonsi ottime referenze) agli Agenti esclusivi:

Ditta LANCELLOTTI e C. - Via Barberia, 22 - BOLOGNA

— Cataloghi a richiesta —



CATENE
per
AUTOMOBILI

di qualunque misura.

Chiedere Catalogo della

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)



Wistaria, di P. Perfetti, vincitrice del « 21° Saint Léger Italiano ». (Fot. A. Foli - Milano).

NOTE D'IPPICA

La ripresa delle corse all'Ippodromo di San Siro.
Il 21° Saint-Léger Italiano.

Sin da domenica scorsa hanno avuto inizio le prove a Milano, che preludono i grandi premi che si devono disputare prima della chiusura dell'annata.

Inutile aggiungere che, come sempre, le riunioni di S. Siro sono seguite dal massimo favore del pubblico. Gran pubblico e grande interesse sportivo. Ma se in queste prime giornate ci è dato di ricrearcisi e dilettarci più del consueto, è d'uopo pure confessare che vi sono alcune malaugurate cause che sono ragione di scontento.

Sì: quei cavalli beniamini, per esempio, cari al vostro cuore perché nella trascorsa riunione vi si eran mostrati ognor più in condizione perfetta, ora può capitare, e capita spesso in effetto, che vi sian ricondotti dinanzi sfiancati e privi di lena, di quella bella forza che per l'appunto costituiva il loro lato simpatico, talchè altri al loro posto vengono ora, in ogni singola prova, a godere l'onore di essere installati come favoriti. E ciò può essere motivo di serio disappunto.

Quando domenica scorsa *Claudia*, nel « Premio Bugnotta » battè *Déjazet* e *Mordoré*, che giunsero fra gli ultimi, non fu forse una generale sorpresa? E questo in realtà fu ancora un fatto tenue rispetto ai successivi che han dato luogo ad apprensioni che avevano il loro sfogo in un bisogno irresistibile di discussione animata.

Per restare sempre nel campo dei due anni e sempre parlando di domenica scorsa, noi abbiam visto, nel « Premio Segrino », i due rappresentanti della Scuderia di Sir Rholand, *Oanegrat* e *Hapana*, lasciarsi battere nettamente da cavalli di più modesta origine, come *Sofonisba Anguizzola*, *Dejaniva*, *Alboino*. Questi due puledri sono tali che per le loro passate affermazioni, ormai l'opinione dei competenti (che s'insinua in quella del gran pubblico per modo di farne tutt'una) li aveva posti in alto, al disopra della media comune del lotto dei puledri.

Se ad un bravo giocatore cambiate le carte in mano, lo vedrete stretto in una cerchia di preoccupazioni senza sortita!

E col « Premio Segrino » non furono finiti tutti i guai occorsi ai migliori in quella giornata di rivoluzione!

Vi fu il « Premio Monza » ove *Palatupana* ebbe ragione di *Ayah*, s'impose a *Nobleite*, *Korsal*, *Ksar* e a tanti altri ancora; vi fu il successivo « Premio Laveno », ove, senza voler menomare l'egregie virtù del vincitore, oriundo francese, s'ebbe a deplorare la sconfitta di *Dedalo* e *Uakamba*.

Ma l'ultima sorpresa, la più grossa davvero, sto per dire mastodontica, che contribui a dare il tracollo, venne portata dal risultato del « Premio Mergozzo ». Vi potete voi figurare un *Sambar* battuto da *Galantly* e *Goizeko Izarra*? Quando si pensi che per un'intera riunione il nome di *Sambar* passava per tutte le bocche ed era pronunciato con un senso di devozione e di rispetto, precisamente come, parlando d'uomini, si pronuncerebbe quello di un eroe, c'è, considerando la sua disfatta, da restare esterrefatti. Il Garibaldi

del regno equino sconfitto? chi può accettare questa umiliante situazione? Il leone dello sport equino messo in condizioni d'inferiorità in confronto del leone dell'indipendenza italiana? Un rinnovato Aspromonte delle battaglie equine, dunque? Si tratterà allora soltanto di una piccola ferita al piede, che permetterà in breve di poter riprendere con l'innata baldanza la marcia vittoriosa in avanti?

Speriamolo. Io lo auguro con tutta sincerità allo sport che vedeva in *Sambar* il crak dell'abbastanza magra annata 1907.

Dopo ciò poche parole sul « St-Léger » odierno. Due parolette sole, chè non troppe di più sgraziatamente ne meritano. La vittoria di *Wistaria* era più preveduta che desiderata. Questa cavalla è nata sotto una buona stella assolutamente. Ha sempre trovato sin qua un astro protettore che la sorresse nei difficili momenti, facendole guadagnare quei grossi premi che tutti sanno, mentre sarebbero quasi di diritto spettati ad altri.

Anche ora un incidente fa ritirare *Saturno*; come non bastasse, da ultimo non corre pure *Doidicete*. Quali cavalli, assenti questi due, potevano aver pretese? *Mozundar*, *Pampalù*? Il primo è cavallo che con molta probabilità non tiene la distanza, e del resto s'è visto in effetto, il secondo avrebbe bisogno di aggiungervene un po'; i restanti due erano comparse e niente più, torna quindi inutile parlarne.

In complesso questo « St-Léger », che a dir vero non riesce, da un po' d'anni, mai troppo brillante, fu questa volta infelicissimo nel risultato sportivo. In una cosa sola è riuscito ad essere innovatore: esso ha rotto la tradizione che si ripete da anni parecchi, del succedersi delle vittorie maschili.

Perchè *Wistaria* (nota per gli adulti), per chi non lo sapesse, è proprio una femmina. Ed è bene si sappia anche questo.

Bruno Braga.

Milano, 4 settembre 1910.

Morane vola a 2582 metri!

Il mondo dei « ben pensanti » ha stupito forse di più il giorno che il telegrafo gli apprese come Latham fosse salito a 1000 metri d'altezza col suo monoplano, che il 4 settembre quando si divulgò la novella che Morane era salito a 2582 metri, demolendo tutti i precedenti records dell'altezza.

Ai « ben pensanti » è l'inizio del fatto ch'essi dicon follia, quello che li colpisce. Il complemento è cosa naturale, viene da sè...

Ed i giornali che molte, troppe volte, non sono che il riverbero dei « ben pensanti », di questa categoria di gente troppo calcolatrice ed egoista per comprendere la sublime essenza dell'ardimento e della temerarietà, i giornali stessi hanno avuto meno retorica l'altr'ieri, han dedicato meno spazio di colonne alla grande gesta di Morane, di quanto non n'avessero fatto quando Latham abbordava le prime centinaia di metri d'altitudine.

Eppure Morane ha toccato gli strati eccelsi dell'aria, è giunto là dove si credeva che il motore meccanico come quello umano, il cuore, non potessero più funzionare così regolarmente da dominare la natura di cui vanamente ci ostiniamo a cantar la sconfitta.

E Morane è sceso a velocità così vertiginosa della eterea vetta toccata, che il pubblico privilegiato che aveva permesso a questa gesta sì impressionante, credette per lunghi istanti in una catastrofe senza rimedio... E invece l'eroe afferava, raccontando così, semplicemente, l'ebbrezza agghiacciante dell'immenso volo:

« Quando toccai la massima altezza che poteva segnare il mio barografo, e cioè i 2582 metri, provai un grande freddo; ero intirizzato.

« Avevo del resto raggiunto il risultato che cercavo: cominciai dunque a scendere con una serie di voli *planés*. Due volte avendo rimesso il motore in moto, ripartii; per la terza volta non

fu così, e per una causa che ancora non mi spiego, l'elicica, che in discesa a volo *plané* frena, ha cessato completamente di girare. Ero in quel momento a 2000 metri di altezza; la velocità della discesa si accentuò, e, nonostante tutti i miei sforzi, non giunsi a dominare l'apparecchio. In un certo punto mi sono creduto veramente perduto; la rapidità della pressione mi causava delle nausea; non avevo più forza di resistere alla formidabile raffica che mi colpiva. La terra, invisibile un minuto prima, ingrandiva, ingrandiva. Finalmente, per un caso miracoloso, giunto presso il suolo, riuscii a diminuire il mio angolo di caduta, e brutalmente, tuttavia, ma senza nulla rompere, scesi in un campo a Touques ».

Quando i giornalisti che gli avevano parlato giunsero all'areodromo, gli spettatori, commossi, entusiasti, che si ripetono di bocca in bocca il racconto del prodigioso volo di Morane, applaudono. Morane sorride; una vecchia signora si precipita ed abbraccia il coraggioso giovanotto, e gli dice quasi piangendo: « Ma tu sei ferito, ragazzo mio ». Morane abbraccia sua madre e la rassicura. « Mettete dell'essenza e dell'olio nella mia vettura — egli dice ai suoi aiutanti — e ritorneremo a Touques, donde ritornerò qui volando ».

E fu così; un quarto d'ora dopo, alle sei esattamente, Morane, in mezzo all'entusiasmo generale, scendeva tranquillamente dinanzi alle tribune.

reporter.

L'aviatore Bievolutie vuol tentare il viaggio Bordeaux-Milano in aeroplano

L'aviatore Bievolutie ha manifestato il proposito, in una lettera diretta a uno dei commissari sportivi del Circuito aereo di Milano, di venire da Bordeaux a Milano in aeroplano. La settimana aviatoria di Bordeaux termina il 18 settembre, e il Bievolutie, il quale pare ormai deciso a non viaggiare altro che per via aerea, partirebbe subito dopo, a bordo del suo biplano, alla volta di Milano, così da giungere in tempo per partecipare al Circuito aereo. In tal modo, mentre un gruppo di audaci tenterà di valicare a volo il Sempione, nel raid Briga-Milano, un altro valoroso scenderebbe da Bordeaux attraverso la parte sud-ovest della Francia.

CORRISPONDENZA

Bologna. Oreste Delfini. — Ce ne occuperemo nel prossimo numero.

Livorno. A. Bosi. — Grazie. Prossimamente.

Napoli. H. Bayon. — Scarso interesse e in ritardo. Saluti. C. C.

Milano. Gibert. — La squadra torinese di rugby non ripiglierà i suoi allenamenti che alla fine del mese. Impossibile quindi per ora combinare dei matches. Grazie ad ogni modo del premuroso interessamento. Saluti. C. C.

Roma. V. Lardi. — Senza fotografie il semplice resoconto non interesserebbe.



Domenica scorsa l'aviatore Morane ha battuto col suo monoplano tutti i precedenti records dell'altezza salendo a 2582 metri!

CICLI
gomme
PIRELLI

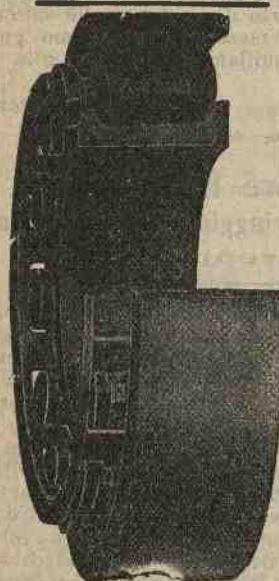
Fiat

per TORINO
Ditta PASCHETTA
8, Via Lagrange, 8

VENI - VIDI - VICI

Il rotante TIMKEN

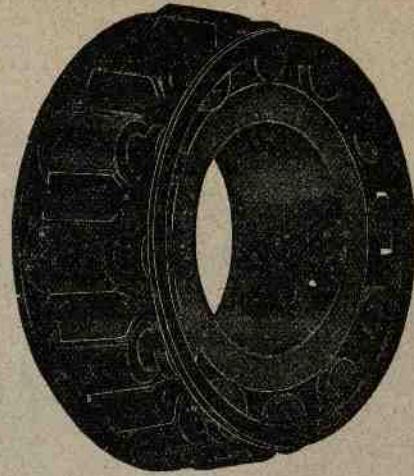
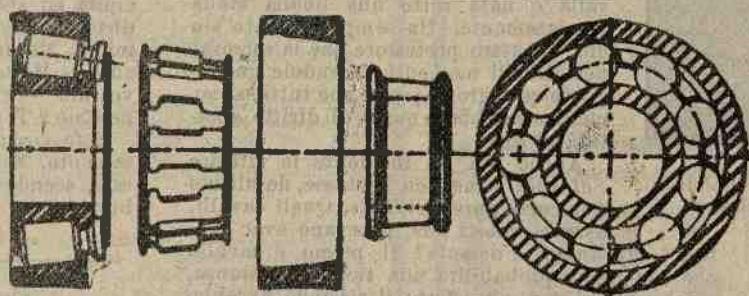
Per
Automobili
Camions
Omnibus,
Aeroplani e
Dirigibili,
Motori d'ogni sorta
e Cuscinetti.



Il rotante completo.

è registrabile durante e dopo l'uso

ha una forza di resistenza SENZA RIVALLI.
 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.



ELECTRA la Regina delle Candele!

Smontabile - Tipo 2, 4 e 8 punte.

Qualunque pezzo di ricambio.

DOMANDATELA in tutti i Garages.

Vendita all'ingrosso presso la Ditta:

Ing. FORTINA & SCHAEFER - Torino - Via Baretti, 33.

Auto Garage G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

Agenzia per la vendita delle vetture

S.P.A.

Cipi da Città e da Turismo.

NOLEGGIO AUTOMOBILI

OFFICINA per RIPARAZIONE

Cicli FOX

con Pneumatici WOLBER



La rivelazione
 del 1910

Società Anonima Fabbro a Gagliardi - MILANO
 Torino - Roma - Genova - Verona - Bologna - Firenze

Nuovo Borsetto 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)

LA STAMPA STORICA

tesini G. di Mantova ; 12. Chironi Emilio di Gorla ; 13. Canepari Clemente ; 14. Micheletto di Sacile ; 15. Massironi di Milano ; 16. Danesi di Milano ; 17. Poglianì di Milano.

Un'altra corsa importante fu quella di km. 365 sul percorso Imola-Piacenza e ritorno.

Vi parteciparono 10 corridori che ebbero la partenza alle ore 4:40 da Imola. A Piacenza il premio di traguardo di metà corsa è stato vinto da Bordin di Rovigo, giunto alle ore 10:45 seguito da altri quattro corridori in gruppo. All'arrivo ad Imola giunsero soltanto 7 corridori nel seguente ordine : 1. Luigi Azzini di Milano, in ore 13:5 ; 2. Bordin di Rovigo ; 3. Dradi di Alfonso ; 4. Sonetti di Cecina ; 5. Trasen di Cesena ; 6. Borgarello di Torino ; 7. Fiore di Torino.

Il torinese Borgarello cadde, senza conseguenze, a 200 metri dal traguardo.

* * Infine illustriamo il vincitore delle « Sei Ore » di Bologna, Francesco Verri, che trionfò nella corsa a coppie disputata sull'ippodromo Zappoli con l'esito seguente :

1. Verri-Taylor, che hanno coperto nelle 6 ore km. 190.785, con una velocità media di km. 31.797 ; 2. Cuccoli Fiori ; 3. Mori-Amelli ; 4. Fabrizi-Benassi ; 5. Gamberini.

Nella prima ora furono coperti km. 36.202 e nella seconda 38.789.

Omero Beaugendre, vincitore della Corsa Ciclistica Internazionale per « La Coppa d'Intra », disputata domenica scorsa.

La domenica del ciclista

La Coppa d'Intra - L'Imola-Piacenza-Imola e la "Corsa delle sei ore", a Bologna.

Parecchie ed importanti furono domenica scorsa le corse disputate su strada.

Anzitutto l'« internazionale » *Coppa d'Intra* che si svolse su di un percorso di km. 264 e cioè :

Intra-Gravellona-Omegna-Borgomanero-Novara-Oleggio-Arona-Stresa-Baveno-Gravellona-Intra-Cannobio-Fuiero-Santa Maria-Domodossola-Vogogna-Mergozzo Fondotoce-Intra.

Fra gli iscritti s'erano fatti i nomi di Lapize e Garrigou, ma i due campioni francesi non si presentarono invece allo *starting*, donde venne dato il « via » alle ore 6,16'10".

La corsa si svolse senza incidenti, eccettuato un guasto di macchina che costrinse i corridori Rossignoli e Gallia di Torino a ritirarsi.

La corsa destò un vivissimo interesse e ovunque i corridori furono oggetto di cordiali festosità.

Fino a Cannobio (km. 175) il grosso dei corridori si mantenne compatto, ma di qui incominciò un definitivo distanziamento. Le salite della valle canobbiana fanno le prime selezioni ; le discese da Finnero a Domodossola le compiono. Beaugendre e Aymo si precipitano ad una velocità spaventosa. Ganna e Galletti, che li seguono, non possono più raggiungerli e la disputa finale rimane fra Aymo e Beaugendre.

Ecco pertanto l'ordine d'arrivo ad Intra :

1. Beaugendre Omero, impiegando a coprire i 260 km. ore 9,13'40", ad una media oraria di km. 28,205 alle ore 15,29'50" ; 2. Aymo Pietro di Torino a ruota ; 3. Galletti Carlo di Milano alle ore 15,37'10" ; 4. Ganna Luigi di Varese alle ore 15,41' 5. Lignon Henry, francese, alle ore 15,52' ; 6. Albini Pierino di Legnano a ruota ; 7. Sivocci Alfredo di Milano a una macchina ; 8. Azzini Ernesto di Milano alle ore 15,54'30" ; 9. Pavese Eberardo di Milano alle ore 16,3'45" ; 10. Cittera Domenico di Legnano ; 11. Con-

Il II° Campionato ciclistico fra i giornalisti torinesi

Invito alla mia bicicletta

(Parla il vincitore dell'anno scorso).

Sai, mia piccina, perchè oggi t'ho fatta così lucida e bella ? sai perchè t'ho iniettato nelle membra il buon grasso che ti nutre ? perchè t'ho empito i polmoni saldi e capaci di molt'aria nuova ? e perchè son qui da te, in tenuta di marcia a invitarti alla strada, alla corsa, alla gioia ?

Ascolta.

Prima di te, io avevo un altro cavallo ferrato : non era celeste, non si chiamava Gaio : era un Morello dal nome inglese, dal sangue puro, slanciato come una gazzella, docile come un bimbo.

Gli dissi un giorno : Vuoi, bel Morello, condurmi a battaglia ? Fra poco si batteranno gli eroi del giornale su cavalli ferrati, a tenzone veloce. Voglio contendere anch'io l'ambita vittoria. Io sarò forte e ardito, e tu sarai docile e fedele. Vuoi, bel Morello, condurmi a battaglia ?

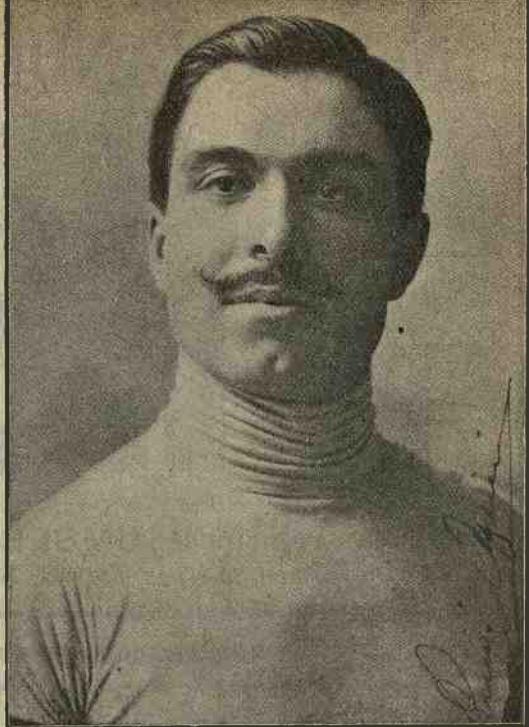
Sul campo provammo più volte la fuga veloce. Il Morello correva ogni giorno di più ; e il giorno fissato alla lotta, non corse, volò.

L'ambita vittoria fu sua, fu mia.

Ricordo quel giorno
sì pieno di gioia !

Oggi è un anno oramai ch'è passato quel giorno ! Gli eroi del giornale s'apprestano a rapirmi il trofeo. Ma Morello è passato ad altro padrone, e spetta a te, Gaia, portarmi a battaglia.

Per questo t'ho fatta tutta linda e lucente, e t'ho ben governata e son pronto alla prova. Io sarò forte e ardito e tu sarai docile e fedele. Tu devi essere agile e resistente, sì ch'io possa infondermi nelle membra tutta la forza che mi sento e che ti darò : devi scorrere sulla strada leggera e silenziosa ; la devi divorare la strada se vuoi assaporare il gusto della vittoria ; non devi tradirmi, cedendo all'infinito l'aria che t'ho chiusa nei polmoni robusti. E io starò saldo in groppa ; ti guiderò con mano ferma e con occhio sicuro sulla strada più bella ; schivere per te le insidie perforatrici, gli urti e gli



Luigi Azzini, vincitore domenica scorsa della Gara Ciclistica Imola-Piacenza e ritorno, km. 365.

scontri fatali con gli altri mal destri cavlieri.

Su, dunque, scendiamo sul campo alla prova.

Tu hai membra d'acciaio, agili e forti, fin da quando sei nata : ma io, che son nomo, le ho di carne, più fiacche, e conviene che con te e su te le rinforzi e rinfranchi. Le giunture han bisogno di snodarsi più pronte ; i muscoli, dopo tant'ozio, si svegliano a nuova fatica con pena, con dolore quasi ; le reni mal reggono il cavaliere in groppa. Ma le giunture son salde e si snoderanno, e i muscoli son tenaci e si sveglieranno, le reni son sane e s'irrobustiranno. E il respiro, che ora senti s'affanna irrequieta alla fatica più grave per la strada che sale, sarà, quel giorno, regolato e tranquillo. Sei tu, sai, mia Gaia, che devi rifarmi così agile e forte ! Tu devi gettarmi di dosso il torpore che mi lega le membra : tu devi infondermi nuova, risuscitata energia, come fece Morello per la prima vittoria.

Vittoria ! hai sentito ?

E' il nome che fece volare Morello colle ali veloci ai piedi rotanti. Qui, su quest'erta, ricorda, saliva leggero, scherzando, balzando irrequieto alla spinta gagliarda, mal soffrendo, in



All'ippodromo Zappoli di Bologna. - Francesco Verri, vincitore in coppia con Taylor, della "Corsa delle Sei Ore", disputata domenica scorsa.



La Corsa Ciclistica Firenze-Lucca-Viareggio. — Il giro dei concorrenti alla partenza. Il vincitore Marzocchini. (Fot. Almelli - Firenze).

Nella GRANDE CORSA CICLISTICA NAZIONALE

Voltri - Varazze - Sassello - Acqui - Ovada - Masone - Voltri (Km. 135)

arriva primo **ROSSI** su Macchina

PIZZORNO

Fabbrica Velocipedi **UMBERTO PIZZORNO** - ALESSANDRIA - Piazza Vittorio Emanuele, 4-5.
Rappresentanti per Torino: Signori **MENALDO & GUERRINI** - Torino - Via Monginevro, 8 (Barriera di S. Paolo).

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

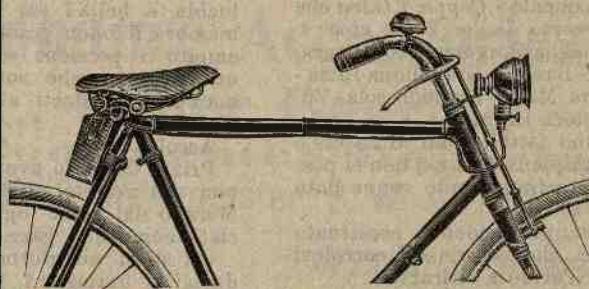
Velocità 141,229.

FANALI ELETTRICI

per
BICICLETTA - CARROZZE - AUTOMOBILI

CONVERTITORE BREVETTATO

della corrente alternata per la carica di accumulatori



Domandate il
nuovo listino 1910

Sconto
ai Rivenditori

DITTA
GIUSEPPE FERRARI
di Eugenio
Via dei Teatri, 6
UDINE

CHASSIS 24 HP

ALFA

Cataloghi e Preventivi
per châssis nudi e carrozzati
a richiesta

Pronte consegne.

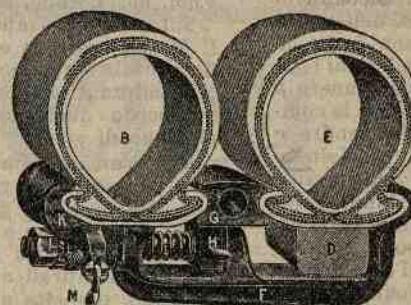
ANONIMA

LOMBARDA



FABBRICA
AUTOMOBILI

MILANO - Strada al Portello, 95 - MILANO
Telefono 71.99



Il cerchio di soccorso
"LEFEVRE"

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

si applica

in un minuto.

È il più semplice - il più solido
il più rapido - il più economico

Il cerchio di soccorso "LEFEVRE" 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

Fabbrica di Radiatori per Automobili
TORINO - Via Moncalieri, 12 - **TORINO**

FABBRICA DI RADIATORI

ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.



→ RIPARAZIONI ←

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

cuor suo, che un altro corsiero seguisse, insieme, la sua corsa veloce.

Giunse qui in cima per primo, e poi giù, per la china, a galoppo sfrenato, nitrendo, al mattino, al vago profumo della prima vittoria. Più non temeva, Morello, quell'altro corsiero.

E quando la vide, la mèta, e gli allentai la briglia, stimolandolo ai fianchi, Morello non corse, Morello volò.

Ricordo quel giorno sì pieno di gioia!

Così devi volare anche tu quel nuovo giorno che andremo a battaglia, quel giorno ch'io mi sarò rifatto agile e forte, e tu sarai docile e fedele. Lo devi per la stima ch'io ti porto, per il bene ch'io ti voglio.

Per questo, mia Gaia, t'ho fatto sì lucida e bella e t'ho ben governata e t'addestro alla corsa.

Vuoi, mia piccina, condurmi a vittoria?

Giuseppe Ambrosini.

Le riunioni podistiche di Intra e Torre Pellice

L'Unione Sportiva Intrese ha svolto domenica scorsa un programma di gare podistiche che assursero all'interesse di un vero avvenimento del genere, degno corollario alla grande corsa ciclistica internazionale di cui diamo relazione in altra parte del giornale.

Al quarto « Doppio Giro di Intra » hanno infatti partecipato i migliori campioni italiani. La maggiore lode va giustamente elargita al Comitato organizzatore, per l'accurata preparazione del rettilineo d'arrivo, che ha permesso il migliore svolgimento della fase di arrivo, al sicuro dall'invasione della folla e dei curiosi.

Il percorso era di km. 10,820 preciso, e consisteva nel giro di circonvallazione della città, seguendo il seguente itinerario: Corso XX Settembre, Corso Lorenzo Cobianchi, Piazza Cavour, Corso Cairoli, Strada per Trobasso fino alla Cappella del Crocifisso, Strada di Renco, Argine San Bernardino, Piazza d'Armi, Via Roma, Corso XX Settembre (da farsi due volte).

Alle ore 14 precise ha avuto luogo la partenza dinanzi all'Imbarcadero dei piroscavi.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Cattro Giuseppe, dell'*Audace* di Torino, in 37' 15".



I partecipanti alla riunione podistica di Torre Pellice. — 1^a fila in alto, da sinistra a destra: Giacomasso - Magnago - Casalis - Leger - Lovera - Papone. — 2^a fila in basso: Tavella - Goss - Morganti - Lottezzano - Colderini - Bessone. (Fot. A. Operi - Torino).

2. Fraschini Antonio, a 100 metri.

3. Amodei, 4. Cadari Marco, 5. Cantù Pierino, seguono gli altri.

Delle altre gare podistiche vennero svolte domenica scorsa a Torre Pellice, per iniziativa della solerte Società Junior. La riunione riuscì brillantemente, sia per il numero dei concorrenti, che per il gran concorso di pubblico.

Nella prima gara (*Velocità*), metri 100, giunsero: 1. Casalis Eugenio, del *C. S. Audace*, di Torino; 2. Legger, della *Junior*, di Torre Pellice; 3. Lovera Giuseppe, del *C. S. Audace*, di Torino. Tempo 12 3/5; dal primo al secondo metri due circa; dal secondo al terzo pochi centimetri.

Seconda gara (*Indipendenti*), metri 1500. Arriva: 1. Giacomasso Bartolomeo, di Torino; 2. Passone, di Barge; 3. Bessone, di Luserna San Giovanni. Tempo 5'. Vittoria facilissima di oltre 20 metri.

La terza gara era il *clou* della giornata. Chilometri 10. Arriva magnificamente primo, con quasi quattro giri di pista, e cioè circa 900 metri di vantaggio sul secondo, Morganti Antonio, del *Club S. Audace*, di Torino; 2. Calderini, della *Junior*, di Torre Pellice; 3. Tavella, di Cavour.

Questa corsa viene condotta continuamente a grande andatura dal Morganti, che si trova in splendida forma, buon pronostico pei prossimi campionati italiani di fondo.

Terza gara, metri 1500. Arriva: 1. Legger, della *Junior*, di Torre Pellice; 2. a un metro Morganti Antonio, del *C. S. Audace*, di Torino; 3. Gos, della *Junior*, di Torre Pellice.

Il Cross-Country ciclo-podistico di Bra

patrocinato e organizzato dalla "Stampa Sportiva",

— 11 settembre —

A pochi chilometri da Bra, nella incantevole vallata di Fey, incassata nella fertile pianura che si estende a nord-est della città, fra le rocche di Pocapaglia, il colle di Santa Vittoria, la Real Tenuta di Polienzo e la catena di altezze che si elevano a destra del Tanaro, signoreggiate dal pittoresco La Morra col suo turrito castello, si svolgerà oggi l'importante Cross Country ciclo-podistico che l'Unione Sportiva Braidesca — di cui sono anima i benemeriti conte Augusto Palma di Cesnola e avv. Enilio Casalis — ha indetto con tanta signorilità di premi e perfetti criteri sportivi.

Dopo i riuscitosissimi Cross Country di Stupinigi e di Torino, non si è più avuto un altro spettacolo così importante di gare attraverso le asprezze naturali della campagna, per cui il convegno d'oggi mette la nostra gioventù in emula gara coi migliori campioni specialisti, che qui invieranno le più importanti Società del Piemonte e della Liguria.

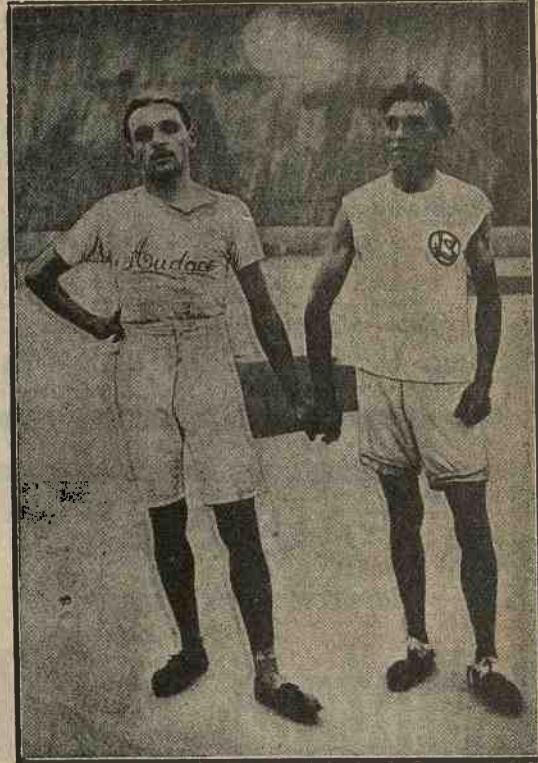
Il percorso che sarà segnato molto visibilmente con coriandoli, sarà tenuto segreto fino al momento

Cattro del « Club Sport Audace » di Torino, 1^o arr. e Antonio Fraschini, di Omegna. 2^o arrivato nel Doppio Giro di Intra (km. 10,800).

CICLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1910 DEI =NOVITÀ INTERESSANTI
RAPPRESENTANZA= IN TORINO: G. CAPELLA - VIA NIZZAGLIA



La Coppa Rapido, vinta dal giornalista Veroni. - In piedi: Fiaschi, 2^o arr. (Fot. Alemanni - Firenze).





CATALOGO E
LISTINI ■■■
GRATIS ■■■

FABBRICA
AUTOMOBILI

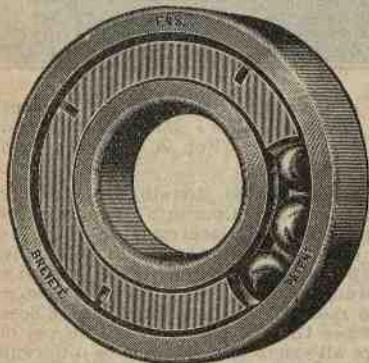
ISOTTA FRASCHINI MILANO

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

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

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



Circuito Aereo dell'Est (100.000 franchi di premio)

1^a Tappa: 1^o Leblanc — 4^a Tappa: 2^o Leblanc
2^a " 1^o Leblanc — 5^a " 1^o Leblanc
3^a " 1^o Leblanc — 6^a " 1^o Leblanc

CLASSIFICA GENERALE:

1^o Leblanc, coprendo Km. 809 in ore 12,1. Velocità media all'ora Km. 67,321, superiore cioè ai treni direttissimi.

Leblanc aveva il suo apparecchio munito di

ELICA CHAUVIÈRE

ed ecco il vero segreto della vittoria schiacciante!

Rappresentante Generale per l'Italia:

Ing. G. A. MAFFEI e C. - Via Sacchi, 28^{bis} - Torino
Teleg. TECHNICAL. — Studio Tecnico Industriale d'Aeronautica.

A. FAUSER & C. - Novara

Rappresentanti Generali per l'Italia dei

Motori "ANZANI"

Motori extra leggeri per aviazione

Motori per Vetturine, Canotti e Motociclette

I migliori per semplicità, leggerezza, sicurezza e i più a buon mercato.

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

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

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

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

14 HP, 4 cilindri

25 HP, 4 cilindri

35 HP, 8 cilindri

De Dion Bouton

sono le migliori vetture per turismo.

CATENE

per BICICLETTE



CHIEDERE CATALOGO

della nuova Fabbrica Nazionale

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

CONSULTATE il CATALOGO
delle AUTOMOBILI

LANCIA

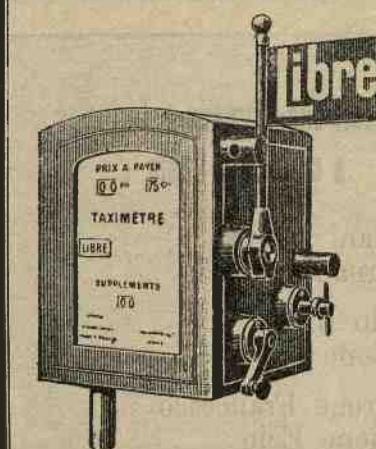
I numerosi tentativi di imitazione
sono la prova della superiorità ormai
indiscussa delle Vettura Leggere

"LANCIA",
munite di motore di 20/30 HP.

LANCIA & C.

TORINO - Via Petrarca, 31 - TORINO

Agenti Esclusivi per Piemonte: Bechis & Bertolino - Via S. Quintino, 28 - Torino



Tassametro

"DARRAS,"

Breveté S. G. D. G. en France et Etranger

CONTATORE
HOROKILOMETRICO

per vetture a cavallo e automobili con tariffe uniche o multiple.

CHIEDERE LISTINO

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

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 - Adattati
 dai 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

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.



Fondata nel 1790.

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.

Domandate cataloghi del famoso "Bowling", gioco di birlilli
americano di precisione.

PARIGI - 19, Rue de la Pépinière - **PARIGI**

Una Corsa
che farà epoca!

I ciclisti di tutta
Italia a Torino!

Il Gran Premio PEUGEOT

Finale 11 Settembre 1910 a TORINO

Città dove si svolsero
le Eliminatorie Regionali

Eliminat. di MODENA

" " GENOVA

" " NAPOLI

" " ROMA

" " MILANO

" " PADOVA

" " UDINE

" " RAVENNA

Corridori che verranno a Torino
a correre la finale

Cavani Dante
Magnanini Silvio

Bailo Luigi
Lissone Pasquale

Marrone Francesco
Ascione Ezio
Pintoro Giovanni
Gargiulo Gaetano

Feroci Angelo
Diomede Filippo
Brizzi Gino

G. Alberti
Tibiletti Alfredo
Campari Giuseppe
Bertarelli Camillo

De Michiel Antonio
Rigon Emilio
Pastori Guglielmo

Brunetta Giuseppe
Branchetti Arduino
Panigati Guido

Battistini Pietro
Venturini Gaetano
Gentili Urbano
Ginuchi Antonio

Città dove si svolsero
le Eliminatorie Regionali

Eliminat. di CUNEO

" " TORINO

" " CASALE Monf.

" " MESSINA

" " SENIGALLIA

" " PERUGIA

" " NOVARA

" " SAVONA

" " PARMA

" " LUCCA

" " BOLOGNA

Corridori che verranno a Torino
a correre la finale

Durando Carlo
Bertolotti Giovanni

Torricelli Leopoldo
Giardino Giovanni
Capella Domenico
Gremo Angelo

Robotti Pietro
Fatutto Policarpo

Benassai
Alfano

Stringhini Renato
Recci Pietro

Rigoletto Belli
Ubaldi

Lodesani Guglielmo
Piacco Pietro

Scotto Domenico
Branconi Arturo

Bianchi Orlando
De Felici Fortunato

Baltinelli F.
Giovannetti

Zini Cesare
Melotti Pietro

PEUGEOT

col concorso di **WOLBER** offre la più grande Corsa
Dilettanti che sia mai stata disputata in Italia.

OFFICINE LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES
TORINO (Tesoriera) Strada antica di Rivoli

Agenti Generali: **G. e C. FRATELLI PICENA** - TORINO, Corso Principe Oddone, 17