

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Arcostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiri - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

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

{ Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

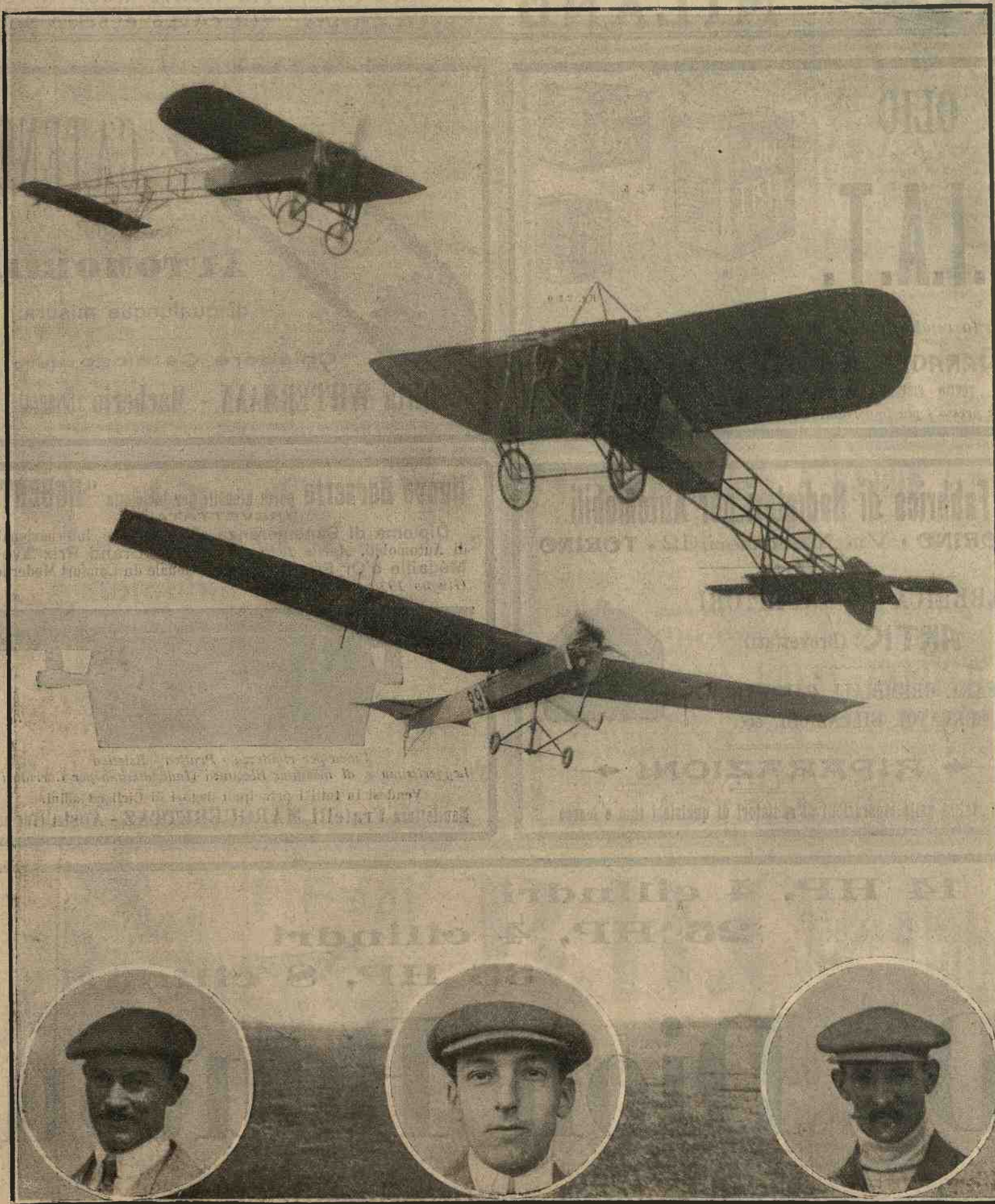
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



LA COPPA GORDON-BENNETT PER AREOPLANI.

La settimana scorsa venne disputata a New York la Coppa Gordon-Bennett per areoplani. La nostra fotografia ricorda i tre audaci aviatori che rappresentarono la Francia. Da sinistra a destra: Leblanc, Latham e Aubrun. Dal basso in alto: Latham su "Antoinette", Leblanc e Aubrun su "Blériot", in pieno volo.



FABBRICA
AUTOMOBILI

CATALOGO e
LISTINI
GRATIS

ISOTTA FRASCHINI

MILANO

CHASSIS A CATENA E A CARDANO
VETTURETTE DA CITTÀ E DA TURISMO
VETTURE LEGGERE PER SERVIZI PUBBLICI
VETTURE DI LUSO 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

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

**OLIO
F.I.A.T.**



Kg. 20.



Kg. 5.



Kg. 2,500.

In vendita presso tutte le Sedi:

GARAGES RIUNITI DELLA F.I.A.T.

TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA - BOLOGNA
e presso i più importanti **GARAGES** e **Rivenditori**.



CATENE

per

AUTOMOBILI

di qualunque misura.

Chiedere Catalogo della

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

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

Nuovo Barsetto porta utensili per bicicletta **"ROBERT,"**
(BREVETTATA)

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



Unica per rigidità - Pratica - Estetica
Leggerissima e di massima Eleganza (Indicativissima per Corridori).

Vendesi in tutti i principali negozi di Cicli ed affini.

Manifattura Fratelli **MARGUERETTAZ** - Aosta (Torino)

14 HP, 4 cilindri

25 HP, 4 cilindri

35 HP, 8 cilindri

De Dion Bouton

sono le migliori vetture per turismo.

CICLI Rambler

Insuperabili
Scorrevoli - Eleganti - Rigidi

Rappresentante Generale per l'Italia:
R. MONNEY - Via **Belini**, n. 2 **TORINO**

Si eseguiscano riparazioni garantite a qualunque bicicletta.

Auto Garage G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - **TORINO**

Agenzia per la vendita delle vetture

S.P.A.

Tipi da Città e da Turismo.

NOLEGGIO AUTOMOBILI

OFFICINA per RIPARAZIONE

A. MARCONCINI - VERONA

Piazza Isolo

Cartucce Originali Müller (extra) - Marca Soleil

Records Mondiali - una serie di 167 plettoni su 167

Tre Grands Prix du Casino di Montecarlo, consecutivi

Deposito Cartucce Originali T

confezionate dalle rinomatissime Case francesi: Lien, Ducasse & Guyot.

BALLISTOL-KLEVER - ARMEEÛL

Estrae e neutralizza le sostanze deleterie che gli esplosivi innestano nelle canne. Agisce autochimicamente. L'uso dannoso di grattatoi e spazzole è superfluo. Permette di usare impunemente anche i più violenti esplosivi (Cordyte, ecc.), e d'immergere persino armi e metalli nell'acqua marina. E' indispensabile alle Società di Tiro a segno, ecc.

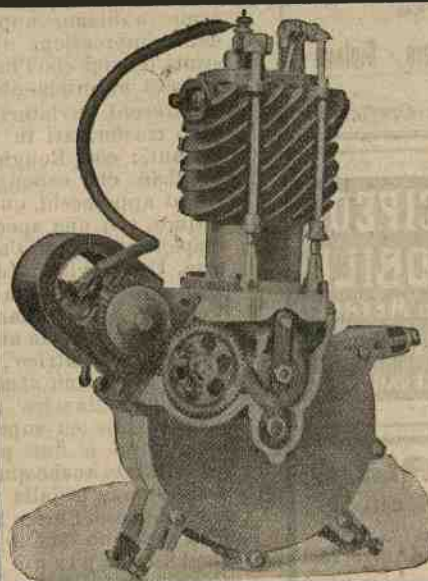
Prezzi: Cartucce extra, marca « Soleil » L. 28 al cento, franco.

» Aigles B, corazzate, fine » 12,50 »

(franco Verona, imballo compreso)

Ballistol in elegante flacone metallico L. 1,75, franco.

Zettoline Klever (Ballistol n. 2) - Nuovissimo, miracoloso lubrificante per Aviazione, Ciclismo, Meccanica. Riduce del 30% lo sforzo, non gela che a 15 gradi sotto 0.



Stabilimento Italiano
di Applicazioni Meccaniche Torino
LUIGI SEMERIA

Torino - Via Chivasso, n. 18 - Torino
costruisce motori

"S.I.A.M.T."

per motociclette leggere 1 3/4 HP,
capaci di superare con facilità sa-
lite fino al 17%, senza aiuto di
pedali. La macchina trionfatrice
nei grandi cimenti:

1° Gran Criterium Internazionale di Cuneo,
vincendo la Coppa della Città.

24 Maggio - Record Perossio-Consuma,
(Km. 16,500 in salita): 1° Semeria in 17' 4".

7 Agosto - Corsa Susa-Moncalisio (Km. 23,
fortissima salita): 1° Riva, in 30' 16" - 2° Bo-
nasso in 30' 27" - 4° Semeria in 34'.

14 Agosto - Corsa Pavia-Voghera-Pavia
(Km. 60): 1° Semeria in 53' 29" - 2° Peracchio.

28 Agosto - Corsa Lago Trasimeno (Km. 63):
1° Pellegrino in 56' 3", vincendo la Medaglia
d'Oro di S. M. la Regina, e la Coppa com-
mandatore Amadori,

tutti con S.I.A.M.T.

S.C.A.T.

Automobili 14 e 22 HP

Materiale scelto - Lavorazione accurata

Esaminate i Tipi 1910

Provateli e confrontatene i prezzi

Federico Politano - Agente Generale

TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - **TORINO**

Vetturette SIZAIR & NAUDIN - Parigi

Le più strepitose vittorie in tutte le corse.

Tipi monocilindrici: 8, 12 e 25 HP

Tipo 4 cilindri: 12/16 HP

Carrozzeria double-phaeton a 4 posti - Consumo 5 cent. per Km.

Garanzia un anno.

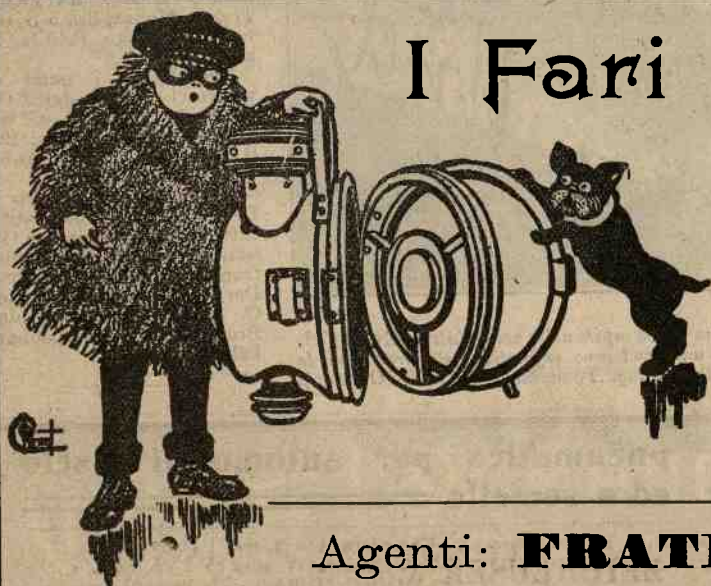
Biciclette ROYAL ENFIELD

La macchina preferita dal Tourista - Eccezionalmente scorrevoli e resistenti

Chiedere Rappresentanze (esigonsi ottime referenze) agli Agenti esclusivi:

Ditta **LANCELOTI** e C. - Via Barberia, 22 - **BOLOGNA**

—● Cataloghi a richiesta ●—



I Fari

B.R.C. "Alpha,,

sono i migliori occhi di
uno Chauffeur.

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

Nuove Edizioni
MEDAGLIE
 LOTTA - NUOTO - CALCIO - UMANITÀ
PIERO MASETTI FEDI e C.
FIRENZE - Via Vecchietti, 6 - **FIRENZE**
 Esecuzione accuratissima di vere opere d'arte, medaglie, targhe e Coppe, Premi per tutti gli Sports.

 **COPPE PER PREMI**
 In vero argento
 e di metallo bianco argentato.
 Grande deposito sempre pronto, magazzino interno.
ARGENTERIE DA REGALO
GAETANO BOGGIALI
 Telef. 20-72 - **MILANO** - Via S. Maurizio, 17.
 Cataloghi illustrati a richiesta.

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

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

REPETTATI ALFREDO
 STUDIO ARTISTICO PER L'INCISIONE DELLA MEDAGLIA
 CONII E CONIAZIONE
 Medaglie per Commemorazione e Anniversari
 Sportive e Religiose
 Distintivi smaltati - Targhe - Diplomi.
TORINO - Via Mazzini, 34 - **TORINO**

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

CICLI
 CON GOMME POLACK
SENIOR
BONZI & MARCHI, Milano, Via S. Nicolao, 1.

 **VOLETE LA SALUTE?**
FERRO-CHINA-BISLERI

 **NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS."**
 CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA
 E LA PAROLA **AQUILAS**
 FABBRICA F. B. SANTINI-FERRARA

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
 I VELOCIPEDI
"ATALA"
Gulio GATTI & C.
 Milano - Corso Lodi, 50 A - (Biparte Gambelotti).

La II^a Esposizione Internazionale di Aeronautica di Parigi

La 2^a Esposizione Aeronautica Internazionale che ha sostituito con grande successo l'annuale Salon automobilistico parigino, si è aperta il 15 corrente col solito cerimoniale che l'ha fatta assurgere, come di consueto, ad un grande avvenimento sportivo, industriale e mondano. Ed il successo della Mostra è stato veramente grande, come abbiamo appreso dalle impressioni di distinti tecnici che l'hanno visitato minutamente.

Parecchi aviatori si sono trasformati in fabbricanti: così Rougier e Paulhan che espongono i loro apparecchi, questo ultimo con una speciale sospensione per l'aviatore. Una novità interessante è presentata da Voisin con un biplano a due posti che porta anche una mitragliatrice, il primo areoplano armato, insomma. Maurice Farman espone un superbo monoplano a due posti già adottato anche questo dalla guerra e dalla marina francese. Enrico Farman ha uno snello ed elegante biplano che chiama da mezza corsa, perfetto di linea, finissimo e luccicante di forbito nichel; porta anche questo un minuscolo sediolino per passeggero.

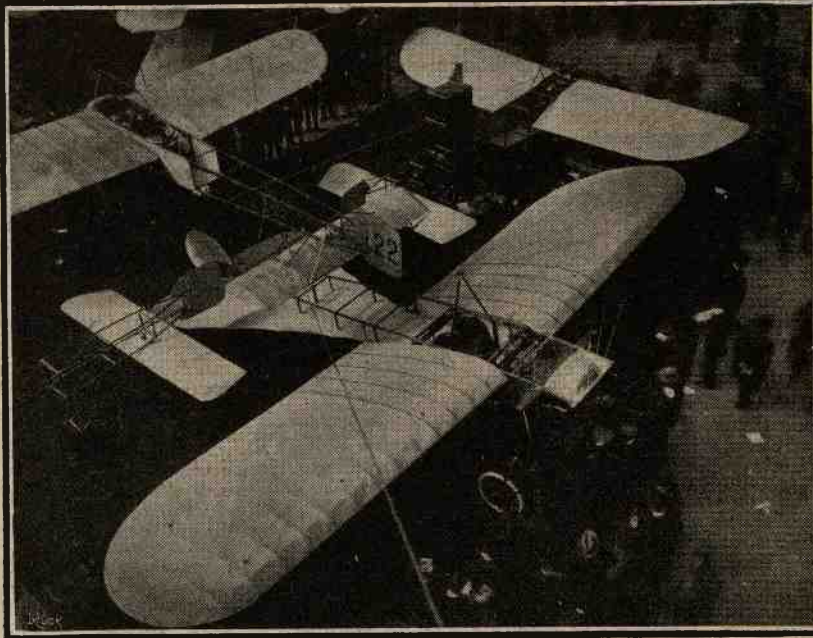
Clément-Bayard, oltre a una perfetta *Demoiselle*, espone motori notevolissimi per dirigibili, così pure Panhard-Levasseur che ha anche eliche speciali per l'aeronautica. Anche la *Fiat* espone gruppi motori che attirano moltissimo l'attenzione dei numerosi visitatori.

Fra i motori è particolarmente ammirato un *Gnome* di 100 HP, 14 cilindri, dal quale si attendono meraviglie.

Il complesso delle novità esposte assegnano a queste Mostre un'importanza speciale come mai venne assunto precedentemente da tal genere di

Esposizioni, che finora riuscirono sempre piuttosto povere di concezioni geniali all'infuori di quei quattro o cinque tipi di apparecchi e di motori già consacrati antecedentemente dalla fama.

Dobbiamo augurarci che anche da noi sia presto concesso di visitare una completa Mostra di aviazione, dappoiché qualcosa di veramente serio in materia si sta iniziando anche in Italia.



La mostra d'aviazione a Parigi. — Uno stand che attira di più l'attenzione del pubblico è quello di Blériot, dove nel bel mezzo troneggia l'apparecchio di Leblanc, vittorioso del Circuito dell'Est.

Il IV^o Giro di Lombardia

Indubbiamente questa corsa si può dire la più classica fra quelle che si disputano sulle strade italiane.

Ad essa non è mai mancato quel carattere di internazionalità che vale ad acuire l'interesse delle folle sportive e farla assurgere a vero *criterium* autunnale fra i campioni più quotati d'Italia e di Francia.

Quest'anno la corsa viene resa più dura dalla maggior lunghezza del percorso e da forti salite.

Difatti, ai 190 chilometri, controllati esattamente, che comprendevano il vecchio percorso, quest'anno venne aggiunta una parte montagnosa, un angolo delizioso della Lombardia migliore: un percorso già noto ai campioni della strada, perché fa pure parte di una corsa, la Milano-Varese, che da due anni con varia fortuna si corre.

Ecco, del resto, le città e paesi che verranno toccati nel percorso di questo VI Giro di Lombardia: Milano (passaggio a livello nord), Gallarate, Varese, Cittiglio, Rancio, Brinzio, Varese, Como, Lecco, Bergamo, Trezzo, Monza, Sesto S. Giovanni, Milano (totale 282 km.).

Ricordiamo i nomi dei vincitori dei precedenti Giri di Lombardia: 1905, G. Gerbi; 1906, C. Brambilla; 1907, G. Garrigou; 1908, F. Faber; 1909, G. Cunio.

All'odierno VI Giro di Lombardia si sono iscritti tutti i migliori *routiers* italiani e parecchi dei migliori francesi, che elenchiamo: Dortignac, Lapize, Lignon, O. Beangendre, Charpiot, Brocco, Cruchon, Léonard, Léblanc.



Il campo d'aviazione di Cameri annovera un nuovo ospite nella neo-aviatrice Eva Ariel, una gentile signorina milanese, che sotto un pseudonimo suggestivo, sta prendendo le sue prime lezioni di pilotaggio alla scuola dell'ing. Thouvenot. (Fot. Ornano).

ESTARIC pneumatico per automobili liscio ed a semelle
 Agenzia e Deposito per l'Italia:
LEIDHEUSER & C. **MILANO** - Via Broletto, 6.
TORINO - Via Principe Amedeo, 5.

I Campionati Ciclistici Italiani

al Velodromo Appio di Roma

Una folla veramente innumerevole è accorsa nel nuovo Motovelodromo Appio, per assistere ai campionati ciclistici italiani.

Nella finale del campionato dilettanti (m. 1000) sono arrivati:

1. Morisetti, campione italiano; 2. Mori; 3. Fiorio.

Nel campionato dei professionisti le batterie hanno avuto il seguente risultato:

Prima batteria: 1. Moretti; 2. Portioli; 3. Tavani.
Seconda batteria: 1. Messori; 2. Stefani; 3. Gardellin.

Terza batteria: 1. Verri; 2. Fontana.

Nella finale sono arrivati:

1. Verri; 2. Moretti; 3. Messori.

Il risultato dei campionati se ha in parte realizzato i pronostici, ha pure recato qualche sorpresa. Infatti se nelle categorie dilettanti e stayers le vittorie di Morisetti e Bordoni erano previste, quella di Verri nel campionato professionisti, non ci persuade che essa, in una nuova prova, venga confermata.

Il mantovano, con una sapiente condotta di corsa, e approfittando di un momento di indecisione degli avversari, è partito a fondo, e chiamando a raccolta tutte le sue energie ha avuto uno di quei meravigliosi spunti che in altri tempi lo hanno reso imbattibile sulle nostre piste, ma ciononostante questo non significa che egli sia in questo momento il nostro miglior corridore. A nostro avviso, basandoci sulle varie prove corse in quest'anno e specialmente sull'attuale forma di Verri, Gardellin e Messori, riteniamo che quest'ultimo sia superiore agli altri due e che se avesse potuto nel campionato esprimere tutti i suoi mezzi e la prova fosse stata regolare la vittoria non gli sarebbe sfuggita.

Gioco del Calcio

Gli allenamenti

F. C. Piemonte vince F. C. Torino, 3-1.

Campo F. C. Torino.

Le squadre:

F. C. Piemonte: Faroppa; Peruzzi j.-Viale; Berardo E. Tagliabue-Berardo F. (cap.)-Mattea; Spinoglio-Pollis-Gavinelli-Peruzzi s.

F. C. Torino: Arbenz; Capello-Morelli; Rodgers-Bachman-Demarchi; Brunette-Zuffi S.-Fresia-Margherita-Gera.

Inizio: ore 15,10.

1. goal: ore 15,40 (F. C. Piemonte: Gavinelli).

2. goal: ore 15,51 (F. C. Piemonte: Gavinelli).

Ripresa, ore 16,5.

3. goal: ore 16,5 (F. C. Torino: Zuffi).

4. goal: ore 16,15 (F. C. Piemonte: Berardo F.).

Arbitro: l'ing. Umberto Malvano.

Si era ormai così abituati, da un anno o quasi a questa parte, a considerare la squadra piemontina come una potenza di secondo ordine, si era ormai così fatta la convinzione che i giovani calciatori dalla casacca celeste costituissero sol più una vestigia del passato, che il nostro pubblico — parlo di quello torinese — aveva accolto molto scetticamente il risultato pari ottenuto dal F. C. Piemonte nel suo ultimo incontro con la Pro Vercelli, e non propendeva certo a favorirgli le proprie chances nel successivo match al quale i piemontini erano stati invitati dai granata del F. C. Torino.

Molti tuttavia furono gli appassionati che accorsero domenica scorsa a presenziare al debutto delle due squadre cittadine sul nuovo campo del Torino, nuovo campo discosto di forse un 800 metri dalla posizione primitiva.

Appena scesero in campo, con la nuova ed elegante



La finale per il Campionato italiano dei professionisti corso al Motovelodromo Appio a Roma il 30 ottobre 1910. Alla corda: Verri, poi Moretti e Messori, arrivati nell'ordine. (Fot. A. Collari - Roma).

maglia a striscioni celesti e granata, i giocatori del Piemonte diedero tosto l'idea d'una bella compagine di giovani svelti e vigorosi; e — cominciato il giuoco — dopo alcuni minuti di indecisione, seppero trovare un tale assieme, una tale velocità e briosità di attacchi, che tosto l'idea d'un paragone condusse a ricordare lo stato classico del nero-bleu dell'Internazionale, com'era la squadra nella passata stagione.

Rapidità, abbondanza e precisione di passaggi nei quattro uomini d'attacco — disposizione nuova atta a fortificare le linee di mezzo e sfruttare nel contempo perché aiutasse gli avanti — chiaro concetto del proprio compito nella seconda linea, giuoco ardito, forse anche troppo, nei terzi, e decisione e colpo d'occhio magistrale nel portiere, ecco le constatazioni imparziali cui ci ha condotto il match giuocato dal F. C. Piemonte.

Nel F. C. Torino constatammo invece un che di affaraginoso, di mansioni non bene distribuite, di poco collegamento fra le diverse linee; insomma quella dei granata non parve certo la squadra d'una volta.

Qualcuno osservò che essa risentiva della mancanza di Capra e Debernardi; ma di riscontro qualcun altro asserì che anche nel Piemonte mancavano due dei migliori uomini e cioè Simonazzi e Boggio.

I goals segnati da Gavinelli e da Berardo furono marcati di tattica, con abilità vera di grandi giocatori.

Quello di Zuffi s. per i granata venne marcato proprio sotto la rete piemontina in una melée.

Applauditissimi i due portieri e i due centri di seconda linea, Bachman s. e Berardo F., come pure lodato per la sua severa imparzialità l'arbitro ingegnere Malvano.

La Coppa Saluzzo.

Con un tempo pessimo, ed alla presenza di discreto pubblico, si è disputata per la seconda volta la Coppa d'argento donata dall'on. marchese Di Saluzzo.

Quattro erano le squadre iscritte, e cioè: il Foot-ball Club Torino, il Foot-ball Club Vigor di Torino, il Club Sportivo Savoia di Pinerolo e l'Unione Gin-

nico-Sportiva di Saluzzo. Detentrici della Coppa era l'Unione Ginnica di Saluzzo, che nello scorso anno la vinse brillantemente, battendo la Junior di Torino ed il Veloce Club di Pinerolo.

All'ultimo momento la squadra pinerolese si ritirò. La prima partita venne vinta dal Club Torino, con 5 goals ad 1, contro il F. C. Vigor; la seconda dalla Ginnica di Saluzzo, contro il F. C. Vigor. La decisiva segnò un trionfo del F. C. Torino, con 5 goals ad 1 della Ginnico-Sportiva.

Il Club Torino si presentò con elementi fortissimi e disciplinati, mentre la società saluzzese difettava di allenamento e di ordine.

Fungeva da referee l'ing. Varetto, iniziatore ed anima della riuscita festa sportiva.

A Milano, Treviglio e Casale.

Altri matches si ebbero a Milano, Treviglio e Casale.

A Milano la Pro Vercelli vinceva il Milan Club 3-1. Ecco la composizione delle squadre:

Milan Club: bene la difesa estrema, Colombo, Lana, Bontadini e Van Heghe.

Pro Vercelli: bene tutti, fuori posto Fresia all'estrema sinistra.

A Treviglio una sorpresa con la brillante vittoria dell'Unione Sportiva Milanese sui campioni d'Italia.

Nel primo tempo i bianco-neri riescono a segnare 3 goals a zero; nella ripresa gli unionisti riescono a marcare altri 2 goals, ed è solo verso la fine del match, che i nero-bleu dell'Internazionale F. C. salvano l'onore.

Il Circolo Sportivo Trevigliese aveva messo in palio una Coppa, che venne assegnata all'U. S. M.

A Casale venne disputata la Coppa Casale fra l'U. S. M. II, il Lambro F. C. di Milano, l'U. S. Caradense e il Casale F. C.

Rimasero in finale il Casale e il Lambro F. C. Il Casale F. C. non ha difficoltà a segnare altri due punti a suo favore, aggiudicandosi la bella Coppa.

* Il Club Sport Veloces di Biella avvisa gli interessati che la gara per la Gran Coppa di Biella è rinviata al 18 novembre.



Charpiot.



Leonard.



Beaugendre.



Brocco.

Quattro fra i più forti campioni francesi concorrenti all'odierno « Giro Ciclistico di Lombardia ».

CICLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1910 DEI

NOVITÀ INTERESSANTI
RAPPRESENTANZA =

TORINO: G. CAPELLA - VIA NIZZA 67



Bielovucic.]

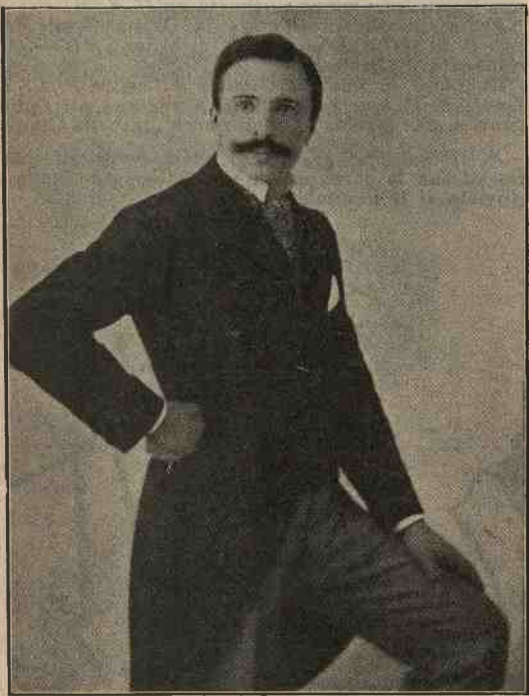
L'organizzazione della riunione aviatoria di Torino

L'organizzazione di una riunione aviatoria riesce certo più difficile di ogni altro avvenimento sportivo, ed esige quindi un lavoro preparatorio non indifferente da parte della Commissione, specialmente per la grande affluenza di pubblico che richiamerà. Dato poi che per la prima volta si promuove una serie di voli su Torino, era necessario che fossero prese dagli organizzatori tutte quelle disposizioni che possono assicurare il successo di un'iniziativa sportiva di questa importanza.

La Commissione ha proceduto alacremente nello svolgimento del proprio compito, ed ha trovato facilitato il mandato nell'appoggio completo delle autorità.

Il servizio d'ordine, prima d'ogni altra cosa, s'impone in una simile organizzazione, e tutto fu ormai predisposto per evitare ogni minimo incidente, sia all'interno che all'esterno dell'ippodromo di Mirafiori.

Il questore comm. Carmarino ha avuto una conferenza con gli organizzatori, e li ha assicurati che avrebbe richiamato di fuori ogni necessario rinforzo di agenti.



Eros (Ruggerone).

I commissari, cav. Leoni, cav. Signorile, cavaliere Bezzi, il tenente dei carabinieri Coggiola e il comandante delle guardie municipali e dei pompieri, cav. Giusto, dopo un sopralluogo sul campo e nei dintorni, accompagnati dai commissari cav. Verona, Ernesto Cavalcini ed avvocato Billia, si sono accordati pienamente su ogni servizio.

Speciali reparti di terreno sono stati destinati alle vetture ed alle automobili, e le biciclette avranno pure un deposito all'esterno del recinto, poichè nel campo non potrà essere introdotto alcun veicolo.

In occasione della riunione aviatoria, la quale assume oggi ancora maggiore importanza con le ultime iscrizioni di Bielovucic e Weiss, è stato attivato il servizio telegrafico, e due linee telefoniche congiungono il campo di gara con l'ufficio centrale di Torino.

In tale modo si è voluto dagli organizzatori facilitare il compito dei rappresentanti della stampa, ai quali è pure stata riservata una speciale terrazza sulle tribune.

Il servizio tranviario verrà intensificato dalla Società Belga-Torinese, e pertanto dalle ore 13 sino al termine delle gare, si susseguiranno ad ogni mezz'ora treni sia per l'andata che per il ritorno.

Inoltre, un servizio di omnibus-automobili sarà

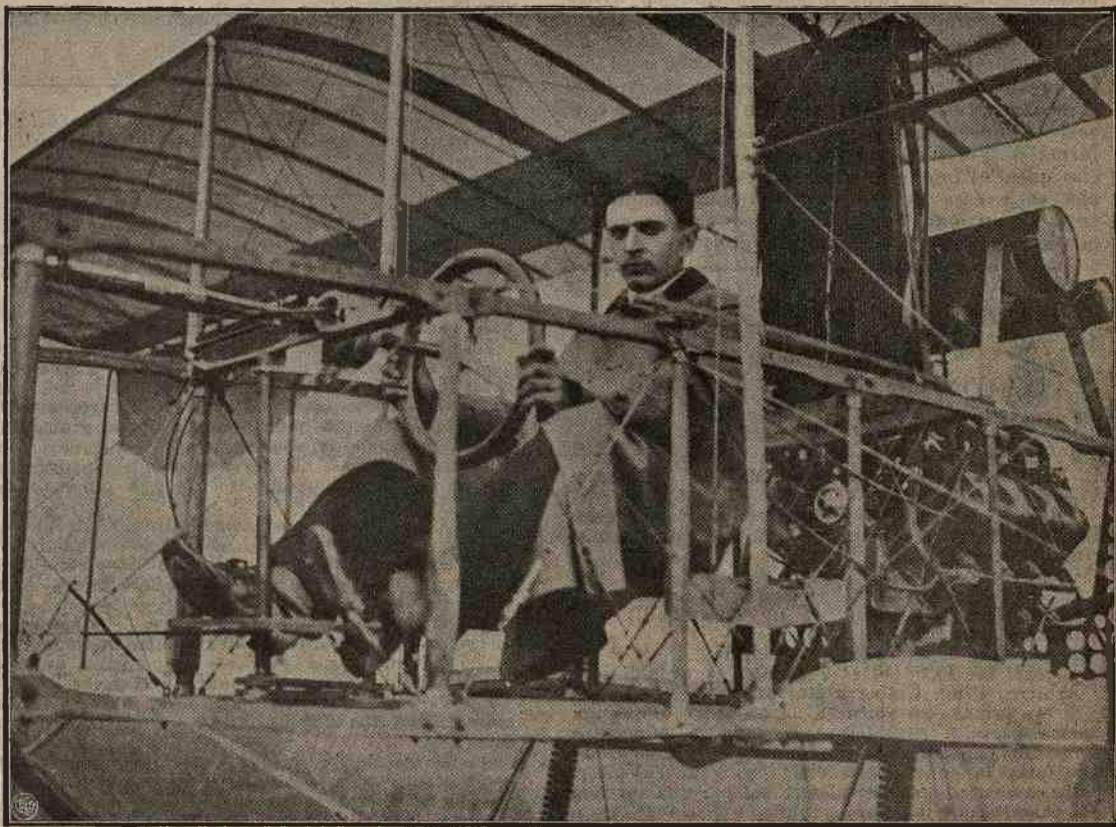
Comitato, dal console dott. Neri, seguirà nel mattino dei giorni della riunione (5, 6, 7 novembre) a Porta Nuova, presso la via Sacchi, dove sono stati stabiliti speciali chioschi.

I prezzi d'ingresso all'ippodromo vennero così fissati: tribune L. 10, *pesage* L. 5; *parterre*, con entrata dal viale Stupinigi, L. 2; e recinto, con entrata dalla strada della cascina Barra, L. 1.

Le gare avranno inizio alle 14 e termineranno verso le 17.

Il dirigibile inglese "Morning Post"

Sembra ormai che il passare la Manica in pallone o in areoplano sia la cosa più facile del mondo. Non sono ancora due settimane che il dirigibile *Clément-Bayard*, partito dai dintorni di Parigi dopo sei ore di felicissima traversata scendeva nel bel mezzo di Londra senza alcun incidente, che ora un altro pallone, costruito in Francia, è venuto a fare una visita ai suoi proprietari inglesi ed ha superato la distanza che separa Moisson da Farnborough dove è il campo aeronautico del Ministero della guerra inglese a



L'aviatore Bielovucic sul biplano da corsa Voisin, col quale ha compiuto i raids Parigi-Bordeaux e Bourges-Parigi.

pure attivato, per le tre giornate, con partenza da Porta Nuova e dal Cavalcavia.

Ogni servizio di soccorso venne pure assicurato per parte dell'Ufficio municipale d'igiene, dalla Croce Verde e dall'ospedale Mauriziano; e si sono stabiliti dei posti fissi di medicazione, sia sul percorso da Torino al campo e sia all'interno dell'ippodromo.

Volendo rendere poi l'avvenimento accessibile a tutte le classi, venne stabilito un grande recinto a prezzi popolari, a nord dell'ippodromo, con ingresso sulla via privata che dallo stradone di Stupinigi conduce alla cascina Barra, costeggiando il muro di cinta.

La Commissione ha pure pensato alle segnalazioni da farsi in città perchè il pubblico possa facilmente conoscere (in caso di minaccia di cattivo tempo) se le gare avranno luogo o meno all'ippodromo di Mirafiori.

Dette segnalazioni saranno visibili al palazzo della *Stampa* (via Davide Bertolotti, n. 3), in Piazza Solferino, all'altezza del Teatro Alfieri, in Piazza Castello, sul Palazzo Madama, ed in Piazza Carlo Felice, presso l'Hotel Ligure.

Nell'interno dell'areodromo funzionerà pure il cinematografo, per cura della *Itala Films*, che se ne è assicurata l'esclusività.

La vendita dei biglietti è stata iniziata sin da venerdì mattina presso l'ufficio consolare del *Touring*, gentilmente messo a disposizione del

circa 15 miglia da Londra, in meno di sei ore.

Si tratta del dirigibile *Morning Post* fatto costruire dai fratelli Lebaudy dal grande giornale londinese. Il dirigibile il 26 ottobre lasciò alle 10,15 il suo *hangar* e dopo aver seguito la Senna fino a Rouen, piegò verso la costa della Normandia, lanciandosi sopra la Manica in vicinanza di Dieppe. Il dirigibile non si soffermò nemmeno a rifornirsi di benzina sulla spiaggia francese, e continuò la rotta verso l'Inghilterra impiegando circa due ore a traversare la Manica.

Soltanto a Brighton sulla costa meridionale dell'Inghilterra la popolazione vide il pallone sbucare dalla fitta cortina di nebbia che nascondeva l'opposta riva della Manica e avanzarsi rapidamente sul territorio inglese. Il dirigibile era ad un'altezza di circa 100 metri.

Il dirigibile è giunto alle ore 15,30 a Farnborough, pilotato da Capazza ed avendo a bordo altri sette passeggeri fra cui l'ingegnere Julliot, il meccanico Leon Berthé, il direttore della *Morning Post*, Allain, e un ufficiale inglese.

Disgraziatamente quando, dopo essere stato tratto a terra da quattro compagnie di granatieri e del genio, si cominciò ad introdurre il dirigibile sotto l'*hangar*, d'un tratto la sommità dell'involucro urtò con grande violenza contro il tetto del capannone. L'involucro si spaccò e il gas sfuggì rapidissimamente con grande fragore. In un attimo il pallone si ripiegò su sè stesso e la navicella

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

nella quale si trovavano come sepolti sotto una enorme massa di tela gli areonauti, cadde al suolo. Per fortuna nessuno rimase ferito.

I proprietari del *Morning Post*, che pochi minuti prima erano giubilanti per il trionfo del loro pallone, apparivano costernatissimi per l'incidente e il generalissimo dell'esercito inglese, lord Roberts, che era pure presente, non nascondeva il suo sdegno per l'imperdonabile errore degli ingegneri che, incaricati di costruire un hangar per il *Morning Post*, lo costruirono troppo piccolo. I danni riportati dal dirigibile sono molto gravi e per ripararlo occorreranno non meno di tre mesi.

Dall'*Aviatore Italiano* togliamo i dati tecnici del *Morning Post*, dirigibile che appartiene alla categoria dei semi-rigidi.

« La rigidità dell'involucro si ottiene mediante *ballonnets* e ventilatori; e d'altra parte l'involucro porta, nella sua parte inferiore, un sistema di direzione formato da quattro specie di piani, orizzontali e verticali, mobili e fissi, che garantiscono la direzione e la stabilità in ogni verso. Il complesso dei piani fissi costituisce una trave rigida che taglia la sospensione in due parti; quella superiore, collocata contro la trave, non può, essendo corta, produrre l'afflosciamento, la rottura o lo strappamento dell'involucro in caso di sforzi esagerati; la seconda parte della sospensione, collocata fra la trave e la navicella, vale a dire tra le due pareti rigide, può essere molto lunga, senza che per questo abbia a sopportare degli sforzi esagerati, qualunque siano le variazioni di pressione e di forma dell'involucro.

« Questo, in tessuto Hutchinson è affusolato, puntaciuto a prora, ovoidale a poppa e misura 103 metri di lunghezza, 12,02 metri di diametro alla sezione maestra, cubando 10.000 metri cubi, approssimativamente. Possiede due valvole di strappamento che permettono di sgonfiare rapidamente e completamente il dirigibile; e contiene tre *ballonnets*, di una cubatura totale di circa 2500 metri cubi.

« Nel caso eccezionale in cui i tre *ballonnets* rimanessero pieni prima della fine del viaggio, si può emettere dell'aria nell'interno dell'involucro.

« I piani mobili si compongono di un piano verticale, posto sotto l'involucro, nella parte posteriore della trave rigida, e che serve da timone di direzione; e di piani orizzontali ad angoli arrotondati, articolati attorno ad uno stesso asse orizzontale posto nella trave sotto la parte mediana del pallone.

« La navicella è provvista di due motori simili.



La Parigi-Londra in dirigibile. — Il *Morning Post* lascia la costa francese per attraversare la Manica e dirigersi a Londra. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

Panhard-Levasseur, a quattro cilindri, e della potenza di 135 HP ciascuno. Può portare della benzina per venti ore di viaggio. Le due eliche, di legno, hanno 5 metri di diametro e possono girare alla velocità assai ridotta di 360 giri al minuto.

Pertanto si annuncia ufficialmente che il pallone dirigibile *Clément-Bayard II*, che, due settimane addietro è giunto a Londra in sei ore partendo da Compiègne presso Parigi e prendendo terra proprio nel bel mezzo della capitale, è stato acquistato dal Ministero della guerra inglese.

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

L' "America", ha vinto la Gordon Bennett per palloni sferici

Il Comitato della Coppa Gordon Bennett pubblica i risultati ufficiali seguenti della distanza percorsa dai concorrenti: *America*, 1355 miglia; *Dusseldorf*, 1230 miglia; *Germania*, 1190 miglia; *Helvetia*, 850 miglia; *Harburg*, 695 miglia; *Azurea*, 772 miglia; *Ile de France*, 725 miglia; *Saint-Louis*, 550 miglia; *Condor*, 410 miglia; *Million Population*, 315 miglia.

L'equipaggio dell'*America* dichiara di aver avuto una bella traversata sino al pomeriggio del 19 ottobre, giorno in cui il pallone fu sorpreso da un uragano al disopra delle foreste al nord di Quebec. Furono costretti a discendere su di una montagna sconosciuta da un'altezza di 1500 piedi. Gli areonauti passarono la notte nella navicella. Partirono a piedi il giorno dopo alla ricerca di una regione civilizzata. Il quarto giorno incontrarono dei cacciatori canadesi, che li condussero a Saint-Ambroise con delle piroghe. Gli areonauti non ebbero molto a soffrire.

Grahame White vince la Coppa Gordon Bennett per areoplani

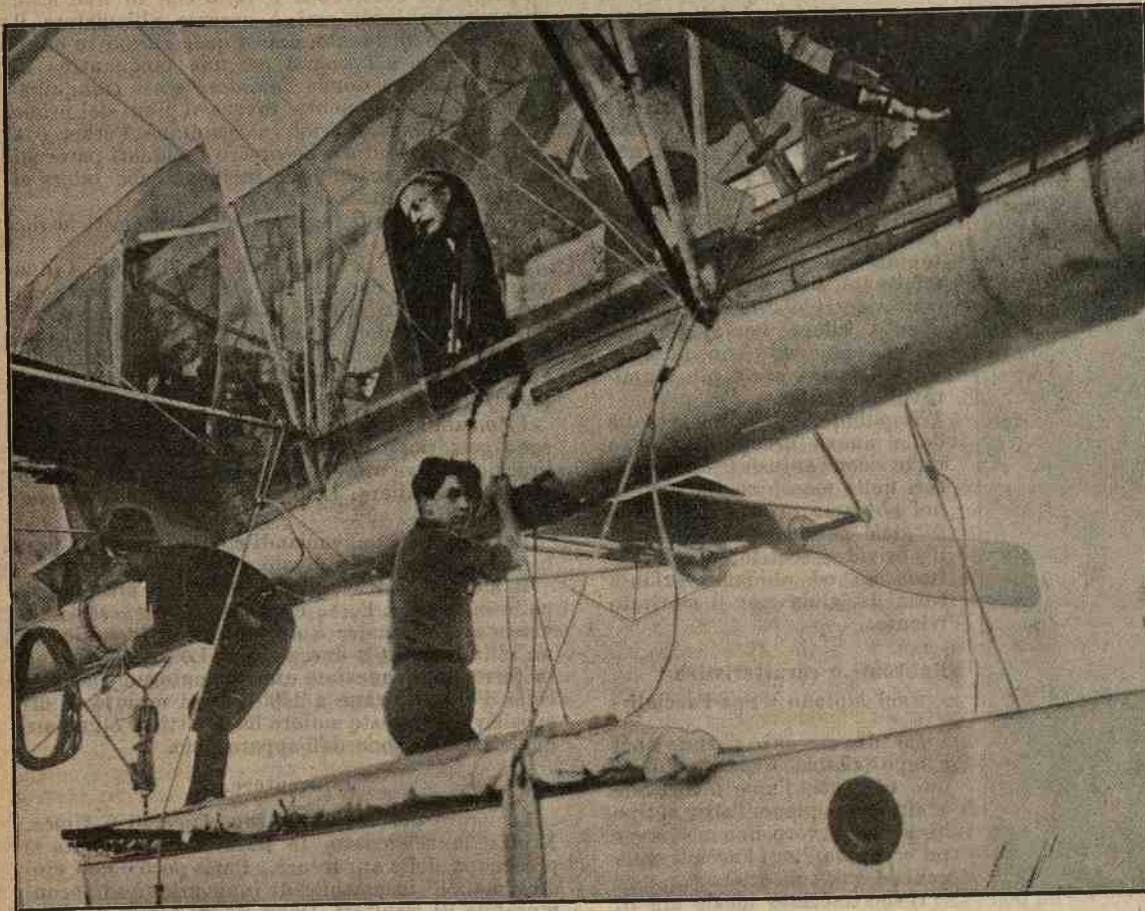
La coppa Gordon Bennett per areoplani, disputata a New York, è stata vinta dall'inglese Grahame White, coprendo 100 km. in un'ora 14'75".

Discendendo dall'apparecchio, l'aviatore ha dichiarato di non avere incontrato alcuna difficoltà, salvo al quindicesimo giro, in cui il vento gli spinse il fumo del motore sulla faccia ed egli ebbe l'impressione che l'areoplano si incendiasse e si vedeva già precipitare alla velocità di 60 miglia all'ora, con l'apparecchio in fiamme. Espresse simpatia per la disgrazia che colpì Le Blanc, e come lui dichiarò che l'itinerario era pericoloso.

Moisant si classificò secondo, in 1,17'44"85": Ogilvie compì il percorso in 2 ore 6'36"3/5. Non è stato classificato, essendo partito dopo l'ora regolamentare. Latham terminò il percorso in 5 ore 48'53" e 2/5, senza deduzione del tempo perduto nella riparazione. Sino ad ora White vince 6700 dollari, compreso il premio della coppa.

Le Blanc compì un giro di pista di 3 miglia 11" in 2'44"32", battendo il record. Hamilton, Moisant ed i fratelli Wright dichiararono che concorreranno per la prossima gara.

Il tempo impiegato da Grahame White per il premio della coppa batte il record del mondo.



La fallita traversata dell'Atlantico in dirigibile.

Le manovre per la partenza del dirigibile *America* da Atlantic City. A bordo, alla sinistra della navicella, l'areonauta Wellmann. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

CICLISTI!
LE INCOMPARABILI
BICICLETTE

PEUGEOT

SOGNO RICOGNOSCIUTE
LE
PRIME DEL MONDO

ALI ITALIANE

Il primo velivolo nostro

1909-1910

Verso la metà del gennaio 1909, in una mattina nebbiosa, uno strano convoglio si muoveva dall'Ippodromo di Mirafiori, a pochi chilometri dalla nostra città, avviandosi verso Torino... Era un pesante carro piatto, trasportante un carico di tubi contorti e di tele lacerate, un ammasso di ferramenta che non lasciavano indovinare cosa potevano essere state in origine...

Seguivano il carro pesante, che avanzava lento per la strada fangosa, due uomini pensosi, tanto che pareva accompagnassero la salma di una persona amata...

Così, in quella fredda mattina iemale, io vidi padre e figlio Faccioli che riconducevano in città... le misere spoglie di quello che era stato il primo velivolo italiano: un triplano un po' tozzo, che, per aver troppo presto osato un volo anche breve, s'era abbattuto a terra, sfasciandosi orrendamente, per miracolo vero lasciando illeso il giovane aviatore.

— Giorni tristi furono quelli che seguirono — ricorda l'ingegnere Faccioli — giorni di scoramento...

Ma la tenacia vinse. Vinse ogni ostacolo la persuasione ferrea di un non lontano trionfo; vinse la genialità creatrice che mai ebbe un istante di dubbio sull'esito finale della soluzione chiaramente intraveduta.

E la settimana scorsa a Cameri, sulla brughiera che a pochi chilometri da Novara ha offerto uno dei più ampi areodromi d'Italia, l'areoplano Fac-

cioli, che dal gennaio di quell'anno, attraverso a metamorfosi varie, è divenuto un biplano, chiudeva la serie dei brillantissimi voli continuati per tutto il mese di questo ottobre che muore, offrendo a pochi privilegiati la gioia somma di salutare alto nell'aria, in volo d'aquila vittoriosa, il primo velivolo italiano, dominatore dell'aria per genio e per audacia di due italiani: l'ingegnere Aristide Faccioli e suo figlio Mario.

Da lunghi mesi, per non dire da anni, s'annunciava di tanto in tanto un nuovo apparecchio italiano alle sue imminenti prove; ma poi in breve non se ne parlava più e tutto tramontava nell'oblio.

Si poteva credere di doverci rassegnare ad abbandonare la partita... Scetticismo latino? Erano state tante oramai le delusioni, che poco restava a sperare. Dello stesso areoplano Faccioli, di cui i tecnici competenti tanto bene avevano detto, dello stesso apparecchio che sulla piazza d'Armi della Venaria aveva volato, la primavera scorsa, in voli brevi ma sicuri, non si sapeva più gran che.

Era successo nell'aviatore un nuovo periodo di raccoglimento e di studi. Soltanto chi è un po' addentro all'aviazione sa giustificare questi periodi di apparente inerzia, nei quali si procede, a tentoni quasi, fra una piccola modificazione ed una breve prova, mutando e creando continuamente, sempre sospinti dalla più viva fede.

Quand'ecco, di colpo, in nep-pure un mese, il biplano *Spa-Faccioli* (spiegherò più avanti il binomio), affidato non ad un pilota già addestrato al volo, ma ad un nuovo della difficile arte, si leva sicuro, regolarmente, quotidianamente e, docile alla manovra, vola per due, per tre giri interi dello sconfinato areodromo, volge la prora al cielo, toccando e sorpassando i cento metri di altezza, discendendo con quella sicurezza e stabilità che altri apparecchi, già battezzati dalla gloria, non hanno raggiunto ancor oggi.

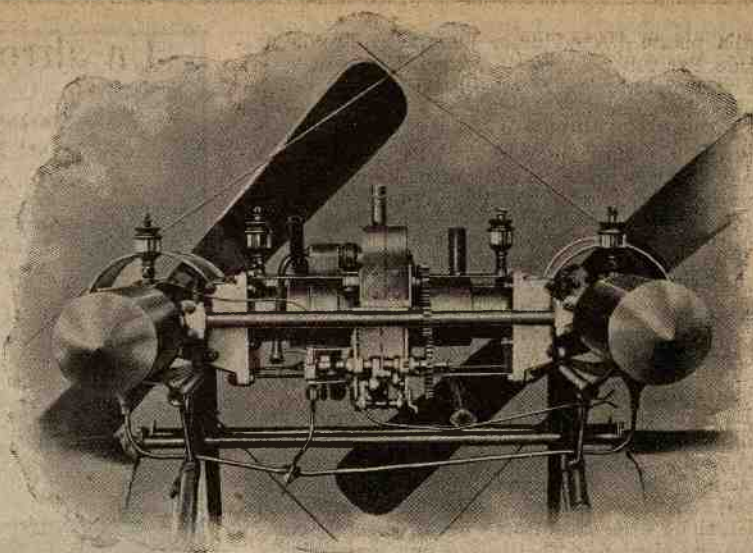
Nell'ultimo giorno della sua permanenza a Cameri, Mario Faccioli, senza lezioni di patentati maestri di velivoli, ha effettuato dei voli *planés* da cento metri d'altezza, a motore spento, eliche completamente ferme, scendendo con la massima dolcezza e col più ammirevole equilibrio.

Il pubblico, la piccola folla della nuova areopoli, ha fatto un'ovazione entusiastica ai creatori della macchina italiana. E noi abbiamo provato nel grido di gioia per la superba vittoria il brivido scotitore dell'entusiasmo ed abbiamo gridato tutta la gioia per il meritato trionfo...

Raffronti e caratteristiche del biplano « Spa-Faccioli »

Le discussioni portate nel campo aviatorio a sostegno delle due correnti, l'una favorevole al tipo monoplano, l'altra al tipo biplano, parvero non mai aver preoccupato l'ing. Faccioli nella geniale sua concezione.

Il suo tracciato ideale era di trovare la maggiore stabilità e la migliore sicurezza in un tipo di apparecchio a più piani. Cominciò col triplano e finì col



Il monocilindrico a due eliche del biplano Spa-Faccioli.

biplano. Qui si è arrestato avendo, a suo parere, trovata la forma ideale.

Vediamo ora le caratteristiche dei principali più noti apparecchi francesi, ed i vantaggi che su questi avrebbe il nuovo e primo velivolo italiano.

Il biplano *Voisin* misura 10 metri di larghezza per 11 di lunghezza. Offre in totale 50 mq. di superficie portante. Il suo peso, in ordine di marcia con l'aviatore, è dai 550 ai 600 kg.

Il monoplano *Blériot* n. XI (tipo traversata della Manica) misura m. 7,80 di larghezza per m. 7,25 di lunghezza. Superficie portante: mq. 2,14. Suo peso col pilota: kg. 300 circa.

Il biplano *Farman* misura m. 10,25 di larghezza per m. 13 di lunghezza. Superficie portante mq. 2,45. Peso totale col pilota kg. 550.

Il biplano *Spa-Faccioli* ha metri 8 di larghezza per m. 8 di lunghezza. Superficie portante mq. 2,18. In ordine di marcia, col pilota, non raggiunge i kg. 250.

Dunque il nostro apparecchio è il più leggero di tutti, il *Blériot* compreso, e di questo ha pressoché le eguali dimensioni pur godendo del grande vantaggio d'una stabilità immensamente maggiore avendo poi le stesse virtù di velocità (80 km. all'ora e anche più, forzando il motore).

A dimostrare la perfezione, l'equilibrio di questo apparecchio basterebbe il fatto che in due mesi di prove brillanti, mai è occorso all'aviatore il più piccolo incidente, anche quel giorno in cui il motore ebbe a fermarsi ad una cinquantina di metri d'altezza, donde l'aviatore scese tranquillamente *planando*, mentre invece ai piloti del primo *Voisin*, all'ing. Blériot, al capitano Ferber e a tanti altri inventori, occorsero incidenti parecchi nelle uscite sperimentali, incidenti che talora si mutarono in catastrofi.

Vediamo quindi le principali caratteristiche del nostro biplano.

A differenza dei tipi ora più in voga, i due piani anteriori, che nel *Wright* e nel *Farman* sono mobili e adibiti a timoni di profondità, nel biplano *Spa-Faccioli* son fissi con un'inclinazione di 15°; ed è questo dispositivo nuovo che assicura la già notata e ammirevole stabilità dell'apparecchio.

I comandi, timone di profondità e di direzione, sono posteriori: il primo viene comandato con un braccio di leva alla destra dell'aviatore, il secondo con una pedaliera. L'apparecchio ha pure il *gauchissement*.

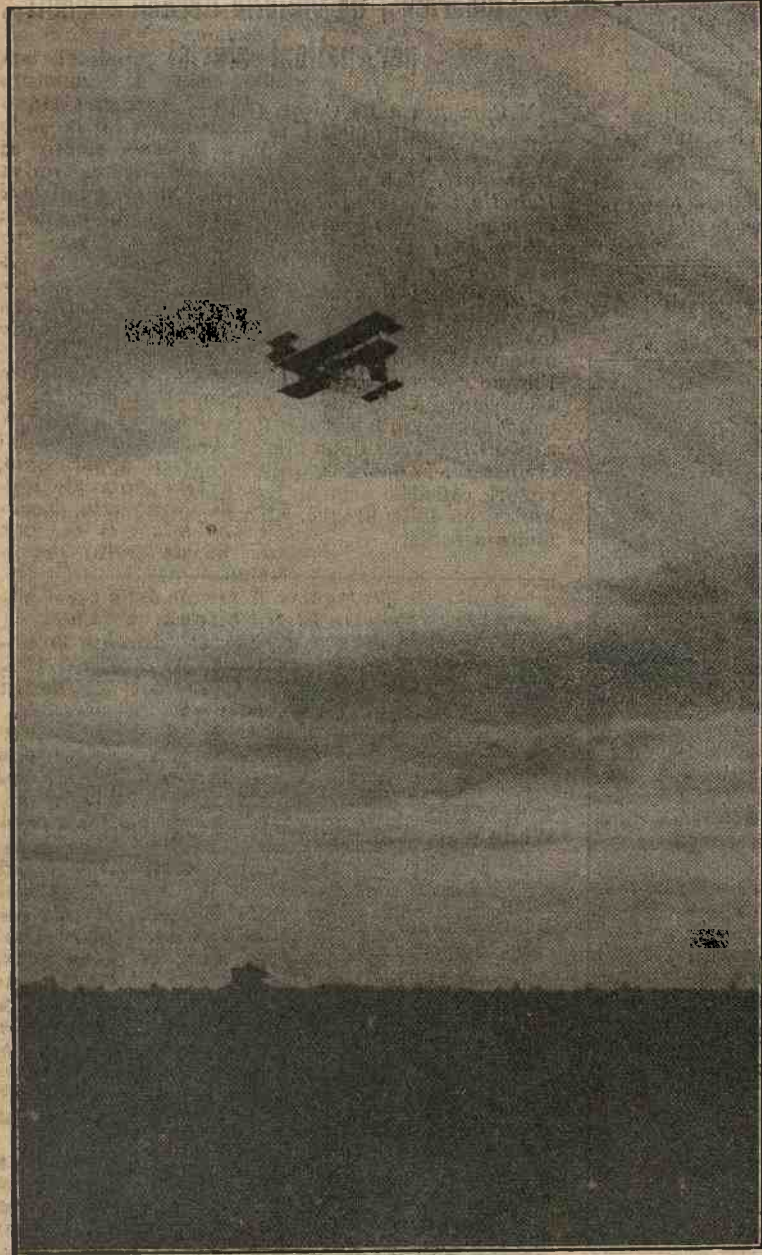
La semplicità dei comandi è quindi un'altra prerogativa di questo velivolo.

Il motore costruito, come tutti gli altri pezzi, nelle officine S. P. A., è una cosa pur essa nuovissima e originale: è un motore orizzontale ad un cilindro solo e due pistoni. Le eliche due ed in ferro, sono innestate direttamente sul cosiddetto *collo d'oca*, e girano a 1500 giri al minuto. Il dispositivo di questo motore ha la virtù di eliminare qualsiasi virazione dell'apparecchio.

L'inventore.

La figura dell'inventore ing. Faccioli è tipica. Rivela lo scienziato, lo studioso che punto si preoccupa delle apparenze... Parla poco e non giudica mai. E' insaziabile di innovazioni ed incontentabile di risultati. Dove c'è lui con la sua barbeta incolta ed i suoi grandi occhiali di alchimista c'è la moglie e il figlio.

Di loro, così disse il D'Annunzio quando vide per la prima volta il velivolo italiano librarsi



Il primo velivolo italiano.

Quest'istantanea, gentilmente favoritaci dal collega A. Ornano, ricorda uno dei superbi e quotidiani voli che durante il mese d'ottobre compì il biplano Spa-Faccioli, nella brughiera di Cameri.

sulla piazza d'Armi della Venaria: « Era là Aristide Faccioli nel grande spazio del campo; era là attorcigliato in sé stesso dal calcolo difficile, presso la sua macchina leggera, costruita pezzo per pezzo, rafforzata corda per corda, legatura per legatura, giuntura per giuntura. Era là la sua compagna, che bisogna lodare per avere tesa sull'armatura aerea le vele con mano maestra. Al centro della macchina, coi piedi presso i pedali, coi pugni alle leve, era il figlio Mario ».

L'ing. Faccioli è bolognese di nascita, ma torinese di adozione. E' un talento inventivo per eccellenza. Fu lui, dieci anni or sono, ad ideare nella nostra città il primo motore a benzina, e fu ancora lui il primo ad applicare il magnete al motore. Primo direttore della Fiat, diede il suo contributo d'ingegno e di lavoro a più d'una industria metallurgica. Lasciò tracce della sua genialità creatrice ovunque concorse con la sua attività, avviò sulla strada giusta molti industriali, li vide ricchi, ma lui non riuscì mai a raggranellare tanto di che vivere tranquillo. Non era un talento pratico. Inventava, ma non era poi abile a coltivare e sfruttare efficacemente il suo trovato...

Un bel giorno si ricordò di aver intravveduto un problema che avrebbe potuto occuparlo di nuovo e degnamente. Iniziò un corso di studi e si sfogò a fabbricare una serie di modellini, da ognuno dei quali toglieva una formula, per poi ricominciare da capo! E un bel momento s'accorse d'aver in casa qualche ferramenta e qualche foglio di calcoli in più, ma qualche mobile di meno... Occorreva applicare in pratica il risultato di tanti studi, ed una mattina si decise di trovare capitali e appoggio morale presso qualche spalla forte. Si ricordò di un allievo caro ed intelligente: in esso vide l'uomo che avrebbe potuto aiutarlo, e si avviò alla fabbrica d'automobili Spa, in cerca del cav. Matteo Ceirano...

Manco a dirlo, quando parla un egregio uomo come l'ing. Faccioli viene ascoltato... E nei dirigenti la fabbrica d'automobili Spa il Faccioli trovò in breve i migliori ed i più fiduciosi dei collaboratori. Nelle officine Spa venne infatti costruito ogni più piccolo pezzo dell'ideato areoplano e del motore, e là l'inventore poté trovare i mezzi per ogni studio ed ogni prova. A fianco del cavaliere Matteo Ceirano, il cui talento pratico seppe molto bene frenare talora la mania innovatrice dell'illustre inventore, il Faccioli compì l'opera sua.

Ed era giusto che lui, avanti ogni altro in Italia, ideasse e lanciasse nel cielo il primo velivolo nazionale. Lui, che quindici anni or sono, in una pubblicazione densa di calcoli e di studi: *La Teoria del volo e della navigazione aerea*, aveva preveduto per il primo il trionfo del più pesante dell'aria, quando parlar di aviazione era come parlare di moto perpetuo...

A proposito della quale pubblicazione, richiedendogliene giorni sono una copia, l'ingegnere Faccioli con tutta ingenuità ebbe a rispondermi:

— Ma sì che ho ancora una copia di quel libro là, io...

E fu un'opera poderosa, divinatrice, che un noto professore del nostro Politecnico, che ne detiene ancora, e preziosamente, un esemplare, mi assicurò che, se si ripubblicasse oggi, vi sarebbe di che far stupire il mondo. Ma allora?... « Qualcuno mi rise persino in faccia! », borbotta sorridendo l'ing. Faccioli, quando gli si parla della sua *Teoria*, ecc.

E si consola accendendo un'ennesima delle sue sigarette preferite: una indigena... anche quella, forse per cercare fra le volute azzurricine del fumo un nuovo coefficiente *K*...

Corradino Corradini.

CORRISPONDENZA

Bordighera. E. Tron. — Grazie, troppo tardi per questo numero. Nel prossimo.

Biella. D. Guabello. — Diamo annuncio del rinvio. Saluti.

Roma. Collani. — Saluti e grazie. Vedi a pag. 5.

Un altro velivolo italiano

L'areoplano ad ali timoniere
dei signori M. Betteo ed A. Caravaggio.

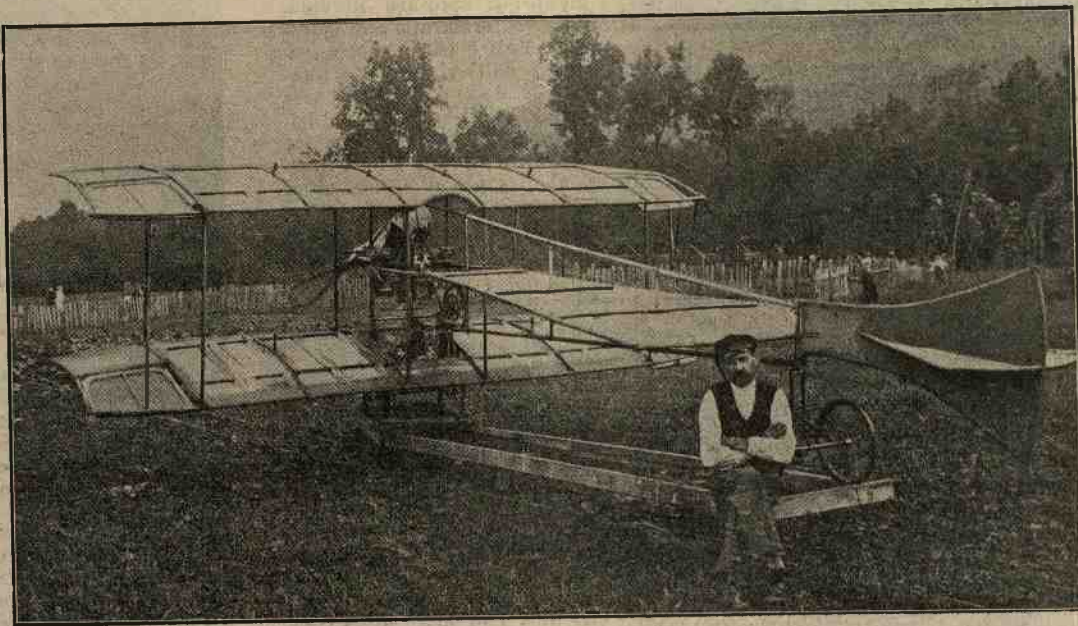
(Nostra corrispondenza particolare)

Qui da noi, due giovani intelligenti ed intraprendenti, hanno ideato un nuovo tipo di areoplano, un tipo a sé, originale.

Io che ho seguito i loro studi, che ho assistito ai loro tentativi riusciti, credo opportuno che i lettori della *Stampa Sportiva* seguano il progresso della nostra nazione in un campo in cui fino a ieri dipendevamo dai nostri fratelli d'oltre Alpe e nel quale abbiamo già avuto una nobile affermazione con l'areoplano Faccioli.

Ideatori del nuovo tipo di velivolo, a cui fu imposto il nome di *areoplano ad ali timoniere*, sono i signori M. Betteo ed A. Caravaggio. Essi sono giunti all'attuale forma del loro velivolo dopo una serie di studi e di tentativi provando e riprovando su altri quattro tipi per arrivare a quest'ultimo del quale presentiamo la fotografia.

L'apparecchio ricorda i biplani nella loro parte anteriore costituita da due grandi piani paralleli trasversali, leggermente incurvati; nel corpo e nella coda è invece un monoplano. Il particolare principale sta nel fatto che, mentre la coda funziona da timone di direzione, muovendosi in un piano orizzontale, mancano posteriormente i timoni di profondità, i quali sono sostituiti dalle



Un nuovo tipo di velivolo italiano.
L'areoplano ad ali timoniere dei sigg. M. Betteo ed A. Caravaggio, di Pallanza.

grandi ali anteriori cui si può imprimere un movimento di rotazione attorno all'asse trasversale in modo da poter variare il loro piano d'inclinazione sull'orizzonte. Sono quindi i due grandi piani anteriori che, mossi da un volante che l'aviatore manovra alla sua destra, fanno elevare l'apparecchio se si inclinano alzando il bordo anteriore ovvero lo fanno abbassare se il bordo anteriore si abbassa; donde il nome di « ali timoniere ».

Il piano stabilizzatore del nuovo velivolo è orizzontale, a forma di trapezio e corre lungo l'ossatura dell'apparecchio di cui viene a formare il corpo.

Il motore è situato nella parte centrale della cella compresa fra le due grandi ali e l'elica gira anteriormente alle ali stesse.

Un altro particolare che ha grande importanza si è che lo scheletro generale del velivolo è fatto con canne di bambù, tranne la parte che sostiene il motore e la spina dorsale dell'apparecchio che è formata da tubi d'acciaio. Questo metodo conferisce all'areoplano una maggiore leggerezza.

Per il *gauchissement* sono tagliate nelle grandi ali due alette per lato, le quali sono in connessione col timone di direzione.

Quando questo devia sotto il comando di una apposita leva, che l'aviatore manovra alla sua sinistra, si abbassano dalla stessa parte le due alette e l'areoplano gira senza inconvenienti.

Le prime prove vennero fatte con un motorino di poco rendimento, ma che tuttavia diede dei risultati soddisfacenti; infatti l'apparecchio corse sul suo binario per un centinaio di metri e quindi si innalzò di 3 o 4 metri per una cinquantina di metri circa.

Con un campo di esperienze più ampio ed un motore più forte il nuovo tipo di velivolo italiano dà a sperare ottimi risultati.

E noi ci auguriamo che gli egregi inventori riescano nell'intento, perchè a giudizio di tecnici competenti il nuovo areoplano ad ali timoniere sarebbe destinato a grandi trionfi.

Pallanza, ottobre 1910.

La settimana aviatoria di Belmont-Parck

Moisant accetta la sfida di Withe.

Intorno alla chiusura della settimana di aviazione di Belmont Park il *New York Herald* ha da New York:

Pareva che la prova per il giro aereo intorno alla colossale statua della Libertà dovesse essere prolungata, ma la maggioranza degli aviatori protestò contro tale misura ed il Comitato della riunione di Belmont Park ha deciso di considerare come definitivi i risultati di domenica. Il vincitore della prova rimane dunque l'aviatore Moisant.

In base al regolamento stabilito per la riunione, questa avrebbe dovuto essere chiusa il 30 ottobre. Però in causa del cattivo tempo che aveva impedito i voli la prima domenica, il Comitato aveva deciso di aggiungere alla settimana di aviazione un giorno supplementare. Ma gli aviatori protestarono dichiarando che la misura sarebbe stata ingiusta per coloro che avevano già compiuto i voli necessari per guadagnare certi premi.

Il Comitato esaminò la protesta in una seduta che si protrasse fino a mezzanotte e decise di accettare il reclamo.

White ha quindi lanciata una sfida al vincitore Moisant scommettendo 50.000 lire con lui dicendo che si ritiene sicuro di batterlo sia in una prova fatta nelle stesse condizioni intorno alla statua della Libertà sia in un'altra corsa sulla stessa distanza. E Moisant ha accettato la sfida, alla sola condizione che i due areoplani abbiano la forza di 10 cavalli.

Grahame White, mentre pilotava un monoplano è caduto dinanzi alla tribuna principale. Liberato dai rottami dell'apparecchio, White si è allontanato zoppicando lievemente, facendo ségmi alla folla che non era rimasto ferito gravemente.

White ha guadagnato il premio della corsa Monoplani compiendo 10 giri di pista in 14'56".

I premi in denaro guadagnati durante la settimana sono così ripartiti: Moisant 65.000 lire, White 33.500, Onsey 32.000, Latham 13.000. Gli altri aviatori guadagnarono premi inferiori.

Il conte Giacomo di Lesseps, che ha partecipato alla gara per la corsa intorno alla statua della Libertà, ha narrato le sue impressioni. Egli era così intirizzito quando è tornato all'aerodromo, che i suoi amici dovettero aiutarlo per farlo scendere dall'apparecchio.

« Ero salito — disse egli — a circa 700 metri di altezza e vidi da lontano il pallone frenato al disopra della statua della Libertà. Mi diressi allora in linea retta verso la statua, quando d'improvviso ricevetti un getto d'olio in pieno volto e credetti che il mio motore fosse ridotto in frantumi. Il monoplano scendeva rapidamente, ma riuscii a riprenderne il dominio e mi accorsi che il tubo di alimentazione dell'olio era spezzato. Cercai di ostruirlo con un dito ma dovetti rinunziarvi, perchè avevo bisogno delle due mani per la manovra. Rimasi così completamente inondato di olio.

« Il riflesso del sole sull'acqua della baia era accecante. Lo spettacolo era magnifico, ma avevo troppa fretta per poterlo contemplare. Al ritorno il vento mi fu favorevole. Per molto tempo mi trovai avvolto in una fitta colonna di fumo nero.

Ho potuto riuscire a distinguere il campo di aviazione ad una distanza di circa 3 chilometri ed allora cominciai la discesa a volo librato ».

L'abbonamento alla "STAMPA SPORTIVA", costa solo L. 5.

CICLI
gomme
PIRELLI

FIAT

per TORINO
Ditta PASCHETTA
8, Via Lagrange, 8



Wynmalen e Dufour (passeggero), prima della partenza per il grande raid. Wynmalen e Dufour che hanno felicemente compiuto il grande raid Parigi-Bruxelles-Parigi in un tempo totale di ore 27.50' 28", ciò che rappresenta, dedotte le fermate, ore 11,25' 28", tempo impiegato ad effettuare i 540 km.

TURISMO AEREO

I grandi viaggi in aeroplano con un passeggero: Tabuteau, Mahieu, Wynmalen e Legagneux.

A scorrere i resoconti delle gesta aviatorie di questa ultima decade si direbbe inaugurato il periodo del turismo aereo.

Non più circuiti, non più meetings da areodromo, ma viaggi, lunghi viaggi attraverso lo spazio da città a città, son quelli che han fatto parlare di sé in questi ultimi tempi. E viaggi in cui venne messo a repentaglio non la sola vita del pilota, ma anche quella del passeggero che all'aviatore si era associato per concorrere alle grandi prove, ai grandi premi di questi raids aerei da città a città, che registriamo in riassunto. Il 28 ottobre si è avuta la superba performance di Tabuteau su biplano Farman.

Tabuteau, che lo scorso settembre era riuscito ad attraversare la catena dei Pirenei da Biarritz a San Sebastiano, ha battuto ogni record della distanza e della durata, rimanendo in aria sei ore circa e percorrendo non meno di 465 chilometri.

Tabuteau si prefiggeva di concorrere al premio di ventimila lire annue fondato da Michelin e destinato a chi, prima del 31 dicembre di ogni anno, abbia compiuto il più lungo percorso su pista.

Egli si preparò quindi il 28 u. s. a volare sotto il controllo dei cronometristi sull'areodromo di Etampes, e spiccò il volo sul suo biplano Farman alle 8,45.

Aveva seco una provvista di benzina che gli permetteva di rimanere in aria per sette ore. Le condizioni atmosferiche erano buone e

il volo continuò senza alcun incidente in presenza di molti spettatori.

Il record precedente di distanza era tenuto da Olieslagers, che, durante la settimana di Reims, percorse 393 chilometri circa.

Tabuteau volò imperterrito fino alle 14,48, quando scese tranquillamente a terra. Era rimasto in aria esattamente sei ore e tre minuti. L'apparecchio era in ottime condizioni. Tabuteau aveva fatto 61 giri di pista ad una velocità media di 77 chilometri all'ora.

Un altro ottimo successo è stato riportato dall'aviatore Mahieu, che si è recato felicemente con un passeggero da Parigi a Brienne-le Comte, nelle vicinanze di Bruxelles. Egli concorse al premio di 100.000 lire dell'Aero-Club per il raid Parigi-Bruxelles e ritorno.

Mahieu aveva fatto un primo tentativo al principio dello scorso mese, e dopo avere subito una avaria all'apparecchio per uno strano urto contro un cane al momento di spiccare il volo, dovette fermarsi a San Quintino. Egli è partito accompagnato dall'aviatore De Renthe. Il biplano si levò in aria alle 12,30. Verso le 13,15 il suo passaggio era segnalato a Creil e quindi subito passava a grande altezza al di sopra di Compiègne.

Poco dopo il biplano era segnalato a Tergnier. Si trovava allora a una scarsa altezza e gli spettatori potevano udire distintamente il rombo del



Tabuteau si rifornisce prima di slanciarsi alla conquista dei records di durata e distanza. Egli porta a tracolla una borsa contenente gli alimenti per far colazione a bordo dell'apparecchio, bastandogli una mano sola a pilotarlo. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

motore. Varcava la frontiera verso le 16 e alle 16,45 passava al di sopra di Mons, dirigendosi a grande velocità verso Bruxelles. Ma siccome la sera calava ed era pericoloso arrischiarsi al di sopra di Bruxelles, scese nelle vicinanze di Brienne-le-Comte.

L'indomani mattina proseguì per Bruxelles dove giunse felicemente a quell'areodromo di Boerbek, ma per quanti tentativi abbia poi fatto in seguito per riprendere la strada di Parigi, onde vincere



Wynmalen e il suo passeggero Dufour ricoperti di fiori al loro arrivo al raid Parigi-Bruxelles-Parigi (km. 540) nelle due

l'ambito premio, non riuscì a sollevarsi alla voluta altezza e si trovò costretto a rinunciare a completare la superba performance.

Due giorni innanzi, più fortunati di Mahieu erano stati Wynmalen e Legagneux, che entrambi col loro passeggero il 16 ottobre lasciarono il campo di Issy-les-Moulineaux alla volta di Bruxelles per concorrere al premio dell'Automobile Club di Francia.

Partì primo Wynmalen, il giovane aviatore olandese già noto per aver battuto il record dell'altezza, con a bordo Dufour. Dopo essersi innalzato considerevolmente, si diresse fulmineo verso settentrione; tre quarti d'ora dopo era già a San Quintino, ove atterrò in un punto prestabilito

AUTOMOBILISTI!

Le vetture

Migliori e più Convenienti

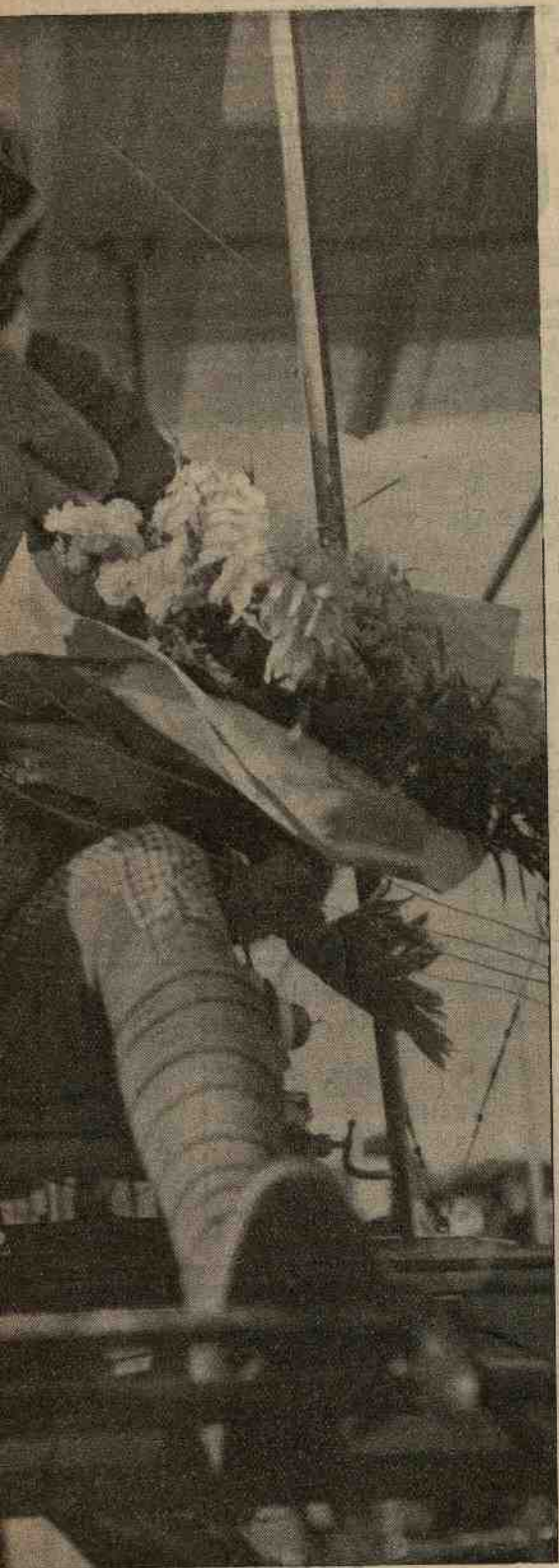
Tipi 15/20 - 20/30 - 40/50 - 70/80 HP

Società Anonima R. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

accanto al villaggio di Lesdin per rifornirsi di benzina, ripartendo immediatamente per Bruxelles, ove giunse alle 13,16, senza il più piccolo incidente. Seguiva a breve distanza Legagneux con a bordo il collega Martinet.

Anch'egli scese nelle vicinanze di San Quintino ripartendo appena rifornitosi e giungendo a Bruxelles alle 14,25, mentre Wynmalen già ripartiva per il volo di ritorno, che anche fu compiuto felicemente.



trionfale a Issy-les-Moulineaux dopo aver felicemente completato la gara.

Legagneux, invece, che iniziò felicemente il viaggio di ritorno, all'indomani mattina atterrò a San Quintino, rinunciando, in causa della nebbia, al proseguimento del viaggio a Parigi.

I 360 km. che separano Parigi da Bruxelles furono coperti da Wynmalen in 5 ore 38'35" e da Legagneux in sole ore 5 e 22'.

Per l'assenza del cronometrista ufficiale, che giunse in ritardo ad Issy-les-Moulineaux al momento della partenza di Wynmalen, è dubbio se gli sarà tenuta valida la sua performance.

Tuttavia gli resta la gloria della magnifica impresa, e la giornata del 16 ottobre può invero considerarsi quale una pagina d'oro della storia dell'aeronautica, ché in tal giorno, il più pesante

dell'aria compì con sicurezza davvero meravigliosa un importante viaggio, vittoriosamente trionfando contro l'ostilità degli elementi.

Un altro viaggio sorprendente per la sicurezza e regolarità con cui vennero effettuate le varie tappe fu quella Bourges-Parigi. Dei quattro concorrenti due soli però portarono a compimento il raid: Bielovucic e Bregi, ambidue su biplano Voisin da corsa.

Bregi impiegò cinque ore e Bielovucic mezz'ora di più.

«Io ero stato preso, uscendo da Bourges, ha detto Bielovucic, da violenti correnti aeree, causate dalle foreste e dai corsi di acqua, al disopra dei quali dovetti passare fino a Vierzon. Prima di arrivare a Groux, allorché mi trovavo a 500 metri, il mio motore si arrestò completamente. Io atterrai, e feci le riparazioni. Dopo avere detto a Blanchard un arrivederci che non potevo mai supporre che dovesse essere invece un addio, sono ripartito. Mi sono, come Bregi, rifornito al campo di manovre di Orléans. Il volo al disopra della Beauce mi è sembrato noioso, ed io mi chiedevo sempre quando questa grande, monotona pianura sarebbe scomparsa ai miei occhi. Fino ad Etampes mi son distratto soltanto vedendo la ferrovia: era troppo poco».

Il terzo aviatore della carovana aerea, Paillette, si fermò appena partito: egli si è trovato perduto in una fitta nebbia: non ha più riconosciuto la strada, ha deviato verso ovest, ed ha atterrato alle 9,30 vicino a Loches, dove si è riposato per



Legagneux e Martinet (passeggero).

Dopo un viaggio meraviglioso da Parigi a Bruxelles e da Bruxelles a San Quintino, una caduta causata dalla folla ha obbligato Legagneux e Martinet a rinunciare all'ultima parte della seconda tappa.

due ore. Avendo poi chiesto notizie sulla direzione, è fuggito verso nord, ed ha raggiunto la Loira, facendo poi scalo al campo di Groux, presso Orléans. Alle due del pomeriggio doveva poi ripartire per Parigi; ma la notizia della morte di Blanchard e la stanchezza che aveva provato

durante il suo viaggio, difficoltosissimo, lo persuasero a rinunciare alla prova.

L'ultimo dei quattro concorrenti, il povero Blanchard, rimase vittima presso Orléans di un incidente spaventoso che gli costò la vita.

Egli era a una cinquantina di metri di altezza, quando gli spettatori atterriti videro l'apparecchio capovolgersi improvvisamente. Per un istante il timone anteriore dell'aereo tentò di rialzarsi.

Evidentemente l'aviatore compiva un ultimo sforzo per far riprendere all'apparecchio il suo equilibrio, ma il monoplano si piegava nuovamente e precipitava verticalmente a terra con velocità. A pochi metri dal suolo gli astanti, in preda alla più viva angoscia, videro distintamente il giovane aviatore alzarsi dal sedile e tentare di sciogliersi, ma non ne ebbe il tempo e gli amici accorsi a frugare fra i rottami non trovarono più che un cadavere orribilmente stritolato. La testa era schiacciata, la colonna vertebrale spezzata; la morte era stata istantanea.

Mosso forse da quest'ultimo accidente, l'Aereo Club di Francia ha deciso di fondare due premi di 10.000 lire che per lo scopo rispondono alle inquietudini generali. Il primo premio sarà dato al costruttore francese che avrà presentato alla Giuria un aereo col quale si possano ottenere le migliori condizioni di discesa. Il secondo premio sarà dato a chi avrà introdotto miglioramenti nelle parti essenziali dell'aereo, fatta eccezione dei perfezionamenti al motore.



Mahieu et De Munthée (passeggero), alla loro partenza per il raid Parigi-Bruxelles. Il Mahieu fu però costretto nel ritorno da Bruxelles, a ritirarsi abbandonando l'audace tentativo.

(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

CICLISTI Le migliori
Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:

Società Anonima B. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

WINSLOW'S
Skates

PATTINI A ROTELLE

WINSLOW



senza eguali per
Scorrevolezza - Resistenza - Sicurezza
si impara facilmente.

IN VENDITA OVUNQUE.

Adoperato esclusivamente in tutti i

GRANDI RINKS

The Samuel Winslow Skate M. F. G. Co

NEW YORK - LONDRA - PARIGI - BERLINO.

PARIS - 64, Avenue de la Grande Armée - PARIS

Fabbrica: **Worcester, Mass. U. S. A.**

VETTURETTE

SIZAIRE & NAUDIN

Modelli 1910.

8-10 e 12-14 HP monocilindrici

12-14 ,, 4 cilindri

25 ,, tipo speciale da corsa.

TORINO - Via Massena, 42 - 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

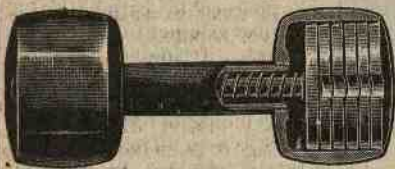
CORSI DI GINNASTICA IN CASA coi

MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

42 gradazioni di peso - Caricamento progressivo ed istantaneo - Pratici ed economici - Adottati dai migliori Professori di Ginnastica Moderna. Chiedere Prospetti gratis.

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



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.

INDIRIZZI RACCOMANDATI

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

Hôtels e Alberghi

ALASSIO — Palace Hôtel (Auto-garage) - Viale Mambray.

AQUILA — Hôtel d'Italie (Fratelli Capranica) - Corso Vittorio Emanuele, 79.

URBINO — Albergo d'Italia (Aldo Albini) - Corso Garibaldi.

Società Sportive

BRA — Unione Sportiva Braidese - Viale Madonna dei Fiori.

INTRA — Unione Sportiva Intra.

EPILESSIA

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

CLODVEO CASSARINI
di BOLOGNA

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

Si trovano in Italia e fuori nelle primarie farmacie.

Si spedisce franco opuscolo dei guariti



DONO
delle Loro Maestà
i Reali d'Italia

14 Medaglie
alle primarie Esposizioni
e Congressi Medici

"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.

Coppa Automobilistica d'Ostenda. — 1° e 3° premio, senza arresto,

Coppa Vetturette-Boulogne: 1° Hispano-Suiza.

Deposito:

D. FILOGAMO

TORINO

Via dei Mille, 24.

BOUGIE POGNON Ltd
29, Wauxhall Bridge Road
LONDRA.



GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per

AVIAZIONE

Premiate **ELICHE "L. E."**

ACCESSORI per MODELLI

A. G. ROSSI

TORINO - Corso Vinzaglio, 36 (Stadium) - TORINO



Premiata Fabbrica di Biciclette

Medaglia d'Oro, Esposizione di Como 1909

MOLLARDI CESARE
TORINO

Corso Firenze, 55 (angolo Via Catania).

Agente esclusivo della Gran Marca **LEGNANO**

Officina di riparazioni - Accessori
Gomme - Pezzi staccati.



Pile SILICIA

stessa potenza degli accumulatori con peso assai minore

IMPIANTI DI LUCE E FORZA

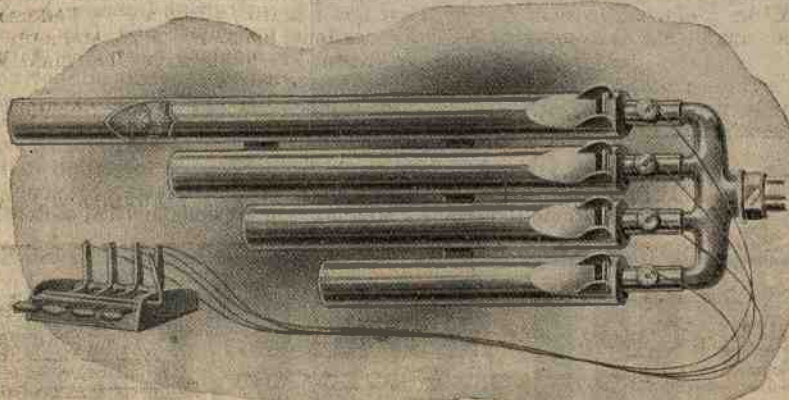
BATTERIE D'ACCENSIONE - BATTERIE LEGGERE SPECIALI PER AVIAZIONE

Fari elettrici per automobili - Fanali per cieli e motocicli.

Rappresentanza Generale per l'Italia:

CESARE RICHIARDI - Via Ospedale, 14 (vicino a Via Carlo Alberto) - Torino.

Novità sensazionale! GABRIEL=BUGLE!



Il **BUGLE-GABRIEL** riproduce, in toni chiari ed in chiare melodie, ogni sorta di variazione musicale, ogni canzone conosciuta. **Avere il proprio suono d'allarme, riconoscere la propria Automobile** colle prime note d'una Marcia, d'un Valzer, d'una Mazurka, attirare l'attenzione di tutti in Città e in Campagna è l'ideale dell'Automobilista.

Si adatta a qualunque Vettura Automobile.

Agente Generale per l'Italia:

D. Filogamo - MILANO - 24, Via dei Mille.

Dopo il Congresso della Federaz. Podistica Italiana

A brindisi fatti.

Chi volesse dare al Congressetto di Milano un significato ostile alla Federazione podistica italiana cadrebbe negli stessi errori che se volesse trarne conseguenze del tutto favorevoli all'ente federale. Certo, lamentarsi che le cose siano state fatte in famiglia non è opportuno, giacché la colpa risale unicamente alle società astensioniste. Ad ogni modo la Federazione si è trovata un po' nelle condizioni del prestigiatore che vi fa vedere tutto quello che può mandare in brodo di giungole il colto e l'inclita, mentre evita al momento opportuno, l'attenzione degli spettatori per non farsi scoprire il trucco. E se pure a qualcuno dei congressisti sarà venuto in mente di ricordare alla Federazione podistica qualche pecca, la barba candida di qualche membro federale, onusto di glorie e di cariche sportive, gli ha mozzato in gola la parola di accusa. E il Congresso si è sciolto fra congratulazioni ed evviva.

Ora diciamone pacatamente, cominciando *ab ovo*, vale a dire dallo statuto e, se non vi dispiace, dall'articolo primo. Qualcuno sorriderà del mio attaccamento al formulario burocratico: eppure, dovendo cominciare, preferisco cominciare dallo statuto. Ahimè, l'articolo primo dello statuto — federale o non — il più delle volte comprende un solenne paradosso o un'ampollosa bugia. Io domando: in che modo la F. P. I. ha favorito lo sviluppo del podismo in Italia? Al Congresso di Milano, quasi a prevenire un'interrogazione di tal genere, si sarà fatta la rassegna delle forze podistiche d'Italia. Duecento società federate, duemila podisti (tutti dilettanti!) muniti di tessera, cento riunioni podistiche ogni domenica, una mezza dozzina di records battuti... In verità, non c'è male. Ma io amo risalire alle cause. Quale parte ha avuta l'azione federale in questo grandioso sviluppo sportivo?

L'entusiasmo dei tempi nuovi, l'esempio degli altri popoli e l'emulazione incessante hanno portata la nostra gioventù alle sane lotte del podismo: sono sorti sodalizi numerosi di soci, si sono bandite gare e dagli accaniti cimenti sono sorti eroi, i campioni, mentre la massa, il proletariato sportivo, per niente avvillito dai reiterati insuccessi, ha continuato tuttavia nelle belle pratiche del sanissimo sport e migliaia di giovani vi si dedicano con entusiasmo.

Ecco, in due parole, la storia del nostro podismo, tanto umile e tanto nobile ad un tempo. Nè è il caso di dire, ricordando sincronismi del tutto casuali, che tale evoluzione comincia col sorgere della Federazione podistica. Il *cum et post hoc*, in questo caso, verrebbe citato a sproposito.

Al massimo ente podistico restava però da far qualche cosa. Ne disse Ettore Capucci l'anno scorso in un giornale romano:

Primo: organizzare i campionati nazionali. Ah! dolorosa visione di una grande idea, trascinatasi pietosamente dal sinédrio al pretorio! E poi, fare in modo che atleti italiani, senza ricorrere all'ingordo mecenatismo di sfruttatori — esotici o indigeni — o senza conservare ipocritamente la candida maglia di dilettanti, potessero periodicamente spingersi un po' oltre le Alpi ad incontrarsi con i nostri bravi amici e dimostrare che sappiamo fare qualche altra cosa, oltre che a suonare l'organetto e a modellare figurine di gesso.

Ma, a parte queste condizioni che potrebbero sembrare sentimentali, l'incontro dei nostri migliori con i campioni stranieri sarebbe appunto l'unico mezzo per diffondere fra noi il podismo, oltre che come sport nudo e crudo, come qualche cosa di scientifico, di estetico e soprattutto come studio tecnico e fisiologico.

La Federazione podistica si assomiglia a quei contadini che, malgrado i nuovi mezzi di cultura, si ostinano a vangare col vomere di Noè. Mentre,

d'altra parte, è doveroso riconoscere che il lavoro serio ed efficace e che ha realmente apportato utile grandissimo alla causa del podismo è stato fatto dai Comitati regionali. E a me pare che qualcuna delle più importanti riforme contenute nel regolamento federale 1911 sia stata proposta tempo fa da qualche Comitato regionale.

A questo punto io mi domando: quali sono le garanzie che la Federazione offre ai suoi federati, quali le agevolazioni? Mi si dirà che il diritto di poter concorrere a gare approvate è sufficiente spinta per chiedere l'affiliazione. Comincio col far notare che questo diritto, effimero, ha tanto valore presso i podisti che ultimamente a Torino un campionato fra *indipendenti* ha sortito un esito invano sperato dalle società federate. E dalla riunione podistica di Torino qualcuno potrebbe far derivare un corollario poco lusinghiero per la Federazione podistica.

Insisto: gli antichi statuti, con relative dispo-

pali centri d'Italia a dare spettacolo della loro virtuosità?

E può credere che la modesta medaglietta di oro sia unica causa determinante la... passione turistica di questi dilettanti? E dire che in massima parte sono operai che lasciano, nel periodo di allenamento e nel viaggio, le quotidiane occupazioni e si allontanano centinaia di chilometri dalla loro città, e la domenica dopo sono di nuovo in gara, passando, verbigrazia, da Bologna a Milano, a Genova o giù di lì.

L'olimpionico Dorando, a questo proposito, mi parlava delle condizioni misere in cui si trovano questi poveri ragazzi costretti a fare del professionismo, poichè diversamente non potrebbero, date le loro ristrettezze economiche, coltivare lo sport preferito, e che nello stesso tempo non possono ritrarre da quel professionismo fatto alla macchia tutti i vantaggi che potrebbero ricavare se, senza vedersi troncata la carriera sportiva potessero dichiarare apertamente la loro qualità di professionisti.

Il rituale « oggetto artistico » novantanove volte su cento viene ritirato in moneta. Badate però che l'organizzatore non corrisponderà l'intero prezzo del premio, ne detraerà magari il cinquanta per cento, facendosi pagare a prezzo di usuraio il silenzio circa l'atto professionistico del corridore. In omaggio al buon senso di coloro che sono preposti alla Federazione Podistica, noi crediamo che essi non ignorano quanto si vada normalmente svolgendo in barba a ogni regolamento e a ogni fondamentale disposizione statutaria.

Giuste o non giuste, sufficienti o meno, le norme federali stanno a guidare il consueto ed invariabile andamento del podismo italiano. I Comitati regionali, utili cirenei, si occupano in massima parte dell'applicazione delle leggi federali e l'opera di questi enti minori libera la Federazione da tante noie e da tanto lavoro. V'ha però qualche questione che per la sua singolarità e per la complicazione delle circostanze dev'essere portata assolutamente davanti al Consiglio Federale.

Evidentemente, trattandosi di casi eccezionali ed urgenti, che d'ordinario sopravvivono inaspettati, il Consiglio, giudicante più in diritto che in merito, dovrebbe provvedere con una certa sollecitudine. Il più delle volte però, *dum Romae* (ed è proprio il caso) *consulitur*, succede quel che voi sapete.

Ho detto « il più delle volte ». Talora però il Consiglio Federale fa in tempo; ma nel dare il responso offre nuovi motivi di critica e si espone a figure poco convenienti per un consesso che ha unicamente la colpa di... non voler lavorare. Mi pare infatti che le cose vi si trattino con molta leggerezza, tanto da far sperare a qualche società male intenzionata che una semplice raccomandazione di qualche « onorevole » a qualche collega, membro della Federazione, possa far definire certe questioni in un modo anzi che in un altro. Lungi da me qualsiasi idea di insinuazione, aggiungo intanto, per la curiosità dei lettori, che il fatto che ha suscitato questo interessamento... politico è ancora *sub judice* presso la Federazione.

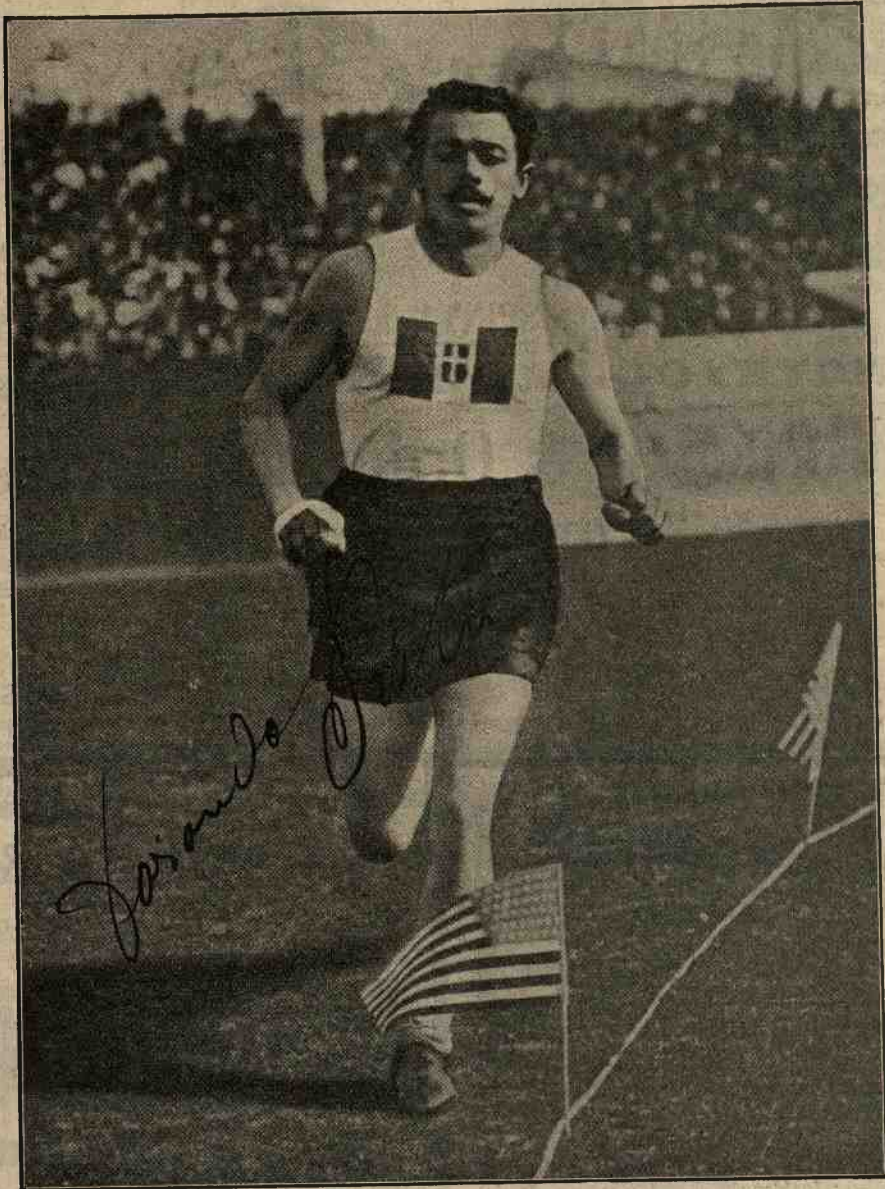
Queste, riportate a caso, sono alcune delle pecche della F. P. I.; l'usanza vuole che alla critica si faccia seguire la proposta dei rimedi. Io voglio invece terminare con un'osservazione. Il progresso in ogni fatto deriva o da lenta e perpetua evoluzione o da rapida e momentanea rivoluzione.

Onestamente non si può affermare che nelle cose della F. P. I. si sia verificata evoluzione: ci sarebbe da aspettarsi l'altro mezzo. Ma prima che si giunga a tanto i dirigenti la Federazione Podistica Italiana lealmente e onestamente vorranno dichiarare di affidare in altre mani l'onorifica, ma gravosa carica.

Sarà l'atto più bello che avranno compiuto in tanti anni di amministrazione sportiva.

Napoli, ottobre 1910.

Alessandro Joima.



Un'istantanea presa a Dorando Pietri in America durante una Maratona, dedicata dall'invitto campione al nostro giornale.

sizioni, in tempi di rapida e febbrile evoluzione, anche se datano da pochi anni, sono già vecchi, hanno bisogno di mutamenti radicali, se non di esser rifatti di sana pianta. Lo comprende questo la F. P. I.?

Si agita oggi una questione importantissima, dalla risoluzione della quale la Federazione potrebbe trarre enormi vantaggi, principalmente, ma non unicamente, morali. L'introduzione della categoria professionisti, se fino a pochi mesi fa poteva sembrare un'istituzione affrettata e magari fuori di luogo, oggi s'impone come una necessità. Perché la Federazione lascia insoluta la questione? Riconoscere l'importanza di un problema e non affrontarlo, è, a parer mio, una quasi dichiarazione di impotenza.

La Federazione non si occupa che dei dilettanti: vale a dire, conseguenza spontanea e logica, che tutti gli iscritti ad essa sono dilettanti. Quanta ingenuità!

Sa niente la Federazione di tutti quei campioni... dilettanti che si aggirano per i princi-



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 Automobilist. Milano 1906. Grand Prix Bruxelles 1910. Grand Prix Buenos Ayres, 1910.

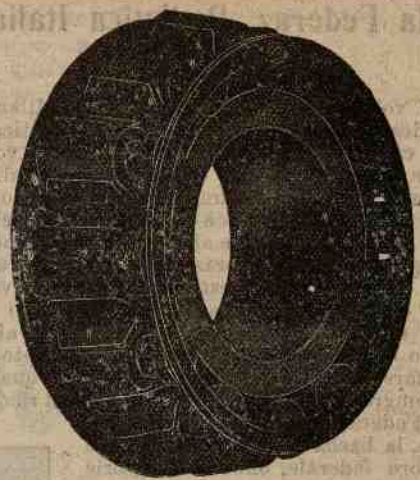


VENI - VIDI - VICI

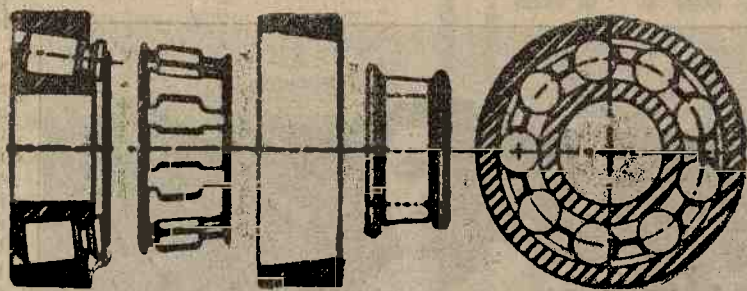
Il rotante TIMKEN

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

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



Coni, Gabbia e Rulli uniti.



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

Sopporta una SPINTA LATERALE UGUALE AL CARICO.

NOTEVOLE ECONOMIA DI LUBRIFICANTI

The Electric & Ordnance Accessories Co Ltd
"Timken", Roller Bearing

Continental Department

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

LEOPOLDO FERRARIS

Via Sagliano, 1 - TORINO

WEISS & STABILINI

MILANO - Via Gesù.

Il rotante completo.



I TRIONFI dell'ELICA "INTEGRALE", di L. Chauvière
nel Circuito Aereo Internazionale di Milano, cioè tutti i primi
premi, salvo quello del *Vol plane* in cui l'elica non funziona.

Velocità: 1° Cattaneo - 2° Simon.

Altezza: 1° Legagneux - 2° Cattaneo.

Totalizzazione distanza: 1° Fischer - 2° Eros.

Nazionale Velocità: 1° Cattaneo.

Nazionale Distanza senza scalo: 1° Cattaneo.

Ministero Marina - Gara Velocità: 1° Eros.

Ministero Poste e Telegrafi - Gara Passeggeri: 1° Cagno.

Premio Meccanici: 1° Fischer - 2° Cattaneo.

Rappresentante Generale per l'Italia:

Ing. G. A. MAFFEI e C. - Via Sacchi, 28^{bis} - Torino

Telefono 18-18 — Telegr. "TECNICAL",

A. FAUSER & C. - Novara

Rappresentanti Generali per l'Italia dei

Motori "ANZANI"

Motori extra leggeri per aviazione

Motori per Veturlette, Canotti e Motociclette

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

SPORTS



Foot-balleurs!

Non fate acquisti
prima di con-
sultare il no-
stro Catalogo
illustr. gratis.

ALCUNI PREZZI:

Foot-ball completo The Banzai n. 3 L.	7,50
" " " " n. 5	9,50
" The Duke per Match	14,25
Scarpe speciali The Banzai	10,75
" " Mc. Gregor	12,50
Camicie nei colori delle società	4,75
Calzoncini speciali	4,75
Calze lana con colori delle società	4,75

SGONTI SPECIALI PER SOCIETÀ.



PODISTI!!

Se volete essere sicuri della vittoria
dovete vestire e calzare indumenti
tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori assortiti	
a piacere	L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 metri	9,50
" " resistenza	10,—
" " per Maratone	10,—

NB. Per le scarpe indicare la lunghezza del
piede in centimetri - per i costumi la lar-
ghezza delle spalle.

AGENZIA DEGLI SPORT - Milano - Corso C. Colombo, 40

LA MOTO-BORGO

4 1/4 HP a magneto

a doppia sospensione elastica - puleggia a cam-
bio di rapporto graduale - ha vinto le più im-
portanti Corse della Stagione.

Grande deposito dei Motori

FAFNIR

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLETTE BORGIO

TORINO - Via XX Settembre, 15 - TORINO

La tragedia di Centocelle

C'è del sordo rammarico nel cordoglio nazionale, che ancora dura per la tragica morte del tenente Giuseppe Saglietti. Non tanto contro la mala sorte a cui la nostra retorica suole imputare i mortali accidenti e i tragici epiloghi delle grandi imprese umane, quanto contro l'audacia stessa della vittima, che seppe levarsi con troppa baldanza al cimento. Qualcuno, innanzi alla salma del secondo ufficiale d'Italia ucciso dall'areoplano, s'è domandato:

« Aveva egli, il povero morto, ricevuto la preparazione necessaria per misurare lo sforzo richiesto da simili esperimenti? E se quella preparazione non aveva sicuramente acquistata, perchè si tollerava che egli si avventurasse in tali sforzi? »

« Io domando ciò perchè il paese ha il diritto di pretendere che la vita di coloro i quali si sono votati a difenderlo non sia leggermente e inutilmente buttata. »

« Il militare nostro deve andare incontro a battaglie e non a sacrifici. »

Altri ha osservato che, di fronte alle tragedie dell'aviazione, due opposte correnti di opinione pubblica si formano immediatamente: Una, la più numerosa, è quella degli eroi per la pelle altrui; l'altra è quella dei vili... Gli eroi se la cavano affermando che le vie della civiltà furono ognora seminate di cadaveri; che le tappe dell'aviazione sono altrettante pietre miliari macchiate di sangue lasciate lì a tracciare una via di gloria; che è bello morire per una idea di progresso, per una impresa di energia. Un'altra vittima? Ci vuol pazienza! Non c'è tempo per i vani rammarici; benedetta la bella morte; abbiamo fede nell'avvenire!... E sedendosi a tavola — commenta il malizioso classificatore delle suddette correnti di opinione pubblica — questi nostri eroi han cura di raccomandare alla domestica di chiuder bene la finestra, perchè c'è sempre il pericolo di un maledetto spiffero traditore.

I vili, invece, argomentano: che bisogno c'è di volare? Chi obbliga a rischiare con tanta leggerezza l'osso del collo? non vissero forse in pace i nostri nonni solidamente attaccati alla terra?... Ma tra l'una e l'altra corrente, tra gli eroi ed i vili, s'è pur fatto strada il buon senso di quelli che molto opportunamente ammoniscono: l'areoplano non è ancora uno strumento sicuro per il volo umano, ed al sacrificio delle creature conviene anteporre il perfezionamento della macchina per renderla valida alla conquista dell'aria piuttosto che all'omicidio: incoraggiamo un po' meno la temerarietà e sollecitiamo vigorosamente lo studio tecnico dell'aviazione.

Tale saggio pensiero è sorto in mente, tra gli altri, all'ammiraglio Bettolo, il quale ha chiaramente affermato: Non siamo ancora sulla buona strada...

Sono ormai troppe le vittime dell'areoplano e troppo frequentemente si ripetono le tragedie dell'aviazione, perchè ancora possiamo continuare a salutare colle solite frasi di cordoglio, di ammirazione di retorico entusiasmo ogni nuovo olocausto: a parte la noiosa ripetizione letteraria, ciò finisce per offendere il nostro sentimento umano e minaccia di confondersi col più freddo egoismo. Pensiamo che nel solo mese di ottobre, in soli venticinque giorni, sono caduti sei aviatori; che il tenente Saglietti è stato il quarto a cadere in soli quattro giorni: Maas a Metz, Madiot a Pietroburgo, Madiot a Bragelle, Mente a Magdeburgo, Blanchard a Issy, Saglietti a Centocelle...

Non è più l'accidente: è l'ecatombe. Per ogni campione che perisce, ne sorgono altri dieci ancora più audaci, ma non più destri, nè meglio garantiti contro la morte.

Io penso che questo secondo ufficiale italiano ucciso dall'areoplano dovette sospettare la sua tragedia in una notte non lontana, vegliando amorevolmente la salma del primo compagno caduto per la nuova gloria: il tenente Vivaldi Pasqua, che morì la mattina del 29 agosto, cadendo presso Ponte Galera, quando volava alla velocità di cento chilometri all'ora verso il campo di Centocelle, donde era trionfalmente partito per il cielo di Roma.

Il Saglietti aveva appreso dal suo compagno il nuovo arduo compito mortale: più giovane ed avventato di lui, s'era innamorato dell'aviazione volando per la prima volta con la sua signora, che



Ufficiali e soldati della Scuola militare di aviazione a Centocelle (Roma).
+ Il tenente Saglietti, la seconda vittima dell'aviazione in Italia.
(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

aveva dovuto scappellottarlo per trattenerne l'audacia nel salir troppo in alto, ma che non avrebbe potuto, più tardi, strapparla alla morte.

Dal giorno in cui cadde e morì il capitano Olivelli (la prima vittima dell'aeronautica militare in Italia) al giorno in cui il tenente Saglietti ha insanguinato il campo di Centocelle, il nostro esercito ha contato parecchi di questi lutti tremendi, e quand'anche fosse vero che non giova al progresso del volo umano il rinnovarsi del sacrificio, dovremmo riconoscere che ne è uscito più superbo il vanto di coraggio e di balda giovinezza del soldato italiano.

Poichè la guerra è lontana e le armi arrugginiscono chetamente, i migliori affrontano i grandi cimenti dello sport, che è scuola di energia, e con la loro bravura e con la loro morte affrettano la nuova difesa della nazione: la difesa che verrà dal cielo.

Gino Pestelli.

Saglietti (1)

Un altro nome da aggiungere alla triste schiera, che è già, lunga, e che forse non avrà mai fine: tragica schiera, in cui l'ultimo non è mai ultimo.

E' un nostro, questa volta. E noi poche parole diciamo: noi scriviamo la storia, e la storia non ama la retorica. Quelli che verranno dopo di noi, soltanto potranno giudicare. Saglietti vittima ventesimasesta.

Triste questo ottobre che muore, triste e pieno di fati. Quattro giorni, quattro morti, quattro volontà di ferro spezzatesi contro la cortecchia della terra, quattro ali di sogno lacerate. Madiot, Mente, Blanchard, Saglietti, olocausto internazionale.

Non vi dirò la catastrofe, non amo ripetermi. E poi sono cose che nessuna penna saprebbe, potrebbe descrivere. Meglio è il silenzio, meglio è la dignità nel dolore. Meglio è guardare con sollievo al magnifico spettacolo dell'universale compianto.

E' bella questa solidarietà nel dolore, è bella questa comunanza di idealità, questa lontana parentela di sogni che non conosce barriere, che non conosce oceani.

Forse per la prima volta nella storia dell'umanità,

(1) Al momento di andare in macchina riceviamo il seguente articolo di Valentino Lardi. E' la voce di un amico della vittima, e molto volentieri facciamo posto al suo scritto.

N. d. D.



Durante la Bourges-Parigi. - L'accidente mortale dell'aviatore Blanchard ad Issy-les-Moulineaux. - La ricerca del corpo dell'aviatore nascosto sotto i rottami del suo monoplano Bleriot. (Fot. Argus Photo Reportage - Milano).

LA MOTOSACOCHE

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

Società Anonima

Garage Carrozzeria Automobili ALESSIO

TORINO - Via Orto Botanico, 19. — ROMA - Via Sicilia e Basilicata. — NAPOLI - Via Mergellina, 56.

Agenti Esclusivi per l'Italia:

Automobili MERCÉDÈS

Tipi a cardano ed a catena: 20 - 30 - 40 - 50 - 70 - 90 HP (a 4 e 6 cilindri)

*Vetture nuove tipi 1910, per consegna immediata:***30 HP a cardano con carrozz. Limousine di lusso. - 20 HP a cardano con carrozz. Torpedo di lusso.****ITALA****CHÂSSIS DA TURISMO:**

da 14 a 120 HP, a 4 e 6 cilindri

TIPI INDUSTRIALI:Camions - Omnibus - Furgoncini - Carri Pompieri - Ambulanze - Motori industriali
Gruppi Motori per cascati 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).

CICLISTI!

IL PNEUMATICO

MICHELIN

NUOVO TIPO VELO 1910

appositamente costruito per le strade d'Italia,
che porta la dicitura:*" Clermont-Ferrand
& Turin "***È IL MIGLIOR PNEUMATICO
PER BICICLETTE DA TURISMO**

PROVATELO

E

GIUDICHERETE!

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

**CONSULTATE il CATALOGO
delle AUTOMOBILI****LANCIA***I numerosi tentativi di imitazione
sono la prova della superiorità ormai
indiscussa delle Vetture Leggere***" LANCIA "***munite di motore di 20/30 HP.***LANCIA & C.**

TORINO - Via Petrarca, 31 - TORINO

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

tutti i popoli si sentono fratelli nella pietà per le vittime della mirabile conquista, forse per la prima volta le lagrime di un popolo che piange uno dei suoi migliori, non sono la gioia intima di un altro. Ricordate Chavez? Chavez era peruviano, ma per Chavez i cittadini di Demodossola misero al braccio una fascia nera, come per un lutto domestico. E non è forse una parentela ideale, questa febbre di conquista, che tutti ci accende? Sui campi aperti dello sport non v'è morte che suoni compiacimento egoista a nemici in agguato.

Per le vie dello sport si è giunti dove gli apostoli della pace e gli utopisti della fratellanza universale forse non sarebbero giunti mai.

Si può dire che, sportivamente parlando, l'umanità abbia ormai un senso comune; la gloria dei campioni si diffonde per ovunque in un baleno e non conosce bandiere né orgogli di razza; direi quasi che lo sport ha demolito il campanile. E così, tanto nell'ora della vittoria e del plauso, quanto nell'ora della sconfitta e del dolore unico è l'accordo e commovente.

Diciamo dunque, semplicemente, per la storia. Al resto ci penserà la leggenda. E dirà la leggenda, di piccoli uomini audaci, che, come i giganti del mito, tentavano la scalata dei cieli. Ma una mano ignota li ghermiva per l'aria e li abbattava sulla terra, rabbiosamente.

Questo anche era soldato, come l'altro, come Vivaldi-Pasqua. Per il quale scrivevo: « un giorno i nostri soldati cadevano a mille e a mille per aggiungere pochi metri di zolle infeconde al territorio della patria, ora cadono per ben altra e più nobile causa ». Oggi non si combatte più contro i propri simili, si combatte contro le forze cieche della natura, e codesta è veramente un'eroica battaglia.

Vincere il fratello in lotte fratricide è perlomeno delinquenza e scorie ultima di una bestialità che la civiltà va distruggendo.

Meglio è che i nostri soldati cadano per nobili cause, che per il capriccio e per gli intrighi di diplomatici oziosi! Mirabile codesta indifferenza con la quale tanti giovani si cimentano nel pericolo, s'offrono al sacrificio.

Per venti posti di allievo alla scuola militare di aviazione di Centocelle, all'indomani della tragica morte del tenente Vivaldi-Pasqua, piovvero al Ministero della guerra ben cento domande. Cento giovani senza paura, cento giovani di cuore saldo. Mirabile cosa, questo disprezzo per la vita, questa indifferenza per tutto ciò che non è il sogno che li affascina; mirabile questa audacia che li fa simili agli eroi d'altri tempi.

E' facile morire, lo sanno, eppure nessuno rinuncia. Perché sanno anche che si muore per non morire mai più. Dalla vita si esula nella storia.

Saglietti era piemontese, cioè cuore generoso e volontà di macigno.

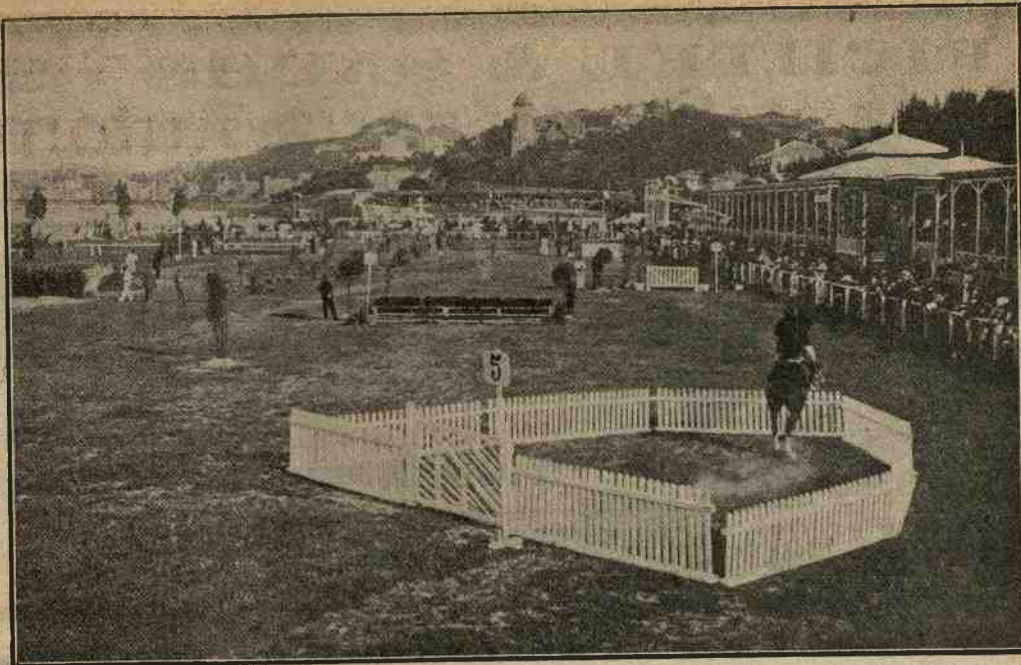
Da poco era tornato dalla Francia con la sua macchina e la sua donna; i suoi due amori.

Ora l'una è morta con lui e l'altra è rimasta a piangere. Cioè, non a piangere. I grandi dolori non consentono il conforto delle lagrime. Ella s'abbattè sul cadavere di colui che da poco l'aveva unita al suo periglioso destino e volle rimaner così, senza grida e senza pianto, finché gli ultimi barlumi di vita non dileguarono dalle vene dissanguate, finché non fu che una povera cosa fredda.

La bocca da cui ella aveva saputo tante parole d'amore era lì, muta, suggellata per sempre. Non ne uscì parola. Niente. Non fu l'agonia atroce del povero Geo, il cui spirito gagliardo parve sopravvivere allo strazio del corpo. E nulla faceva più pena di quel moribondo che non voleva morire. Ricordate? Diceva la sua voce nel delirio: *Non, non, je ne veux pas mourir!*

Non ebbe lagrime, la dolente, dicono. Infatti, oltre certi limiti, la fenomenologia dei sentimenti si capovolge, ecco. E come si piange per una gioia intensa così quando la ragione ottenebrata si spegne compiutamente, una risata convulsa, spasmodica dice che la follia ha vinto, che l'uomo non è più uomo, svincolato com'è dalle tormentose pastoie del raziocinio. Rimane soltanto la bestia: una bestia che ride senza perché.

Ah, la tragica ironia di chiudere fra quattro assi e calare nella fossa breve chi seppe in vita l'immen-



Il Concorso Ippico di San Sebastiano (Spagna) - Durante lo svolgersi delle gare.



Concorso Ippico di San Sebastiano. Saint Hubert II del tenente P. Capece Zurlo, vincitore della Grande Prova Militare Internazionale di San Sebastiano 1910 e del Gran Premio Ville de Biarritz a Biarritz, ottobre 1910.

sità dello spazio e fu crucciato da un desiderio d'ali!

Ammaestramenti? Ingenui! Di quali ammaestramenti parlate? Anzitutto sappiamo noi le cause di codesti disastri, di codeste morti?

Tante vittime, tanti punti interrogativi. Scriveva Barzini: « Ma di che cosa muore Chavez? Non delle sue ferite, egli non ha febbre, non ha congestione, non ha infezioni, egli parla mentre si spegne. »

« Dov'è il male che lo uccide? La scienza non sa dirlo. Il male non è nel corpo. E' nell'animo. Si chiama trauma psichico, si chiama shock nervoso, ma non si sa cosa sia, non lascia una traccia nei muscoli, nel sangue, nei nervi. »

« Vi sono delle emozioni oltre le quali non si vive più, ecco. Qualche cosa si spezza nelle profonde e ignote fonti della vita. »

Dunque? Lasciamo la funebre indagine ai professionisti della sventura, ai necrofori mestieranti, ai distillatori di aforismi.

Lasciamo i pettegoli commenti a quelli che, ammirando un bel volto di donna, non riescono a dimenticare che sotto le fattezze gentili si cela un teschio scarnito.

Noi non vediamo che il gesto eroico, la bella morte.

E facciamo voti che su quei prati di Centocelle, ormai battezzati dal sangue d'un coraggioso, regga il cuore ai superstiti di persistere nei rischiosi ardimenti.

Roma, ottobre.

VALENTINO LARDI.

Il collaudo degli apparecchi d'aviazione stabilito in Francia.

L'Aero Club di Francia ha preso in considerazione i gravi commenti fatti intorno ai recenti lutti dell'aviazione ed ha perciò stabilito che gli apparecchi debbano d'ora innanzi essere collaudati.

« I costruttori — ha detto ieri il vicepresidente dell'Aero Club — devono essere posti fuori causa con il rilascio dei certificati regolamentari che la maggior parte di essi va chiedendo. Così non si potrà più aver dubbi sulla solidità della costruzione degli apparecchi. Verranno imposte delle prove preliminari, che avranno luogo dinanzi ad ingegneri dello Stato o a delegati della Società aeronautica debitamente autorizzati. »

Ricambio targhe per automobili.

Il Touring Club Italiano ci prega di render noto che col prossimo 16 novembre non saranno più tollerate le vecchie targhe per l'identificazione degli automobili. Pertanto tutti gli automobilisti che dopo quell'epoca circoleranno con macchine sprovviste della prescritta targa in lamiera di ferro verniciata coi numeri in rilievo, saranno passibili di una contravvenzione che si risolve col pagamento di un'ammenda di L. 50.

Il Touring Club Italiano, come in passato, provvede alla preparazione delle targhe regolamentari che vengono consegnate ai singoli interessati entro cinque giorni dall'ordinazione.

CORRISPONDENZA

Genova. Bacci. — Ci giunse troppo tardi l'espresso. Mandi fotografie. Saluti. V. G.

Treviglio. V. Orzano. — Grazie per l'invio dell'opuscolo.

Roma. Lardi. — Obbligatissimi.

Buenos Ayres. — Grazie, già provvisti. E' il signor Nicola Andrea.

Verona. Fantato. — E' un'esagerazione. Ci rinunci e grazie ugualmente.

Brescia. Giacomelli. — Troppo scura.

Pescara. L. L. Porta. — Impossibile riprodurre, sono troppo scure.

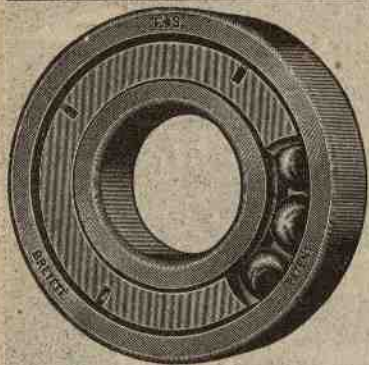
Napoli. A. Joima. — Pur con gran rincrescimento abbiamo dovuto sopprimere un periodo per insufficienza di spazio.



Concorso Ippico di San Sebastiano (Spagna) - Salto del Vol-Pum fatto da un gentleman francese.

FICHTEL & SACHS - Schweinfurt a. M.

La più antica e più importante fabbrica del Mondo



PRODUZIONE GIORNALIERA DI

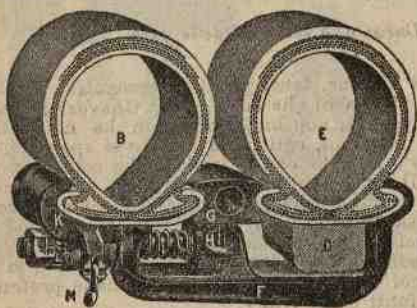
12500 Cuscinetti a sfere

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 Grati



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 “ LEFÈVRE ”, è il solo che ha i ganci rigidi

Concessionari per l'Italia: G. BUSSOLOTTI e C. - TORINO, Via Melchior Giola, 41.

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

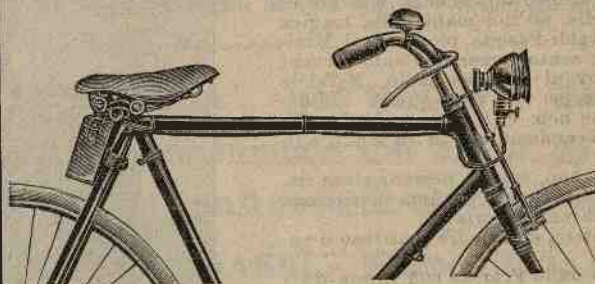
FANALI ELETTRICI

per

BICICLETTE - 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

North British

Clincher

Pneumatico l'amico dei Chauffeurs e dei Ciclisti

NOVITÀ 1910

Antidérapant tutta Gomma

Elimina l'inconveniente delle pannes dovute alle gomme, perchè il solo e l'unico fabbricato con materiale il più scelto.

The NORTH BRITISH RUBBER Co Ltd

Filiale per l'Italia: **Via Quintino Sella, 1 - MILANO.**

CICLISTI e AUTOMOBILISTI

Prima di fare acquisti per la nuova stagione, domandate listini e condizioni.

Soprabiti Impermeabili - Galoches

SCARPE CANAVAS PER SPORT

Vesciche per Foot-Ball

TELE PER AVIAZIONE

GOMME PIENE per Carrozze, Autobus, Camions, ecc.

Vetture da Città e da Turismo.

Omnibus e Carri trasporto. - Carri pompa.

Ambulanze - Trams su rotale.

Motori per marina e per impianti fissi.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

FIAT

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

TORINO - Uffici: Corso Dante, 30-35.

Officine: Corso Dante, 30-35.

” Via Cuneo, 17-20.



MAGNETI e CANDELE U. H.

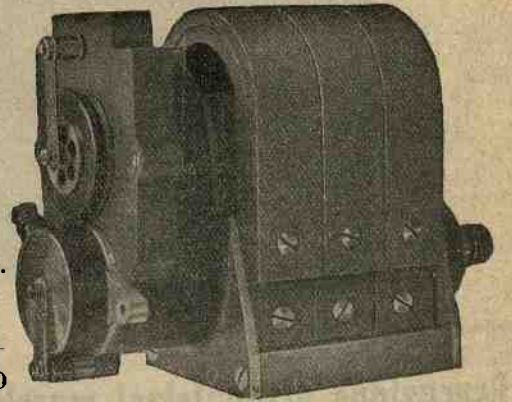
(Unterberg Helmlé-Durlach)

Semplici - Sicuri - Convenienti

46 primi premi 1909 - 73 primi premi 1910.

Nuovi tipi brevettati 1911 - garantiti 25% superiori ad ogni concorrente,
scintilla a 40 giri per minuto, rendimento garantito sino a 6000,
interruttore indisregistrabile per motori da 1 a 200 HP, da 1 ad 8 cilindri.
Tipi a lanceur per aviazione - a due scintille indipendenti per grossi motori da corsa.
Sicurezza assoluta, adottati dalle primarie Case.

Agenzia generale e Deposito per l'Italia: Sig. **Leopoldo Ferraris** - Via Sagliano, 1 - Torino
In vendita presso i primari grossisti



Cicli FOX

con Pneumatici WOLBER



**La rivelazione
del 1910**

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



PEDALI

per BICICLETTE

CHIEDERE CATALOGO
della nuova Fabbrica Nazionale

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

CHASSIS 15 HP e 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

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

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

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

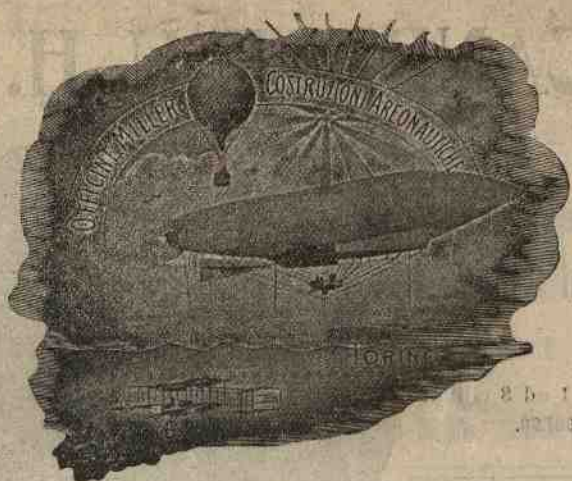
La LANITE si vende in cariche dosate compresse nei Tipi: Normale, Forte ed Extraforte per Caccia, e Speciale per Tiro al piccione.

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA



Esecuzione di qualsiasi macchina per volare
dietro semplice schizzo.

→ *Esecuzione di Progetti* →

Motori extra leggeri per areonautica
(Brevetto Ing. MILLER)

REGOLATORI AUTOMATICI DI EQUILIBRIO PER MACCHINE VOLANTI
(Brevetto Ing. MILLER)

Aerocurvo "MILLER"

Officine Ing. FRANZ MILLER - TORINO
Via Legnano, 9. — Telefono 30-88.

Agente Generale Esclusivo: **RODOLFO SIMONETTA**
PARIGI - Rue Duret, 16 - PARIGI

A. MARCHESI

Via S. Teresa, 1
TORINO - Piazzetta della Chiesa - **TORINO**
Telefono 30-55

CASA PRIMARIA
per il Completo abbigliamento maschile

ABITI FATTI d'ogni modello
per
UOMO e RAGAZZI

Sartoria Raccomandata
per la esecuzione su misura.
Stoffe e fodere di prima qualità

Speciale Grandioso assortimento di Stoffe Impermeabili
per

Costumi da Caccia, Montagna e Sports d'ogni genere

ATTREZZI PER ALPINISTI
*Piccozze, Bastoni, Zaini, Racchette, Sky, Boraccie,
Scarpe, Ramponi, Chiodi, Tende da campo, ecc.*

CATALOGHI GRATIS

Deposito per il Piemonte del
Completo Equipaggiamento S. U. C. A. I.

Sconto d'uso ai Signori Soci del **C. A. I.**
Unione Escursionisti e della S. U. C. A. I.

In una bicicletta

ABINGDON

qualunque pezzo dal più insignificante al più complicato è fabbricato a **Tyseley**
(Birmingham) con un macchinario perfetto e colla precisione di un orologio.

Osservate per esempio
la celebre chiave

KING-DICK

essa è in commercio da
ben 25 anni e nessun
concorrente ha saputo
ancora eguagliarla!



Agenti per l'Italia: **CAMILLO OGGIONI e C.** - Via Lesmi, 9. - **MILANO** - Via Ansonia, 6.
Filiale: **TORINO** - Via Silvio Pellico, 8.