

# LA STAMPA

# SPORTIVA

9/7  
M. 28  
Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Escursionismo  
Ecano - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma  
Ginnastica - Caesia - Tiri - Pedismo  
Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

## ABBONAMENTI

Anno L. 6 - Esterno L. 9  
Un Numero | Italia Cent. 10 | Esterno Cent. 15

## DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TOFINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

→ TELEFONO 11-36 ←

## INZERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale.

## Il Circuito d'Europa in areoplano



Vidart, uno dei trionfatori del Circuito d'Europa, giunto a Londra a pochi secondi da Védrine.



Carlo Durando.



Domenico Allasia.

A Bologna nella corsa  
**Giro d'Italia in pista**  
 si classifica **PRIMA**  
 la coppia  
**DURANDO-ALLASIA**  
 montando macchine

**PEUGEOT**

Gomme **WOLBER**  
 battendo le coppie  
**GANNA-TIBILETTI**  
**CORLAITA-CAVANNI**  
**CANEПARI-GAMBERINI**  
**ALBINI-CITTERA**  
**SIVOCCI-SALA**  
**TAYLOR-BENASSI**

Officine: Strada Antica di Rivoli (Tesoriera) **TORINO**  
 Agenti Generali: **G. C. F.lli PICENA** - Corso Principe Oddone, 17 - **Torino**  
 Agente per Milano: **CARLO BORGHI** - Largo Cairoli, 2.

## La gomme **DAMIANI...** e il sesso gentile!

È doveroso farla l'osservazione. Da che si corrono Gare Ciclistiche Femminili, tanto su pista che su strada, il 1° posto è sempre stato occupato dai Pneumatici di **Damiani e C.**, le gomme scorrevoli e robuste alle quali il sesso gentile (assai più astuto di quello maschio) ha confidato tutta la sua fiducia.

Ed ecco, senz'altro i singoli risultati:

Torino - Ottobre 1910 - *Corsa Ciclistica Femminile, Giro dei Laghi* (Km. 50):

1<sup>a</sup> Milano Maria, 2<sup>a</sup> Gremo Angiolina, 3<sup>a</sup> Valsecchi Maria, 4<sup>a</sup> Ostengo Adelaide, 5<sup>a</sup> Gilardini Antonietta, 6<sup>a</sup> Abellonlo Maria, 7<sup>a</sup> Carignano Giuseppina.... ecc.

Bologna - Aprile 1911 - *Corsa di Km. 25*:

1<sup>a</sup> Milano Maria, 2<sup>a</sup> Gilardini Antonietta, 3<sup>a</sup> Valsecchi Maria.

Asti - Maggio 1911 - *Corsa di Km. 25*:

1<sup>a</sup> Milano Maria, 2<sup>a</sup> Carignano Giuseppina, 3<sup>a</sup> Gilardini Antonietta.

Poirino - Maggio 1911 - *Corsa Km. 25*:

1<sup>a</sup> Carignano Giuseppina, 2<sup>a</sup> Gilardini Antonietta, 3<sup>a</sup> Valsecchi Maria.

Lugo di Romagna - Maggio 1911 - *Corsa Km. 30*:

1<sup>a</sup> Gilardini Antonietta, 2<sup>a</sup> Milano Maria, 3<sup>a</sup> Valsecchi Maria.

Ravenna - Giugno 1911 - *Corsa Km. 10*:

1<sup>a</sup> Milano Maria, 2<sup>a</sup> Gilardini Antonietta, 3<sup>a</sup> Valsecchi Maria. — *Corsa Km. 20*: 1<sup>a</sup> Gilardini Antonietta, 2<sup>a</sup> Valsecchi Maria.

Lugo di Romagna - Giugno 1911 - *Corsa Km. 15*:

1<sup>a</sup> Gilardini Antonietta, 2<sup>a</sup> Milano Maria, 3<sup>a</sup> Valsecchi Maria.

Milano - Giugno 1911 - *Corsa al Trotter Milanese* (km. 16):

1<sup>a</sup> Carignano Giuseppina, battendo tutte le altre rivali che correvaro la corsa su pneumatici di altra marca.

Bergamo - 29 Giugno 1911 - *Corsa Km. 25*:

1<sup>a</sup> Milano Maria, 4<sup>a</sup> Carignano Giuseppina.

I Pneumatici **Damiani e C.** sono adunque sempre all'altezza del loro compito, ed il sesso femminile fa bene a preferirli sopra ogni altro!

Un altro merito dei Pneus **Damiani e C.** è quello di avere brillantemente cooperato alla vittoria delle famose Motociclette S. I. A. M. T. che parteciparono recentemente alla Corsa Pontassieve-Consuma, con questi risultati:

*Categoria Quarto di litro:*

1<sup>o</sup> Bonasso, 2<sup>o</sup> Merlo, 3<sup>o</sup> Semerla.

*Categoria Terzo di litro:*

1<sup>o</sup> Luschi, 2<sup>o</sup> Riva, 4<sup>o</sup> Tarpani,

e ben s'intende che tutte queste motociclette avevano i Pneumatici **Damiani**.

Fabbrica Torinese Pneumatici **GIUSEPPE DAMIANI & C.**

Via dei Fiori, 50 - **TORINO** - Telefono 38-58

## Auto Garage G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

Agenzia per la vendita delle vetture

**S.P.A.**Cipi da Città e da Turismo.

NOLEGGIO AUTOMOBILI

OFFICINA per RIPARAZIONE

**"Agenzia Italiana Aeronautica",**  
per la compra-vendita di apparecchi nuovi e d'occasione.

## AEROPLANI E MOTORI D'OCCASIONE



.. Blériot .. XI bis, motore "GNOME", 50 HP	Fr. 16.000
.. Blériot .. XI 2 bis, motore "GNOME", 50 HP	» 19.000
.. Blériot .. XI Tipo Manica, motore "ANZANI", 25 HP	» 4.000
8 Motori "GNOME", 50 HP	» 9.000
12 Motori "ANZANI", 25 HP	» 1.600

Scuole di Pilotaggio in Francia ed in Italia da L. 700 a L. 1250 à forfait.

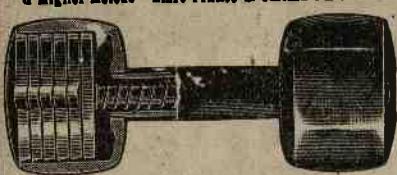
P. A. PERRINO - Via Schina, 8 - Torino.

**CULTURA FISICA PER TUTTI!**

U. 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



## MANUBRI AUTOMATICI

## AUMENTABILI CON DISCHI

42 gradazioni di peso - Caricamento progressivo  
ad instantaneo - Pratici ed economici - Adottati  
dal migliori Professori di Ginnastica Moderna.

Chiedere Prospetti gratis.

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

**CICLISTI!**se volete viaggiare sicuri e senza il  
minimo disturbo, munite le vostre  
biciclette dei pneumatici**TEDESCHI**

Stabilimento TEDESCHI &amp; C.

TORINO - Madonna di Campagna - TORINO

**CATENE**

per

**AUTOMOBILI**

di qualunque misura.

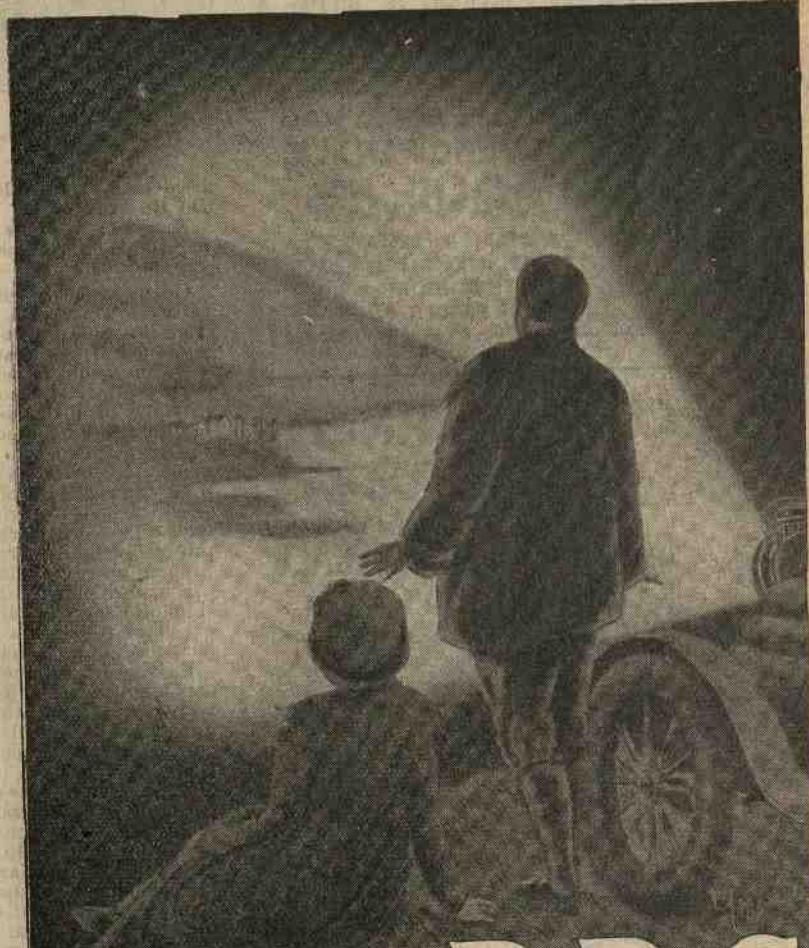
Chiedere Catalogo della

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

**MIGLIORI  
CIOI****ROYAL ENFIELD**

"MADE LIKE A GUN."

LANCELLOTTI e C. - Bologna.

**EPILETTICI!**Curatevi colle celebri polveri  
delle Stab. Chimico Farma. del  
Cav. Clodoveo Cassarini  
BOLOGNA (Italia).**NERVOSI!**Prescritte dai più illustri clinici del mondo, perchè rappresentano la cura più razionale e sicura  
nella seguenti malattie: Epilessia, isterismo, istero-epilessie, neurastenia, palpitatione di cuore,  
insonnia, incontinenza notturna delle orine, brancospasmo, per tosse, sussurri auricolarini, non-  
ché cefalgia, emicrania, tic doloroso, gastralgia da qualunque causa, i grampi muscolari ed  
intestinali, l'isteralgia e altre malattie in genere.Le POLVERI CASSARINI furono premiate colle massime onorificenze alle primarie Esposizioni  
Internazionali e Congressi medici, e onorate da un dono speciale dalle LL. MM. i Reali d'Italia.  
S'invia l'opuscolo dei guariti gratis. In vendita nelle primarie Farmacie del mondo.**LE PHARE B.R.C.  
E IL GIORNO**GENERATOR  
ALPHA

DYNAMO

FRATELLI BLANC - Via Ariosto, 17 - Milano

## CACAO TALMONE



« È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmone ».

## 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



## BUSTI

Moderni, igienici, sport, reggipetti, ventriere, correttori, salviette igieniche, tonnures. CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO



## COPPE PER PREMI

In vero argento e di metallo bianco argentato.

Grande deposito sempre pronto

## ARGENTERIE DA REGALO

GAETANO BOGGIALI

Tel. 2072 - MILANO - Via S. Martino, 17 (int.)

Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.



## AUSTAMERIC

già ESTARIC

## Gioco del Calcio

## Il Torneo Internazionale di Roma.

La significativa affermazione degli italiani.

Ecco il risultato dei sei incontri per il Torneo Internazionale disputatosi la settimana scorsa a Roma per iniziativa di quel Comitato nazionale di educazione fisica.

Ungheria vince Svizzera, 1-0.

Ungheria e Francia fanno match pari, 2-2.

Italia vince Svizzera, 4-2.

Italia vince Francia, 2-1.

Francia e Svizzera fanno match pari, 3-3.

Ungheria vince Italia, 3-1.

La classifica delle quattro nazioni concorrenti al Torneo fu quindi la seguente:

1. Ungheria (Magyar Testgyakorlok Köré), punti 5.

2. Italia (Pro Vercelli), punti 4.

3. Francia (Red Star Amical Club di Parigi), punti 2.

4. Svizzera (F. C. Servette di Ginevra), punti 1.

Le singole squadre erano composte dei seguenti giocatori:

Ungheria: Domonkos; Revecsz Szudor; Biró-Kurshuer-Kertis III; Sébestyen-Tauszg-Kertis I Kertis II-Szauta.

Italia: Innocenti; Valle-De Vecchi; Binaschi-Milan-L Leone; Milano-Biagio-Ferraro-Corna Piacco.

Francia: Richard; Van den Eynden-Romano; Gil-

Secondi furono gli italiani, che dopo tre partite disputate in neppure 48 ore, riuscirono ancora a sostenere onorevolmente il match decisivo coi magiari, ai quali dovettero soccombere perché affranti dalla inutata fatica.

L'essere ad ogni modo affermati sui francesi e sugli svizzeri, fino a ieri i nostri immediati maestri, è la migliore riprova del sensibile progresso fatto dai nostri *foot-ballers*, è la convalidazione dei risultati degli ultimi *matches* pasquali. Quando le nostre squadre riuscirono a mettere numerosi allori in competizioni laboriose con le migliori squadre estere. Ma nella bontà della scuola, dello stile, fatto di decisione e di intelligenza dei giocatori vercellesi, emerse anche quella che noi non esiteremo a chiamare loro caratteristica peculiare: un gioco qualche volta violento. Questo del gioco impetuoso, robusto, è un'arma a doppio taglio: vale con avversari deboli e mingherlini, ma contemporaneamente aliena le simpatie del pubblico; è proficuo pure contro squadre pesanti, ma conduce ad un presto esaurimento e quindi ad uno stato di reazione che è debolezza, insufficienza di forza o a condurre a termine un match faticoso. Noi non abbiamo potuto verificare *de visu* se questo nostro asserito ebbe una rispondenza nelle gare di Roma, ma dai resoconti dei nostri colleghi saremmo indotti a crederne di sì.

Comunque, il successo della Pro Vercelli è altamente lusinghiero per il buon nome d'Italia sportiva, ed ai baldi componenti l'équipe dei bianchi porgiamo a nome di tutti gli appassionati italiani del nostro gioco le felicitazioni più cordiali auspicanti a nuovi trionfi



La squadra ungherese, vincitrice del torneo internazionale di foot-ball, disputatosi a Roma.

bert-Gamblin Letaillier; Fenouillier-Haaren-Hamon-Du Rheat Morel.

Svizzera: Dreyfus; Stucchi-Griffith; Chenel-Jonneret-Palatini; Salcedo-Pellarin-Freley-Paris-Bey.

\*\*

Quando apprendemmo che a difendere i colori d'Italia al Torneo di Roma era stata delegata la Pro Vercelli, non nascondemmo la nostra viva soddisfazione per il deliberato della F. I. G. O.

Nessuna squadra era logicamente più meritevole di rappresentare il gioco del calcio come lo si pratica in Italia di quella degli atleti dalla casacca bianca.

E fu ancora con soddisfazione che notammo come i dirigenti della Pro Vercelli, lasciando per un momento in disparte i caratteristici postulati del più perfetto protezionismo che la informarono fin qui, non si peritarono di invitare due giocatori, uno di Milano e l'altro di Torino, a far parte della squadra, che più che Vercelli avrebbe dovuto, al Torneo di Roma, rappresentare l'Italia tutta.

I risultati degli incontri non smentirono le previsioni e le speranze di quanti ansiosamente seguirono col pensiero le gesta dei nostri rappresentanti all'importante adunata della Capitale.

Fu rilevato solo con disappunto come il Comitato organizzatore poco savientemente avesse disposto per il regolare svolgimento dei *matches*, e come, a poche ore dall'inizio di essi, il campo di gioco non fosse ancora convenientemente preparato a ricevere i contendenti.

Sono pecche queste che fanno poco onore alla nostra capacità di organizzatori, e che troppo sovente riescono di fatto a scusare certe sconfitte, che talun confratello d'olt'Alpe non si peritò infatti di giudicare irregolari.

Ma chi ha visto disputare le partite di Roma si è chiaramente fatto il concetto del giusto valore delle squadre contendenti.

Poche volte una gara sportiva diede difatti dei risultati così esatti di esponente come avvenne al Torneo di Roma. Vinsero i più forti, i più agguerriti, i più refrattari alle fatiche della lotta ed agli strapazzi di un lungo viaggio.

del puro sport nazionale, sulle impurissime mescolanze che sovente si drappeggiavano sotto i nostri colori non già in difesa di una idealità simpaticamente patriottica, ma a lustro d'un colore sociale molte volte incolore.

## reporter.

## La nuova Direzione del F. C. Piemonte.

I soci del Foot-Ball Club Piemonte, riuniti in Assemblea la sera del 28 corrente, unanimemente proclamarono a componenti della Direzione per la stagione 1911-1912, nelle cariche rispettivamente indicate, i signori:

Presidente: Valvassori Emilio — Vice Presid.: Talmone Amedeo, dottor Faroppa Luigi — Consiglieri: dottor Quadrone Carlo, Cavajà Giacomo, Fer Enrico, Robino Remigio, Peruzzi Tito, Marchisio Mauro — Segretario: Poli rag. Ciro — Cassiere: Bruno Giorgio — Vice Cassiere: Mazzanti Enrico — Revisori dei conti: Odarda Andrea, Fusari rag. Riccardo — Componenti della Commissione Sportiva: Actis Franc, Gavinielli Rod,

## La crociera Torino-Venezia-Roma

## Le prime tre tappe a remi.

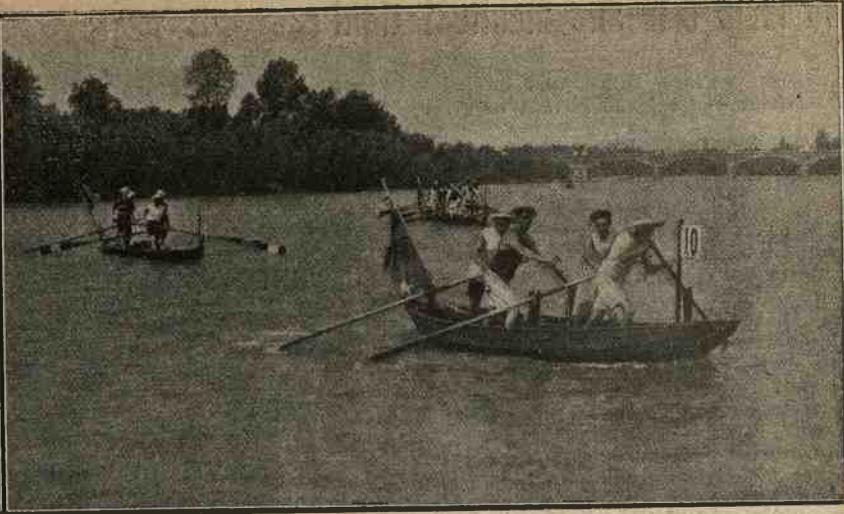
Fra la plethora di organizzazioni sportive che in questo fatidico 1911 sono state apprezzate dai volenterosi Comitati italiani, uno dei cimenti più belli, più simpatici e più sani è certo la Crociera fluviale marittima che si sta svolgendo di questi giorni. Eppure il pubblico non ha mostrato di interessarsi soverchiamente a questa bene ideata gara di turismo nautico, e se lo ha fatto, ciò è avvenuto momentaneamente lungo le citate toccate dai giganti.

Mancando la passionalità della gara vera, delle lotte corpo a corpo per una qualunque supremazia, venne a mancare di conseguenza l'interesse, l'entusiasmo per l'effettuazione della grandiosa e complessa iniziativa.

## I migliori pneumatici per Velocipedi ed automobili.

Agenzia e Deposito per l'Italia:  
LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 6.  
LEIDHEUSER & C. TORINO - Via Princ. Amedeo, 18.

Vendita al minuto:  
Ditta PASCHETTA - Angolo Via E. Torri e S. Sisto - Taras



*La Crociera Torino-Venezia-Roma. — La prima tappa della crociera a remi Torino-Pavia. L'arrivo e lo sbarco della flottiglia a Casale.*

Ciò non vuol dire. La cose buone sono apprezzate dal pubblico imparziale, da quel pubblico che non si lascia trascinare dal vortice d'una momentanea follia sportiva per una corsa, per un nome, e lasciano traccia di sé. Così sarà di questa crociera. Indubbiamente essa è riuscita a far rivivere nell'animo degli italiani lo spirito della vita maruata, che portò le antiche repubbliche italiane ai fastigi della storia. Non per questo però si sarà ottenuto uno scopo pratico, in quanto che nelle alte sfere, dopo aver festeggiati i giganti con qualche dozzina di pranzi lucubrati e di luminarie fantastiche, nessuno penserà poi a rilevare l'importanza e risolvere il problema d'un bene attuato servizio di navigazione fluviale o di cabottaggio marittimo a mezzo dei veloci e sicuri motoscafi. In questi giorni l'utilità della soluzione si affaccierà anche alla mente di S. E. Giovanni Giolitti, il monopolizzatore, ma di qui un mese chi penserà poi che si son spesi quattrini e più di un viso s'è abbronzato per poter dimostrare che da Torino a Venezia, e dalla laguna a Roma è possibile recarsi, oltreché con una intricata e molte volte illogica rete di ferrovie, anche su di un leggero canotto a motore?

Oggi che i turisti nautici hanno praticamente provato che il *fiume regale*, il nostro Po, non è così inospite come gli indoiuenti sentenziavano, oggi forse si deve essere persuasi che per i traffici commerciali la via acquea sarà di tornaconto e d'impulso alla vitalità economica dell'Alta Italia, e che il Governo ci darà mano a tradurle in atto le ispirazioni degli studiosi del problema? Per la risposta... ci rivedremo alla fine della Crociera, quando il Touring vorrà protocollare i risultati della sua grandiosa iniziativa, e diramare ai nostri onorevoli qualche ordine del giorno conclusivo alla sua iniziativa.

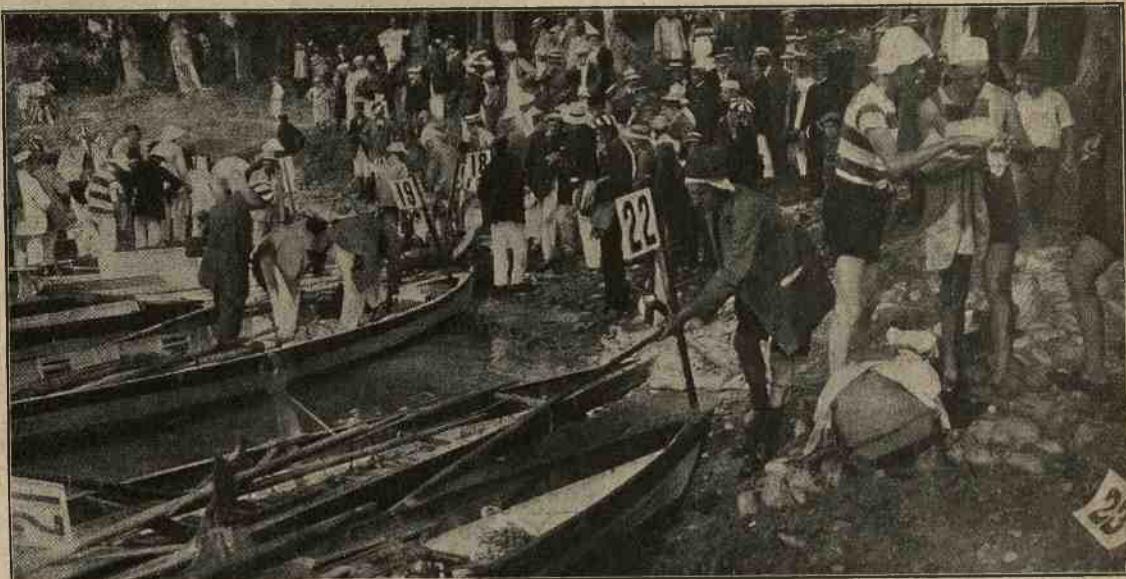
Per oggi nostro compito è solo quello di registrare la perfetta riuscita della prima parte della Crociera, e precisamente quella a remi in tre tappe da Torino a Casale, da Casale a Pieve del Cairo, e di qui a Pavia, donde la Crociera diventa motonautica.

I baldi canottieri che hanno partecipato a queste tre tappe han dimostrato un allenamento che non si presupponeva, data la stasi (speriamo apparente), della maggior parte delle nostre società di canottaggio. Essi hanno sostenuto per tre giorni consecutivi una marcia forzata che è una bella prova delle loro qualità atletiche, e della loro passione per lo sport del remo.

Ricordiamo le Società e gli equipaggi che parteciparono alle tappe della Crociera a remi: Torino-Pavia.

1. Caprera veneta a 8.
- 2 Caprera jole a 2 e timoniere.
3. Caprera veneta a 4.
4. Caprera veneta a 2.
5. Genio civile veneta a 2 (7 a bordo).
6. Cerea canotto a 4 e tim.

17. Ticino canotto a 4 e tim.
18. Ticino canotto a 8 e tim.
19. Alida canotto a 6 e tim.
20. Olona veneta a 6 (*Achille*).
21. Padus veneta a 4.
22. Firenze yoletta a 4.

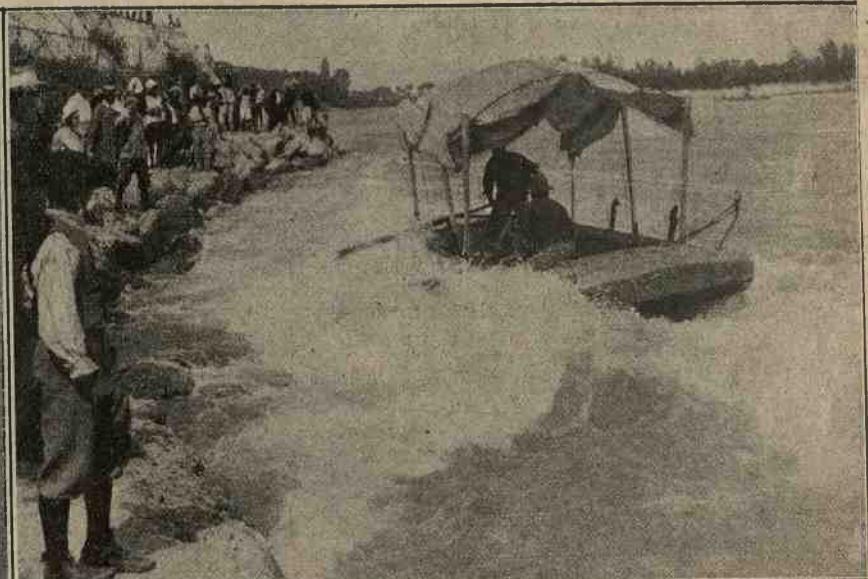


*Lo sbarco dei canottieri e l'ormeggio delle imbarcazioni a Casale, traguardo della prima tappa.*

7. Cerea canoa a 2 pagajeurs (*Parvopasso*).
9. Esperia veneta a 2.
10. Ginnastica veneta a 4 (*Feltrinelli*).
11. Ginnastica veneta a 8.
12. Cercle Nautique Canova a 2 e tim. (*Caron*).
13. Otona veneta a 4 (*Barrili*).
14. Milano canottone a 12 e tim.
15. Baldesio canotto a 4 e tim.
16. Baldesio canotto a 4 e tim.

23. Armida canotto a 12 e tim.
  24. Armida (montata da Ticino) canotto a 4 e tim.
- Le imbarcazioni *Parvopasso*, *Feltrinelli*, *Caron*, *Barrili* concorsero inoltre per essere scelte dal T.C.I. come barca da turismo.
- C. C.

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



*I canottieri iniziano la seconda tappa da Casale a Pieve del Cairo, scortati dai barcaioli locali. (Fot. Luca Comerio - Milano).*



LIQUORE  
**STREGA**

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

TONICO - DIGESTIVO  
GAREGGIA COLLA CHARTREUSE  
Specialità della Ditta

**G. ALBERTI - BENEVENTO**  
Guardarsi dalle innumerevoli contraffazioni.



## Il turismo e le sue manifestazioni

Turisti sul serio e turisti per burla! — Studi umoristici — Quel che si vede in giro.

La stagione è propizia.

Scendono fuggenti le brume del nord, a frotte, gli ammiratori del bel paese, del suo bel cielo, delle sue antichità, della sua storia, così ricca, così intensa, e vanno sparpagliandosi ovunque, ovunque frugando, chi a scopo di studio, chi per diletto, chi in cerca di salute!

Tutta questa gente, tutti questi turisti (è la parola in voga) sono classificati sotto differenti denominazioni o categorie, come Linneo fece delle piante, e Buffon degli animali.

Si vedono a sciami, a comitive, o ad uno ad uno come romei diretti in Terra Santa, nel paese di Gesù.

I turisti differiscono oggidi più assai sul motivo del loro viaggio che non per la loro indole e per la loro nazionalità. Su per giù, salvo sottospecie minori, i turisti si possono dividere così: in turista antiquario, economico, tisico; in turista dal libro rosso, entusiasta, ignorante; in turista per forza, poliglotta, bigotto e indifferente.

Ecco l'inglese lungo lungo, stecchito, allampanato; un berretto screziato, alla jockey, armato di pipa élite, d'una Kodak e d'un binocolo, se non di un gigantesco monoculo a tracolla.

Lo segue, diritta diritta e compassata, miledi dal cappellino civettuolo, piccolo e leggero, di finissima paglia di Firenze, con ricco nastro fuggente al vento.

La bionda figlia d'Albione, dai dentini bianchi, affilati come quelli d'un bel micio suriano, dalle manine lunghe, sottili, dal piede di forme egregiamente sviluppate (unica cosa forse non invidiata dalle nostre etere) guarda e sorride sfogliando il rosso Baedeker o il Murray, manovrando con disinvoltura tutta yankee l'occhialino di tartaruga, legato in oro.

Difficilmente si lasciano abbindare da guide; procedono con passo da conquistatori, e, se negano una sbirciatina ad una vera opera d'arte, spalancano la bocca e sbarrano gli occhi davanti al fornello d'una rosticceria, si fermano volentieri davanti la botteguccia del rigattiere. E' questione di gusto!

Ecco il grosso, il corpulento e barbuto tedesco seguito dalla mastodontica metà!

Sono quasi sempre decorati di medaglie votive, ed entrano in tutte le chiese, in tutti i santuari, in tutti gli oratori. Si può dire che in quei luoghi abbiano stabilita la loro dimora. Il viaggio in Italia non ha altro scopo. In poco tempo bisogna conoscere un'infinità di templi, un esercito di prelati in concetto di santi, una falange di scacchini untuosamente melliflui. Se non sono così, sono



Il giro ciclistico della Campania. — Mentre le macchine vengono punzonate in Piazza Plebiscito.

(Fot. T. Bozza - Napoli).

pacifici industriali, fabbricanti di birra e consumatori di sego, che vengono a spendere innocuamente una parte dei loro grassi dividendi.

Gli scienziati, gli studiosi non si danno a conoscere perché non vanno bighellonando per le vie. Li trovereste fra macerie, fra ruder, fra le ortiche di castelli diroccati, o sonnecchianti in oscure ed antiche biblioteche. Ivi preparano il materiale per sfogare poi la loro libidine letteraria, le loro cognizioni storiche a danno dell'Italia!

Il turista tisico, viene per trovarvi la salute quando si sente bello e spacciato. Ci viene e ci resta! quando i medici s'accorgono che il male è senza rimedio spediscono l'ammalato sulla « Suny Italy ». E viene a godere questa gloria di sole, a respirare quest'aria, prega di profumi, a vedere chi gode la vita e s'inebria di tutti i suoi fascini e si tuffa con entusiasmo nel piacere, e sfida il pericolo e sfida la morte!

Ma lui, poveraccio, colla scorta di un'infinità

di barattoli di farmacia, col medico al fianco, si ripara dal sole, si ripara dal vento, gli dà fatico il caldo, lo rattrappisce il freddo, fugge la spiaggia, fugge la collina, fugge la città rumorosa, lo rattrista, lo affligge l'eremo solitario poc'anzi desio!

La « season » invernale non è ancora finita che lui è già finito.

La piccola pietra bianca lo ricorderà ai turisti che ripasseranno.

Vi sono turisti per burla ed i turisti sul serio. — I primi però, secondo me, sono i più pratici. Viaggiano con la piccozza, con le scarpe ferrate, in perfetto equipaggiamento alpino. Viceversa la Jungfrau la stanno ad osservare dal basso e s'accontentano a pensare e fantasticare sulla probabile tormenta che infurierà lassù e sui volontari della morte che si troveranno in quelle altitudini pericolose.

In pianura viaggiano con tutte le comodità e non sono disposti al più piccolo sacrificio, alla più piccola privazione, a nessuna fatica. Vengono per spendere le loro sterline, i loro dollari, ben persuasi che la vita si gode una volta sola.

I turisti sul serio, sono, se lo si può esprimere così, i *bohémien* del turismo.

Camminano e camminano perché la ferrovia, specialmente in Italia, costa e non poco; gli alberghi spiegano chi non parla il vernacolo nazionale, per cui si trovano meglio all'aperto in accampamento turistico!

Anche questi godono. Beati loro.

## La corsa Parigi-Torino per il Gran Premio Peugeot.

La Parigi-Torino, la gran corsa per indipendenti, è fissata per il 14, 15, 16 corrente. Essa sarà internazionale, e avrà una larga partecipazione italiana, per quanto non vi siano in Italia corridori indipendenti, una categoria che finora non esiste che in Francia e nel Belgio. Per una speciale concessione ed anche perché l'Unione Velocipedistica Italiana ha quasi promesso di proporre l'istituzione di tale classe anche fra noi, i nostri dilettanti sono stati ammessi a parteciparvi. La corsa raccoglierà un numero fortissimo di partenti, malgrado la limitata partecipazione italiana, e si può esser sicuri che durante i tre giorni della prova sarà sempre viva la battaglia e combattuta la disputa.

Il giorno 12 i corridori nostri partiranno per Parigi a spese degli organizzatori, i quali, oltre all'aver fissati dei ricchissimi premi, hanno stabilito la diaria, il rifornimento e il viaggio gratuito per ciascun concorrente.

Il giorno 14 a Parigi il ritrovo è fissato sulla

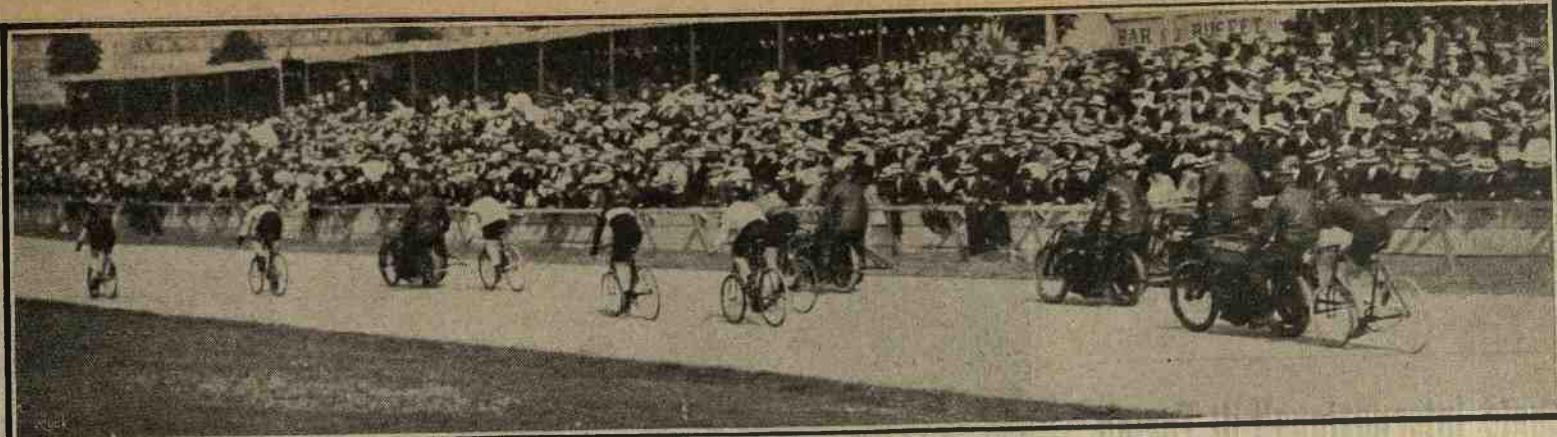


La partenza da Napoli dei 150 concorrenti del 1° Giro ciclistico della Campania, vinto da Garda, 2° Gremo, 3° Bonalanza.

**CICLISTI!**  
LE INCOMPARABILI  
BICICLETTE

**PEUGEOT**

SONO RICONosciute  
LE  
PRIME DEL MONDO



Le corse a Parigi. — Durante la corsa dell'ora con allenatori.

Place de la Nation, ma la partenza verrà data soltanto sulla salita di Champigny. I controlli per queste tappe sono i seguenti: Sens controllo fisso, Isigny (volante), Auxerre (volante), Avallon (fisso), Dijon (arrivo). Il vincitore partirà all'indomani col vantaggio che avrà saputo acquistare nella prima tappa e tutto il restante plotone partirà col ritardo con cui sarà arrivato alla vigilia. La corsa assume l'aspetto di un grandioso *handicap*. Da Dijon i corridori raggiungeranno Ginevra attraverso Dole (volante), Poligny (fisso), Morez (fisso). Dalle rive del lago svizzero i corridori ripartiranno il giorno dopo per entrare in Italia traversando Annecy (volante), Chambéry (fisso), Saint-Jean de Maurienne (fisso), Suze (fisso). Essi raggiungeranno Torino, dove avranno l'apoteosi nello stadio nel quale i corridori firmeranno e presenteranno le macchine.

## Lo sport nel genio e nell'arte

Gli uomini di genio non sono stati certamente troppo amanti dello sport; si potrebbe anzi dire che per molti lo strapazzo e l'abuso del cervello, e quindi del sistema nervoso, rendesse inerti i muscoli, sicché noi troviamo in essi una stupenda rete neurologica pronta e sollecita ad ogni emozione, ma un sistema muscolare flaccido ed incapace di vigorosi impeti giovanili.

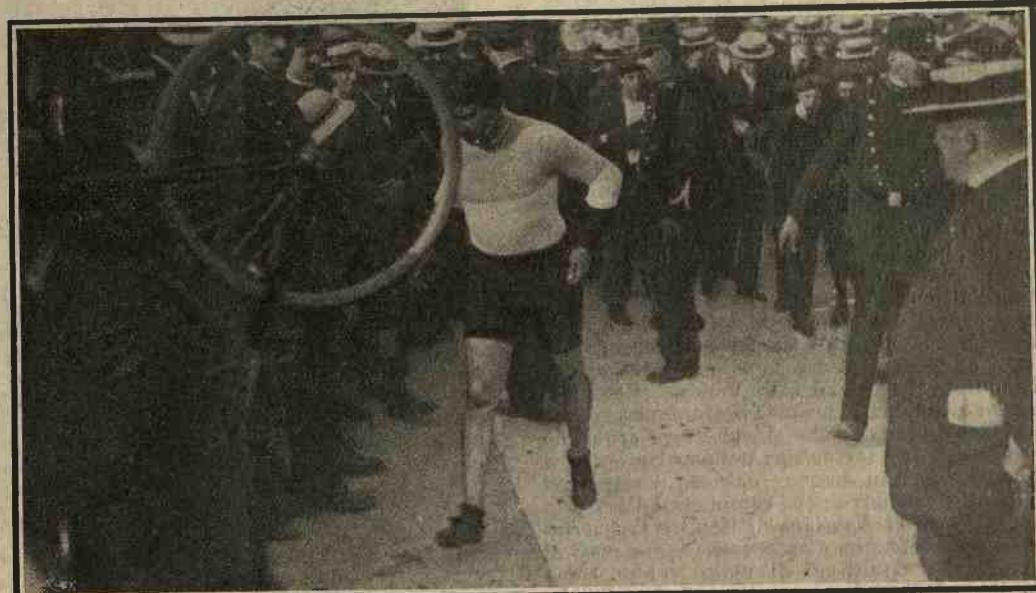
Tuttavia ve ne furono di quelli che seppero alternare lo sforzo dell'intelligenza all'esercizio muscolare, e un chiaro esempio di questa sana vicenda è Leonardo da Vinci, genio sovrano.

Leonardo da Vinci non era uno *sportman* nel senso moderno della parola, poiché ai suoi tempi la bicicletta, l'automobile, la racchetta, i magli e gli appelli sonnecchiavano ancora nella grande incognita dell'avvenire, ma Leonardo, sommo nelle arti e nelle scienze, curò l'educazione

fisica di sé stesso con avvedutezza d'artista e di fisologo.

→ Dante fu un ammirabile camminatore, percorse a piedi tutta l'Italia, e fu anche a Parigi ed oggi ancora delle sue peregrinazioni noi troviamo le tracce e il ricordo un po' dappertutto. Benvenuto

scoli. E Giorgio Byron? Nuotatore famoso, cavaliere provetto, fu così entusiasta d'ogni genere di sport da concedersi persino il lusso di un piccolo serraglio ambulante, composto di orsi, di aquile, di scimmie, di serpenti e di altri animali. Napoleone traversò tutta l'Europa e parte del-



Darragon, per la 3a volta campione di resistenza di Francia.

Cellini e Torquato Tasso furono eccellenti nella scherma. Il Cellini poi era anche un audacissimo provocatore. La famosa fuga da Castel Sant'Angelo fu per lui uno sport inaudito, nel quale la genialità della mente si sposò alla forza dei mu-

l'Africa a cavallo. Da Parigi alle Piramidi, da Marengo a Mosca; instancabile, invincibile, inflessibile; rotto ad ogni fatica, assuefatto ad ogni disagio. Vittorio Alfieri dimostrò per i viaggi una grande passione che gli metteva l'inquietu-



Al velodromo Buffalo di Parigi. — Durante la corsa dell'ora. Avanti Sérès, indietro Guignard.

**CICLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1911**

**DEI**

**NOVITÀ INTERESSANTI  
OFFICINE DEI = MILANO  
VIA PASQUALE PAOLI N° 4  
RAPP. FEP TORINO:  
G. CAPELLA - VIA NIZZA 67**

dine addosso; e la sua biografia è una narrazione continua di viaggi in Italia, Germania, Russia, Olanda ed Inghilterra; Ugo Foscolo, irrequieto per esuberanza d'ingegno, era famosissimo nel pugilato e schermidore violento; Bismarck e Gladstone, nelle loro feste vaste come parchi, si dilettavano a spaccare legna ed a coltivare la terra; Zola era ciclista: l'autore di *Bel Ami* e di *Une Vie*, possedeva un yacht col quale correva in crociera per mari; anche Goethe era impenitente cacciatore di selvaggina e di donne...

Tolstoi fu robustissimo cavaliere, ed un ritratto lo rappresenta con la mano sulla stregola dell'arato, mentre il solco s'apre, lungo e diritto, dietro i suoi passi.

## Le Regate Internazionali di Torino

(29-30 giugno).

Si dice che l'affluenza del pubblico costituisca il miglior coefficiente di successo per uno spettacolo sportivo: se così è, noi siamo lieti di riconoscere il pieno e incontrastato successo delle Regate Internazionali di Torino.

Molto sole, molta folla, un simpatico accanimento nei partecipanti alle corse, uno schietto entusiasmo negli spettatori, ecco in poche parole la cronaca delle due giornate di regate.

L'interesse sollevato dalla partecipazione di valenti equipaggi esteri, il gran numero di iscritti alle varie gare, le previsioni di lotte accanite fra i campioni delle diverse nazioni, ed infine l'efficace propaganda fatta in pro della riunione dal Comitato ordinatore, tutto ciò fece il miracolo di popolare le rive del Po di una folla enorme, come da lunghi anni non si vedeva più alle manifestazioni del canottaggio torinese.

Dal lato tecnico l'esito delle regate fu pure soddisfacente, benché parecchie Società che da tempo avevano promesso il loro intervento, si siano ritirate all'ultimo momento.

La ricchezza dei premi e la forte somma assegnata come indennità di trasferta ai concorrenti, fece per un momento sperare nella partecipazione degli equipaggi di Gand e di Venezia, detentori di diversi campionati europei: la riunione avrebbe così assunto l'importanza di un vero *criterium* internazionale, ed i vincitori delle varie corse si sarebbero messi in buona luce per i rispettivi campionati nazionali e per i campionati d'Europa.

Invece lo *Sport Nautique* di Gand e la *Querini* di Venezia preferirono astenersi, e con essi si astennero altri equipaggi di molto valore, come l'*Otto Misto* di Parigi e lo *sculler svizzero Stöckli*.

La partecipazione nazionale fu pure relativamente scarsa: Si astennero ad esempio, gli eccellenti equipaggi *Seniores* dell'*Aniene* di Roma, della *Lario* di Como e di Livorno, di quelle società insomma, che sono sempre ai primi posti nelle classifiche dei Campionati d'Italia.

Le altre Società invece, all'infuori della *Bucintoro* di Venezia, si presentarono alcune con equipaggi raccogliti o messi insieme all'ultimo momento, altre con una preparazione così deficiente, da far dubitare se davvero tali Società avessero coscienza delle difficoltà di una grande riunione internazionale. Così fu che in parecchie corse, dove la vittoria avrebbe potuto essere nostra,



Le regate internazionali di Torino. — Il pubblico al traguardo d'arrivo.  
(Fot. cav. Zoppis - Torino).

vedemmo invece al primo posto gli equipaggi stranieri.

Venuta a mancare la partecipazione svizzera col ritiro del *Politechniker Club* di Zurigo, la Francia, delle nazioni estere, fu quella che presentò il maggior numero di equipaggi. In alcune corse gli equipaggi francesi soverchiarono come numero gli italiani. Ad esempio, nella gara a quattro vogatori *seniores*, vedemmo allineati in finale, tre equipaggi francesi contro uno solo italiano, il quale però, è bene dirlo subito, fu il vincitore.

In totale, la Francia si presentò in nudici corse, vincendo cinque primi, un secondo e quattro terzi premi, risultato molto lusinghiero, se si riflette che non tutti gli equipaggi presentati erano di primo ordine.

Il Belgio si presentò in tre corse, ne vinse una, quella a quattro *juniiores*, fu eliminato, nella seconda a otto *seniores* e abbandonò nella terza *double scull seniores*.

Delle Società italiane la *Bucintoro* di Venezia presentò equipaggi ammirabili sotto il doppio rispetto della forza fisica e della preparazione e vi tagliò veramente la parte del leone con cinque vittorie su sei corse disputate.

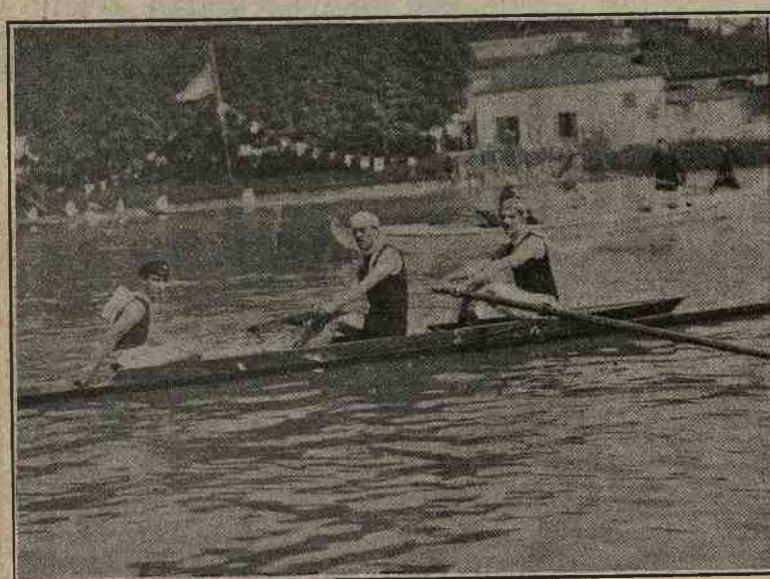
Questa gloriosa Società fu vincitrice della più importante fra tutte le corse in programma, quella a otto vogatori *seniores* per la *Coppa del*

Re. Questa corsa, svolta fra l'entusiasmo indescrivibile del pubblico, fu la più disputata di tutta la riunione e vale la pena di parlarne un po' diffusamente.

Nelle prove eliminate si piazzarono per la finale le Società *Cerea* di Torino, *Bucintoro* di Venezia e *Rowing Club* di Cestillon. Nella decisiva la corsa fu disputata con accanimento raro e la vittoria ondeggiò indecisa fra i tre equipaggi fin sul traguardo. Fu solamente negli ultimi duecento metri che il poderoso otto veneziano, con uno sforzo sovrumanico, irresistibile, poté passare in testa e vincere per tre secondi.

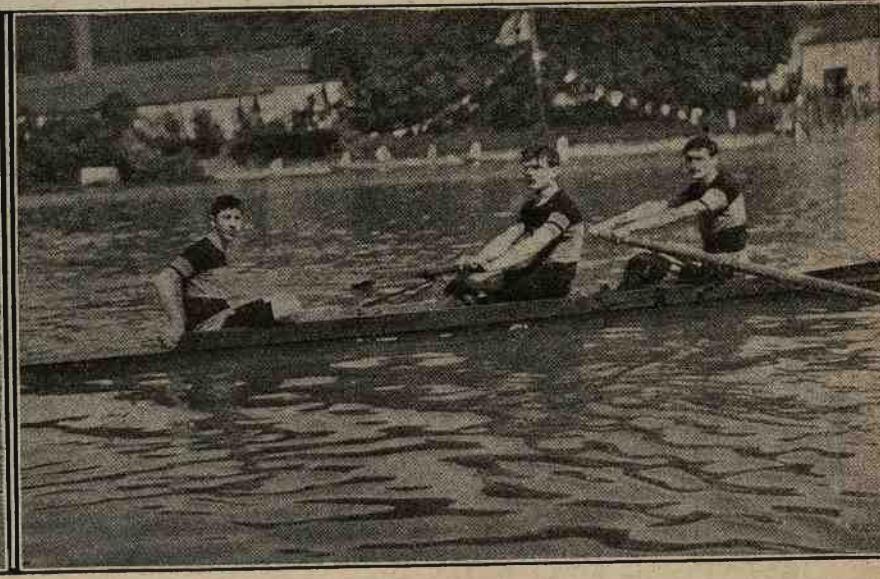
Fu un momento indimenticabile. Gli scettici, i quali non credono che il canottaggio possa essere mai uno sport popolare, dovrebbero assistere qualche volta all'arrivo di regate così contrattate.

I giovani specialmente, gli adolescenti entusiasti che si affacciano alla vita, possono forse non sentirsi scossi allo spettacolo di quelle lotte leali, combattute per far trionfare il nome d'una Società e non per intascare un corrispettivo metallico, possono forse non ammirare le agili imbarcazioni filanti sul fiume placido sotto il cielo fiammeggiante di giugno, mentre i vogatori lottono con accanimento, sordi e insensibili agli urlì della folla, alle acclamazioni degli amici, agli accenti squillanti della musica che li incita



Il due di punta dell'Armida, 2<sup>a</sup> classificata nella gara « Duca d'Aosta ».

(Fot. A. Berry - Torino).



L'equipaggio due di punta della S. de R. Maconnaises vincitrice della gara, « Duca d'Aosta » (seniores).

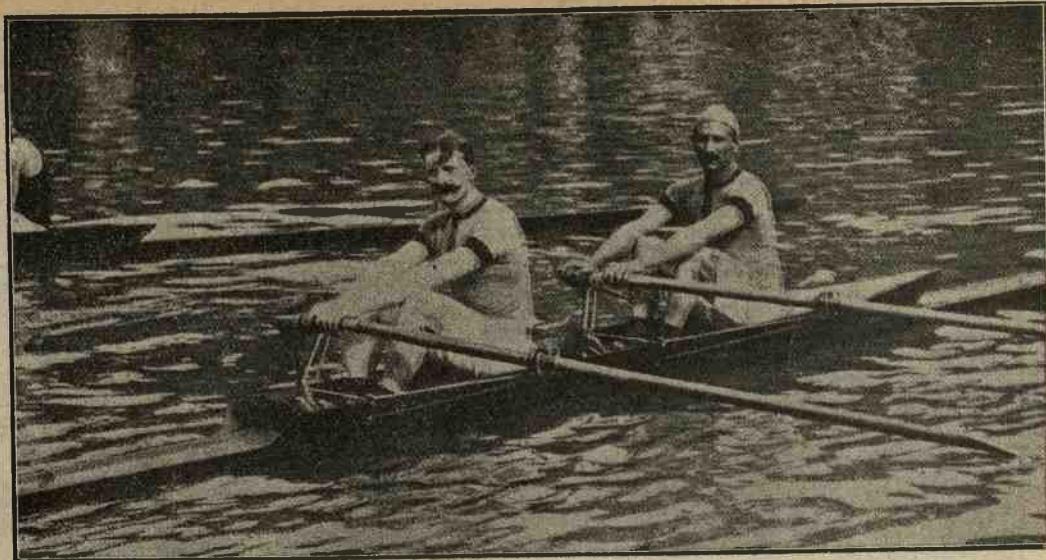
**CICLISMO**  
gomme  
**PIRELLI** **FIAT**

per TORINO  
**Ditta PASCHETTA**

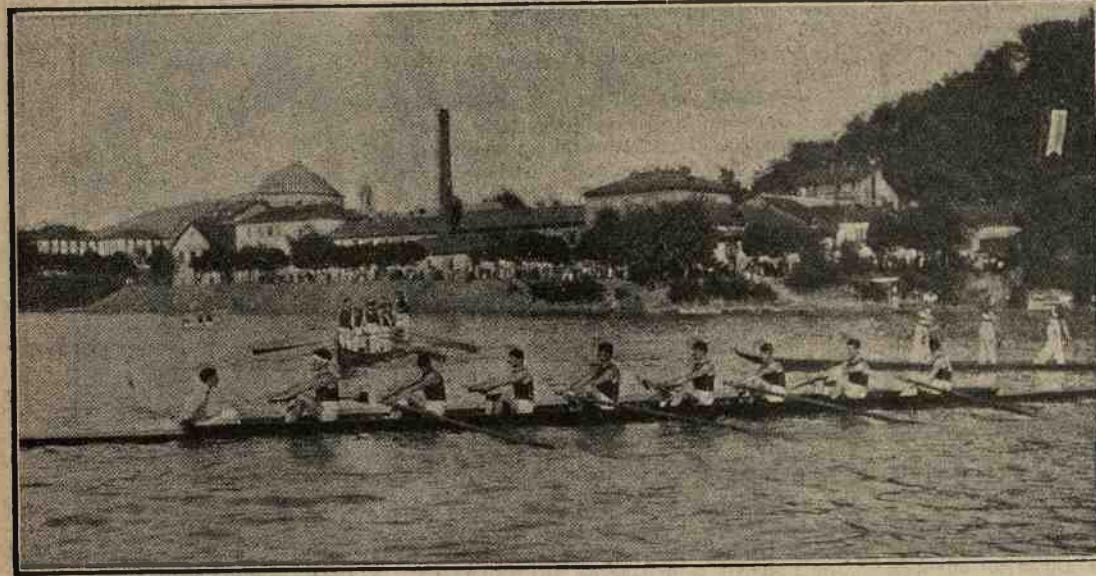
Via Santa Teresa angolo Via Genova.

all'ultimo sforzo? Come non ammirare le lunghe imbarcazioni che scivolano rapide sull'acqua, mentre i robusti vogatori, con un movimento ritmico, fatto di forza e di elasticità, attaccano l'acqua coi remi con un sol gesto incisivo e dolce che dà una strana impressione d'armonia e di brutalità? E poi la soddisfazione di aver raggiunto la metà, il sorriso di gioia che illumina il viso contratto dall'ultimo sforzo, il trionfo dei colori della propria Società, la gaia accoglienza degli amici, la sincera stretta di mano dei concorrenti, il germe del ricordo che più tardi farà rivivere sotto i capelli brizzolati le luminose ore di schietto e leale cameratismo; tutto ciò non è forse fatto per interessare il pubblico e per entusiasmare i giovani che vi assistono? Davvero che la miglior propaganda in favore del canottaggio, meglio delle chiacchierate, dei discorsi e delle conferenze, è sempre quella d'organizzare delle riunioni numerose e interessanti!

Lo spazio non ci consente di fare il resoconto dettagliato d'ognuna delle quindici corse del programma. Tutte furono disputate con cortese accanimento e se vi furono degli incidenti, più che a mancanza di spirito sportivo nei concorrenti, furono dovuti alle condizioni non ideali del campo di regata, il quale essendo in curva, presenta qualche differenza fra i diversi numeri d'acqua.



L'equipaggio della Baisse Seine di Parigi: De La Plane e Rocchesani, vincitore della regata in double-schuller. (Fot. cav. Zoppis - Torino).



L'equipaggio ad otto vogatori di punta della Bacintoro di Venezia, vincitore della « Gara Reale » (seniores). (Fot. A. Berry - Torino).

Una novità riuscita fu la Corsa Veterani, riservata ai vogatori di oltre trentacinque anni: detta corsa fu vinta dal Rocchesani di Parigi. La Corsa Veterani ci sembra una felice innovazione, e come tale non dovrebbe più mancare nel programma delle grandi manifestazioni nautiche. Essa ha un vantaggio immediato, quello di accrescere l'interesse della riunione, ma ha pure un secondo vantaggio non disprezzabile: quello cioè di trattenere nella Società dei membri che per la loro età e la loro esperienza, sono in grado di rendere importanti servigi.

Si sa che i vogatori, salvo rarissime eccezioni, scompaiono dal momento in cui smettono di voga: essi, sentendosi ostacolati nei loro mezzi dall'età, rinunciano a mettersi in linea nelle condizioni ordinarie. Quasi tutti abbandonano la lotta nel timore di compromettere il loro passato, ma dal momento in cui possono concorrere ad armi eguali, restano sulla breccia e continuano ad interessarsi al buon andamento della Società. E questo naturalmente è a tutto beneficio della prosperità del canottaggio.

Durante la riunione la curiosità dei competenti fu specialmente rivolta allo stile del francese Delaplane, più volte campione d'Europa in *skiff*, ed a quello dei vogatori belgi, dei quali, prima del loro arrivo, si diceva un mondo di bene. Il Delaplane non fu, come si dice, infaticabile e all'aspettativa e destò una sincera ammirazione col suo stile leggero ed elastico: questo grande vogatore, che ai suoi molti meriti aggiunge anche quello di una grande modestia, voga realmente alla perfezione, ed anche quando è impegnato con avversari pericolosi pare che non faccia il minimo sforzo.

I belgi invece lasciarono un po' di delusione, perché il loro stile nulla ha di notevole: certo si nota in loro grande cura della leggerezza di palata, dove gli italiani si preoccupano invece troppo della forza fisica, ma in fondo il loro stile

dà ragione a coloro che ritengono la superiorità dei belgi essere dovuta più che altro alla grande coesione, alla eccezionale omogeneità dei loro equipaggi, composti tutti di vogatori provati da lunghi anni di carriera; di fronte a tali macchine continuamente sotto pressione si comprende come

la maggior parte degli equipaggi italiani, composti di elementi rinnovati frequentemente e mancanti di solidità, di fiducia reciproca e soprattutto di convinzione, non possano opporre il più delle volte che una resistenza molto relativa.

Nulla di notevole nello stile dei francesi, ad eccezione, ben inteso, del Delaplane.

Degli italiani, il migliore come stile è l'otto della Cerea di Torino, equipaggio che voga con grande compostezza e con palata leggerissima.

La Bacintoro di Venezia presentò tutti equipaggi preparatissimi, allenati in modo superiore e composti di individui muscolosi e assai energici. Lo stile di vogata è un po' rude e non persuade completamente; però il lavoro delle pale in acqua è possente dal principio alla fine del percorso: tale resistenza allo sforzo rende gli equipaggi della Bacintoro assai temibili, specialmente nello spunto finale al termine del percorso.

Osservando i risultati delle nostre regate internazionali si può dire che ormai i vogatori italiani hanno poco da invidiare ai vogatori esteri in fatto di stile e di allenamento. La superiorità dei belgi — dato e non concesso che esista ancora una reale superiorità degli equipaggi belgi sui nostri — consiste unicamente nella maggior omogeneità dei loro equipaggi: ma quando le migliori Società italiane riusciranno a mettere in piedi degli equipaggi di stile ed a farli vogare per diversi anni regolarmente e senza variazioni, la tanto vantata superiorità dei belgi avrà finito di esistere. La Querini di Venezia, che tutti gli anni si assicura qualche campionato europeo, sempre con gli stessi individui, può informare in proposito.

Giovanni Camusso.



L'equipaggio ad otto vogatori (juniiores) dell'Armida di Torino. (Fot. A. Berry - Torino).

**REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58**  
**FARI e FANALI per Automobili**  
**FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie**  
 Primi Premi a tutte le Esposizioni. Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906. Grand Prix Bruxelles 1910. Grand Prix Buenos Ayres, 1910.



# Il Circuito Aereo Europeo

Verso la fine.

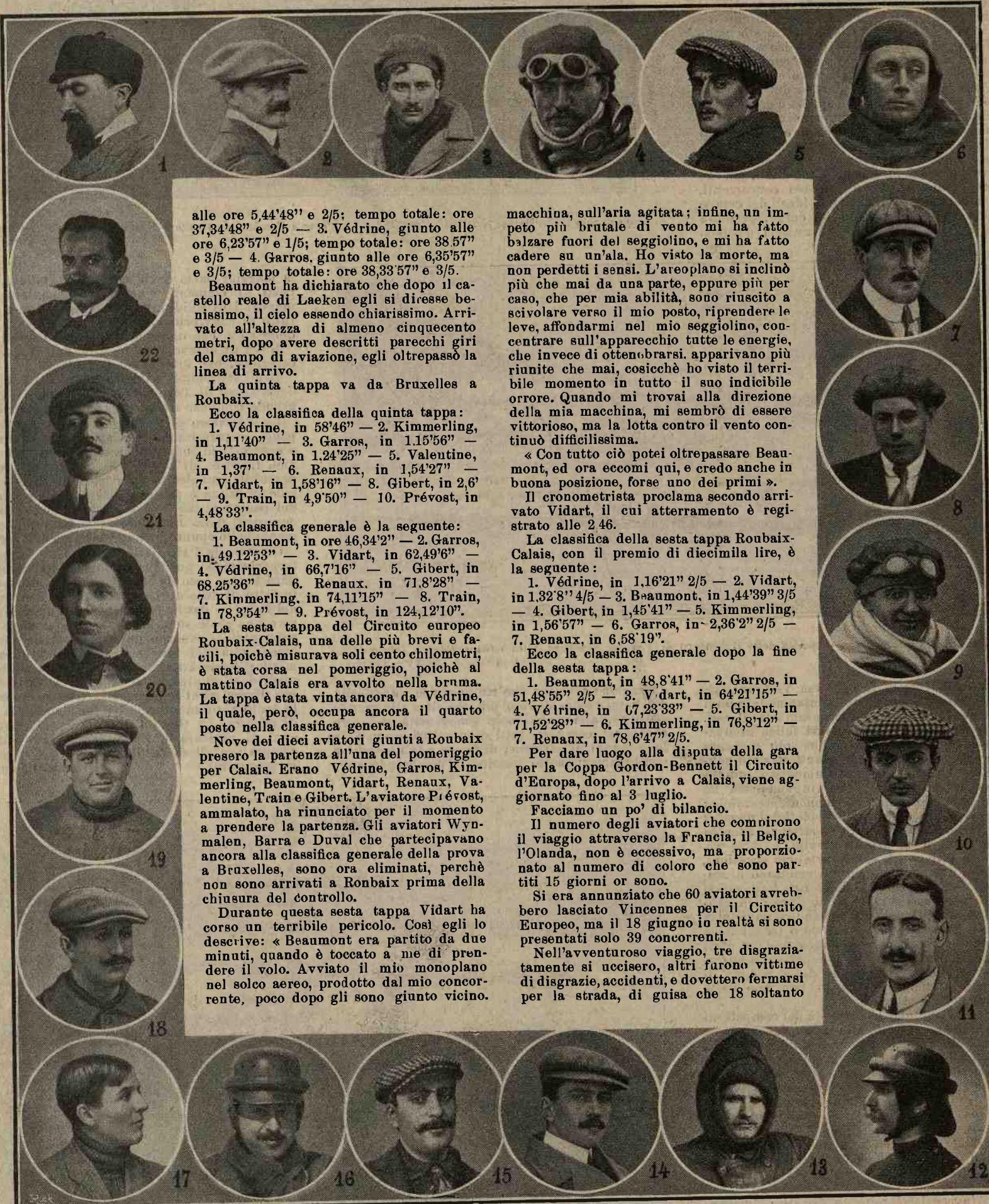
I lettori sono al corrente fino alla quarta tappa. Continuiamo oggi la descrizione delle tappe seguenti del Circuito aereo d'Europa.

Ecco i tempi ufficiali dopo la quarta tappa: 1. Beaumont, giunto alle ore 5,27' e 4/5; tempo totale: ore 27,34'48" e 4/5 — 2. Kimmerling, giunto

Evidentemente la mia macchina filava a velocità maggiore della sua. Mi conveniva passare innanzi al vincitore della Parigi-Roma. Per riuscirvi, ho voluto innalzarmi in modo da volare poi al disopra di lui. In un momento guadagnai in altezza, ciò che mi serviva per la manovra. Allora, spingendo innanzi a tutta velocità il mio monoplano, giunsi in un attimo al disopra di Beaumont, ma in quel momento il mio apparecchio si scosse spaventosamente.

« Forse mi sfuggì un urlo, ma potei far fronte energicamente alla situazione, per quanto questa ormai mi sembrasse disperata.

« In un attimo ho visto tutte le angosce; l'areoplano balzava come mai lo avevo sentito, faticavo a rimanere seduto, mi pareva di rotolare fuori della



alle ore 5,44'48" e 2/5; tempo totale: ore 37,34'48" e 2/5 — 3. Védrine, giunto alle ore 6,23'57" e 1/5; tempo totale: ore 38,57" e 3/5 — 4. Garros, giunto alle ore 6,35'57" e 3/5; tempo totale: ore 38,33'57" e 3/5.

Beaumont ha dichiarato che dopo il castello reale di Laeken egli si diresse benissimo, il cielo essendo chiarissimo. Arrivato all'altezza di almeno cinquecento metri, dopo avere descritti parecchi giri del campo di aviazione, egli oltrepassò la linea di arrivo.

La quinta tappa va da Bruxelles a Roubaix.

Ecco la classifica della quinta tappa:

1. Védrine, in 58'46" — 2. Kimmerling, in 1,11'40" — 3. Garros, in 1,15'56" — 4. Beaumont, in 1,24'25" — 5. Valentine, in 1,37" — 6. Renaux, in 1,54'27" — 7. Vidart, in 1,58'16" — 8. Gibert, in 2,6" — 9. Train, in 4,9'50" — 10. Prévost, in 4,48'33".

La classifica generale è la seguente:

1. Beaumont, in ore 46,34'2" — 2. Garros, in 49,12'53" — 3. Vidart, in 62,49'6" — 4. Védrine, in 66,7'16" — 5. Gibert, in 68,25'36" — 6. Renaux, in 71,8'28" — 7. Kimmerling, in 74,11'15" — 8. Train, in 78,3'54" — 9. Prévost, in 124,12'10".

La sesta tappa del Circuito europeo Roubaix-Calais, una delle più brevi e facili, poiché misurava soli cento chilometri, è stata corsa nel pomeriggio, poiché al mattino Calais era avvolto nella bruma. La tappa è stata vinta ancora da Védrine, il quale, però, occupa ancora il quarto posto nella classifica generale.

Nove dei dieci aviatori giunti a Roubaix presero la partenza all'una del pomeriggio per Calais. Erano Védrine, Garros, Kimmerling, Beaumont, Vidart, Renaux, Valentine, Train e Gibert. L'aviatore Piévest, ammalato, ha rinunciato per il momento a prendere la partenza. Gli aviatori Wynmalen, Barra e Duval che partecipavano ancora alla classifica generale della prova a Bruxelles, sono ora eliminati, perché non sono arrivati a Ronbaix prima della chiusura del controllo.

Durante questa sesta tappa Vidart ha corso un terribile pericolo. Così egli lo descrive: « Beaumont era partito da due minuti, quando è toccato a me di prendere il volo. Avviato il mio monoplano nel solco aereo, prodotto dal mio concorrente, poco dopo gli sono giunto vicino.

macchina, sull'aria agitata; infine, un impeto più brutale di vento mi ha fatto balzare fuori del seggiolino, e mi ha fatto cadere su un'ala. Ho visto la morte, ma non perdeti i sensi. L'areoplano si inclinò più che mai da una parte, eppure più per caso, che per mia abilità, sono riuscito a scivolare verso il mio posto, riprendere le leve, affondarmi nel mio seggiolino, concentrare sull'apparecchio tutte le energie, che invece di ottenerbrarsi, apparivano più riunite che mai, cosicché ho visto il terribile momento in tutto il suo indicibile orrore. Quando mi trovai alla direzione della mia macchina, mi sembrò di essere vittorioso, ma la lotta contro il vento continuò difficilissima.

« Con tutto ciò potei oltrepassare Beaumont, ed ora eccomi qui, e credo anche in buona posizione, forse uno dei primi ».

Il cronometrista proclama secondo arrivato Vidart, il cui atterramento è registrato alle 2,46.

La classifica della sesta tappa Roubaix-Calais, con il premio di diecimila lire, è la seguente:

1. Védrine, in 1,16'21" 2/5 — 2. Vidart, in 1,32'8" 4/5 — 3. Beaumont, in 1,44'39" 3/5 — 4. Gibert, in 1,45'41" — 5. Kimmerling, in 1,56'57" — 6. Garros, in 2,36'2" 2/5 — 7. Renaux, in 6,58'19".

Ecco la classifica generale dopo la fine della sesta tappa:

1. Beaumont, in 48,8'41" — 2. Garros, in 51,48'55" 2/5 — 3. Vidart, in 64'21'15" — 4. Védrine, in 67,23'33" — 5. Gibert, in 71,52'28" — 6. Kimmerling, in 76,8'12" — 7. Renaux, in 78,6'47" 2/5.

Per dare luogo alla disputa della gara per la Coppa Gordon-Bennett il Circuito d'Europa, dopo l'arrivo a Calais, viene aggiornato fino al 3 luglio.

Facciamo un po' di bilancio.

Il numero degli aviatori che compirono il viaggio attraverso la Francia, il Belgio, l'Olanda, non è eccessivo, ma proporzionato al numero di coloro che sono partiti 15 giorni or sono.

Si era annunziato che 60 aviatori avrebbero lasciato Vincennes per il Circuito Europeo, ma il 18 giugno in realtà si sono presentati solo 39 concorrenti.

Nell'avventuroso viaggio, tre disgraziatamente si uccisero, altri furono vittime di disgrazie, accidenti, e dovettero fermarsi per la strada, di guisa che 18 soltanto

I migliori concorrenti del Circuito Europeo.

1. André Beaumont — 2. Védrine — 3. Garros — 4. Frey — 5. Vidart — 6. Eugène Renaux — 7. Tabuteau — 8. Wynmalen — 9. Weymann — 10. Bielovucic — 11. Kimmerling — 12. Bathiat — 13. Lemartin — 14. Roger Morin — 15. Bill — 16. Emile Duval — 17. Legrand — 18. De Loët — 19. Amerigo — 20. Barillon — 21. Le Lasseur — 22. Train.

**AUTOMOBILISTI!**

Le vetture  
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

**BIANCHI**

arrivarono a Liegi, 14 ad Utrecht, 11 a Bruxelles e solo 10, su 39 che sono partiti, hanno coperto con successo la distanza da Bruxelles a Rubaix, e soltanto 8 aviatori hanno infine raggiunto Calais.

L'arrivo a Londra (settima tappa) riesce trionfale.

Alle 8,30 si scorge il primo aereo. E' salutato con grida ed applausi, mentre si sventolano i cappelli ed i fazzoletti e si agitano in aria festosamente i bastoni.

Il monoplano si avvicina rapidamente e viene ad atterrare splendidamente su questo campo alle 8,34 esattamente.

E' Védrine, che salta a terra, tentando di sfuggire alle acclamazioni della folla.

Gli si fanno mille domande ed egli risponde con poche parole: « Il mio viaggio è stato semplicissimo! Io ho atterrato due volte come prescrive il regolamento, ed ho volato benissimo sino a Londra. Ora eccomi qua. Questo è quanto ».

Ancora una volta il pilota ha mantenuto il suo giuramento di arrivare primo a tutte le tappe.

Vidart lo raggiunge alle 8,40. Le acclamazioni che lo salutano incominciano ad affievolirsi alorchè, dopo quattro minuti, giunge Kimmerling, che atterra in mezzo alla pista.

Questo succedersi di arrivi impressiona la folla, e Kimmerling è festeggiato in modo particolare. Beaumont alla sua volta arriva alle 9,12. Egli è quarto nella classifica di questa tappa. E' molto applaudito.

Dopo il suo arrivo passano una ventina di minuti, poi ancora due monoplani. Il primo è pilotato da Valentine, che arriva alle 9,33 ed è accolto calorosamente. Infatti egli è l'unico aviatore inglese che abbia partecipato, benché solo in parte al circuito. Valentine è portato in trionfo da pa-



Renaux a Liegi attende la riparazione del suo apparecchio per ripartire.

recchi amici, mentre atterra Garros, il quale arriva precisamente alle 9,34.

Tabutean è arrivato alle 11,12, dopo esser passato sopra Watford. Egli è disceso da grande altezza con un graziosissimo volo e senza alcun incidente.

### Sull'idoneità al servizio d'aviazione

Il dott. L. Falchi, tenente medico nel Regg. Cavalleggeri di Treviso (28), comandato alla Scuola militare di aviazione, sul *Giornale di Medicina Militare*, si occupa dell'interessante questione dell'idoneità o meno al servizio di aviazione:

**Sensazioni e disturbi dell'aviatore.** — Sembrerebbe ad un osservatore profano che le sensazioni prodotte dal volare e i disturbi che ne conseguono dovessero avere molti punti di contatto con quelli delle ascensioni in montagna, in pallone libero o in dirigibile, quali le modificazioni del sangue, le alterazioni dei movimenti respiratori, della forza muscolare o quelle che sono percepite dal labirinto non acustico. Invece, se, in determinate condizioni, esiste qualche affinità, assai più grandi e importanti appariscono i divari. Ed è naturale, poichè, per tacer d'altro, raramente i velivoli raggiungono altezze tali da risentire della variata pressione atmosferica come altrettanto rari sono i casi nei quali gli altri mezzi di locomozione aerea raggiungono la velocità degli aereoplani. Il « più leggero dell'aria » naviga in un equilibrio stabile che si mantiene spontaneamente; il « più pesante » si eleva e si muove in virtù delle stesse forze attive che lo mantengono sollevato, e delle quali il pilota è l'arbitro diretto e necessario.

Converrà dunque preoccuparsi meno della prima e più della seconda ragione di differenza.

Di solito, sia in rotta ordinaria che in servizio di esplorazione o di ordinanza, raramente gli apparecchi militari raggiungeranno quote superiori ai 1000-1500 metri. Ed a queste altezze è forse più facile che risenta modificazioni il motore che non il pilota. Così è rarissimo osservare negli aviatori respiro ansioso, cefalea, epistassi, sonnolenza.

Un altro disturbo che a torto si crede più frequente del vero è il cosi detto « senso del vuoto » i capogiri e le vertigini. L'apparecchio in volo ha un movimento elastico dolcissimo e, col suo telaio, con i suoi montanti, con i suoi piani, produce un'impressione di equilibrio e di stabilità quali non sembrerebbe allo spettatore, e che forse, più di una volta, ha tratto in inganno i troppo fiduciosi piloti.

Il *mal di mare* è fenomeno quasi sconosciuto in aviazione e, se mai in taluni, più sensibili, accenna a presentarsi, è durante i voli vibrati (*vol plane*) per l'impressione che provocano di sfuggire del « terreno ». Contrazioni violente del diaframma e conseguenti conati di vomito si verificano piuttosto quando la macchina, sollevata da un'onda aerea o da un vento, fa un improvviso e rapido balzo verso l'alto. Ma sono disturbi momentanei per la breve durata del movimento o per la rapidità con la quale si raggiunge il suolo.



Beaumont si riposa.

allievo, anche il più animoso, il giorno che per la prima volta monta sulla macchina aerea è un senso vago di timore e di ansia, come di chi sale in sella di un cavallo sconosciuto e che si sa difficile.

L'allievo è solo, tra le sue ali, e fra un istante sarà lanciato a velocità vertiginosa nello spazio, arbitro dei suoi comandi e della sua vita. Egli, che già risentì, come passeggero, l'emozione del volo e che si era abituato alla responsabilità premurosa del pilota, sente pesare su sé stesso tutta l'importanza della manovra. E la solitudine del naufragio, che nuota lontano dalla riva, gli appare meno penosa...

Parte, e i consigli, i ricordi, le teorie gli si affollano alla mente tumultuosi, mentre la terra vola sotto i piedi, gli ostacoli si avvicinano ed ingigantiscono, ed egli deve dirigersi secondo le tre dimensioni dello spazio, la direzione, l'equilibrio trasversale e longitudinale non sono ancora un istinto, ma debbono risultare dalla riflessione con una percezione e uno stimolo più rapidi della incomparabile docilità della macchina. Penoso e snervante lavoro! mentre le mani e i piedi, nuovi

al governo, sono incerti, disorganizzati al comando! Questo senso di imbarazzo nella scelta e nella coordinazione dei movimenti potrebbe provocare, in chi fosse soverchiamente impressionabile, quel senso di sgomento che conduce, talvolta, a risoluzioni disastrose.

Intanto la corrente d'aria che investe il viso strozza il respiro e provoca una lacrimazione abbondante, mentre il freddo gela le mani, l'olio, che talvolta spruzza dal motore, offusca la vista e il rombo dei congegni assorbe tutti i suoni d'intorno...

Ma, se il moto prosegue regolare, sopra tutti i disturbi e tutte le pene, domina, sovrano e malioso, il volo. « Dov'è l'America? che ci vado » diceva di aver pensato, al suo primo distacco da la terra, un carissimo collega.

**Conclusione.** — Per trarre da queste fuggevoli impressioni qualche risultato pratico, ecco qualche criterio che mi sombrerebbe opportuno tener presente nell'apprezzamento dell'idoneità a pilota aviatore.

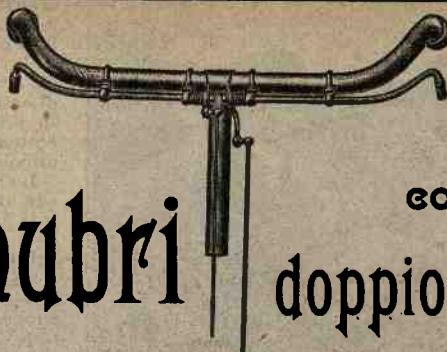


Garros all'arrivo a Calais.

# CICLISTI!

Le migliori  
Macchine da turismo di  
**MARCA MONDIALE**  
Domandate Catalogo Modelli 1911 alla:  
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

# BIANCHI



**Manubri** con  
doppio freno

CHIEDERE CATALOGO  
della nuova Fabbrica Nazionale  
Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brienza)



BICICLETTE  
TELAI SERIE  
*Invicta*  
FURGONCINI  
FRENI  
VALVOLE  
STABILIMENTI MECANICI di VIA BAROLO 17  
**C. MANTOUANI & C.**  
UFFICI e MAGAZZINI - TORINO - VIA MARIA VITTORIA 6

## La Corsa Internazionale

4 Giugno 1911

in salita TRIESTE-OPCINA

fu vinta da Hieronimus che montando una vettura

# Laurin & Klement

munita di

**PNEUMATICI PIRELLI**

batté il minor tempo di tutte le categorie conquistando il Record della Velocità. Ben 51 erano le macchine concorrenti molte di forza maggiore.

Rappresentanza delle Automobili Laurin & Klement, Jungbunzlau (Boemia)  
12|14 - 18,20 - 20,25 - 35,40 HP a 4 cilindri, velocissime e silenziose:  
**J. WOLLMANN - Padova.**

**Campo e Scuola di Aviazione S. Gillio (Torino)**

**A. NICOLA**

Splendido Campo ai piedi delle Alpi, ad un chilometro dal paese di S. Gillio (15 Km. da Torino), privo da venti e fiancheggiato dalla strada carrozzabile.

Affitto di Hangars.

Monoplani e Motori di tipo proprio.

Vendita di apparecchi di qualsiasi tipo, nuovi e d'occasione, a prezzi eccezionali.

Riparazione d'apparecchi, meccanici e provviste.

Noleggio di motori per prove d'apparecchi.

Prossima apertura Scuola per piloti con monoplani e biplani.

Brevetto di Pilota Lire 700.

Costruzione e prove al campo di qualsiasi apparecchio.

Mentre in Italia la B.cicletta

# MAINO

Gomme WOLBER

si impone con le sue strepitive vittorie,

**ALL'ESTERO**

si fa conoscere e si afferma.

Repubblica	Corsa Ippodromo Dolores	- 1° C. Pilotto
Argentina	" Lanus-Quilmes-Lanus	- 1° U. Rossi
	" Avellaneda-Temperley	- 1° U. Rossi

montanti

# MAINO

WOLBER

Ditta MAINO - Alessandria

Vetture da Città e da Turismo.

Omnibus e Carri trasporto - Carri pompa.

Ambulanze - Trams su rotaie.

Motori per marina e per impianti fissi.

**FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI-TORINO**

# FIAT

Società Anonima - Capitale L. 14.000.000.

**TORINO** - Uffici: Corso Dante, 30-35.

Officine: Corso Dante, 30-35.

" Via Cuneo, 17-20.

L'età. — Malgrado gli ottimi risultati ottenuti da pochi, che non erano più giovanissimi, noi consigliemmo di scegliere gli allievi fra ufficiali dai 25 ai 35 anni, quando cioè alla vigore del corpo si associano un saldo e sereno concetto della vita e del pericolo.

Più presto, i poteri inibitori possono non essere profondamente disciplinati ed esporre ad audacie insensate; più tardi, possono alterarsi la circolazione e la respirazione, né si presta per l'età matura alle fatiche e alle ansie del periodo d'istruzione.

Come è noto, il peso, se piccolo, consente con la maggior quantità di benzina, un più lungo cammino. E questo criterio a noi sembrerebbe non inopportuno d'aggiungere a quelli consigliati per la scelta degli allievi piloti aviatori, fino a stabilire come minimo che, in rapporto alla statura, è compatibile con una sana e vigorosa costituzione fisica e come massimo una cira, per esempio, 75 chilogrammi. Questo diciamo, oltre che per il combustibile, per il modo di reagire che hanno alcuni apparecchi verso pesi esuberanti.

E sarà prudente guardarsi dalle diminuzioni di peso provocate artificialmente per raggiungere una idoneità mal sicura.

**Costituzione fisica.** — Le velocità, le correnti d'aria, lo stato di tensione nervosa e talvolta, se non la manovra, il genere di vita e le cure dell'apparecchio richiedono nell'aviatore un elevato grado di robustezza. E' superfluo sconsigliare da questa spicciata i figli di epilettici e alcoolisti e tutti coloro che risentano, per malattie pregresse o per via ereditaria, di menomazioni nell'integrità del sistema nervoso.

Come poi siano necessari ottima vista, ottimo udito, ottimi organi respiratori e ottime condizioni dei



Garrigou, vincitore della 1<sup>a</sup> tappa del Giro di Francia, Parigi-Dunkerque. (Fot. Guido Baldo - Milano).

centri cardiaci fu ampiamente dimostrato dal maggiore Nieddu Semidai.

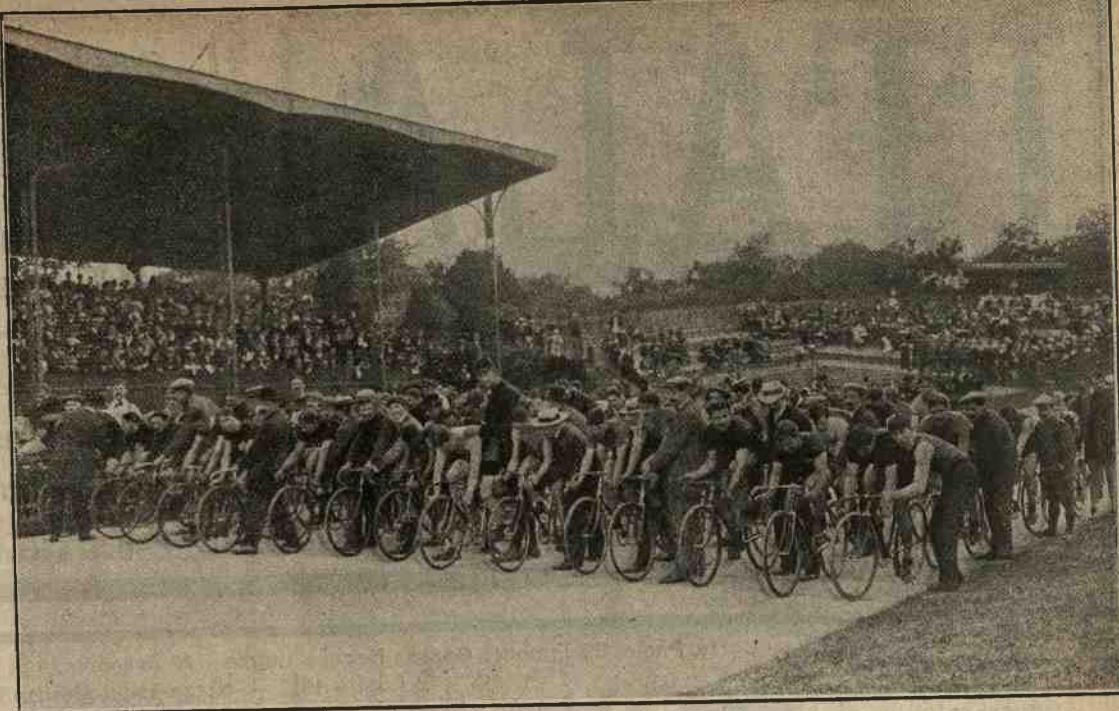
Il carattere sarà equilibrato, lontano dalle facili emotività e dalle indcisioni, come dalla temerarietà insensata, docile e risoluto, pronto al comando come all'obbedienza.

L'intelligenza, per consentire l'armonica estrisecazione di queste doti, dovrà naturalmente, essere bene sviluppata. Essa, d'altronde, è la base di ogni nostra attività, ma è anche così generale e approfondita la credenza individuale di possederne, che mai alcuno si terrà lontano dai voli per questa sola ragione.

Infine la predisposizione può, insieme alle doti fisiche e morali, essere favorita dalle cognizioni e dall'allenamento.

Per chi non è ingegnere o uomo di macchine di terra o di mare, occorrerà almeno la cultura necessaria per essere suscettibile di acquistare una chiara conoscenza della struttura e del funzionamento degli apparecchi.

Per allenamento intendiamo la preparazione a una od a più delle impressioni prodotte dall'aeroplano. Così chi avrà fatto ascensioni in pallone libero sarà abituato all'osservazione dall'alto, all'apprezzamento del terreno, alla stima delle distanze, a risentire meno i disturbi prodotti dall'altitudine, alla conoscenza del vento. Lo stesso dicasi delle ascensioni in alta montagna, dove inoltre si è esposti a climi rigidi e a bruschi cambiamenti di temperatura. L'automobile abituerà alla manovra d'una macchina e, per quanto radicalmente diversa da quella di un velivolo, servirà alla disciplina e alla coordinazione dei movimenti; spinto a velocità elevate, provocherà quegli stessi disturbi nel respiro e nella secrezione delle ghiandole lacrimali che si incontreranno dopo, in volo.



Il Grand Prix ciclistico di Parigi. — I concorrenti alla corsa traghedi. (Fot. G. Baldo Milano).

Un'imbarcazione a vela, governata da soli, lontani dalla riva, può contribuire, oltre che alle osservazioni aerologiche, all'abitudine di sentirsi soli e ad acquisire fiducia nelle proprie forze.

Svariatissime dunque possono essere le conoscenze utili e gli sport favorevoli allo sviluppo della speciale attitudine, e noi ne abbiamo citati solo alcuni, tra quelli che l'esperienza recentissima ci sembrò suggerire.

L'asme d'una dolorosa statistica ci incoraggia infine a raccomandare la maggiore esigenza nelle doti morali.

Perché, per ora, del pericolo, volando, ce n'è; e, purtroppo, inaspettato, imprevedibile, irrimediabile quasi sempre. Se questo, per gli ufficiali italiani, rappresenta la maggior seduzione della poesia del volo, ciò non toglie che, per limitar le cause di sciagura alle fatalità della sorte, si scelgano per l'aviazione militare uomini animati dalla suprema virtù del coraggio guidato dal ragionamento.

Ten. dott. L. Falchi.

## Il Giro di Francia ed il Grand Prix parigino

La colossale corsa attraverso le strade di Francia si è iniziata domenica scorsa, senza sovrchio rumore, e già se ne sono svolte le primissime fasi, senza che il gran pubblico sportivo, almeno il nostro, abbia mostrato di interessarsi soverchialmente alle prove di capacità dinamica dell'ottantina o poco più di partecipanti a questo nono Giro di Francia.

Dimostrare che questo genere di gare esulano dal campo dello sport, per entrare in quello di un acrobatico riservato a pochi; ripetere che certi sforzi di energia e di forza umana non collaborano alla propagazione dell'educazione fisica, ma possono tutt'al più creare degli idoli per le folle sportive; gridare alla degenerazione degli organizzatori che per fare della reclame a sé stessi od ai giornali sui quali vivono,

non si rifiutano di farsi colpevoli d'una teoria di cardiaci e di epilettici; queste potrebbero parere argomentazioni non perfettamente da giornalisti sportivi, rotti ormai alle più incoerenti gesta che si drappeggiano sotto il bandierone dello sport.

Non insistiamo quindi a trattare l'argomento dal mio punto di vista, ma lasciando ad ognuno libertà assoluta di criticare l'avvenimento a seconda delle proprie idee su quella che dovrebbe essere la moderna funzione dello sport, accennerò obbiettivamente alla grande competizione francese.

La prima tappa: Parigi-Dunkerque (km. 350) vide selezionati, in seguito a caduta ed a volgari incidenti di strada, dei campioni cari alle folle e d'ogni aspettazione ai primi posti, come Petit Breton, Léonard, ecc. Sessantasette corridori giunsero nel tempo massimo e si classificarono per la seconda tappa.

L'ordine ufficiale dei primi arrivati, rimase per tanto stabilito come segue:

1. Garrigou Gustavo, impiegando a coprire i 350 chilometri della tappa ore 12,32, con una velocità media oraria di km. 28,005 — 2. Masselin, a mezza lunghezza — 3. F. Ber François — 4. Godivier Marcel — 5. Passerieu — 6. Huguenot — 7. Duboc — 8. Trousselier — 9. Blaise — 10. Vandemburge — 11. Lapize — 12. Brocco — 13. Ouchon — 14. Nempon — 15. Léonard — 16. Emile Georget.

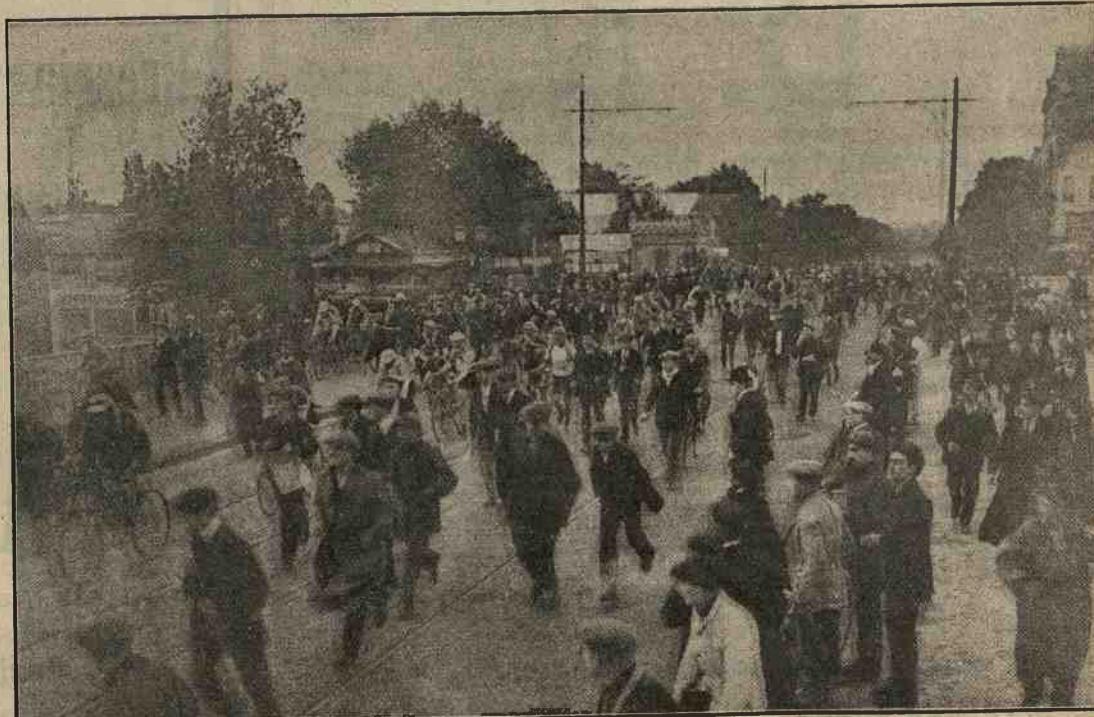
\*\*

Un tempo splendido, meraviglioso, ha favorito la prima giornata del Grand Prix ciclistico di Parigi, facendovi accorrere un pubblico straordinario, enorme.

Qualsiasi favorito hanno vinte le rispettive battaglie con una discreta facilità; gli italiani sono stati battuti su tutta la linea.

Ma la granissima sorpresa della giornata, l'unica sconfitta impreveduta è stata quella toccata all'italiano Moretti, che è stato battuto da Auffray. L'italiano, come al solito, ha fatto una corsa quanto mai incerta, si direbbe quasi senza fiducia nelle sue forze, si è impegnato troppo tardi nella lotta, ed è stato, per giunta, visibilmente danneggiato da Auffray.

Dirò nel prossimo numero dell'otto finale del Grand Prix, nella speranza che gli italiani possano riuscire nel *repechage* a farsi onore e qualcuno d'essi entrare nelle semifinali.



La partenza per la 1<sup>a</sup> tappa del Giro di Francia, al ponte della Jatte. (Fot. Guido Baldo - Milano).

# ITALA

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

**CHÂSSIS DA TURISMO:**  
da 14 a 120 HP, a 4 e 6 cilindri  
**TIPI INDUSTRIALI:**  
Camions - Omniibus - Forgoioi - Carri Pompieri - Ambulanz - Motori industriali  
Gruppi Motori per caotti da 14 a 300 HP - Motori per Aviazione.

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

2 Luglio 1911 — Corsa Paolo Giacomotti: Genova-Nervi e ritorno - 1<sup>o</sup> Bregante.

2 Luglio 1911 — Nizza-Acqui-Alessandria e ritorno - Km. 95 - 1<sup>o</sup> Rizzoglio

entrambi su

**CICLO**

(Pneus Soly)

# PIZZORNO

(Serie S. A. F.)

Fabbrica Velocipedi - UMBERTO PIZZORNO - Piazza Vittorio Emanuele - ALESSANDRIA



**POGNON**

La migliore Candela  
del Mondo!

Deposito: **D. FILOGAMO**  
Via dei Mille, 24 - TORINO  
BOUGIE POGNON L.td  
29, Vauxhall Bridge Road - LONDRA

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per

# AVIAZIONE

Premiate ELICHE "L. E.," - Ruote Diamant.  
MOTORI, ACCESSORI e Officina per MODELLI  
**A. G. ROSSI & C.**  
TORINO - Corso Vinzaglio, 36 (Stadium) - TORINO

## 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 ormaioli ne sono provvisti.

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

"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGHIADA

Giro di Lombardia "Studenti",

Km. 540

3<sup>o</sup> Bronzola

Norimberga-Coburgo-Norimberga

Km. 230

1<sup>o</sup> Schönweiss

11 Giugno 1911

Brescia "Criterium Primaverile",

Km. 135

2<sup>o</sup> Bronzola

su Bicicletta

# NAUMANN

Seidel & Naumann - Dresden

Produzione annua 35.000 Velocipedi.

Depositario in Italia: **Emilio Secondo** - VERONA



La coppa Gordon Bennett, per areoplani.

## La Gordon Bennett per areoplani

Nell'ultimo numero abbiamo parlato del concorrente francese prescelto per la Gordon Bennett, gara che quest'anno si disputò a Sheppen (Inghilterra). Oggi diamo i particolari illustrati dell'importante prova. La classifica ci dà:

Percorso km. 150: 1. Weymann (America) su monoplano Nieuport, motore Gnome 70 HP, in ore 1,11'36" 1/5 (km. 126,698 all'ora).

2. Leblanc (Francia) su monoplano Bériot, motore Gnome 100 HP, in ore 1,13'40".

3. Nieuport (Francia) su monoplano Nieuport, motore Gnome 100 HP, in ore 1,14'37".

Nel 1910 fu Grahame White che vinse la coppa Gordon Bennett per l'Aero Club del Regno Unito in America.

Questa volta non si presentava a difendere la sua vittoria. La squadriglia inglese (sono tre aviatori che sono concessi a ciascuna nazione) si compone di Hamel su monoplano Bériot, Graham Gilmour su biplano Bristol e Alec Ogilvie sul nuovo Baby-Wright.

La Francia ha mandato due monoplani Nieuport, montati da Chevalier e da Nieuport stesso, e un Bériot che deve manovrare Leblanc.

Gli Stati Uniti hanno iscritto Weymann su monoplano Nieuport e due altri aviatori, la cui iscrizione fu ritirata all'ultimo momento.

Hamel è stato il primo a lanciarsi in aria sul suo Bériot dalle ali mozze. È partito bassissimo, a 12 o a 15 metri dal suolo. Nelle gare di velocità l'aviatore pare come attratto dalla terra; se ne distacca solo quanto è indispensabile per l'evoluzione, come una rondine che presente la pioggia e vola rasente al suolo.

Si tratta di economizzare la forza, di seguire senza deviazione il tracciato della pista, di accorciare le strade, di guadagnare in rapidità. E questa preoccupazione ha perduto Hamel. Giunto al primo pilone che segna la svolta più brutta ha voluto virare intorno stretto; l'areoplano si è inchinato paurosamente. Abbiamo visto il suo dorso profilarsi oscuro contro il cielo come una croce colle braccia più lunghe disposte parallelamente all'orizzonte e poi sollevare la coda ed abbassare l'estremità inferiore, fino a che la macchina cozzò contro terra. L'ala sinistra si era confitta nel suolo appena compiuto il viraggio.

Il secondo concorrente che vola è Chevalier, il quale sta in aria 40 minuti, coprendo 64 km.

Weymann invece procede bene. Compie il primo giro di pista a una velocità di 128 km. all'ora.

Impiega 14'7" 2/5 per percorrere i primi 30 km., 28'23" 1/5 per passare i 60 km., e ha fatto i 90 km. in 42'52".

Ogilvie è il secondo aviatore inglese, che parte sul suo Baby-Wright; è un biplano di tipo Wright, ma con delle curiose innovazioni. Anzitutto è più piccolo nelle dimensioni di quelli giganteschi che i fratelli Wright condussero a spasso per il cielo quando l'aviazione era nella sua infanzia. Le due eliche turbinano fragorosamente in senso contrario a destra e a sinistra dell'aviatore. Ma non sono in linea all'apparecchio, bensì dietro ai due piani che costituiscono la veranda del pilota. L'areoplano dà l'impressione di un doppio mulino aereo con l'agitare di quelle grandi braccia che annaspano.

L'elica unica quando è in moto diventa invisibile. Le doppie eliche del Baby-Wright invece si scorgono sempre mentre macinano l'aria. Dicono che sia una macchina straordinariamente stabile, ma è lenta in confronto di quegli agili corridori che sono i monoplani. E' un trottatore: quelli sono i puro sangue.

L'Ogilvie si è appena allontanato col suo placido trotto quando un nuovo areoplano si leva in aria da mezzo al prato. E' Chevalier che aveva una macchina di ricambio e tenta di ripigliare su di essa la corsa, ma non compie nemmeno 3/4 di giro che deve rassegnarsi ad abbandonare la corsa.

Weymann continua con regolarità matematica i suoi giri e lo si vede raggiungere e passare il tardo apparecchio Wright. Sono le 16,56 quando fra gli applausi passa la bandiera rossa del traguardo.

Ha compiuto 150 km. in ore 1,11'36" 1/5 con una velocità media di circa km. 124 e 877 all'ora.

Ogilvie continua per un po' a correre solo, tranquillo, con l'aria serena di chi va piano e va sano. Ha percorso 30 km. in 21'43", ed ha fatto i 60 in 42'53". Alle 18,26 si alza Nieuport sul proprio apparecchio. Vola più alto degli altri, ma dai primi giri di pista si capisce che non batterà Weymann. Impiega 14'26" per fare 30 km. 29'32" a farne 60.

Rimane ancora la speranza che l'interesse si ravvivi con la partenza di Leblanc che entra in gara alle 17,50. Appare ancora un po' sofferente. In lui sono concentrate le speranze dei francesi e quelle di Blériot che assiste alla corsa.

Anche il suo aereoplano come quello di Hamel, ha le ali mozze che si estendono solo per m. 6,50 invece di m. 8,50 come nel vecchio modello.

Il suo primo giro è piuttosto scoraggiante. Si vede subito che non strapperà la vittoria a Weymann. Impiega nei primi 30 km. un tempo superiore a quello di Nieuport, il quale però ha rallentato durante gli ultimi chilometri.

Ed ora l'ultima curiosità che ci resta è di sapere chi avrà il secondo posto. Per un po' di tempo restano in aria tre apparecchi, e Ogilvie viene raggiunto nella lista dai suoi veloci competitori. Ad un tratto lo vediamo calare in mezzo al prato: ha esaurito la benzina. Si rifornisce e riparte.

Alle 18,15 finisce la sua corsa. Egli ha impiegato ore 1,49'10" 2/5 a compiere 150 km., quasi 38 minuti più di Weymann.

Dopo una ventina di minuti atterra anche Nieuport, che ha fatto la corsa in giacchetta, lestamente, e pare scenda di vettura.

Egli ha impiegato ore 1,14'37", cioè 3 minuti più di Weymann.

Qualche minuto prima delle 19 scende Leblanc. A lui tocca il secondo premio. Egli ha impiegato ore 1,13'40.

La coppa Gordon Bennett così riattraverserà l'Oceano e tornerà in America, perché la macchina è francese e Weymann americano.

## Una bella marcia del "Fortior", compiuta dai marinai della "Napoli",

A differenza di tante altre istituzioni che vivono di vita anemica il *Fortior Podistico Alpinistico Italiano*, grazie alla saggezza del suo regolamento, alla munificenza delle premiazioni ed alla solerzia della sua direzione, continua la sua via di propaganda dell'umile ma molto utile sport podistico, abituando così i giovanotti alle lunghe marce e rendendoli allenati per quando dovranno compiere le marce militari.

Già altre volte ci siamo interessati di questa istituzione ed abbiamo pure accennato come nella Regia Marina e nel Regio esercito queste marce erano ben viste ed incoraggiate dai comandanti. Pubblichiamo oggi delle riuscite fotografie del Tenente di Vascello sig. Notarbartolo riproducenti una parte dell'equipaggio della Regia Nave «Napoli» mentre ritorna da una marcia del *Fortior Podistico Italiano* compiuta in terra straniera, mentre la nave era in missione.

Grazie all'interessamento ed incoraggiamento del Comandante della R. Nave Napoli signor cavaliere Filippini, e del Comandante in 2° signor Sechi, che con cure e vedute paterne nulla trascurano per l'educazione morale e fisica dell'equipaggio, una squadra composta di 11 sottufficiali, 15 sottocapi e 58 marinai, agli ordini del direttore di marcia sig. Davide Tommaso, partì alla mezzanotte del 22 giugno da Suda per La Canea-Platania-Ponte e ritorno, km. 50.



Weymann, vincitore della Gordon Bennett, è intervistato.

# ERDIE-WILSON

## Serie, Specialità e Biciclette finite

*Le migliori in commercio e le più convenienti!*

Rappresentante Esclusivo per l'Italia: Ditta GIULIO MARQUART - Milano





Gruppo podisti « Fortiores » della R. N. Napoli. - Nel centro: Il comandante

cav. Filippini.

I baldi giovanotti partiti tra gli hurrà dei rimanenti dell'equipaggio, consci di rappresentare la forza e la disciplina dell'Esercito e della Marina italiana, a passo da bersagliere attraversarono Suda tra l'ammirazione dei marinai esteri che popolavano i caffè; a km. 3 da Suda incontrarono il Comandante la bella nave sig. cav. Filippini il quale li incoraggiò augurandosi di rivederli tutti all'arrivo.

E così fu: essi in meno d'un'ora sono a La Canea, passano a fianco della caserma ove per nove anni i soldati d'Italia operarono per la pace e la civiltà, e proseguono per la strada poco buona e stretta. Attraversano l'istmo della penisola e marciano adesso su una spiaggia incantevole, la brezza marina infonde loro maggior energia, se ancora ne avessero bisogno, e continuano intrepidi. Arrivati a Ponte fanno l'alt regolamentare di nn'ora e prendono la via del ritorno.

Adesso il sole s'è levato e dà non poco fastidio alla forte schiera, ma essa resiste. Il direttore di marcia signor David, che fu pure per amore dello sport istruttore della squadra, fa un appello ai



I « Fortiores » della R. N. Napoli, durante un alt. - A destra: il direttore di marcia, David Tomaso.

(Fot. tenente Notarbartolo).

suoi marinai, egli li vuole tutti al traguardo e nel tempo minimo. Un hurrà accoglie il suo desiderio; incoraggiandosi a vicenda essi arrivano tutti al traguardo in ore 8,20.

L'evviva alla Marina Italiana, alla R. Nave Napoli ed al Fortior Podistico Italiano che era stato emesso dai novelli Fortiores all'incontro col tenente di vascello signor Notarbartolo, fu ancora ripetuto e con maggior entusiasmo se possibile, quando all'arrivo venne loro incontro il comandante sig. Filippini il quale dopo le parole di elogio non si è sottratto a che l'obiettivo lo ritraesse in mezzo alla forte squadra.

Al Comandante, agli Ufficiali tutti della Regia Nave Napoli, che con tanto amore curano lo sviluppo dei sani sport negli equipaggi, alla forte squadra dei Fortiores marinai, le congratulazioni maggiori della Stampa Sportiva.

Ecco i nomi dei forti marinai-marciatori:

Falciola Domenico, Jacopino Giovanni, Fernández Romolo, Evangelista Enrico, Cappini Giulio, Chiave Giuseppe, Ebbio Domenico, Natrella Nicola, Rana Domenico, Rossi Luigi, Tagliaboschi Evandro, Di Maio Aniello, Varriale Antonio, Laino Raffaele, Del Luca Giacomo, Ferri Angelo, Calcagno Pietro, Bertini Paolo, Rizzuto Francesco Paolo, Coccorullo Francesco, Rizzo Romano, Samarotti Evasio, Bongini Manfrèdo, Oggiano Mario, Gallo Domenico, Perez Amedeo, Ligonzo Amendo, Ponzetta Salvatore, Lasciarre Demade, Turrisi Giuseppe, Nittolo Domenico, Baresi Giovanni, Pavia Giuseppe, Lotti Salvatore, Zuccardi Amedeo, Binachi Virgilio, Santoro Pasquale, Mautino Antonino, Gianelli Vito, Prosfocimo Guido, Farina Giuseppe, Rizzo Ncoldo, Cascio Giuseppe, Pappalardo Antonino, Polizzotto Paolo, Massafra Goffredo, Di Marco Pietro, D'Amato Salvatore, Colacami Nunzio, Carlini Giuseppe, Baccari Giovanni, Ferrara Luigi, Di Giulio Amedeo, D'Amato Antonio, Abbruscato Salvatore, Landi Edmondo, Crimi Giuseppe, Rigghetti Giuseppe, Anglani Teodoro, Olivera Giovanni, La Monica Arturo, Olla Luigi, Scarpini Aurelio, Buonfrate Francesco, Fedele Onofrio, Carboni Francesco, Serrais Ernesto, Moroni Miro, Cavalli Oreste, Corsi Emilio, Esposito Giuseppe, Attanasio Pasquale, Contrello Salvatore, Silvestri Gino, Calise Vito, Zugliani Giacomo, Rebecchi Federico, Andresani Cosimo, Lombardo Matteo, Salerno Giuseppe, Santini Delfo, Cozzato Vincenzo, Portone Tommaso e David Tommaso, direttore di marcia.

La direzione generale del Fortior spedisce a richiesta statuti e moduli per organizzare le prove del Fortior podistico ed alpinistico.

### Gara ciclistica per la Coppa « La Torino »

La magnifica gara di squadre ciclistiche, che con tanto successo da quattro anni organizza la nostra Società « La Torino », si correrà per la quinta volta il 9 corrente. Quest'anno la gara è stata dotata di un premio d'onore ricchissimo, appositamente modellato dallo scultore Alberto Giacomo, della nostra Accademia Albertina, e regalo munifico del socio signor Vitale Nicodamo. I premi individuali furono conseguentemente aumentati in modo sensibile e compren-

dono anche il rimborso delle spese di viaggio alla Società vincitrice. Per cui non è a stupirsi se la Società « La Torino » ha già ricevuto l'adesione di importanti e numerose Società. Verranno di fuori lo Sport-Club di Bergamo colla squadra che ha vinto colà la gara inseguimento di domenica, la Fulgor di Asti e l'Unione Sportiva Milanese. Di Torino hanno aderito l'Unione Sportiva Torinese, la Giovane Torino, il Pro Sport Robur, l'Astrapé e il Routier autonomo. Il percorso rimarrà quello classico degli anni scorsi e cioè: Torino-Asti-Chivasso-Torino, km. 123.

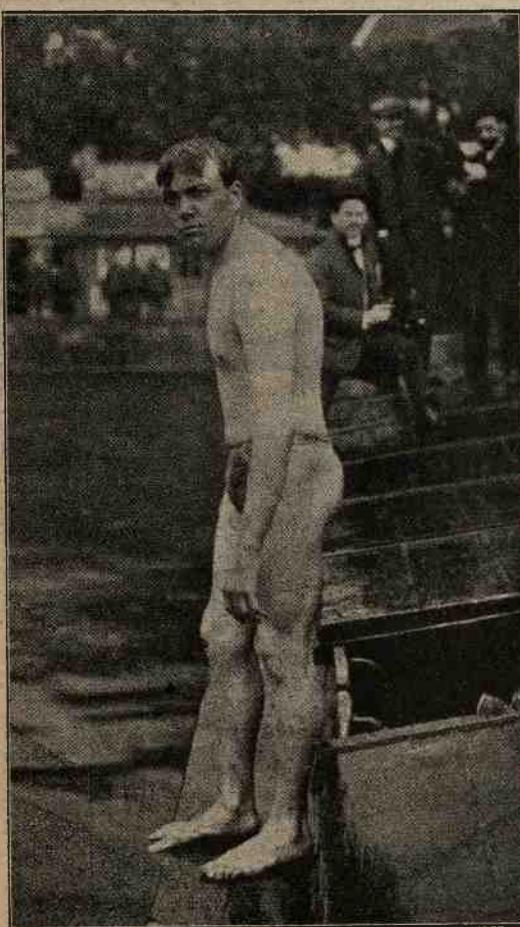
### CORRISPONDENZA

**Asti.** Visione. — Ricevuta la fotografia. Per ora non abbiamo spazio che per i grandi avvenimenti e di attualità. Esamini il giornale.

**Roma.** Collari. — Per la scherma troppo tardi. Già pubblicammo nell'ultimo numero. Conserviamo per la prima occasione. Grazie e saluti. V. G.

**Verona.** Barzoni. — Ricevuto, ma la cosa ha un interesse troppo ristretto.

**Napoli.** Argento. — Ricevuto. Obbligati. Appena potremo.



La traversata di Parigi a nuoto. — Il vincitore Billington.

— Domandate sempre la produzione superiore della Casa d'Arte

— HUGUENIN & C. —

Catalogo contro Cartolina doppia a

— ROTA G. B. —

GENOVA - Via Orefici, 44

# MEDAGLIE

PER TUTTI GLI SPORTS = LE MIGLIORI

= DIPLOMI - DISTINTIVI =

COPPE — SCUDI D'ONORE

= SMALTI - INCISIONI =

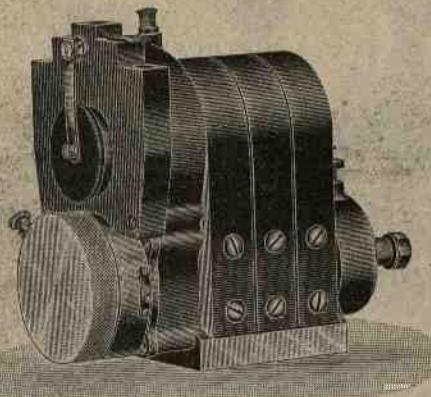
MODELLO ARTISTICO

per tutti gli Sports Invernali

La « Coppa Torino » per la gara ciclistica a squadre, che si correrà per la 5<sup>a</sup> volta il 9 luglio.



# Magneti U. H. (Unterberg Helmlé-Durlach)



i migliori adottati dalle primarie fabbriche

**49 primi premi 1909 — 74 primi premi 1910**  
normali - lanceur - doppia scintilla

**Avance automatico**, l'ultima perfezione, sicurissimo.

Nessun ingombro per le sue piccole dimensioni. Leggero. Facile messa in marcia, ed abolizione dei contraccolpi. Marcia regolarissima del motore anche lentissima a vuoto, avendo sempre egual potenza d'accensione sia all'anticipo che al ritardo. Maggior regolarità di marcia al motore che rende sempre il suo massimo. Risparmio d'essenza. Maggior durata. Semplicità coll'abolizione di ogni comando e condotta facilissima della vettura.

Garanzia da 40 giri ad un massimo di 5000.

Agenzia per l'Italia: Ditta **L. FERRARIS & C.** - Via Andrea Doria, 17 - **TORINO.**  
CATALOGHI A RICHIESTA.

# MOTOBORGO

a doppia sospensione elastica.

La migliore motocicletta del mondo.

**E. M. BORGO**

TORINO - Via Venti Settembre, 15 - TORINO



**The KLAXON Comp. Ltd.**

Gli automobilisti che vogliono correre veloci ed evitare disgrazie, adottino tutti il segnale d'allarme

**KLAXON**

È il migliore segnalatore che si conosca.

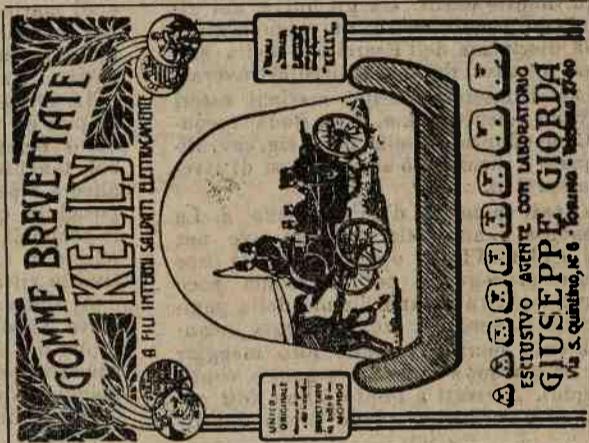
Oltre a **30,000** in funzione negli Stati Uniti.

Direzione Generale per l'Italia:

**A. GOLETTI**

Via Santa Chiara, 64 - TORINO - Telefono 8-75

SONO LE MIGLIORI



SONO LE MIGLIORI

SONO LE MIGLIORI



Società **ASTÉRIA**

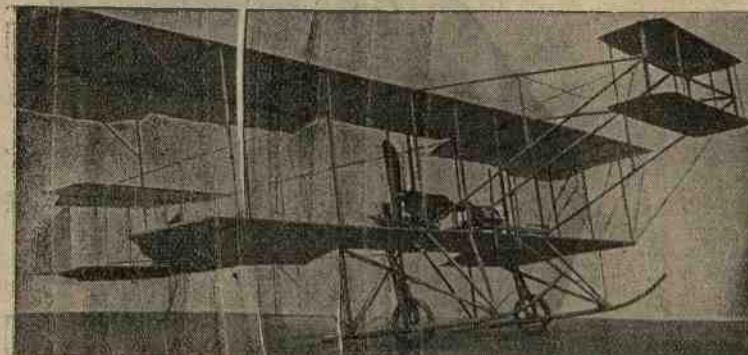
Ing. Darbesio & C. - Torino - Via Salbertrand - Tesoriera

Telefono 15-01

**BIPLANI  
ASTÉRIA**

Biplani ASTÉRIA tipo militare e  
Scuola - Biplani da Corsa - Esecuzione  
di Progetti.

Tutti gli apparecchi ASTÉRIA sono garantiti  
al volo e collaudati da pilota brevettato su campo  
di aviazione.



Telegrammi: ASTÉRIA

**MOTORI  
GNOME**

Motori di aviazione "ASTÉRIA",  
Motori GNOME ultimi modelli  
e pezzi di ricambio sempre pronti in magazzino.

Eliche "Chanière", "Ratmanoff",  
Tenditori - Tele e Accessori.

FORNITORI DEL REGIO GOVERNO



**Cicli LEGNANO**

Rappresentante:

**MOLLARDI CESARE**

Deposito Cicli Hummer, Wolsit, Legnano, Aura, Omnia, Grifo.

Deposito macchine a cucire di primissima Marca.



Deposito **Tubolari Damiani e C.** — Fabbrica manubri di qualsiasi forma. — Scarpe speciali per ciclisti. — Vendita gomme e accessori. — Deposito olio per motori. — Trombe di qualsiasi qualità per Cicli, Motocicli, Automobili.

Deposito tacchi. — Articoli di gomma di primissima qualità, di tutti i prezzi, specialità

Tub di gomma, amianto, gomma in foglia per pavimenti.

Vendita a rate mensili con pagamento di un quinto alla consegna e lire 20 mensili, obbligo di presentare serie garanzie.

Cerco Rappresentante.

**Bitta CESARE MOLLARDI - TORINO** - Via Garibaldi, 11

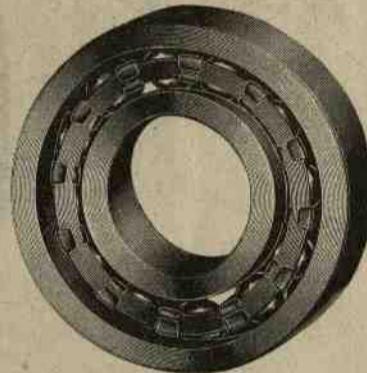
Officina per riparazione in Torino Corso Firenze, 55.

Cinghie di tutte le misure.

**CUSCINETTI "B. K. F.,"  
I MIGLIORI**

Solidità

Precisione



Deposito completo presso:  
**Ing. Fortina & Schaefer - Via Baretti, 33 - TORINO**

**CONSULTATE il CATALOGO  
delle AUTOMOBILI**

**LANCIA**

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

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

**LANCIA & C.**

**TORINO - Via Monginevro, 101-109 - TORINO**

Agente Esclusivo: **Bochis & Bertinino - Via S. Quintino, 38 - Torino**

**dra**

**Se PROVATE**

una

**"MOTO-REVE,"**

**Modello C**



**voi non ne monterete altre!**

Chiedere Catalogo con cartolina doppia alla:  
**MOTO-RÈVE ITALIANA**  
MILANO - Corso Magenta, 27 - MILANO

Agente in TORINO: **Ditta Paschetta**  
Angolo Via Genova e S. Teresa.

WALTHOUR



il più importante stayer d'America ed ottimo corridore nella **Corsa dei Sei Giorni**

su

**PNEUMATICO**  
**CONTINENTAL**

Continental Caoutchouc

MILANO



& Gutta Percha C<sup>ie</sup>

Via Bersaglio, 36.

Telefono 20-45.