



GUIDA PROGRAMMA  
UFFICIALE DEI CONCORSI AEREI DI  
VERONA 22-29 MAGGIO 1910



# LA FAMA MONDIALE

DELLA STAZIONE DI

# S. Pellegrino

È DOVUTA

1. **Alla mite mineralizzazione dell'acqua di S. Pellegrino** (gr. 1,3016 di sostanze solide per litro) inferiore a quella delle sorgenti congeneri dell'estero; donde verso di essa la naturale fiducia dei medici meno propensi a prescrivere acque contenenti una grande quantità di materiali solidi o insieme a materiali utili altre sostanze che turbano le funzioni digestive o renali.

2. **Alla secolare costituzione costante dell'acqua.** Le molte analisi fatte dal 1872 al 1905 concordano in modo presso che perfetto.

3. **Ai meravigliosi successi curativi** conseguiti in tutte le manifestazioni uricemiche.

4. **Alla magnifica residenza di S. Pellegrino** che oggi gareggia colle più fortunate stazioni d'Europa per il suo comfort, per le sue risorse curative.



# LA FAMA MONDIALE

DELLA STAZIONE DI

# S. Pellegrino

È DOVUTA

1. *Alla mite mineralizzazione dell'acqua di S. Pellegrino* (gr. 1,3016 di sostanze solide per litro) inferiore a quella delle sorgenti congeneri dell'estero; donde verso di essa la natura ha fiducia dei medici meno propensi a prescrivere acque contenenti una grande quantità di materiali solidi o insieme a materiali utili altre sostanze che turbano le funzioni digestive o renali.

2. *Alla secolare costanza dell'acqua.* Le molte analisi fatte dal 1872 al 1905 concordano in modo presso che perfetto.

3. *Ai meravigliosi successi curativi conseguiti in tutte le manifestazioni miceli.*

4. *Alla magnifica resistenza di S. Pellegrino* che oggi gareggia colle più famate stazioni d'Europa per il suo comfort, per le sue risorse curative.



# GUIDA PROGRAMMA

DEI

## CONCORSI AEREI DI VERONA

22-29 Maggio 1910

UNICA EDIZIONE UFFICIALE

CON VENTI ILLUSTRAZIONI NEL TESTO

1 TAVOLA DELLE SEGNALAZIONI :: 1 TABELLA PER CLASSIFICA  
1 PLANIMETRIA A COLORI DEL CAMPO DI VOLO E DELLA CITTÀ



Da un dipinto di A. APPIANI

SOCIETÀ EDITRICE

“LA GRANDE ATTUALITÀ”

MILANO - Via Moscova, 27

Tutti i diritti  
sono riservati.



Il Comitato  
procederà  
contro le  
pubblicazioni  
abusive.

## IL SALUTO A VERONA

---

---

*Verona dà un altissimo esempio.*

*All'annuncio della sua primaverile Festa dedàlea mi sorse nella memoria commossa quella tavola del suo vecchio Stefano da Zevio ove in una innumerevole fioritura di roseti e verdura d'erbe novelle passa un sì gran fremito di giovani ali.*

*In qual città, meglio che in questa, poteva esser celebrata la primavera della terza signoria? Se il più vivido fiore dello spirito sorge e culmina dalla più profonda adunazione di forze ideali, dove queste forze diverse e concordi, perpetuate in tradizioni, eternate in monumenti, sono più folte e più vaste?*

*E dove, in tanta confluenza di sangui e successione e sovrapposizione di strutture, più fieramente resiste si afferma trionfa il natio vigore italico?*

*La Città dei poeti degli imperatori dei consoli dei tiranni, ferrea chiave dell'Italia boreale, nodo di antiche vie solenni, dove la potenza romana è radice del gran tronco civico e di continuo manda per ogni ramo il suo succo e si manifesta d'età in età, dalla càvea del Teatro, dalla Porta gèmina, dalla Porta dei Leoni sino al sommo del Rinascimento, nelle robuste ossature di quel Sammicheli che apre le sue finestre alla luce in forma di archi trionfali; la Città che l'èmpito del libero Comune e il favore della fede congiunse a erigere il miracolo della sua Basilica-custodia della tazza di perfido immobile e*

*del carroccio pronto alle sortite —; la Città che solleva nel suo cielo tra le cuspidi gotiche le statue dei suoi Magnifici su cavalli a cui i lembi delle gualdrappe son come ali chiuse; quella che dalla purità giottesca dell'Altichiero e dell'Avanzo esprime la superba abondanza del Caliarì; che riassume nel più espressivo dei suoi artefici, nell'incomparabile Pisanello, tutte le virtù dello Stile; che inaspra nelle bugne dei basamenti e dei pilastri la sua rudezza guerriera; che melodiosamente sorride nella serenità della sua Loggia pe' cui quattro e quattro archivolti s'affacciano le Muse tranne una che forse piange nella casa di Giulietta; Verona per sempre alzata nel culto di tutti gli Italiani dalla sacra tristezza di Dante, ben è degna di segnare del suo suggello gli Annali della conquista nova.*

*Fabrice d'Annunzio*

---



# S. Pellegrino

Dalle statistiche ufficiali pubblicate dalla "SOCIETÀ ANONIMA delle TERME di S. PELLEGRINO" si desumono i seguenti dati riguardanti l'esportazione dell'acqua minerale di S. Pellegrino:

## Bottiglie vendute

1° Esecizio	(1899)	N.	35.543
2°	»	(1900)	» 62.282
3°	»	(1901)	» 134.297
4°	»	(1902)	» 193.818
5°	»	(1903)	» 426.594
6°	»	(1904)	» 801.280
7°	»	(1905)	» 1.503.080
8°	»	(1906)	» 2.121.956
9°	»	(1907)	» 3.268.140
10°	»	(1908)	» 3.874.604
11°	»	(1909)	» 4.288.474



del carroccio pronto alle sortite —; la Città che solleva nel suo cielo tra le cuspidi gotiche le statue dei suoi Magnifici su cavalli a cui i lembi delle gualdrappe son come ali chiuse; quella che dalla purità gottesca dell'Altichiero e dell'Avanzo esprime la superba abbondanza del Caffari, che riassume nel più espressivo dei suoi artefici, nell'incomparabile Pisanello, tutte le virtù dello Stile; che inaspra nelle bugne dei basamenti e dei pilastri la sua rudezza guerriera; che melodiosamente sorride nella serenità della sua Loggia pe' cui quattro e quattro archi il soffocato il muto l'annellato ce' folla piange nella casa di Giulietta, Verona per sempre alzate nel culto di tutti gli Italiani dalla tristezza di Dante, ben è degna di segnare del suo suggello gli Annali della conquista nove.

**La società anonima delle Terme**  
**di S. PELLEGRINO**  
 l'acqua minerale di S. Pellegrino:

*Patrice d'Annunzio*  
Bottiglie vendute



11°	«	(1909)	4.288.474
10°	«	(1908)	3.874.604
9°	«	(1907)	3.268.140
8°	«	(1906)	2.121.256
7°	«	(1905)	1.203.080
6°	«	(1904)	801.280
5°	«	(1903)	426.294
4°	«	(1902)	193.818
3°	«	(1901)	134.297
2°	«	(1900)	62.282
1°	«	(1899)	32.243

## NORME PER IL PUBBLICO

---

SERVIZI PER RECARSÌ AL CAMPO. — Tramvai elettrico cittadino (cent. 10 di tariffa per qualunque percorso) che partendo dai più lontani punti della città e precisamente da Borgo Trento, Porta S. Zeno e Porta Vescovo, arriverà ogni minuto fino all'ingresso dei posti popolari.

Un servizio di automobili (omnibus) da Piazza Vittorio Emanuele giungerà al campo di volo fino agli ingressi dei posti popolari, dei primi posti e delle tribune (tariffa lire 2). Altre vetture automobili faranno un servizio speciale (lire 10 vetture da due posti, lire 20 vetture da quattro posti).

Numerosissime vetture pubbliche faranno servizio dai vari punti della città al circuito (tariffa lire 3 per persona).

VIABILITÀ. — I rotabili nell'andata e nell'arrivo dovranno percorrere le vie indicate nella pianta, e speciali tabelle indicatrici saranno poste lungo il percorso che dovranno eseguire.

Un conveniente numero di agenti di P. S. curerà l'esecuzione delle numerose prescrizioni emanate con decreti dell'autorità per prevenire tutti gli inconvenienti che potrebbero derivare dallo straordinario movimento di pubblico e di veicoli.

Fra queste si rileva che da Porta Nuova non potranno passare che i veicoli che escono dalla città, e da Porta Pallio tutti quelli che ne fanno ritorno.

FACILITAZIONI FERROVIARIE. — Le ferrovie dello Stato hanno accordato l'applicazione della tariffa speciale I<sup>a</sup> per i congressisti ed i partecipanti ufficialmente ai concorsi (aviatori, meccanici, ecc.), la quale porta un notevole ribasso sul prezzo ordinario dei biglietti (dal 40 al 60 % a seconda delle distanze) ed ha concesso per tutto il pubblico la proroga della validità del biglietto di andata-ritorno dalla mezzanotte del 17 al 18 corr. a tutto il 3 giugno p. v. Detti biglietti di andata-ritorno sono stati istituiti anche nelle stazioni

ove non esistevano nella periferia di circa 200 chilometri da Verona.

Le Ferrovie Meridionali Austriache (Sudbhan) hanno concesso il 20 % di ribasse su tutta la rete della Società per distanze superiori ai 100 chilometri, ai viaggiatori muniti di tessera che sarà rilasciata dietro richiesta dall'ufficio del Comitato di Verona.

Le linee ferroviarie secondarie che fanno capo a Verona (Verona-Caprino, Verona-Vicenza, Verona-Albaredo), effettueranno treni speciali per portare dopo lo spettacolo di aviazione i viaggiatori nella provincia, ed i forestieri negli alberghi numerosi e comodi che si trovano nei grossi centri vicini.

ALLOGGI. — Al Municipio funziona uno speciale ufficio alloggi che provvederà al collocamento dei forestieri nelle camere che i veronesi hanno messo a disposizione, con prezzi che variano dalle lire 3 al letto e per notte, in più.

Sono pure stati adibiti, per cura del Municipio, ad alberghi popolari, alcuni vasti locali del Comune, in vari punti della città; e questi daranno modo di alloggiare e bene anche a borse modeste.

PREZZI D'INGRESSO. — I prezzi per gli ingressi al campo di volo sono i seguenti:

Tribune . . . . .	L. 25
Primi Posti . . . . .	» 10
Posti Popolari . . . . .	» 2

*Tessera di libero ingresso:*

Alle Tribune . . . . .	» 100
Ai Primi Posti . . . . .	» 50

Le tessere sono strettamente personali, e debbono portare incollata a tergo la fotografia dell'abbonato. Le stesse sono vendibili in tutte le succursali della Ditta F.lli Gondrand nelle città d'Italia ed estere.

I biglietti giornalieri saranno venduti nei principali negozi della città ed in appositi bigonci posti agli ingressi del circuito.

TARGHE E MEDAGLIE UFFICIALI. — E' stata messa in vendita dalla ditta Bertelè di Verona, la targa ufficiale del circuito, un vero capolavoro artistico, a lire 6 cadauna, e riuscitissime medaglie e distintivi a lire 1.25 le prime e cent. 75 i secondi.

TELEGRAFI E TELEFONI. — Il Comitato ha provveduto perchè sul campo sia stabilito l'ufficio telegrafico e telefonico, ad uso dei giornalisti e del pubblico, vi saranno pure locali per scrivere, vendite di giornali, francobolli, ecc.

RESTAURANT. — E' stato costruito nel campo un magnifico e spazioso restaurant che verrà condotto dal proprietario dell'albergo Accademia Sig. cav. G. Masprone a prezzi modici e fissi che saranno indicati da appositi cartelli.

Numerose e decorose buvettes sono pure collocate nei posti popolari.

GARAGES. — Lo spazioso campo della fiera posto nel centro della città sarà adibito a garage e vi si potranno comodamente ricoverare parecchie centinaia di automobili. La ditta Fratelli Galtarossa di Verona, rappresentanti della ditta Pirelli e C. farà un completo servizio di riparazioni e rifornimenti.



# CONCORSI AEREI INTERNAZIONALI

ORGANIZZATI DALLA

## CITTÀ DI VERONA

sotto il patronato della Società Italiana d'aviazione di Milano, coi Regolamenti della Federaz. Aeronautica Italiana

22 - 30 Maggio 1910 - Premi Lire 200.000

### COMITATO D'ONORE

S. E. TENENTE GENERALE PONZA DI S. MARTINO CONTE CESARE -  
*Comandante del Vo Corpo d'Armata.*

PULLÈ CONTE LEOPOLDO - *Senatore del Regno.*

MESSEDAGLIA PROF. ON. LUIGI - *Deputato al Parlamento Nazionale.*

ROSSI PROF. ON. LUIGI - " " " " "

ARRIVABENE CONTE ON. GILBERTO " " " " "

CORIS ON. AVV. GIO-BATTA - " " " " "

DANIELI ON. AVV. GUALTIERO - " " " " "

MARAINI ON. COMM. EMILIO - " " " " "

MONTRESOR ON. PROF. LUIGI - " " " " "

MARINI COMM. PIETRO - *Comandante la Divisione Militare di Verona.*

VERDINOIS COMM. EDOARDO - *Prefetto di Verona.*

DORIGO AVV. COMM. LUIGI - *Presidente del Consiglio Prov. di Verona.*

PONTEDERA NOB. AVV. COMM. GIULIO *Pres. della Dep. Prov. di Verona.*

GALLIZIOLI CAV. UFF. ING. EUGENIO - *Sindaco di Verona.*

CUZZERI CAV. UFF. ACHILLE - *Pres. della Camera Commercio di Verona.*

TONIOLO CAV. UFF. PIETRO - *Ing. Capo del Genio Civile di Verona.*

CALDERARA AVV. COMM. ETTORE - *Pres. della Cassa di Risp. di Verona.*

MANGILI COMM. CESARE - *Senatore del Regno - Presidente della Società Italiana di Aviazione.*

PRINC. SCIPIONE BORGHESE - *Pres. della Società Italiana Aeronautica.*

JOHNSON COMM. FEDERICO - *Direttore del T. C. I.*

FERRERO DI VENTIMIGLIA MARCHESE ALFONSO - *Presidente dell'Automobil Club.*

DE LA VAUX CONTE ENRICO - *Presidente dell'Areo Club di Parigi.*

USUELLI CELESTINO - *Pres. Soc. Aeronautica Italiana - Sez. di Milano.*

MORIS COMM. MAURIZIO - *Tenente Colonnello del Genio.*

DA SCHIO CONTE ALMERICO - *Vicenza.*

BRANDANI ING. ALBERTO - *Direttore Compartimentale delle FF. SS.*

POGGI ON. COMM. GIUSEPPE - *Verona.*

TREZZA COMM. CESARE NOBILE DI MUSELLA.

LEONINO DA ZARA - *Padova.*

ASSOCIAZ. NAZION. MOVIMENTO FORESTIERI - *Sezione del Garda.*

# S. Pellegrino

FERROVIA ELETTRICA  
BERGAMO S. PELLEGRINO

STAZIONE BALNEARIA E CLIMATICA DI PRIMO ORDINE .. . . .

::: (m. 425 s.m).

CONCORSO DI OLTRE 50.000 FORESTIERI ALL'ANNO .. . . .

GRANDIOSI SALONI PER BIBITA  
::: CASINO ::: TEATRO ::: CONCORSO IPPICO INTERNAZIONALE  
::: GARE INTERNAZIONALI DI TIRO AL PICCIONE .. . . .

::: NUOVO STABILIMENTO BALNEARE ::: VASTO PARCO ::: VIALI  
::: PORTICI PER PASSEGGIO :::

::: CONCERTI :::

Grandioso Stabilimento d'imbottigliamento capace di una produzione giornaliera di 40.000 bottiglie .. .

||| NUMEROSI ALBERGHI DI OGNI ORDINE .. .

La  
SOCIETÀ ANONIMA DELLE  
TERME DI SALLICE *spedisce*

**GRATIS**

a richiesta la  
Guida Illustrata  
di S. Pellegrino







Prof. Giov. Quintarelli  
Commissario del Co-  
mune di Verona .. ..



On. Prof. Cav. Carlo  
De Stefani - Presidente  
del Comitato esecutivo



Cav. Uff. Eugenio  
Gallizioli

Sindaco di Verona



Ing. Giuseppe Monga - Vice-presidente



Ing. Carlo Cristani - Vice-presidente

## COMITATO ESECUTIVO

### **Il Sindaco di Verona**

CAV. UFF. ING. EUGENIO GALLIZIOLI

### **Presidente**

DE STEFANI ON. PROF. CAV. CARLO

### **Vice Presidenti**

CRISTANI ING. CARLO — MONGA ING. CAV. GIUSEPPE

### **Segretario**

MURARI DALLA CORTE BRA CONTE TITO

### **Vice Segretario**

QUINTARELLI PROF. GIOVANNI

### **Commissari**

ANGHEBEN CAV. ING. RODOLFO  
BELLINI CARNESSALI CAV. UFF. DOTT. LUIGI  
CAVAZZOCA DEI MAZZANTI CONTE VITTORIO  
FUMANELLI ING. MARCHESE ALBERTO  
FURLOTTI ANDREA  
GOLDSCHMIEDT DOTT. UGO  
GRIMALDI CONTE CAV. OTTORINO  
PEREGO CAV. LUIGI  
PICCOLI NICO  
PISONI FERDINANDO  
STEGAGNO AVV. GIO. BATTA  
SPAZZI RAG. GABRIO  
ZORZI CAV. VITTORIO

### **Commissario Delegato del Comune di Verona**

QUINTARELLI PROF. GIOVANNI.

### **Commissari Sportivi**

MERCANTI CAV. ARTURO — ROUSSEAU PAUL  
VISCONTE DI MODRONE CONTE GIOVANNI

### **Commissari supplenti**

GRIMALDI CONTE COL. CAV. OTTORINO  
MINISCALCHI ERIZZO CONTE MARIO  
OLDOFREDI CONTE ORAZIO

# IL CAMMINO DELL'AVIAZIONE

narrato dai suoi " RECORDS "

## DISTANZA

### Records di distanza.

		Km.
*12 Novembre 1906	(Bagatelle) . . . . Santos Dumont .	0.220
*26 Ottobre 1907	(Issy-Les-Moulineaux) . Henri Farman .	0.770
*13 Gennaio 1908	(Issy-Les-Moulineaux) . Henri Farman .	1.000
*21 Marzo 1908	(Issy-Les-Moulineaux) . Henri Farman .	2.004
*11 Aprile 1908	(Issy-Les-Moulineaux) . Léon Delagrangé .	3.925
*30 Maggio 1908	(Campo di Marte, Roma) Léon Delagrangé	12.750
* 6 Settembre 1908	(Issy-Les-Moulineaux) . Léon Delagrangé .	24.125
*21 Settembre 1908	(Campo d'Auvours) . Wilb. Wright .	66.600
*18 Dicembre 1908	(Campo d'Auvours) . Wilb. Wright .	99.800
*31 Dicembre 1908	(Campo d'Auvours) . Wilb. Wright .	124.700
*25 Agosto 1909	(Béthény) . . . . . Paulhan . . .	134.000
*26 Agosto 1909	(Béthény) . . . . . Latham . . .	154.620
*27 Agosto 1909	(Béthény) . . . . . Henri Farman .	180.000
* 3 Novembre 1909	(Mourmelon) . . . . . Henri Farman .	232.212
27-28 Aprile 1910	(Londra-Manchester) . Paulham . . .	300.000

### Records di distanza da località a località.

*Una persona*

		Km.	in ore
9 Dicembre 1909	(Buc-Chartres) . . . H. Farman		
31 Dicembre 1909	(Chartres-Orléans) . H. Farman	75	0.58'
3 Aprile 1910	(Juvisy-Orléans) . . Dubonnet .	109	1.48' 50" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
27-28 Aprile 1910	(Londra-Manchester) Paulhan .	300	

## VELOCITÀ

		Km.
12 Novembre 1906	(Velocità all'ora) . . Santos Dumont .	41.292
26 Ottobre 1907	(Issy-Les-Moulineaux) . Henri Farman .	52.700

*I records omologati dalla Commissione aerea mista sino al 31 Dicembre 1909 sono contrassegnati da \**

# Records della maggiore velocità su una data distanza.

*Una persona*

		Ore
<b>1 chilometro:</b>		
*31 Maggio 1909	(Juvisy) . . .	Léon Delagrange . 0.01' 18" 3
* 3 Settembre 1909	(Port Aviation). . .	De Rue . . . . 0.01' 15"
<b>2 chilometri:</b>		
*21 Settembre 1908	(Auvours) . . .	Wilburg Wright . 0.02' 44"
<b>5 chilometri:</b>		
*20 Maggio 1909	(Pont Long) . . .	Tissandier . . . . 00.5' 26" 2
* 9 Febbraio 1910	(Eliopolis) . . .	Duray . . . . . 0.04' 12" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>
<b>10 chilometri:</b>		
*21 Settembre 1908	(Auvours) . . .	Wilburg Wright . 0.13' 13" 1
*20 Maggio 1909	(Pont Long) . . .	Tissandier . . . . 0.10' 46"
*28 Agosto 1909	(Bétheny). . . .	H. Farman . . . . 0.09' 52" 4
* Settimana di Reims . . . . .		Blériot . . . . . 0.07' 47" 4
<b>20 chilometri:</b>		
*21 Settembre 1908	(Auvours). . . .	Wilburg Wright . 0.26' 13" 3
*20 Maggio 1909	(Pont Long) . . .	Tissandier . . . . 0.21' 29" 3
* Settimana di Reims . . . . .		Curtiss . . . . . 0.15' 50" 3
<b>30 chilometri:</b>		
*21 Settembre 1908	(Auvours) . . .	Wilburg Wright . 0.39' 28"
*20 Maggio 1909	(Pont Long). . .	Tissandier . . . . 0.32' 28" 1
* Settimana di Reims . . . . .		Curtiss . . . . . 0.23' 29" 1
<b>40 chilometri:</b>		
*21 Settembre 1908	(Auvours). . . .	Wilburg Wright . 0.52' 48"
*20 Maggio 1909	(Pont Long) . . .	Tissandier . . . . 0.14' 19"
* Settimana di Reims . . . . .		Latham . . . . . 0.34' 55"
<b>50 chilometri:</b>		
*21 Settembre 1908	(Auvours). . . .	Wilburg Wright . 1.06' 46" 2
*20 Maggio 1909	(Pont Long) . . .	Tissandier . . . . 0.54' 08" 4
* Settimana di Reims . . . . .		Latham . . . . . 0.43' 56"
<b>60 chilometri:</b>		
*21 Settembre 1908	(Auvours) . . .	Wilburg Wright . 1.21' 33" 3
* Settimana di Reims . . . . .		Latham . . . . . 0.52' 44" 2
<b>70 chilometri:</b>		
* Settimana di Reims . . . . .		Latham . . . . . 1.03' 06"
<b>80 chilometri:</b>		
* Settimana di Reims . . . . .		Latham . . . . . 1.11' 26" 3
<b>90 chilometri:</b>		
* Settimana di Reims . . . . .		Latham . . . . . 1.19' 56" 2

<b>100 chilometri:</b>		Ore
* Settimana di Reims . . . . .	Latham . . . . .	1.28' 17''
<b>150 chilometri:</b>		
* Settimana di Reims . . . . .	Latham . . . . .	2.13' 09'' 3
<b>200 chilometri:</b>		
* 3 Novembre 1909 (Mourmelon) . . . . .	Henri Farman . . . . .	3.42' 34''
(Distanza effettivamente percorsa: Km. 200.832, la pista essendo di Km. 3.133).		

## Records della maggiore velocità in tempo determinato.

*Una persona*

<b>1/4 d'ora:</b>		Km.
*20 Maggio 1909 (Pont Long) . . . . .	Tissandier . . . . .	12.500
<b>1/2 ora:</b>		
*21 Settembre 1908 (Auvours) . . . . .	Wilburg Wright . . . . .	22.000
20 Maggio 1909 (Pont Long). . . . .	Tissandier . . . . .	27.500
<b>1 ora:</b>		
*20 Maggio 1909 (Pont Long). . . . .	Tissandier . . . . .	55.000
<b>2 ore:</b>		
* 3 Novembre 1909 (Mourmelon) . . . . .	Henri Farman . . . . .	108.930
<b>3 ore:</b>		
* 3 Novembre 1909 (Mourmelon) . . . . .	Henri Farman . . . . .	162.276
<b>4 ore:</b>		
* 3 Novembre 1909 (Mourmelon) . . . . .	Henri Farman . . . . .	215.622

*Due persone*

<b>1 ora:</b>		Km.
12 Gennaio 1910 (Los Angeles) . . . . .	Gleem H. Curtiss . . . . .	88.500

## DURATA

### Records di Durata (senza atterrare)

*Una persona*

		Ore
*12 Novembre 1906 (Bagatelle) . . . . .	S. Dumont . . . . .	0.00' 21'' 1
*26 Ottobre 1907 (Issy-Les-Moulineaux). . . . .	H. Farman . . . . .	0.00' 52'' 3
*13 Gennaio 1908 (Issy-Les-Moulineaux). . . . .	H. Farman . . . . .	0.01' 28'' 3
*21 Marzo 1908 (Issy-Les-Moulineaux). . . . .	H. Farman . . . . .	0.03' 39'' 3
*11 Aprile 1908 (Issy-Les-Moulineaux). . . . .	L. Delagrance . . . . .	0.06' 30'' 3
*30 Maggio 1908 (Campo di Marte, Roma) . . . . .	L. Delagrance . . . . .	0.15' 26'' 4

			Ore
* 6 Luglio 1908	(Issy-Les-Moulineaux)	H. Farman	0.20' 19" 3
* 6 Settembre 1908	(Issy-Les-Moulineaux)	L. Delagrangé	0.29' 53" 3
*21 Settembre 1908	(Campo di Auvours)	W. Wright	1.31' 25" 4
*18 Dicembre 1908	(Campo di Auvours)	W. Wright	1.54' 53" 2
*31 Dicembre 1908	(Campo di Auvours)	W. Wright	2.20' 23" 1
*25 Agosto 1909	(Béthény)	Paulham	2.43' 24" 4
*27 Agosto 1909	(Béthény)	H. Farman	3.04' 56" 2
* 3 Novembre 1909	(Mourmelon)	H. Farman	4.17' 53" 2
16 Gennaio 1910	(Orano)	Olieslager	5.12' $\frac{2}{5}$ "

## Records di Durata e di Distanza

### Due persone

			Km.	in ore
12 Gennaio 1910	(Los Angeles)	Gleem H. Curtiss	88.500	1.00' 00"
31 Gennaio 1910	(Châlon)	Efimoff		1.48' 30"
31 Gennaio 1910	(Châlon)	Van dem Born		1.40' 50"
8 Aprile 1910	(Châlon)	Daniel Kinet	150.000	2.19' 15"
3 Ottobre 1908	(Auvours)	W. Wright		0.55' 33" 3
10 Ottobre 1908	(Auvours)	W. Wright	58.000	1.09' 45" 3
27 Luglio 1909	(Fort Myer)	O. Wright		1.12' 40"
28 Settembre 1909	(Berlino)	O. Wright		1.35' 47"

### Tre persone

			Km.	in ore
28 Agosto 1909	(Béthény)	H. Farman		0.10' 39"
5 Marzo 1910	(Mourmelon)	H. Farman	70.000	1.02' 25"
1 Novembre 1909	(Châlon)	H. Farman		1.37' 00"

## Volo con Tre passeggeri

### oltre il pilota.

			Km.	in ore
20 Aprile 1910	(Mouzon)	R. Sommer	7.cir.	0.30' circa

## RECORDS D'ALTEZZA

			Metri
28 Agosto 1909	(Reims)	Latham	155
20 Settembre 1909	(Brescia)	Rougier	198
18 Ottobre 1909		Conte di Lambert	300
9 Novembre 1909		Paulhan	410
1 Dicembre 1909	(Châlon)	Latham	453
7 Gennaio 1910	(Châlon)	Latham	1000
13 Gennaio 1910	(Los Angeles)	Paulhan	1320

# IL CAMPO DI VOLO

---

Una delle ragioni per cui Verona potè essere preferita ad altre città per la grande gara internazionale d'aviazione di quest'anno, va ricercata nel fatto che Verona trovasi, dal punto di vista geografico e ferroviario, in condizioni quanto mai favorevoli e nel caso di poter destinare al magnifico spettacolo un campo meravigliosamente vasto, adatto, comodo e vicino alla città pur essendone appartato.

Il luogo designato è, infatti, la grandiosa Piazza d'armi, estensione di terreno affatto piano e sgombro e che misura circa un milione di metri quadrati di superficie. Il suolo è così liscio e sodo che un automobile può percorrerlo in qualunque direzione con la massima velocità. Lo slancio degli apparecchi potrebbe quindi essere effettuato da qualunque punto del campo, a piacere degli aviatori.

## Come vi si accede

È distante appena 200 metri dalla civica porta principale, e vi fanno capo i *trams* elettrici che attraversano tutte le principali arterie cittadine. La stazione di Porta Nuova sorge alla periferia e vi concorrono cinque linee ferroviarie (Venezia, Trentino, Rovigo, Modena, Milano), mentre un'altra, di fianco a questa, è stata provvisoriamente costruita per la circostanza, in modo che sbocca proprio all'ingresso del Campo d'aviazione.

Per il più comodo trasporto degli apparecchi sino agli *hangars* e per collocarvi treni speciali pronti a partire per diverse destinazioni alla fine d'ogni spettacolo, venne ceduto al Comitato un altro binario allacciante col principale che corre a lato del Circuito.

Lo sfollamento del pubblico dal suolo d'aviazione sarà facilissimo per il fatto che il vasto campo è limitato per ogni lato da ottime strade provinciali (Verona-Legnago; Verona-Ostiglia; Verona-Mantova).

Intorno al Campo si estendono piani vastissimi e affatto accidentati, come quelli del Basso Acquar, ricca zona industriale limitata dall'Adige, che si spinge lontano dalla parte del vialone; l'altro di S. Lucia, tutto spoglio di piante, dal lato della strada per Mantova; il grande abbassamento che si apre fuori della Porta Pallio, dal lato della ferrovia.

### Le costruzioni e i servizi

Da ogni punto del Circuito, sia guardando la città, oltre la quale si delineano le nevose vette prealpine, sia guardando verso il lontano orizzonte, il paesaggio è d'una bellezza incantevole.

Le costruzioni, numerose e ben architettate (ne fu assunta l'impresa dalla Ditta Palazzani di Brescia) si stendono dinanzi al terreno di slancio, che è sagomato da un grazioso pentagono tendente alla forma di triangolo dagli angoli ampiamente smussati.

Le tribune, poste in linea retta dinanzi al Campo di volo, possono comodamente ospitare mille persone, e sorgono sul terrazzo sovrastante alla grandiosa sala del ristorante e a quelle degli Uffici del Comitato e della Stampa, nonchè del Commissariato sportivo, della Posta, del Telegrafo e Telefono, dell'Ambulanza e via di seguito.

Di fianco alle tribune si trovano i numerosi *hangars*, muniti dei relativi tendoni e cancelli, mentre i *garages* per le automobili, la rimessa per le vetture e le biciclette e l'officina meccanica si nascondono dietro la lunga fila di tali costruzioni.

La grande tribuna d'onore e quella della stampa hanno, a differenza di quelle di Brescia, una doppia gradinata, la

La grande prerogativa  
della Fonte di

S. Pellegrino

Se le celebrate sorgenti di Con-  
trexéville di Vittel, di Martigny,  
di Wildungen, vogliono essere  
eguagliate, per la costituzione  
loro, all'acqua di S. Pellegrino,  
**restano pur sempre**  
**inferiori** per la loro tempe-  
ratura originaria. L'acqua di S.  
Pellegrino ha, alla sorgente, una  
temperatura di 27 centigradi; le  
altre hanno una temperatura va-  
riabile da 9 a 12 centigradi. ::  
Anche il profano intravede le  
differenze nell'efficacia curativa  
di un'acqua che si beve a 27  
centigradi e delle altre che si  
usano fredde o scaldate nelle  
rispettive stazioni termali. ::

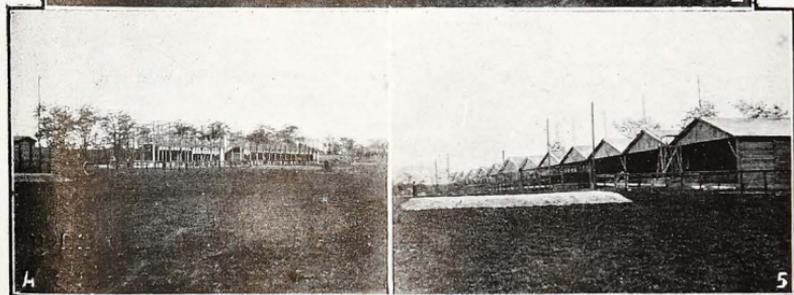
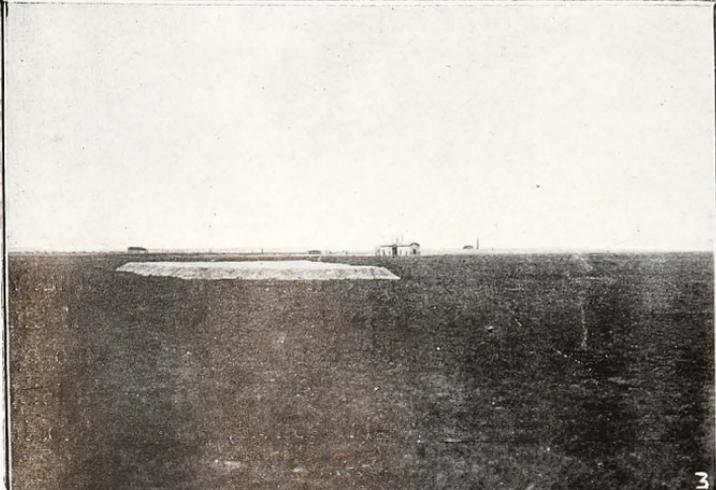
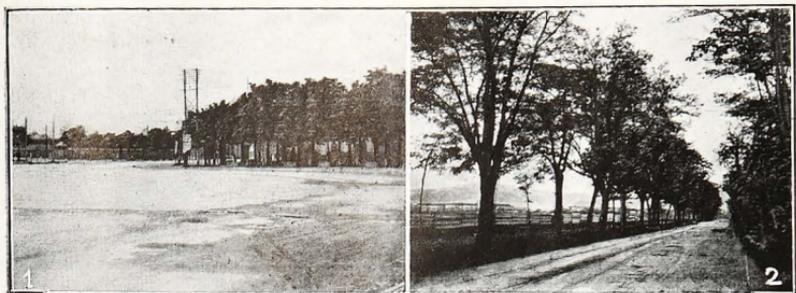


La grande prerogativa  
della Fonte di

*S. Pellegrino*

Se le celebrate sorgenti di Courmayeur, di Vittel, di Mariigny, di Wildungen, vogliono essere egualiate, per la costituzione loro all'acqua di S. Pellegrino, **restano pur sempre inferiori** per la loro temperatura originaria. L'acqua di S. Pellegrino ha, alla sorgente, una temperatura di 27 centigradi; le altre hanno una temperatura variabile da 9 a 12 centigradi. Anche il profano intravede le differenze nell'efficacia curativa di un'acqua che si beve a 27 centigradi e delle altre che si usano fredde o scaldate nelle rispettive stazioni termali.





1. Porta Nuova e stradone di accesso. - 2. Viale laterale. - 3. Campo di volo.  
4. Le Tribune. - 5. Gli hangars.

quale ha il vantaggio di mettere in vista tutti gli spettatori e di rendere a tutti ugualmente visibile ogni più minuta fase degli spettacoli.

Il Ristorante, che misura circa 300 metri quadrati, è posto in mezzo agli uffici principali e vi si accede comodamente da quattro lati. L'impresario, ch'è il noto Cav. Masprone, l'ha fatto addobbare sontuosamente e dà garanzia che verrà fornito in modo da poter soddisfare ad ogni signorile esigenza.

Alla destra di queste costruzioni trovasi poi lo spazio amplissimo, destinato alle automobili, nel quale potranno trovar posto comodissimamente 1500 e più vetture.

Quasi al centro del Campo sorge la tribuna dei Commissari e delle segnalazioni, con gli annessi uffici del telegrafo e del telefono e con l'osservatorio.

Intorno al recinto del Campo, lungo il viale di Porta Nuova venne impiantata una linea telegrafica provvisoria che farà direttamente servizio con gli uffici governativi. A sinistra dell'attuale passaggio a livello, lungo il binario ferroviario, fu costruito un fabbricato che occupa uno spazio di 200 mq. e che servirà per il deposito delle biciclette e di bagagli, per il cambio della moneta, per l'ufficio informazioni e dei biglietti, ecc., ecc...

Nel campo d'aviazione si trovano poi *châlets* per ogni specie di servizio pubblico, nonchè numerose *buvettes*, rivendite di tabacchi, di giornali, ecc.

Lunghi viali alberati e ombreggiati stanno alle spalle dei recinti destinati al pubblico, in modo che questo possa muoversi a suo agio senza allontanarsi.

Tutto il recinto è riccamente addobbato con panneggi, festoni, fiori e bandiere; le sale degli uffici sono state variamente arredate con squisito buon gusto dalle rinomate fabbriche di mobili cittadine.

# SPETTACOLI

che si daranno a Verona nel periodo delle Gara d'Aviazione:

## TEATRO FILARMONICO

Recita straordinaria dell'Opera-Ballo in un prologo, 4 atti ed epilogo

### MEFISTOFELE

di ARRIGO BOITO

PARTE I.

*Mefistofele* . . . Gaudio Mansueto

*Faust* . . . José Palet

*Margherita* . . . Carmelita Ban Bonaplata

Maestro Concertatore ETTORE PANIZZA

PARTE II.

*Elena* . . . Margherita del Metauro

*Faust* . . . José Palet

*Mefistofele* . . . Gaudio Mansueto

La prima rappresentazione è fissata per il giorno di Sabato 21 Maggio 1910

28 MAGGIO 1910

SERATA DI GALA in occasione dell'ermata di Shakespeare

Esecuzione di soggetti Shakespeariani musicati da vari maestri

5° atto dell'Opera GIULIETTA E ROMEO di Gounod

Gentilmente concesso dalla Spett. Ditta G. Ricordi & C. di Milano

## TEATRO DRAMMATICO

dal 21 al 26 MAGGIO 1910

Compagnia d'Arte Comica **TINA BONDI**

27 MAGGIO 1910

GRANDE ACCADEMIA FINALE DEL

### TORNEO INTERNAZIONALE DI SCHERMA

PER DILETTANTI

Le gare eliminatorie si svolgeranno nei vasti locali della PALESTRA GINNASTICA COMUNALE (Campo della Fiera), nei giorni 24, 25 e 26.

La Giuria è composta così: Cav. Uff. Salvatore Pecoraro (Direttore Tecnico della Scuola Magistrale di Scherma in Roma.) - Tenente Colonn. Cav. Mocagatta - Cap. Cav. A. Pinelli - Maestro Cav. G. Scansi - Maestro Bonioli.

28 - 29 - 30 MAGGIO 1910

### GARE ATLETICHE

31 MAGGIO 1910

Compagnia Drammatica Francese **GABRIELLA REJANE**

## TEATRO RISTORI

Dal 21 a tutto il 31 MAGGIO 1910

Drammatica Compagnia Veneta Comm. **FERRUCCIO BENINI**

# CONGRESSO INTERNAZIONALE DI DISCIPLINE SCIENTIFICHE CONNESSE ALLA AEROLOCOMOZIONE

30-31 Maggio 1910

Presidente Onorario

S. E. l'On. Prof. LUIGI CREDARO, Ministro della Pubbl. Istr.

## COMITATO D'ONORE

On. UGO ANCONA, Prof. del Politecnico di Milano — On. ANGELO BATTELLI, Prof. della R. Università di Pisa — Prof. JACOPO BENETTI, Direttore della Scuola di Applicazione per gli Ingegneri di Bologna — ENRICO BERNARDI, Prof. della R. Università di Padova — On. PIETRO CARDANI, Prof. della R. Università di Parma — Sen. GIOVANNI CELORIA, Direttore dell'Osservatorio di Brera — Sen. GIUSEPPE COLOMBO, Dirett. del Politecnico di Milano — Capitano CESARE DAL FABBRO — Conte ALMERICO DA SCHIO — LUIGI DE MARCHI, Prof. della Regia Università di Padova — Senatore ENRICO D'OVIDIO, Direttore del Politecnico di Torino — Ing. G. FINZI, Dirett. delle Officine Elettriche Ferrov. di Milano — Ing. ENRICO FORLANINI — Prof. PERICLE GAMBA, Direttore dell'Osservatorio Geofisico di Pavia — Prof. TULLIO LEVI CIVITA, della R. Università di Padova — Prof. FERDINANDO LORI, Dirett. della Scuola di Applicazione per gli Ingegneri di Padova — Ten. Colonnello MAURIZIO MORIS — ORESTE MURANI, Prof. del Politecnico di Milano — ANDREA NACCARI, Prof. della R. Università di Torino — Prof. LUIGI PALAZZO, Direttore dell'Ufficio Centrale di Meteorologia — Prof. ANNIBALE RICCO, Direttore dell'Osservatorio Etneo — Sen. AUGUSTO RIGHI, Prof. della R. Università di Bologna — Prof. CESARE SALDINI, del Politecnico di Milano — GIUSEPPE VICENTINI, Prof. della R. Università di Padova — Sen. VITO VOLTERRA, Prof. della R. Università di Roma.

## PROGRAMMA DEL CONGRESSO

### Sezione I. — AEROLOCOMOZIONE

1. Tipi diversi di aeronavi (dirigibili e aeroplani).
2. Studi sulla forma più adatta per la sostentazione e la stabilità degli aeroplani.
3. Equilibrio automatico degli aeroplani.
4. Motori.
5. Organi di propulsione.
6. Direzione, velocità ed apparecchi indicatori.
7. Studi sulla resistenza dell'aria.
8. Inizio al volo.
9. Atterraggio.
10. Il volo dell'aeroplano in rapporto al volo naturale.

### Sezione II — AEROLOGIA

Mezzi ed esperienze per lo studio dell'atmosfera in relazione alla locomozione aerea.

### Sezione III.

Cartografia in relazione alla locomozione aerea.

### COMITATO ORDINATORE

BOGNOLO Ing. NICOLA — BOSCHETTI Ing. Cav. PAOLO — CAVAZZANA Ing. Professor GIUSEPPE — CONSANI Prof. DARIO — DOLFIN Prof. VENCESLAVO — FESTA Ing. UMBERTO — FRANCHINI STAPPO Cav. Uff. Conte Ing. G. — FERRERO Prof. EFISIO — FORTI Dott. Cav. ACHILLE FRACASTORO Ing. Conte Prof. fessor GIOVANNI, Direttore dell'Osservatorio Meteorologico di Verona — FUSARINI Ing. ARTURO — GARBINI Prof. Cav. ADRIANO — GELMI Ing. Cav. VITTORIO — MALFER Prof. FLORESTE — MILANI Ing. Cav. PAOLO — MONTU On. Professor Ing. CARLO — RAVIGNANI Conte Ing. Cav. FRANCESCO — SCOLARI Ingegnere Cav. GIUSEPPE — SICHER Prof. ENRICO — VANNINI Ing. Prof. TOMMASO VIGODARZERE CITTADELLA Conte ANTONIO.

DELEGATO DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

Assessore Prof. GIOVANNI QUINTARELLI

SEGRETARIO

Avvocato FRANCESCO DINDO

La conferenza inaugurale sarà tenuta dall'On. Prof. Angelo Battelli.

Per iscriversi è necessario versare una quota di lire 10, inviandola al Prof. Venceslavo Dolfin — Lungadige Sarmicheli — Verona.

L'iscrizione dà diritto alla gita sul lago di Garda e al banchetto.

L'acqua di  
**S. Pellegrino**  
a tavola

L'acqua di S. Pellegrino, usata a tavola, è gradevolissima, sia bevuta pura sia allungando il vino. ::

Se ne può bere a colazione ed a pranzo, una mezza bottiglia od una bottiglia intera. L'acqua di S. Pellegrino, usata ai pasti, non turba in alcun modo la digestione, essa è leggerissima, contiene appena **un grammo e trenta centigrammi** di materiali solidi per litro, ha una **densità** di 1.0009 e il suo grado di congelazione a — 0:041 (**Menozzi**); questi dati spiegano il rapido assorbimento dell'acqua di



**S. Pellegrino**

da parte della mucosa delle vie digerenti. L'acqua di S. Pellegrino chiusa in bottiglie con tutte le moderne cautele, si trasporta in ogni parte del mondo e si mantiene inalterata. ::

L'acqua di  
S. Pellegrino  
è diffusa  
anche nelle  
Americhe  
e in Asia.

L'acqua di  
*S. Pellegrino*  
 a tavola

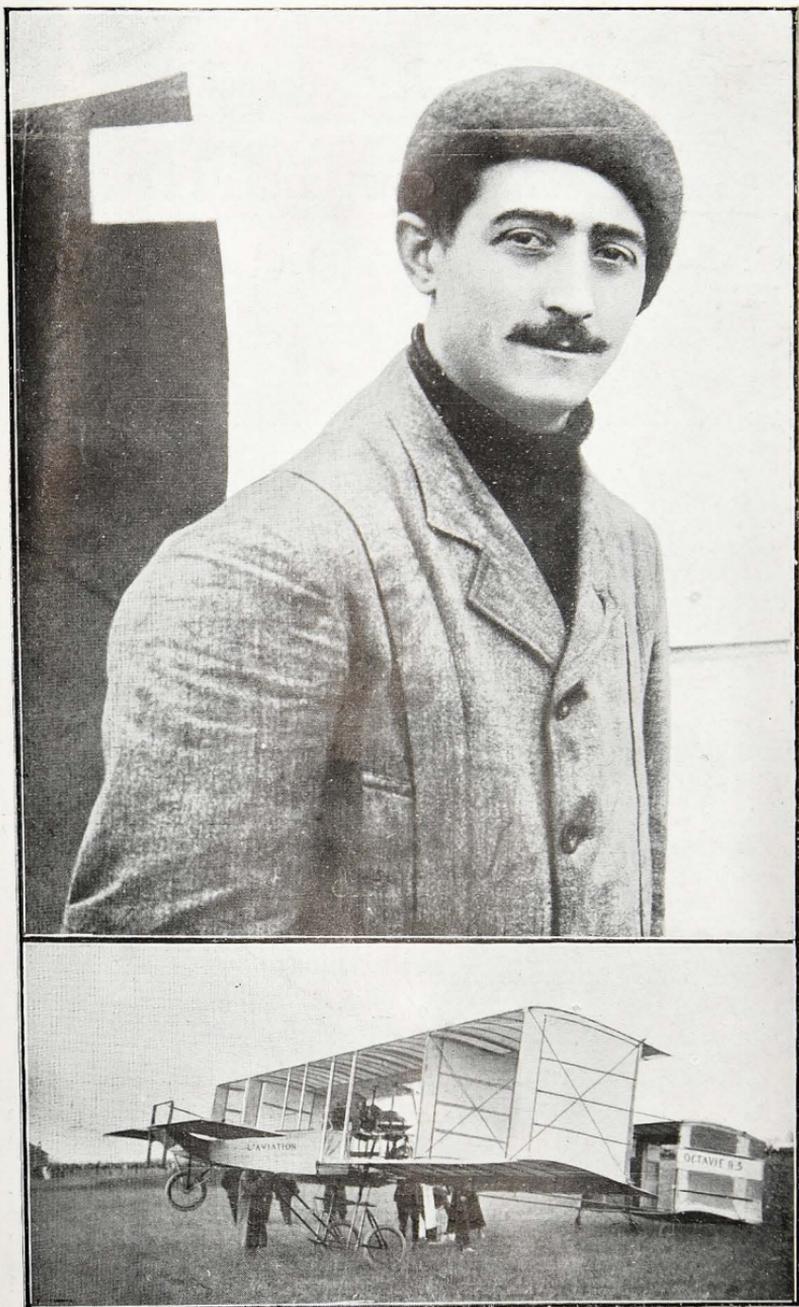


L'acqua di S. Pellegrino usata a tavola è graduosissima sia bevuta pura sia allungando il vino. Se ne può bere a colazione ed a pranzo, una mezza bottiglia od una bottiglia intera. L'acqua di S. Pellegrino usata ai pasti, non turba in alcun modo la digestione, essa è leggerissima, contiene appena un grammo e trenta centigrammi di materiali solidi per litro, ha una densità di 1.0009 e il suo grado di congelazione è — 0:041 (Menzel); questi dati spiegano il rapido assorbimento dell'acqua di

*S. Pellegrino*

da parte della mucosa delle vie digerenti. L'acqua di S. Pellegrino chiusa in bottiglie con tutte le moderne cautele, si trasporta in ogni parte del mondo e si mantiene inalterata.

L'acqua di S. Pellegrino è diffusa anche nelle città americane e in Asia.



Paulhan e il suo apparecchio.

# PROGRAMMA

## ufficiale quotidiano dei Concorsi Aerei

### **20 Maggio**

Esami di pilota aviatore ad eventuali concorrenti italiani.

### **21 Maggio**

Esami di pilota aviatore ad eventuali concorrenti italiani.  
Visita e punzonamento degli aeroplani iscritti, da parte dei commissari sportivi.

### **22 Maggio**

MATTINA

Esami di pilota aviatore ad eventuali concorrenti italiani.  
Verifica dei brevetti di pilota ai concorrenti.

*Dalle 10 alle 12:* Esposizione degli aeroplani dei concorrenti negli *hangars*.

POMERIGGIO

*Dalle ore 14* in avanti:

#### **PREMIO QUOTIDIANO DELL'ALTEZZA.**

1 <sup>o</sup> premio . . . . .	L. 1.500
2 <sup>o</sup> » . . . . .	» 500
Totale per giorno L. 2000; per 7 giorni L. 14.000	

ART. 1. — Questi premi saranno corsi tutti i giorni dal 22 al 29 maggio, salvo il giorno nel quale sarà corso il Gran Premio dell'Altezza.

ART. 2. — Questi premi saranno attribuiti tutti i giorni nei quali saranno corsi, agli aviatori che avranno raggiunto la più grande altezza. Questa dovrà essere superiore ai 50 metri per il secondo premio ed ai 100 metri per il primo premio.

ART. 3. — Per le misure delle altezze valgono le disposizioni degli articoli 2, 3, 4 del regolamento speciale del Gran Premio dell'Altezza.

## PREMIO QUOTIDIANO DELLA VELOCITA'

Premio unico per ciascun giorno . . . . . L. 1000  
Totale per 8 giorni . . . . . » 8000

ART. 1. — Questo premio sarà corso tutti i giorni dal 22 al 29 maggio.

ART. 2. — Questo premio sarà conferito tutti i giorni nei quali sarà corso, all'aviatore che avrà percorso, il più rapidamente volando, due giri di pista consecutivi, cioè 4 Km., senza scalo.

ART. 3. — Il premio non verrà attribuito che se l'aviatore avrà raggiunto una velocità minima di 60 Km. all'ora.

## PREMIO QUOTIDIANO DELLA TOTALIZZAZIONE DELLE DISTANZE.

1<sup>o</sup> premio . . . . . L. 2000  
2<sup>o</sup> » . . . . . » 1000  
3<sup>o</sup> » . . . . . » 500

Totale dei premi per ogni giorno L. 3.500. Totale per i 7 giorni L. 24.500.

ART. 1. — Questi premi saranno corsi tutti i giorni dal 22 al 29 maggio, salvo il giorno nel quale sarà corso il Gran Premio della Distanza.

ART. 2. — Questi premi saranno attribuiti, nei giorni nei quali saranno corsi, agli aviatori che avranno compiuto nella giornata la più grande distanza. Il calcolo delle distanze sarà sempre stabilito totalizzando tutti i giri di pista completi compiuti senza scalo.

I premi non saranno attribuiti che se gli aviatori compiranno almeno 20 Km. per il 1.<sup>o</sup> premio; 14 per il 2.<sup>o</sup> premio; 10 per il 3.<sup>o</sup> premio.

ART. 3. — In caso di parità di distanza, i premi saranno ripartiti fra i concorrenti che avranno fatto il medesimo percorso.

### Condizioni generali dei premi quotidiani.

ART. 1. — I Commissari sportivi indicheranno l'ora della partenza dei premi quotidiani.

ART. 2. — I concorrenti dovranno prendere parte a ciascuna prova quotidiana nei giorni nei quali saranno corse e fare per i premi della velocità e della distanza almeno un giro di pista e per il premio dell'altezza sorpassare almeno uno dei piloni della pista; in mancanza di che saranno penalizzati in ragione di 2 chm. per ciascuno di questi premi: chilometri che saranno a loro sottratti sulla distanza del Gran Premio di Totalizzazione delle Distanze.

## PRIMA PROVA DEL PREMIO DEL TRASPORTO PASSEGGERI. (Premi L. 5000)

1<sup>o</sup> premio . . . . . L. 3000  
2<sup>o</sup> » . . . . . » 1500  
3<sup>o</sup> » . . . . . » 500

ART. 1. — Questi premi saranno disputati nei giorni 22, 26, 29 ed eventualmente negli altri indicati dai Commissari sportivi; essi saranno conferiti agli aviatori che avranno effettuato il percorso più lungo senza scalo, con un passeggero.

ART. 2. — Ciascun passeggero dovrà avere almeno 21 anni e pesare almeno 65 chilogrammi.

Tale peso di 65 chilogrammi potrà, occorrendo, venir completato con della zavorra.

## 23 Maggio

MATTINA

*Dalle 10 alle 12: Esposizione degli apparecchi negli hangars.*

POMERIGGIO

*Dalle 14 in avanti:*

### Premio quotidiano dell'altezza.

1 <sup>o</sup>	premio . . . . .	L. 1500
2 <sup>o</sup>	» . . . . .	» 500

### Premio quotidiano della velocità.

(L. 1000)

### Premio quotidiano della totalizzazione delle distanze.

1 <sup>o</sup>	premio . . . . .	L. 2000
2 <sup>o</sup>	» . . . . .	» 1000
3 <sup>o</sup>	» . . . . .	» 500

*(Vedere nel programma del 22 Maggio le condizioni e le norme di questi premi.)*

## PRIMA PROVA DEL PREMIO DELLO SLANCIO.

(Premi L. 4000)

1 <sup>o</sup>	premio . . . . .	L. 2500
2 <sup>o</sup>	» . . . . .	» 1500
3 <sup>o</sup>	» . . . . .	» 500

ART. 1. — Questi premi saranno disputati colle seguenti condizioni: un filo sarà teso attraverso alla pista ad un metro circa di altezza. Il concorrente si porrà col suo motore da fermo, alla distanza che egli vorrà, da questo filo; dovrà oltrepassarlo, senza toccarlo, in pieno volo ed oltrepassare pure in seguito i tre primi piloni della pista.

ART. 2. — Il vincitore del premio sarà l'aviatore che avrà scelto il punto di partenza più vicino al filo. La distanza sarà calcolata a partire dal punto dell'apparecchio più vicino al filo e misurata orizzontalmente sopra il suolo.

Questi premi saranno disputati nei giorni fissati dal programma o indicati dai Commissari sportivi.

# S. Pellegrino

— FERROVIA ELETTRICA  
BERGAMO-S. PELLEGRINO

## MAGGIO - OTTOBRE

Stazione balneare e climatica di primo ordine (m. 425 s/m)

Concorso di oltre 50.000 forestieri all'anno. ::::

Grandiosi saloni per bibita. ::::

Nuovo stabilimento balneare con 200 camerini di lusso, di I e II classe, sale per docce, inalazioni, massaggi, bagni a vapore idroelettrici, all'acido carbonico, di luce; sali di elettroterapia, ginnastica medica, tremuloterapia, ecc., gabinetti per la ricerca scientifica, per raggi X, correnti elettriche ad alta frequenza, fotografie dei calcoli renali, ecc. ::::

Servizio medico permanente. ::::

**Vasto parco, viali, portici per passeggio, spettacoli, concerti, GRANDE CASINO.**

**Grandioso stabilimento d'imbottigliamento capace di una produzione giornaliera di 40.000 bottiglie.** ::::

Numerosi alberghi di ogni ordine - GRAND HOTEL 300 camere - HOTEL TERME & MILANO 150 camere.

Oltre 2000 camere in alloggi privati. ::::

— *La Società Anonima delle Terme di S. Pellegrino spedisce GRATIS a richiesta la Guida illustrata di S. Pellegrino*



**Fellaggrina**  
 BERGAMO-S. PELLEGRINO  
 = FERROVIA ELETTRICA

**MAGGIO - OTTOBRE**

Stazione balneare e climatica di primo ordine (m. 425 slm)  
 Concorso di oltre 30.000 forestieri all'anno.  
 Grandiosi saloni per bibita.  
 Nuovo stabilimento balneare con 200 camerini di lusso,  
 di 1 e II classe, saie per doccia, inalazioni, massaggi,  
 bagni a vapore idrostatici, all'acido carbonico, di luce,  
 saie di elettrolisi, ginnastica medica, termoloter-  
 pia, ecc., gabinetti per la ricerca siccitica, per raggi X,  
 correnti elettriche ad alta frequenza, fotografiche del cal-  
 coli renali, ecc.  
 Servizio medico permanente.  
 Vasto parco, viali, giardini per passeggio.  
 spettacoli, concerti, **GRANDE CASINO**.  
 Grandioso stabilimento d'imbottiglia-  
 mento capace di una produzione giornaliera di 40.000 bottiglie.  
 Numerosi alberghi di ogni ordine - **GRAND HOTEL**  
 300 camere - **HOTEL TERME & MILANO** 150 camere.  
 Oltre 2000 camere in alloggi privati.

— La Società Anonima delle Terme di  
 S. Pellegrino produce GRATIS e ricor-  
 sta la Guida illustrata di S. Pellegrino



..... Paulhan è piccolo, snello, con un'aria giovanile e modesta che non ha nulla di eroico. È il tipico eroe della nostra epoca: oggi il valore è nei nervi e la forza è nella volontà. Non ha la fortuna di possedere una di quelle fisionomie che dicono l'energia, che si distinguono fra la gente, che la folla ricorda e riconosce. Ha un volto regolare, ornato da un paio di baffetti castani tagliati all'americana, illuminato da due occhi grigi e vivi. Gli piace ridere, ama lo scherzo, è vivace nei moti, si direbbe un impulsivo, quando è lontano dall'aeroplano. Vicino all'aeroplano è un altro. Non ride più, non parla più, si muove con la lentezza di chi riflette e osserva. Quando si prepara al volo Paulhan acquista quella flemma caratteristica degli uomini di azione, la quale indica un raccoglimento pensieroso e profondo.....

Luigi Barzini

## 24 Maggio

POMERIGGIO

Dalle ore 14 in avanti:

### Premio quotidiano dell'altezza.

1 <sup>o</sup> premio	. . . . .	L. 1500
2 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 500

### Premio quotidiano della velocità.

(L. 1000)

### Premio quotidiano della totalizzazione delle distanze.

1 <sup>o</sup> premio	. . . . .	L. 2000
2 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 1000
3 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 500

(Vedere nel programma del 22 Maggio le condizioni e le norme di questi premi.)

---

---

## 25 Maggio

MATTINA

Dalle 10 alle 12: Esposizione degli apparecchi negli hangars.

POMERIGGIO

Dalle 14 in avanti:

### Premio quotidiano dell'altezza.

1 <sup>o</sup> premio	. . . . .	L. 1500
2 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 500

### Premio quotidiano della velocità.

(L. 1000)

### Premio quotidiano della totalizzazione delle distanze.

1 <sup>o</sup> premio	. . . . .	L. 2000
2 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 1000
3 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 500

(Vedere nel programma del 22 Maggio le condizioni e le norme di questi premi.)

### SECONDA PROVA DEL PREMIO DELLO SLANCIO.

(Premi L. 4000)

1 <sup>o</sup> premio	. . . . .	L. 2500
2 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 1000
3 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 500

ART. 1. — Questi premi saranno disputati colle seguenti condizioni: un filo sarà teso attraverso alla pista ad un metro circa di altezza. Il concorrente si porrà col suo motore da fermo, alla distanza che egli vorrà, da questo filo; dovrà oltrepassarlo, senza toccarlo, in pieno volo ed oltrepassare pure in seguito i tre primi filoni della pista.

ART. 2. — Il vincitore del premio sarà l'aviatore che avrà scelto il punto di partenza più vicino al filo. La distanza sarà calcolata a partire dal punto dell'apparecchio più vicino al filo e misurata orizzontalmente sopra il suolo.

Questi premi saranno disputati nei giorni fissati dal programma o indicati dai Commissari sportivi.

---

---

## 26 Maggio

MATTINA

Dalle 10 alle 12: Esposizione degli apparecchi negli hangars.

POMERIGGIO

Dalle 14 in avanti:

### GRAN PREMIO DELL'ALTEZZA

(Premi L. 16.000)

1 <sup>o</sup> premio	. . . . .	L. 10.000
2 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 3.000
3 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 2.000
4 <sup>o</sup> »	. . . . .	» 1.000

ART. 1. — Questi premi saranno attribuiti nell'ordine a quegli aviatori che avranno raggiunto la più grande altezza al disopra del terreno di aviazione.

ART. 2. — Ciascun apparecchio iscritto in questa prova dovrà presentarsi munito di un barometro registratore speciale che sarà gradito e piombato dai Commissari sportivi.

ART. 3. — I Commissari sportivi avranno il diritto di imporre a ciascun concorrente sia di prendere a bordo un registratore fornito dal Comitato, sia di prendere il registratore di un concorrente. Essi potranno altresì prendere un solo apparecchio per darlo a tutti i concorrenti. I Commissari sportivi potranno impiegare altri mezzi per le misure delle altezze se lo giudicheranno conveniente.

Questi mezzi di misura saranno gli stessi per tutti i concorrenti, salvo casi di forza maggiore.

ART. 4. — I concorrenti sono responsabili dei barometri a loro affidati ed in caso di avarie dovranno rimborsarne l'importo.

ART. 5. — Il 1.<sup>o</sup> premio di L. 10.000 non sarà conferito che se l'altezza raggiunta dall'aviatore sorpasserà i 500 metri; per il 2.<sup>o</sup> premio i 200; per il 3.<sup>o</sup> i 150; per il 4.<sup>o</sup> i 100.

ART. 6. — In caso di cattivo tempo in questo giorno i Commissari sportivi potranno rinviare la prova ad un'altra giornata.

**Premio quotidiano della velocità.**  
(L. 1000)

**Premio quotidiano della totalizzazione delle distanze.**

1° premio	. . . . .	L. 2000
2° »	. . . . .	» 1000
3° »	. . . . .	» 500

(Vedere nel programma del 22 Maggio le condizioni e le norme di questi premi.)

**Seconda prova del premio del trasporto passeggeri.**  
(Premi L. 5000)

1° premio	. . . . .	L. 3000
2° »	. . . . .	» 1500
3° »	. . . . .	» 500

(Vedere le norme nel programma del 22 Maggio.)

---

---

## 27 Maggio

MATTINA

Dalle 10 alle 12: Esposizione degli apparecchi negli hangars.

POMERIGGIO

Dalle 14 in avanti:

**GRAN PREMIO DELLA DISTANZA.**  
(Premi L. 25.000)

1° premio	. . . . .	L. 10.000
2° »	. . . . .	» 6.000
3° »	. . . . .	» 4.000
4° »	. . . . .	» 2.000
5° »	. . . . .	» 1.000
6° »	. . . . .	» 500
7° »	. . . . .	» 500

ART. 1. — I premi saranno attribuiti a quegli aviatori che avranno coperto il più grande numero di giri di pista consecutivi senza toccare il suolo.

I premi non saranno attribuiti se il percorso effettuato non sarà di almeno 20 giri di pista consecutivi per il 1.° premio; 15 giri consecutivi per il 2.° premio; 10 giri consecutivi per il 3.° premio; 5 giri consecutivi per il 4.° e il 5.° premio; 2 giri consecutivi per il 6.° e il 7.° premio.

ART. 2. — I concorrenti saranno obbligati di fare nel giorno in cui questa prova sarà corsa, almeno tre giri di pista speciali dedicati a questa prova.

ART. 3. — In caso di cattivo tempo i Commissari sportivi potranno rinviare la prova ad un altro giorno.

### Premio quotidiano della velocità.

(L. 1000)

### Premio quotidiano dell'altezza.

1° premio . . . . .	L. 1500
2° » . . . . .	» 500

(Vedere nel programma del 22 Maggio le condizioni e le norme dei premi quotidiani.)

### Terza prova del premio dello slancio.

(L. 4000)

1° premio . . . . .	L. 2500
2° » . . . . .	» 1000
3° » . . . . .	» 500

(La prima e la seconda prova avranno avuto luogo nei giorni 23 e 25 Maggio.)

---

---

## 28 Maggio

MATTINA

Dalle 10 alle 12: Esposizione degli apparecchi negli hangars.

POMERIGGIO

Dalle 14 in avanti:

### Premio quotidiano dell'altezza.

1° premio . . . . .	L. 1500
2° » . . . . .	» 500

### Premio quotidiano della velocità.

(Lire 1000)

### Premio quotidiano della totalizzazione delle distanze.

1° premio . . . . .	L. 2000
2° » . . . . .	» 1000
3° » . . . . .	» 500

(Vedere nel programma del 23 Maggio le condizioni e le norme di questi premi.)

### PREMIO DELLE SIGNORE.

(Premi L. 3500)

Questo premio sarà corso se vi saranno signore iscritte.

1° premio . . . . .	L. 2000
2° » . . . . .	» 1000
3° » . . . . .	» 500

ART. 1. — Questi premi saranno conferiti nell'ordine alle signore aviatrici che avranno effettuato il maggior numero di giri di pista in volo durante le differenti prove del *méeting*, ad eccezione dei concorsi di altezza, di slancio e di trasporto passeggeri.

Partenze speciali potranno essere date dai Commissari portivi.

ART. 2. — Perchè il primo premio sia attribuito, dovranno essere fatti in una o più riprese, almeno sei giri di pista e per il secondo e terzo premio almeno un giro di pista.

---

## 29 Maggio

### MATTINA

*Dalle 10 alle 12:* Esposizione degli apparecchi negli *hangars*.

### POMERIGGIO

*Dalle 14 in avanti:*

## GRAN PREMIO DELLA TOTALIZZAZIONE DELLE DISTANZE.

(Premi L. 40.000)

1 <sup>o</sup> premio . . . . .	L. 20.000
2 <sup>o</sup> » . . . . .	» 7.000
3 <sup>o</sup> » . . . . .	» 4.000
4 <sup>o</sup> » . . . . .	» 3.000
5 <sup>o</sup> » . . . . .	» 2.000
6 <sup>o</sup> » . . . . .	» 1.000
7 <sup>o</sup> » . . . . .	» 1.000
8 <sup>o</sup> » . . . . .	» 1.000
9 <sup>o</sup> » . . . . .	» 500
10 <sup>o</sup> » . . . . .	» 500

*Totalizzazione delle distanze percorse in tutta la durata dei concorsi.*

ART. 1. — I premi saranno attribuiti nell'ordine totalizzando tutte le distanze compiute durante i concorsi nel compimento di qualunque prova.

ART. 2. — Perchè la distanza di un percorso effettuata da un concorrente gli sia contata per la classifica di questo Gran Premio occorre che il concorrente abbia effettuato a ciascuna partenza almeno un giro di pista in volo senza toccare il suolo.

ART. 3. — Le distanze percorse per il Gran Premio dell'Altezza e per il premio quotidiano dell'Altezza, non contano per questo premio.

ART. 4. — Per il conferimento dei premi occorre che i concorrenti raggiungano una distanza totalizzata di 125 Km. per il 1.<sup>o</sup> premio; di 100 Km. per il 2.<sup>o</sup> premio; di 50 Km. per il 3.<sup>o</sup> premio; di 40 Km. per il 4.<sup>o</sup> premio; di 30 Km. per il 5.<sup>o</sup> premio e di 20 Km. per tutti gli altri.

### **Terza prova del premio trasporto passeggeri.**

(Premi L. 5000)

1° premio . . . . .	L. 3000
2° » . . . . .	» 1500
3° » . . . . .	» 500

(Vedere le norme nel programma del 22 Maggio.)

### **Premio quotidiano dell'altezza.**

1° premio . . . . .	L. 1500
2° » . . . . .	» 500

### **Premio quotidiano della velocità.**

(L. 1000)

(Vedere nel programma del 22 Maggio le condizioni e le norme dei premi quotidiani.)

---

---

## **Altri Premi stabiliti dal Comitato**

### **AEROPLANI**

#### **GRAN PREMIO DEL RECORD DEL MONDO.**

(Premio unico L. 10.000)

Questo premio sarà conferito all'aviatore che avrà per il primo, durante e sul terreno dei Concorsi Aerei di Verona, e nei tempi ufficiali per correre questi concorsi, battuto sia il *record* del mondo dell'altezza, sia il *record* del mondo della più grande distanza senza scalo, alla data del 22 maggio 1910.

#### **PREMI NAZIONALI.**

(L. 8000)

ART. I. — Sono istituiti i seguenti premi nazionali:

1° Un premio di L. 2000 per quel pilota di nazionalità italiana che, regolarmente iscritto ai Concorsi Internazionali, avrà ottenuto la miglior classifica tra i piloti italiani nel Gran Premio di Distanza;

2° Un premio di L. 2000 per il pilota italiano che, regolarmente iscritto ai Concorsi Internazionali con un apparecchio costruito in Italia con motore italiano, avrà ottenuto la migliore classifica nel Gran Premio della Distanza;

3° Un premio di L. 2000 per quel pilota italiano che, regolarmente iscritto ai Concorsi Internazionali con un apparecchio costruito in Italia, brevettato da italiani e con motore di fabbrica italiana costruito in Italia, avrà ottenuto la miglior classifica nel Gran Premio della Distanza;

4° Un secondo premio di L. 1000 è stabilito per ciascuna delle tre categorie di premi nazionali, di cui a 1°, 2°, 3°;

5° Un premio di L. 1000 per ciascuno degli aviatori italiani che nei giorni 20, 21 e 22 maggio effettueranno con risultato valido, le prove per ottenere il brevetto di pilota aviatore.

Per conseguire il brevetto di pilota aviatore, gli aviatori italiani dovranno osservare le norme che saranno emanate dai Commissari della Società Italiana di Aviazione per concorrere ai premi di cui all'art. 1 paragrafo I, II, III e IV.

I piloti italiani dovranno possedere il brevetto di pilota aviatore.

## DIRIGIBILI

### CONCORSO DI VELOCITA' - INTERNAZIONALE.

1° premio **Grande coppa d'argento** e . L. **5000**

2° » . . . . . » **3000**

3° » . . . . . » **2000**

indennizzo di L. 5000 fino alla concorrenza di L. 40.000 premi compresi a tutti i dirigibili che avranno effettuata valevolmente la partenza percorrendo non meno di 5 chilometri.

ART. 1. — Il Concorso potrà essere disputato dal 22 al 29 maggio.

ART. 2. — Ciascun dirigibile dovrà avvertire almeno 48 ore prima i Commissari sportivi dell'intenzione di prendere la partenza per concorrere alla gara e si metteranno quindi d'accordo per fissare la partenza.

ART. 3. — Il percorso dovrà essere Verona — Piazza d'Armi — Vicenza — Piazza d'Armi — andata-ritorno.

ART. 4. — I dirigibili potranno avere qualunque rotta e qualunque altezza e potranno prendere terra durante il percorso, però non sarà tenuto conto del tempo perduto.

ART. 5. — Sarà vincitore quel dirigibile che avrà fatto il percorso nel minor tempo.

ART. 6. — I dirigibili potranno ripetere tale prova.



▽ È OTTIMA PER TAVOLA ▽

*S. Pellegrino*

Stazione Balnearia e Climatica di 1° ordine  
(m. 245 s/m). — 50.000 forestieri all'anno.

Nuovo stabilimento balneare con 100 camerini di lusso di I e II classe, sale per doccie, inalazioni, massaggi, bagni a vapore, idroelettrici, all'acido carbonico, di luce, sale di elettroterapia, ecc.; gabinetti per la ricerca scientifica, per raggi X, per la radiografia di calcoli renali ecc. .. ..

**Servizio Medico permanente.**

Saloni per la bibita, vasto parco, viali, portici per passeggio, grande Casino, Teatro, Concerti .. .. .



**L'acqua minerale alcalina di S. Pellegrino**

è insuperabile per combattere:

la diatesi urica; gotta, renella, calcoli renali, vescicali, gastrici intestinali; gli ingorghi ed ingrandimenti epatici, consecutivi a disturbi digestivi, processi infiammatori, malaria ed alcoolismo; la predisposizione ereditaria alle forme uriche; il diabete, la polisarcia; le alterazioni renali e le albuminurie uricemiche; le alterazioni della pelle di natura uricemica.

▽ È OTTIMA PER TAVOLA ▽

▽ È OTTIMA PER TAVOLA ▽

*St. Pella*

Stazione Balnearia e Climatologica di 1° ordine  
(m. 245 ssm) — 50.000 forestieri all'anno.

Nuovo stabilimento balneare con 100 ca-  
merini di lusso di I e II classe, sale per  
doccie, iniezioni, massaggi, bagni a va-  
pore idrocloridici, all'acido carbonico, di  
pore idrocloridici, ecc.; gabinetti  
nuovi, sale di elettrolisi, ecc.; gabinetti  
nuovi, per la ricerca scientifica, per raggi X, per  
la radiografia di calcoli renali, ecc.

**Servizio Medico permanente.**

Saloni per la bibita, vasto parco, viali,  
portici per passeggio, grande Casino, Tea-  
tro, Concerti.

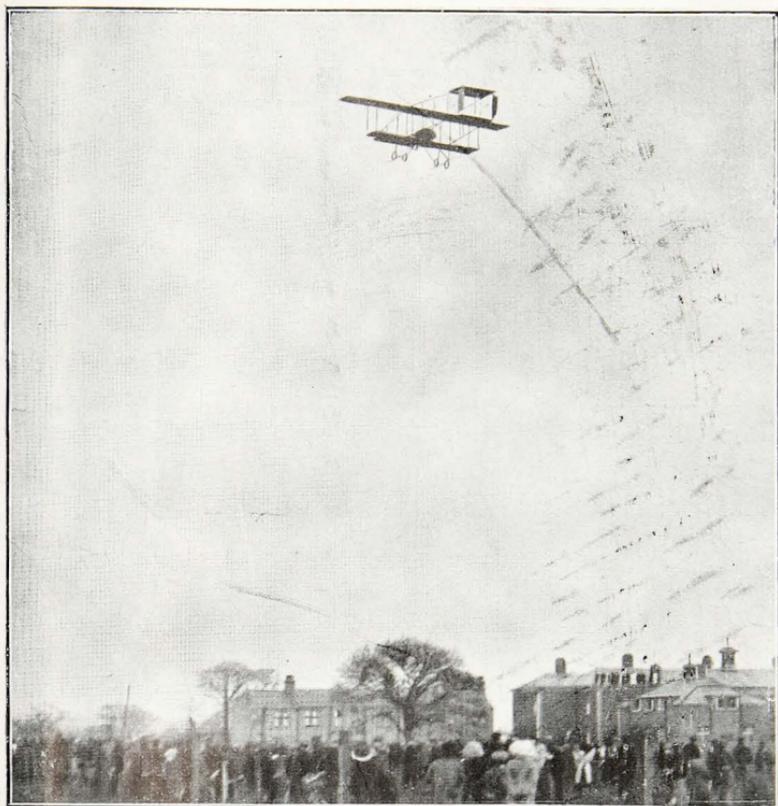
**L'acqua minerale italiana di S. Pella**

è insuperabile per combattere:

la diatesi urica; gotta, renella, calcoli  
renali, vescicali, gastrici intestinali;  
gli ingorghi ed ingrandimenti epatici,  
conseguenti a disturbi digestivi, pro-  
cessi infiammatori, malarici ed alcoo-  
lici; la predisposizione ereditaria  
alle forme uriche; il diabete, la dipe-  
sita; le alterazioni renali e le albu-  
minurie microscopiche; le alterazioni della  
belle di natura microscopica.



▽ È OTTIMA PER TAVOLA ▽



La grande impresa di Paulhan. La partenza da Londra e l'arrivo a Manchester.

# GLI AVIATORI

---

## Luigi Paulhan

Luigi Paulhan è nato il 19 Luglio 1883 a Pézenas (Hérault).

Uscito dalla Scuola Professionale Rouvier di Tolone all'età di sedici anni, navigò come aiutante pilota, poi si arruolò al 1° reggimento del genio.

Dopo aver lavorato per lungo tempo coi precursori dell'aviazione: Surcouf, Ferber e Renard, prese parte al Concorso di modelli ridotti di aeroplani, e vi ottenne il primo premio, consistente in un biplano Voisin, senza motore.

Delle persone che a lui si interessavano gli fornirono i mezzi per acquistare il motore, ed ecco il suo sogno realizzato. Da quel giorno cominciarono le sue prove ad Issy-les-Moulineaux. Si era in giugno 1909; le prove non riuscirono brillantemente che quand'egli arrivò al campo di Châlons, da dove partì per andare a concorrere alla riunione di Douai.

Il 10 luglio egli compiva 12 Km., poi successivamente andò a passeggiare al disopra della città e dei suoi sobborghi vincendo il « record » francese di durata con un volo di 44 Km. 778, che compì in 1 ora 7 m. 2 s. Il 18 luglio volò più di un'ora a 150 metri di altezza, dimostrandosi il campione dell'altezza,

L'indomani, eccolo compiere il viaggio di Douai - Arras che lo classifica definitivamente aquila, fra gli uccelli artificiali.

Egli si distinse in seguito successivamente nelle riunioni di Vichy, Dunkerque, Tournai, Ostenda, Spa, per arrivare poi alla sua grande popolarità nella Settimana di Champagne.

A Reims, uscì ogni giorno, uno eccettuato, in cui il suo

aeroplano era in riparazione; affrontò venti che facevano rimanere i suoi rivali chiusi negli «hangars», e battè il «record» di Wilbur Wright percorrendo 125 Km. 676 in 2 ore e 43 minuti.

Questa vittoria, nella quale fu sorpassato in seguito da Latham e da Farman non gli valse che il terzo posto al Gran Premio di Campagne.

A Juvisy, era lui ancora che ogni giorno salvava la situazione, fu il solo a volare alla presenza del Presidente della Repubblica in un volo dei più impressionanti, a 70 metri di altezza, durante il quale uscì ad un tratto dall'aerodromo per andare a fare il giro delle colline circostanti.

Cambiò di apparecchio alla riunione di Blackpool, nella quale per il suo debutto su un biplano H. Farman volò per 28 chilometri.

Il 1<sup>o</sup> novembre a Brooklands conquistò la coppa Michelin percorrendo 154 Km. e 500 m. in 2 ore 47 minuti 20 s., ma essa gli fu tolta in seguito da Henry Farman.

Ritornato in Francia il 9 novembre, battè il « record » dell'altezza, salendo a 410 metri, ed il giorno dopo effettuò il viaggio Mourmelon - Châlons, girando intorno alla cattedrale di questa città, per ritornare ad atterrare al suo punto stesso di partenza, dopo aver raggiunto l'altezza di 600 metri.

Firmò un contratto per compiere dei voli in America, ma appena arrivato nel nuovo mondo, eccolo alle prese coi fratelli Wright. Malgrado ciò eseguì dei voli meravigliosi durante la riunione di Los-Angeles in cui battè il « record » dell'altezza, salendo alla favolosa altezza di 1360 metri. Perseguito dagli avvocati dei fratelli Wright, che si riservano il monopolio dell'aeroplano per l'America, e non riscuotendo che una piccola parte di quanto era stato convenuto nel suo contratto, egli riprende il piroscalo per ritornare in Francia, giurando che non sarebbe più tornato in America.

Al suo ritorno, egli non perde un minuto, si distingue in modo speciale facendo del turismo aereo: tutti ricordano

ancora il suo meraviglioso viaggio da Chevilly a Mourmelon che formò l'ammirazione di tutti gli sportmen.

Ed eccolo finalmente al suo splendido trionfo di Londra-Manchester, che ha sconvolto il mondo intero, e del quale non riparleremo qui, poichè il fatto è recente e i giornali se ne sono largamente occupati.

### **Michel Effimoff**

Questo russo cominciò il suo *apprentissage* di pilota nel Dicembre 1909. Dopo pochi giorni egli volava più di un'ora con un passeggero. Trionfatore del Meeting di Nizza 1910, nel primo giorno volò 130 Km. e 715 m. vincendo il premio di velocità, dello slancio con e senza passeggero. Nel secondo giorno volò 139 Km. e 232 m., vinse il premio della distanza senza fermarsi (Km. 81,508), guadagnò il premio quotidiano dello slancio senza passeggeri. In 8 giorni coprì 1000 Km. vincendo il premio della totalizzazione delle distanze.

### **Duray**

È francese. Alla settimana di Eliopolis fu classificato 3 nel premio di velocità sui 5 Km. in m. 4.12,4/5; 18 nel premio della maggior distanza senza fermarsi.

Già conduttore famoso della *Dietrich* nelle corse automobilistiche. Partecipò con un Farman al Meeting di Eliopolis e di Nizza.

### **Metrot**

È francese. Alla settimana di Eliopolis (6-13) febbraio: Vinse il premio di 50.000 frs. per la maggior distanza coperta senza fermarsi Km. 83,500.

Fu classificato IV nel premio della totalizzazione delle distanze con 138 Km. 500 metri.

Fu classificato IV nel premio dell'altezza (40 metri).

Monta un Voisin.

# S. Pellegrino

## e le sue Fonti

L' ESPERIMENTO



DI UN GRANDE FISILOGO ITALIANO:



*Ogni giorno mi reco alla fonte e bevo, coscienziosamente bevo. Queste acque salutari hanno attraversato a flotti il mio corpo, penetrando nei suoi più remoti meandri, liberandolo dai detriti infossicanti che gli artifici della vita civile vi accumularono. Esse hanno così ridato alla mia mente i suoi ottimismo congeniti e la primiera mobilità a quegli ingranaggi della mia macchina organica che l'uso aveva in parte deteriorato. Sicchè posso godere ampiamente delle bellezze miti e liete di questo luogo ospitale che dopo venti giorni non so decidermi a lasciare. Per un'anima irrequieta come la mia è questo veramente un miracolo di S. Pellegrino.*

(Dal Giornale di S. Pellegrino, n. 56, 1907).

**GIULIO FANO**  
degli Istituti Superiori  
di Firenze

# St. Péligrone

e le sue  
Fonti

## L'ESPERIMENTO DI UN GRANDE FISILOGO ITALIANO

Ogni giorno mi reca alla fonte e  
dare, consciamente bene. Queste  
acque salutari hanno attraversato a flutti  
il mio corpo, penetrando nei suoi più  
remoti membri, liberandolo dai devili  
influssi che gli artigli della vita ci-  
vile vi accumulano. Esse hanno così  
ridato alla mia mente i suoi ottimi  
congeniti e la purifica mediana a quegli  
ingrassaggi della mia macchina organica  
che l'uso aveva in parte deteriorato.  
Sicché posso godere ampiamente delle  
bellezze miti e sane di questo lago spa-  
ziale che dopo venti giorni non sa de-  
clinare a lasciare. Per un'annata in-  
quiete come la mia è questo veramente  
un miracolo di St. Péligrone.

**GIULIO FANO**

degl. istituto superiore  
di Firenze

Del Grande di S. Pel-  
grone n. 28. 1877





## INTERPRETAZIONE DEI SEGNALI.

In testa dell'Antenna dei segnali è issata una fiamma che significa:

- NERO:** Non si vola.  
**BIANCA:** Si volerà probabilmente.  
**ROSSA:** Si vola.

### Da un lato dell'Antenna

sono issati i segnali urgenti. Man mano che un apparecchio entra in pista viene issato a una delle tabelle partendo dall'alto:

- Uno degli otto segnali bicolori che indicano la prova alla quale concorre l'aviatore.
- Il segno per indicare l'aviatore che concorre.
- Un segno che indica una cifra. Il significato di questa cifra si rileva dal codice dei segnali. Quando il segno è isolato, cercarne il significato nella tabella dei segnali urgenti.

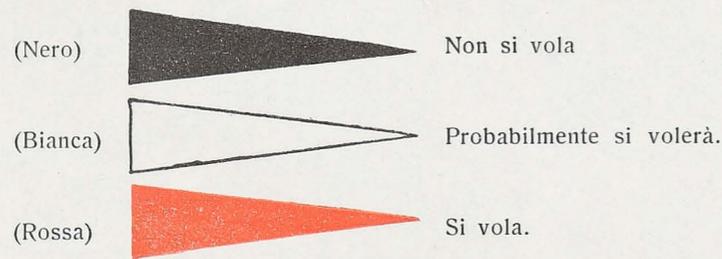
### L'altro lato dell'Antenna

è utilizzato per issare i segnali del codice. Questi segnali sono di 3 cifre. Essi formano assieme un numero da 101 a 999 e sono tradotti nel codice dei segnali, di cui la parte che può interessare il pubblico è riprodotta più avanti.

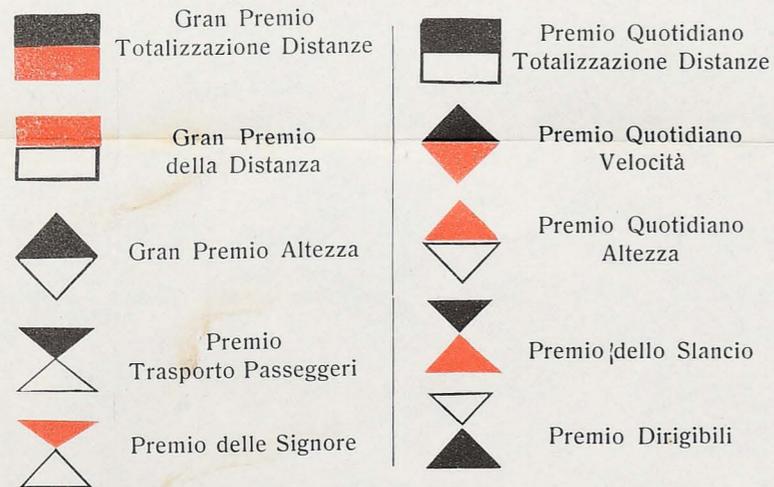
Le indicazioni e gli ordini che esprimono si applicano all'apparecchio il cui numero è issato sulla tabella corrispondente, che si trova dall'altro lato dell'antenna.

Se il loro significato è generale, i segnali vengono collocati nella tabella superiore.

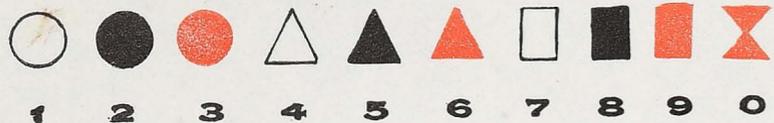
### FIAMME



### SEGNALI A DUE COLORI



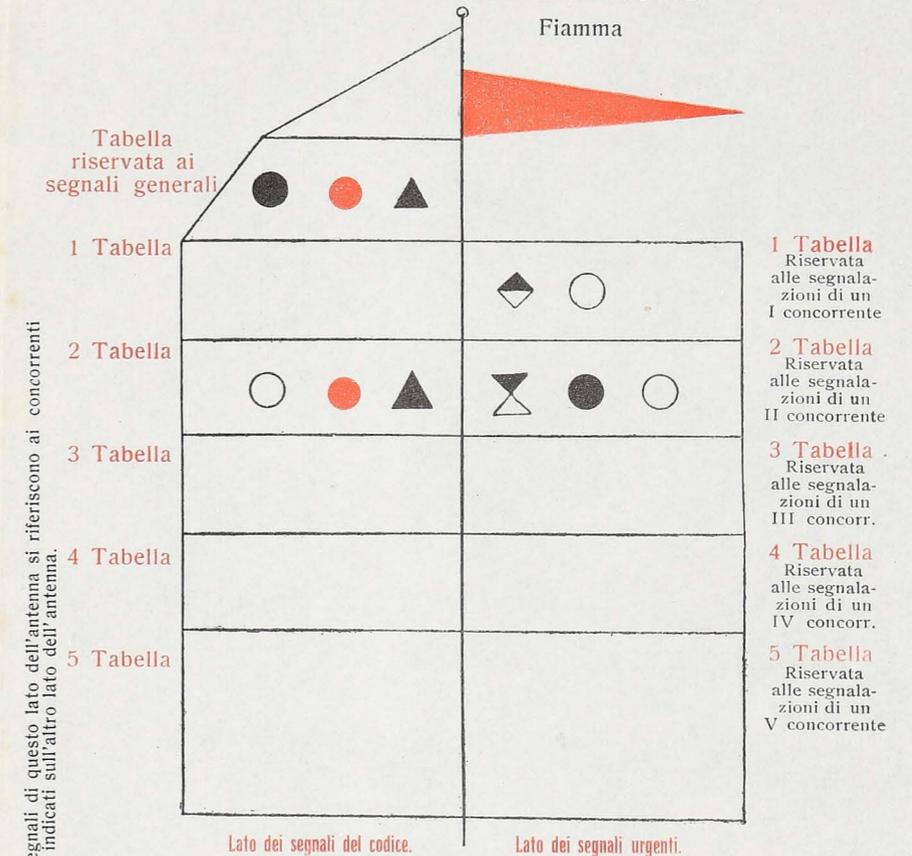
### CIFRE



## SEGNALI URGENTI

N.º	Segnale	SIGNIFICATO DEL SEGNALE URGENTE ISSATO ISOLATAMENTE
1	○	Record battuto.
2	●	Partenza non valida o arrivo non valido.
3	●	Partenza valida o arrivo valido
4	△	Arresto dell'Aeroplano senza accidente di persone.
5	▲	Richiesta d'aiuto (chiamata dei meccanici).
6	▲	Apparecchio che ha toccato terra o girato irregolarmente un pilone.
7	□	Riservato ai Commissari Sportivi.
8	■	Riservato ai Commissari Sportivi
9	■	Riservato ai Commissari Sportivi.
0	⌘	Annulla il segnale precedente.

## ANTENNA SEGNALAZIONI



I segnali di questo lato dell'antenna si riferiscono ai concorrenti indicati sull'altro lato dell'antenna.

### ESEMPIO:

In testa dell'antenna **Fiamma rossa** - Si vola.  
 Sulla tabella dei segnali generali: 235 - Vento da 7 a 10 m. al secondo.  
 Sulla prima tabella a destra:

▲ Gran Premio dell'altezza    ○ Paulhan    ● Partenza valida.

Sulla seconda tabella a destra:

△ Premio dei Passeggeri    ● Effimoff    ○ Record battuto.

Sulla seconda tabella a sinistra: N. 135 - Tre passeggeri a bordo.

## CODICE DEI SEGNALI

- 101 - 1/2 ora di volo
- 102 - 1 ora di volo
- 103 - 1 ora 1/2 di volo
- 104 - 2 ore di volo
- 105 - 2 ore 1/2 di volo
- 106 - 3 ore di volo
- 107 - 3 ore 1/2 di volo
- 108 - 4 ore di volo
- 109 - 4 ore 1/2 di volo
- 110 - 5 ore di volo
- 111 - 5 ore 1/2 di volo
- 112 - 6 ore di volo
- 113 - 6 ore 1/2 di volo
- 114 - 7 ore di volo
- 115 - 7 ore 1/2 di volo
- 116 - 8 ore di volo
- 117 - 20 Kilometri percorsi
- 118 - 40 Kilometri percorsi
- 119 - 60 Kilometri percorsi
- 120 - 80 Kilometri percorsi
- 121 - 100 Kilometri percorsi
- 122 - 125 Kilometri percorsi
- 123 - 150 Kilometri percorsi
- 124 - 175 Kilometri percorsi
- 125 - 200 Kilometri percorsi
- 126 - 225 Kilometri percorsi
- 127 - 250 Kilometri percorsi

- 128 - 300 Kilometri percorsi
- 129 - 350 Kilometri percorsi
- 130 - 400 Kilometri percorsi
- 131 - 450 Kilometri percorsi
- 132 - 500 Kilometri percorsi
- 133 - 1 passeggero a bordo
- 134 - 2 passeggeri a bordo
- 135 - 3 passeggeri a bordo
- 136 - Più di 3 passeggeri a bordo
- 137 - 30 metri d'altezza
- 138 - 70 metri d'altezza
- 139 - 80 metri d'altezza
- 140 - 90 metri d'altezza
- 141 - 100 metri d'altezza
- 142 - 125 metri d'altezza
- 143 - 150 metri d'altezza
- 144 - 175 metri d'altezza
- 145 - 200 metri d'altezza
- 146 - 250 metri d'altezza
- 147 - 300 metri d'altezza
- 148 - 350 metri d'altezza
- 149 - 400 metri d'altezza
- 150 - 450 metri d'altezza
- 151 - 500 metri d'altezza
- 152 - Al di sopra di 550 metri.
- 153 a 212 - Numeri riservati per designare i piloti iscritti.

- 213 - Pilota non iscritto.
- 214 - Il vento è ancora troppo forte si procede fra poco ad un'esperimento.
- 215 - L'apparecchio fa un esperimento, non prende la partenza.
- 216 - Attenzione: le partenze stanno per cominciare.
- 217 - Avendo impiegato più del tempo prescritto per la partenza l'apparecchio perde il suo turno.
- 218 - Il motore non potè essere messo in azione.
- 219 - L'apparecchio è stato trasportato nell'hangar.
- 220 - Una panne del motore ha impedito la partenza.
- 221 - Panne di benzina.
- 222 - Panne di accensione.
- 223 - L'apparecchio ha un'ala danneggiata.
- 224 - Apparecchio rotto in parte, ma pilota immune.
- 225 - Apparecchio completamente rotto.
- 226 - Si cambia un'elica.
- 227 - Si cambia un magnete.
- 228 - Catena spaecata.

- 229 - Timone di profondità danneggiato.
- 230 - Pattino o ruota rotta nell'atterraggiamento.
- 231 - Buon atterraggiamento.
- 232 - Vento di meno di 3 metri al secondo.
- 233 - Vento da 3 a 5 metri al secondo.
- 234 - Vento da 5 a 7 metri al secondo.
- 235 - Vento da 7 a 10 metri al secondo.
- 236 - Vento da 10 a 15 metri al secondo.
- 237 - Vento di più di 15 metri al secondo.
- 238 - I Commissari sportivi decidono che le partenze avranno luogo dopo l'ora regolamentare.
- 239 - Nessuna partenza sarà data dopo l'ora regolamentare.
- 240 - Le prove della giornata sono terminate.
- 241 - Prego ai Commissari aggiunti di rimandare il pubblico nelle tribune.
- 242 - I piloti devono essere vicino ai loro apparecchi.
- 243 - I piloti devono radunarsi all'Ufficio dei Commissari Sportivi.

# Le Colonne dell'Acqua

di

# S. Pellegrino

Sono rappresentate dalla meravigliosa combinazione dei suoi elementi fondamentali. Nessun'acqua medicinale da tavola possiede per litro:

**Centigrammi 11 di CLORURO SODICO**

› **29 di SOLFATO DI MAGNESIA**

› **32 di BICARBONATO DI CALCIO**

› **44 di SOLFATO DI CALCIO**

**Milligrammi 18 di CLORURO DI LITIO**

L'acqua di S. Pellegrino appartiene quindi a quel piccolo gruppo di acque che lavano i tessuti ed esportano notevoli quantità di materiali, scorie, ecc. *Huchard*, elogiando le acque a tenue mineralizzazione saviamente osserva: *qu'il ne faut pas voir ce qu'elles apportent, qu'il faut voir surtout ce qu'elles emportent*. E soprattutto va ricordata un'altra dote che viene invidiata alla fonte di S. Pellegrino: **di sgorgare cioè alla temperatura di 27 centigradi**, mentre le sorgenti di Contrexéville, Vittel, Martigny, Wildungen, ecc. hanno la temperatura di 10 o 11 centigradi.



# Le Colonne dell'Acqua

di

# Stella Rossa

Sono rappresentate dalla meravigliosa combinazione  
dei suoi elementi fondamentali. Nessun acqua medicinale  
tale da tavola possiede per loro:

- Centigrammi 11 di CLORURO SODICO
- > 20 di SOLFATO DI MAGNESIA
- > 32 di BICARBONATO DI CALCIO
- > 44 di SOLFATO DI CALCIO
- Milligrammi 18 di CLORURO DI LITIO

L'acqua di S. Pellegrino rappresenta  
quindi a quel piccolo gruppo di acque che  
lavano i tessuti ed esportano in valle quan-  
tita di minerali, acido, ecc. Il calcio, ele-  
mento le acque a tenue mineralizzazione  
svaivamente osserva: più ne fanno per loro  
ce qu'elles apportent, qu'il faut voir surtout  
ce qu'elles exportent. E soprattutto, va ri-  
cordata un'altra dose che viene fissata  
alla fonte di S. Pellegrino: di acqua  
cioè alla temperatura di 27  
centigradi, mentre le sorgenti di Con-  
textille, Vittel, Marigny, Widdungen,  
ecc. hanno la temperatura di 10 o 11 cen-  
tigradi.



Nella settimana di Lione si ferì abbastanza gravemente, tuttavia mentre scriviamo si spera ancora nel suo intervento al Circuito di Verona.

### **Kuller**

È francese. A Mourmelon, con l'*Antoinette* fece qualche volo felicemente riuscito e potrà essere una rivelazione per la riunione di Verona. Monta un *Antoinette*.

### **Chavez**

È francese. Si classificò II nella prima giornata del Meeting di Nizza 1910, volando 105 Km. 508 metri. Al Meeting di Biarritz (2 Aprile 1910) con un volo di 45 minuti si sollevò a 300 metri di altezza.

Il 28 Febbraio 1910 volò ore 1,47 a Châlons; in seguito si elevò a 500 metri. All'aerodromo di Tours il giovane aviatore ha compiuto il 4 Maggio 1910 un brillantissimo volo di 2 ore e 3 minuti, facendo 53 giri. È il miglior volo che sia stato fatto finora in quell'aerodromo. Monta un Farman.

### **Leone Molon**

È nato ad Arras nel 1881: compiuti i suoi studi al Liceo di questa città, ne uscì a 17 anni per entrare nella Scuola degli Alti Studi Commerciali dell'Hâvre. Fatto il servizio militare, fondò il grande Garage della Borsa, ciò che non gli impedisce di partecipare a numerose corse d'automobili, nelle quali si distingue sempre brillantemente.

Sedotto dall'aviazione, debuttò a Issy-Les-Moulinaux, dove per la prima volta riuscì ad elevarsi a 20 metri di altezza col suo monoplano Blériot; fu in seguito a ciò impegnato immediatamente a Berlino, ove fu classificato sesto del Grand Prix.

Nell'Ottobre 1909, Molon partecipò al Meeting di Doncaster. Venne classificato terzo del Grand Prix, secondo del

premio di velocità, dopo Delagrangé che quel giorno stesso battè il record del mondo con una velocità di 88 Km. all'ora.

Ad Anversa il 2 Novembre 1909, riportò nuovi successi: Molon guadagna il premio degli esordienti ed il premio del giro della pista, battendo diversi concorrenti, tra i quali Rougier e Brégi; finisce terzo del Grand Prix e secondo del Premio dei Meccanici.

Dal 20 Ottobre 1909 al 30 Marzo 1910, compì più di 250 voli. Ogni giorno lo si vede allenarsi per la traversata dall'Hâvre a Trouville, una delle sue più vive aspirazioni.

Ha partecipato all'ultima riunione di Cannes di cui era uno dei favoriti. Disgraziatamente, sin dal primo giorno, dopo aver eseguiti parecchi voli di circa 40 minuti per regolare il suo apparecchio, presa la partenza all'ora fissata, vinto il premio del giro della pista, e continuato per il premio della totalizzazione delle distanze, ecco tutto ad un tratto Rey e Christianes che volendo sorpassarlo alla corda, malgrado il regolamento, lanciano il piccolo Blériot di Molon a 200 metri lontano, ove va ad infrangersi fuori della pista.

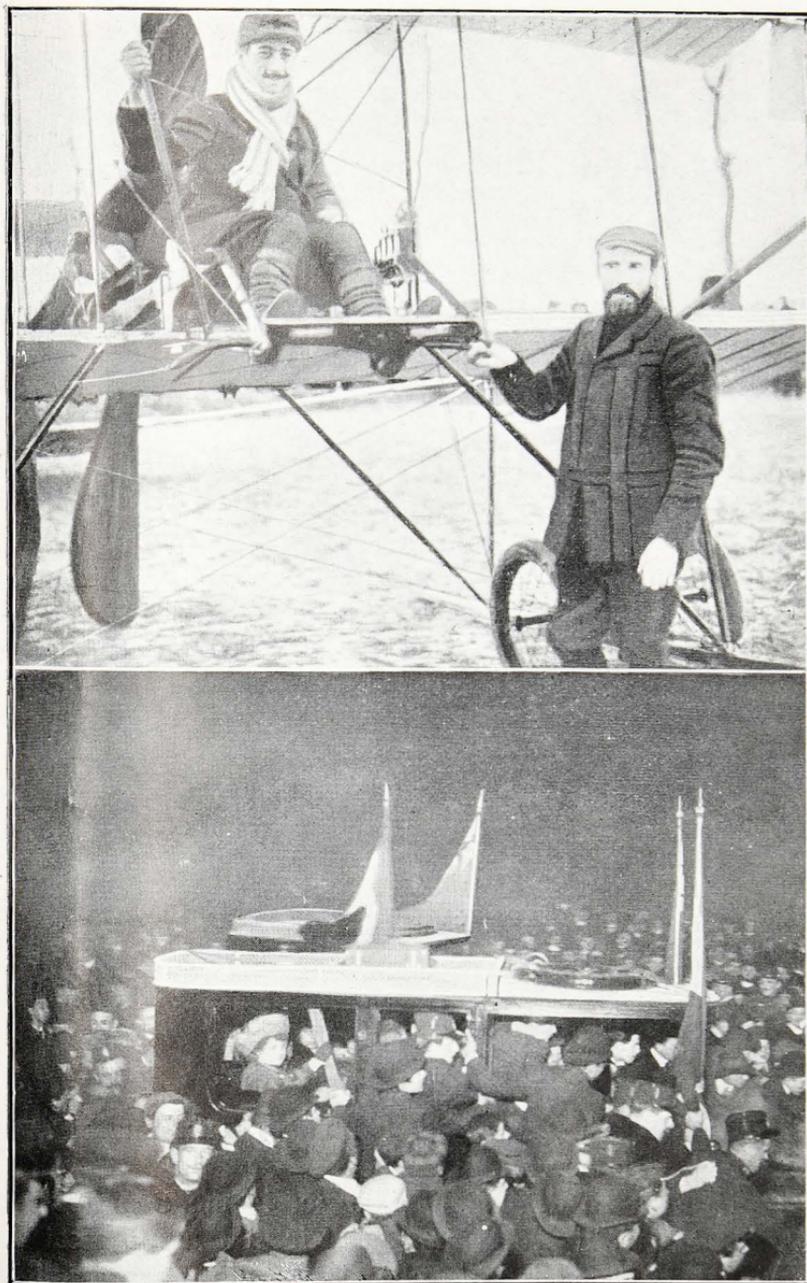
Molon si rialza in assai cattivo stato, ferito gravemente ad un occhio; ma egli non si scoraggia per ciò, e la sera stessa, per accontentare il pubblico che vuol vedere volare il suo monoplano, riescì a compiere parecchi voli su un apparecchio nuovo, ma non pronto per il volo.

La riunione essendo stata, in causa del cattivo tempo, prolungata di due giorni, egli vi fece dei voli bellissimi, prendendo il secondo posto al Grand Prix prima di Popoff, di Edmond, di Frey e di Baratoux.

### **Felice Buzio**

Felice Buzio, di anni 24, torinese, si applicò alla meccanica nelle officine Diatto-Clement.

Corse con successo la Coppa Combler in Germania; la Coppa d'oro del 1906, dell'Automobile Club di Milano e la Coppa Florio.



H. Farman e Paulhan alla partenza da Londra. - L'arrivo trionfale di Paulhan a Parigi.

Ha corso a Brescia nel 1907; ha corso la « Targa Bologna » a Bologna nel 1908.

Partecipò coi signori Restelli, alla costruzione del primo motore italiano di aviazione che abbia funzionato su apparecchi.

Su questo motore infatti il Calderara vinse l'anno scorso al Circuito di Brescia il premio del chilometro del Conte Orazio Oldofredi e il premio di L. 5.000, di 20 chilometri, del « Corriere della Sera ».

Al motore venne assegnata la grande medaglia d'oro del Re. Il Buzio si è dedicato poi all'aviazione in società con l'ing. Maroni ed ha costruito un nuovo motore Buzio che è stato montato da un mese sull'apparecchio Hoernstein costruito dall'Hoernstein a Shepperton, sul Tamigi. Per meglio riuscire nel proprio intento di applicazione si è dato anche al pilotaggio dell'apparecchio, riuscendo ad ottenere il brevetto di pilota aviatore dell'Aéro Club d'Inghilterra.

### **Maurice Tétard**

È attualmente maestro pilota della Scuola Farman al Campo di Châlons e da oltre un anno si occupa di aviazione. Fu meccanico di Mortiner Singer col quale partecipò a tutti i Meeting d'aviazione dello scorso anno. Dopo i concorsi aerei di Verona verrà a Milano ad inaugurare la Scuola Italiana di Aviazione ed inizierà le lezioni di pilotaggio sul biplano Farman.

### **Gli altri**

Mentre questa parte di Guida va in macchina si fanno i nomi di altri iscritti.

Tra essi sono degli italiani, o per lo meno si spera ci possano essere. Il programma del Circuito aereo assai opportunamente ha consentito che si possano dare esami di pilota alla vigilia delle prove.

# S. Pellegrino

E UNA STAZIONE PROVVEDUTA  
DEI PIÙ IMPORTANTI MEZZI DI  
CURA, TRA I QUALI CULMINA LA  
SUA CELEBRATA FONTE منير

Le cure che si fanno presso le Terme  
sono le seguenti:



Tutto è organiz-  
zato, tutto è di-  
sposto in modo  
consono agli ul-  
timi progressi  
della terapia =

1. ACQUA MINERALE  
per bibita, per bagno e  
per inalazioni.
2. Bagni semplici e me-  
dicati.
3. Idroterapia razionale  
completa.
4. Bagni a vapore.
5. Bagni di luce.
6. Bagni di acido carbo-  
nico.
7. Ginnastica medica.
8. Tremuloterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Röntgenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cure del terreno.
14. Cure speciali delle ma-  
lattie delle vie urinarie.

# St. Raphael

UNA STAZIONE PROVVEDUTA  
 DEI PIÙ IMPORTANTI MEZZI DI  
 CURA TRA I QUALI CENSIAMO  
 LA SUA CELEBRATA FONTE



Le cure che si fanno presso le Terme  
 sono le seguenti:

1. ACQUA MINERALE  
 per bibita, per bagno e  
 per inalazioni.
2. Bagno completo e ma-  
 dicati.
3. Idroterapia razionale  
 completa.
4. Bagno a vapore.
5. Bagno di iaccio.
6. Bagno di acido carbo-  
 nico.
7. Ginnastica medica.
8. Frenoterapia.
9. Elettroterapia.
10. Inalazioni.
11. Flogogenoterapia.
12. Massoterapia.
13. Cura del terreno.
14. Cure speciali delle ma-  
 lattie delle vie urinarie.



Tutto è organizzato  
 con cura e di-  
 sciplina in modo  
 comodo agli in-  
 fermi, per i più  
 belli trattamenti



Targa, medaglia e distintivo dei Concorsi Aerei di Verona.

Fra gli italiani che già possiedono tale brevetto vi è Felice Buzio, che il brevetto l'ha ottenuto in Inghilterra su apparecchio Hoernstein.

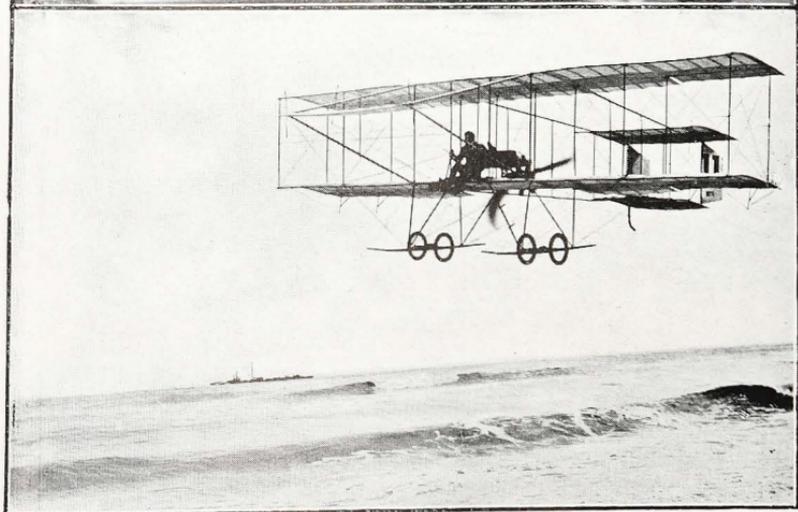
Si parla pure della possibile partecipazione di una donna: Jeanne Herveu, che sta imparando su un Blériot. Ma giungerà in tempo la graziosa femminista dell'aria ad ottenere il brevetto di pilota? Se poi mancasse il Tétard, il suo posto sarà preso dal Cheurel.

Auguriamoglielo come auguriamo per il buon nome italiano, che la rappresentanza nazionale se non immensa si dimostri numerosa.

Un rappresentante italiano, che sorte dalla scuola di Blériot è Bartolomeo Cattaneo, che monterà un Blériot. Egli ha ottenuto il brevetto di pilota qualche mese addietro a Pau. A lui, ed eventualmente al Pizzagalli, sarebbe affidata la difesa dei nostri colori alle prove internazionali di Verona.



La signora J. Herveu su un Blériot.



Effimoff sul suo "Farman" - Un suo volo sul mare.

# GLI APPARECCHI

Queste notizie sugli apparecchi e sui motori sono tolte dall'*Annuario dell'Aeronautica e dell'Aviazione* che il Touring Club Italiano sta preparando.

## **Il monoplano Antoinette.**

Le ali hanno uno spessore di 15 cm circa; esse sono intelate sulle due faccie. La loro nervatura è costituita da un assieme di traversine longitudinali e trasversali che si intrecciano e sono collegate da fili d'acciaio. Queste ali da 15 a 25 mq. di superficie non pesano che da 25 a 30 kg. senza la tela, ossia 1 kg. per mq.

In questa costruzione basata sul triangolo e la piramide i materiali non lavorano che alla trazione ed alla compressione. La sezione delle ali ha la forma di una parabola e la sua concavità è orientata verso il suolo.

IL CORPO ha la forma di una chiglia di nave a sezione triangolare. Il suo davanti termina con una prua per fendere l'aria e il corpo posteriore va sempre più assottigliandosi. — Il principio della costruzione è lo stesso di quella delle ali. Essa è coperta della medesima tela di quella che costituisce la superficie.

L'estremità del corpo porta degli impennaggi orizzontali e verticali che formano la coda. — In più un timone di profondità e un timone di direzione sono posti l'uno in prolungamento dell'impennaggio orizzontale, l'altro in prolungamento dell'impennaggio verticale. Gli impennaggi della coda e i timoni posti a tergo hanno un'efficacia grandissima per la loro grande distanza dal centro di gravità. — Di più per la loro posizione all'indietro essi aiutano la stabilità dell'apparecchio.

Per assicurare la stabilità trasversale sia nei *virages*, sia sotto l'azione del vento, due alettoni sono attaccati all'estremità posteriore delle ali. — A riposo essi sono nel prolungamento delle ali. — Essi sono collegati tra loro per un comando che abbassa l'uno quando l'altro si eleva e possono girare così fino a divenire perpendicolari alle ali. Questo insieme produce il medesimo effetto del *gauchissement* della superficie ma con maggior efficacia.

I Comandi che assicurano la direzione e la stabilità dell'apparecchio sono sottomano del pilota.

Un volante è posto a dritta e comanda il timone di profondità; due altri volanti posti vicino da una parte e dall'altra sul medesimo asse, comandano gli alettoni e il timone di direzione. Essi possono essere manovrati insieme dalla medesima mano e si può lasciar scivolare la mano su l'uno per riprenderlo verso la fine della manovra, ciò che permette tutte le combinazioni di movimenti.

Si può agire anche col piede sul timone di direzione, ciò che evita di fare due movimenti distinti colla mano sinistra.

Questo sistema rende facilissima la direzione dell'apparecchio. Questi due movimenti simultanei sono necessari per le volate, per i *virages* e per indirizzare l'apparecchio quando questo subisce un colpo di vento.

Due manette poste davanti servono a regolare l'avance, l'accensione e la carburazione.

Un interruttore a pedale permette di interrompere momentaneamente la marcia del motore e infine un secondo interruttore messo alla portata della mano permette al pilota di arrestare definitivamente il motore.

## Dispositivi di supporto.

L'apparecchio è supportato da un pattino e da un'intelaiatura. — Il pattino si compone di due lungheroni riuniti da assi portanti delle piccole ruote montate su sfere.

Questo pattino, posto al di sotto del corpo, si prolunga davanti più di un metro proteggendo così l'elica contro ogni brusco *atterrissage*.

Esso sopporta il corpo col mezzo di due ammortizzatori posti l'uno al di sotto del centro di gravità dell'apparecchio, l'altro davanti.

Essi si compongono di due tubi penetranti l'uno nell'altro. — L'uno dei tubi forma il corpo di pompa, l'altro il pistone. — La loro corsa è considerevole: quello davanti può essere di 40 cent., quello di dietro di 60 cent.

Essi sono delle molle perfette e regolabili per la pressione dell'aria ed evitano ogni urto all'*atterrissage*.

Le *bequilles* poste nel mezzo delle ali servono a limitare il movimento trasversale dell'apparecchio ed a proteggere le ali, nello stesso tempo che esse sono utilizzate come attacco dei fili. Una rotella posteriore protegge la coda e col pattino limita le oscillazioni longitudinali alla partenza ed all'*atterrissage*. — L'apparecchio è protetto con *bequilles* per tutte le inclinazioni trasversali inferiori ai 45 gradi. — Alla partenza fino a che l'apparecchio abbia raggiunto una velocità sufficiente che permetta al conduttore di equilibrarsi nell'aria, il pattino, le *bequilles* e la ruota posteriore lo sostengono.

Nella partenza quando la velocità aumenta la prima ad abbandonare il suolo è la coda, infine le *bequilles* perdono successivamente contatto dopo qualche oscillazione e la velocità aumentando sempre, l'apparecchio si solleva e si stabilizza progressivamente arrivando a non più riposare che colla ruota situata al centro di gravità. La pressione sul suolo va sempre diminuendo quanto la velocità aumenta e al momento nel quale questa pressione diviene nulla l'apparecchio abbandona il suolo senza transizioni, essendo arrivato a tale momento a una stabilità perfetta.

## Organi di propulsione.

La parte motrice si compone di un gruppo Antoinette posto all'avanti del corpo e facilmente smontabile. — Due radiatori sono posti al di sotto delle ali, a dritta ed a sinistra del corpo, del quale sposano la forma. In marcia gli strati d'aria vengono a soffiare ed a raffreddare i tubi del radiatore, che non oppone così che una debole resistenza all'avanzamento.

L'elica di costruzione leggerissima e robusta e posta al davanti del gruppo e dell'apparecchio: si compone di tubi di acciaio, sui quali sono innestati delle pale in alluminio.

Essa è in più pezzi, mozzo, braccia e pale. — Si può cambiare l'orientazione delle ali e modificare anche il peso dell'elica, ciò che è in certi casi è preziosissimo per determinare il peso che convien meglio all'apparecchio.

Il *posto del pilota* è stato scelto con cura di maniera che la sicurezza sia la più grande possibile.

Esso è situato ad un'abbastanza grande distanza dall'elica e dal motore.

Il pilota è seduto in una navicella piazzata all'interno del corpo ed al riparo da ogni urto e da ogni proiezione.

L'avanti della navicella è materassato e corazzato per proteggere intieramente il pilota.

Anche in caso di urto tutto potrebbe essere spezzato prima che il pilota venga colpito ed anche in questo caso egli sarebbe protetto dalla materassatura che gli impedirebbe di essere proiettato in avanti.

## Monoplano Blériot.

I tipi esistenti di monoplani Blériot si distinguono dal numero d'ordine della loro serie di costruzioni: Blériot 9, Blériot 11 e Blériot 12.

Quelli che si trovano oggi in uso sono: il Blériot 11, e il Blériot 12.

### IL BLÉRIOT 11.

tipo Monaco, è un monoplano che à in confronto dei precedenti tipi, il vantaggio di avere ridotta la superficie ed aumentata la velocità.

Esso è composto di una fuselliera di sezione quadrangolare di sette metri di lunghezza, in legno di quercia e pioppo, intelato sulla metà superiore e incrociato coll'aiuto di corde di pianoforte.

Questa fuselliera pesa 20 Kg. e 5 e può sopportare nel suo mezzo un carico di 300 Kg. senza deformazione permanente.

Esso supporta davanti la superficie sustentatrice di sette metri e 80 di apertura, e 14 mq. di superficie portante, formante un V molto aperto con un angolo di attacco di 7 gradi. L'armatura è intelata, di sopra e di sotto, di tessuto ingommato Continental e permette il *gauchissement* delle ali, essendo stati soppressi gli *ailerons* degli apparecchi precedenti.

Gli organi stabilizzatori sono composti di una superficie fissa di 2 mq. formante impennaggio orizzontale e simmetricamente ripartita da una parte e dall'altra della fuselliera. Questa superficie è fiancheggiata da due alettoni mobili intorno ad assi orizzontali ed azionati in concordanza col *gauchissement* delle ali principali coll'aiuto di un comando analogo a quelli precedentemente menzionati.

La direzione è ottenuta coll'aiuto di un timone verticale posteriore comandato al piede e fissato all'estremità posteriore della fuselliera.

Questo, così come l'insieme dell'apparecchio è sopportato davanti da un *châssis* a due ruote orientabili munito di molle ammortizzanti, e a tergo da una piccola ruota portante.

Il sistema moto-propulsore è composto, d'una parte, d'un motore Anzani a tre cilindri 22-25 cavalli, di 105 millimetri d'alessaggio, e dall'altra parte, d'un'elica de L. Chauviere a due ali, calata direttamente sull'albero, girante a 1350 giri. — Questa misura 2,08 di diametro, 0,85 di passo e fornisce una trazione di 100 Kg. in piena marcia.

L'insieme propulsore e fissato all'innanzi del corpo centrale e l'aviatore è installato nel centro del corpo stesso.

La lunghezza totale dell'apparecchio è di otto metri. Il suo peso in ordine di marcia, compreso il pilota e il combustibile sufficiente per due ore di viaggio, è di 300 Kg., ciò che conduce alla cifra rispettabile di 13 Kg. e 7 trasportati per cavallo.

La velocità media dell'apparecchio è di 58 Km. all'ora.

In vista di facilitare la rimessa dell'aereo, le ali di questo possono essere, al riposo, rovesciate contro la fuselliera.

E' con questo tipo di biplano che Blériot ha effettuato la prima prova nel febbraio 1909 a Issy-les-Moulineaux e a Port-Aviation.

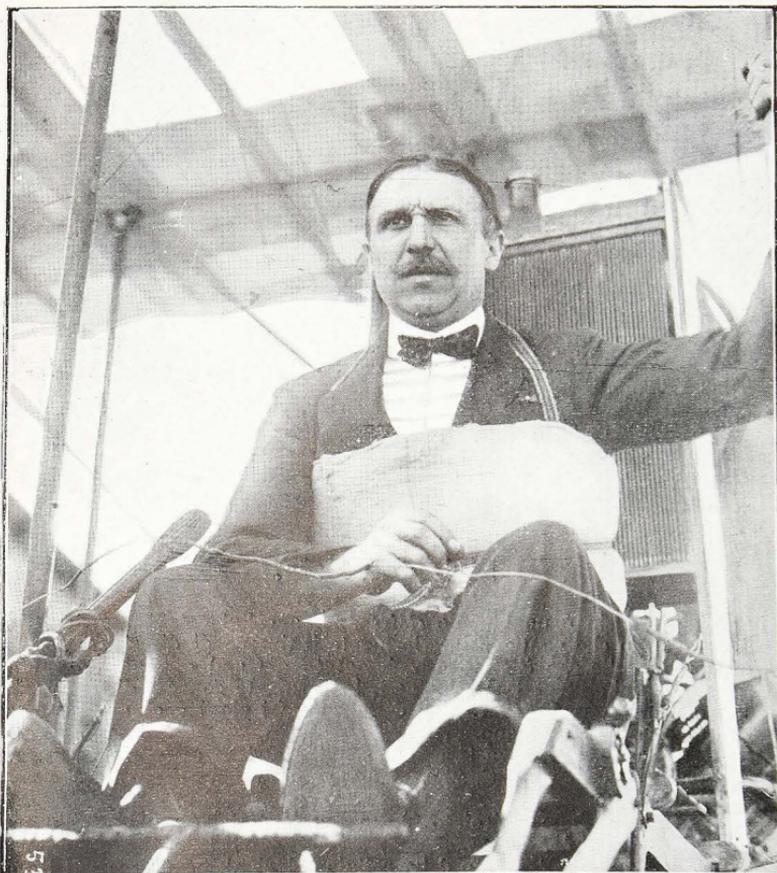
Il 13 luglio 1909 effettuava il primo viaggio da Etampes a Chevilly e il 25 luglio compiva la traversata della Manica.

### IL BLÉRIOT 12.

Il Blériot 12 si distingue dai precedenti:

I. — Dalla posizione dell'aviatore che è posto al di sotto delle velatura principale, è perciò abbassa il centro di gravità;

II. — Dalla possibilità di trasportare simultaneamente più passeggeri;



Duray. - Un volo di Duray sul mare.

III. — Dal sistema propulsore che è munito di un'elica più grande ed a velocità demoltiplicata.

Le superfici portanti sono costituite da due velature simmetriche che danno m. 9.50 d'apertura, 2.40 di profondità e 22 mq. di superficie. Esse sono rigide e munite d'*ailerons* di stabilizzazione alle estremità.

La fuselliera di sezione quadrangolare è leggermente più corta che nel tipo precedente. Essa è amplificata davanti per costituire la navicella.

L'insieme è portato da un *châssis* Blériot a molle ammortizzanti e a tergo da una piccola ruota portante, ammortizzante.

I comandi degli apparecchi stabilizzatori, sono gli stessi che negli apparecchi precedenti: solo il timone verticale di direzione invece che a tergo è stato messo al di sopra dell'equilibratore.

Il sistema moto-propulsore è composto da un motore E. N. V. di 35 cavalli, di 85 millimetri d'alesaggio e di 100 millimetri di corsa, pesante 77 Kg. L'elica, tipo Chauviere, a 4 pale, misura 2.70 di diametro. Essa non è montata direttamente sull'albero del motore, ma su un duplicatore che gli trasmette una velocità di 580 giri. Il peso totale è di 320 Kg.

Questo aeroplano è stato anzitutto sperimentato nel giugno del 1909 ed è riuscito a sollevare simultaneamente tre persone e un approvvigionamento completo; cioè un sovraccarico di almeno 240 Kg.

(dal « Comment vole un Aéroplane »)  
di W. H. Rolls.

## Il Biplano Voisin.

Il biplano Voisin è un biplano *cloisonné*, a cellula stabilizzatrice e sostentatrice a tergo che contiene interiormente il timone di direzione.

Il primo modello che è stato sperimentato a Gand e negli Stati Uniti comporta due piani sostentatori principali, leggermente concavi di 10 metri di apertura su 2 di profondità e 1.50 di distanza tra i piani e che fornisce una superficie di appoggio di 40 mq.

A 4 metri indietro si trova la cellula stabilizzatrice: essa misura m. 2.70 di apertura 2 metri di profondità ed aggiunge perciò un supplemento di 12 mq. di superficie portante.

Il timone di direzione articolato forma cellule di forma piana all'interno di questa cellula caudale.

Davanti a circa 1 metro e 50 della cellula principale, è disposto il timone d'inclinazione o equilibratore, composto di un piano unico di m. 4.200 di apertura e di 1 metro di profondità, mosso da un pedale che agisce su un sistema di leve articolate.

La membratura che costituisce la carcassa delle ali, non è suscettibile di alcun *gauchissement*, non porta alcun alettone e la stabilità laterale non risulta che dalle cellule e dall'apertura.

La propulsione è assicurata da un'elica di m. 2.30 di diametro, di 1.40 di passo girante a 1100,1500 giri, posta di dietro del corpo principale ed azionata direttamente dall'albero motore.

L'apparecchio completo pesa 530 Kg.

La fuselliera ricoperta di tela forma una *capotte*, nella quale prendono posto l'avviatore, gli approvvigionamenti, il gruppo moto-propulsore e gli accessori diversi. — Esso è sopportato da un *châssis* in tubi d'acciaio montato su due ruote pneumatiche: due altre ruote pneumatiche poste sotto la cellula stabilizzatrice a tergo facilitano le manovre a terra, e per quanto non siano previsti altri dispositivi d'ammortizzamento, gli atterraggi non hanno in alcun momento occasione avarie gravi. La corsa sul suolo sotto l'impulsione dell'elica, basta all'apparecchio per prendere il suo slancio.

Questo apparecchio è stato leggermente modificato prima della sua cam-

ACQUA MINERALE  
LITINICA - ALCALINA  
ANTIURICA  
ANTICATARRALE



*S. Pellegrino*

**INSUPERABILE PER COMBATTERE**

**LA DIATESI URICA:**  
GOTTA, RENELLA, CALCOLI  
RENALI, VESCICALI, EPATICI

I **CATARRI** VESCICALI,  
GASTRICI, INTESTINALI... ..  
GLI **INGORGH**I ED **IN-**  
**GRANDIMENTI** EPATICI  
CONSECUTIVI A DISTURBI  
DIGESTIVI, PROCESSI IN-  
FIAMMATORI, MALARIA ED  
ALCOOLISMO .. . . . .

IL **DIABETE**, LA **POLI-**  
**SARCIA**, LE **ALTERA-**  
**ZIONI RENALI** E LE  
**ALBUMINURIE** URICE-  
MICHE .. . . . .

LE **ALTERAZIONI** DEL-  
LA PELLE DI NATURA URI-  
CEMICA .. . . . .

Bibita ec-  
cellente -  
temperan-  
te - aperit-  
tiva - igie-  
nica .. ..

---

---



ACQUA MINERALE  
LITINICA - ALCALINA  
ANTURICA  
ANTICATARIALE

*Belleguardina*

Ridotta ec-  
colenta -  
temperan-  
te - aper-  
tiva - igie-  
nica .. ..



**INSUPERABILE PER COMBATTERE**

LA DIATESI URICA:  
GOTTA, REUMI, CALCOLI  
RENALI, VESCICALI, EPATICI

I CATARRI VESCICALI,  
GASTRICI, INTESTINALI ..  
GLI INGORGHI ED IN-  
GRANDIMENTI EPATICI  
CONSECUTIVI A DISTURBI  
DIGESTIVI, PROCESSI IN-  
FIAMMATORI, MALARIA ED  
ALCOOLISMO .. ..

IL DIABETE, LA POLI-  
SARCIA, LE ALTERA-  
ZIONI RENALI E LE  
ALBUMINURIE URICE  
MICHE .. ..

LE ALTERAZIONI DEL-  
LA PELLE DI NATURA URI-  
CICA .. ..

pagna al campo di Châlons. Il nuovo modello comprende due piani verticali supplementari all'estremità della cellula centrale, di maniera che l'organo sostentatore diviene completamente cellulare.

L'apertura è stata portata a sei metri allo scopo di aumentare l'efficacia. Alcuni tipi di biplani Voisin sono montati su motori Renault, nei quali dei moltiplicatori montati nell'albero del motore riducono la velocità ai 1100 giri che occorrono per l'elica.

### Biplano di Henry Farman.

Il biplano Henry Farman è un derivato dal biplano di Gabriele Voisin. Per qualche tempo il Farman adoperò il triplano; con l'apparecchio con cui già guadagnò il premio Deutsch-Archdeacon e che gli servì a percorrere la pianura di Champagne, da Mourmelon a Reims, l'aviatore anglo-



Scuola di Aviazione di Pau. - 1. Cattaneo, 2. Blériot, allievi e missione militare.

francese eseguì interessanti esperimenti, aggiungendo un'altro piano, sopprimendo i piani verticali, aggiungendo gli *ailerons*.

In seguito a diverse ricerche, Henry Farman scelse il biplano. La migliore trasformazione che egli realizzò fu ottenuta nel dispositivo del timone di profondità, posto molto avanti e parallelamente al piano superiore della cellula.

Da principio H. Farman chiuse questa cellula in due piani verticali, che poi sopprime, per attenersi agli *ailerons* disposti per paia alle due estremità della cellula: ottenne così un'ottima stabilità laterale.

L'aviatore migliorò assai lo *chassis* portante, ne diminuì il peso col l'applicazione di rotelle e di pattini in legno; ciò che accrebbe la potenza motrice. Dopo la riunione di Reims, H. Farman ricercò altre trasformazioni, costruì il *Jabiru*, che diede per altro risultati poco soddisfacenti, ma iniziò subito dopo la modificazione dell'impennaggio.

La cellula posteriore fu dapprima trasformata in due piani sovrapposti per la soppressione dei due piani verticali. In seguito, nel nuovo apparecchio col quale stabilì il record del mondo del volo con tre persone, sopprime completamente il piano doppio applicando felicemente il dispositivo d'impennaggio del Curtiss.

## Il nuovo Biplano H. Farman.

In questo modello, H. Farman ha cercato di semplificare le linee generali del suo apparecchio, pur conservandone il piano d'insieme che ha già fatto buona prova.

La cellula posteriore, voluminosa e pesante, è stata surrogata da un semplice impennaggio cruciforme, che non è più portato da ruote ma s'incorpora con i piani.

Due piccole ruote d'atterraggio sono state aggiunte ai pattini.

Quanto ai piani quello superiore ha un'apertura di m. 10,50, quello inferiore soltanto 7 metri d'apertura. La loro lunghezza comune è di metri 2,18.

L'apparecchio è così alleggerito di un centinaio di chilogrammi per una superficie press'a poco equivalente.

Il peso utile trasportato, oltre il conduttore, ha raggiunto i 150 chilogrammi.

Nell'apparecchio con cui Paulhan vinse la Londra-Manchester il piano superiore aveva 10 metri di apertura, quell'inferiore soltanto 8, per modo che la superficie portante era di 38 metri quadrati. La lunghezza dei piani era di 2 metri, l'apparecchio era caratterizzato dall'assenza completa dei piani verticali.

## I MOTORI

### Motore Antoinette.

Il motore Antoinette è composto di 8 cilindri posti in serie di 4 su una base avente la forma di prisma triangolare.

Un albero unico a 4 manovelle, poste nel medesimo piano, riceve il suo movimento da 8 pistoni.

Le bielle sono poste in pari sulla medesima manovella e comandate da due cilindri facenti fra loro un angolo di 90°.

Un albero aziona le 8 valvole di scappamento. Quelle di aspirazione sono ugualmente comandate dallo stesso albero.

I cilindri sono in acciaio al nikel, in un sol pezzo con le loro scatole a valvole. Essi sono separati; ciò che permette di assicurar fra loro una fusione perfetta. Questa disposizione è vantaggiosa altresì perchè in caso di avarie, si possono rimpiazzare i cilindri avariati.

Le due serie di cilindri sono poste l'una in rapporto all'altra, in modo da mettere sulla medesima manovella due bielle corrispondenti a due cilindri opposti.

Ciascun cilindro possiede una falsa culatta in alluminio. Essa porta la scatola e riunisce con un tubo questa scatola ai cilindri e serve, nel medesimo tempo, di camera d'acqua.

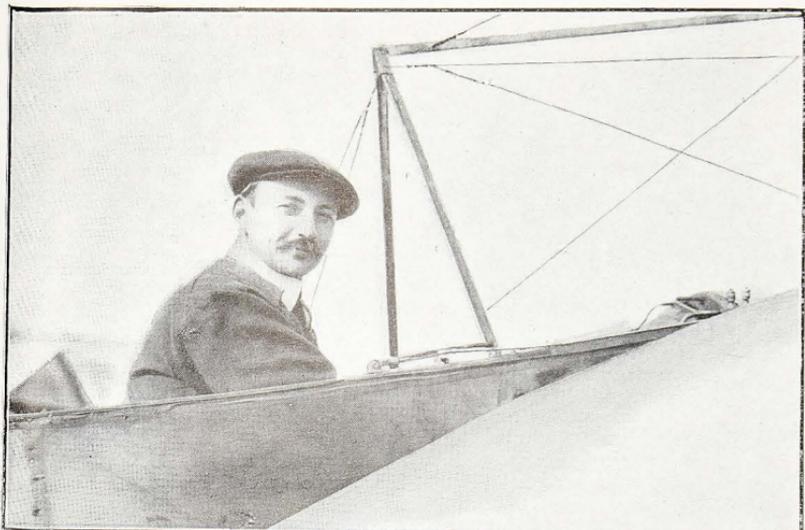
Grazie alla grande conduttibilità dell'alluminio, le basi delle valvole che sono poste su questo metallo, circondato d'acqua, sono fortemente raffreddate.

La combustione della miscela tonante ha luogo nella parte alta del cilindro che forma culatta.

Il cilindro così costruito è leggerissimo e resistente assai; un cilindro di 130 millimetri d'alesaggio e di 130 millimetri di corsa pesa meno di 6 chilogrammi.

I pistoni portano 6 segmenti.

L'accensione è fatta a mezzo di una bobina à *trembleur*, che può dare 800 scintille al secondo e di un distributore di corrente secondaria che invia successivamente la corrente alle candele degli 8 cilindri.



Molon e un suo volo.

L'albero a collo d'oca è in acciaio e porta le 4 manovelle.

Le esplosioni hanno luogo in ragione di una per mezzo giro in un ordine tale che due bielle non lavorano mai insieme sul medesimo supporto (palier).

La camera di circolazione d'acqua è in rame e in un sol pezzo. Essa lascia, intorno alla scatola a valvole e alla parte del cilindro che circonda, uno spessore costante d'acqua. Questa camera è ottenuta colla galvanoplastica e possiede così qualità di solidità e di leggerezza.

La circolazione dell'acqua è assicurata da una pompa ad ingranaggi che invia l'acqua nelle camicie dei cilindri per mezzo di due tubature poste alla loro parte inferiore. Ciascuna di queste tubature serve una serie di 4 cilindri. Quest'acqua esce dalla parte superiore della culatta ed è canalizzata da due altre tubature che la conducono al radiatore.

Il serbatoio del radiatore è sempre piazzato più alto dei cilindri al fine di evitare la formazione di vapori nelle camere ad acqua, che sarebbe nociva alla circolazione.

La lubrificazione è assicurata da una circolazione d'olio prodotta da una pompa di piccole dimensioni. L'olio è preso dal fondo del *carter* e aspirato dalla pompa e ricacciato poi da un imbuto traforato con un grande numero di buchi che inviano l'olio in tutte le direzioni.

Quest'olio cade sui diversi pezzi in movimento, alberi, bielle, ecc., ed è ugualmente proiettato da questi pezzi, inaffiando quindi i pistoni, i cilindri e il *carter*.

La carburazione è prodotta da una piccola pompa a benzina comandata dal motore. Questa pompa prende la benzina al serbatoio e la ricaccia negli 8 piccoli distributori piazzati sulle otto campane d'aspirazione del motore.

Il getto della pompa a benzina è variabile a volontà per il cambio di corsa del pistone.

Con questo mezzo si può, qualunque sia la composizione dell'aria e la sua temperatura, ottenere una buona carburazione.

## Motore rotativo Gnome.

Le caratteristiche del motore rotativo Gnome sono: alesaggio 110 millimetri, corsa 120 millimetri dei cilindri 7.

In questo motore l'albero è fisso e sono i cilindri che girano intorno ad esso.

L'albero è vuoto e comporta un manettone di manovella, egualmente fisso nello spazio e sul quale sono fissati due *roulements* a sfere, sulle quali si appoggia la biella maestra. Questa biella comanda uno dei pistoni; gli altri pistoni sono comandati da piccole bielle articolate sulla biella maestra.

I cilindri sono in acciaio al nickel. A la loro sommità si trova la scatola delle valvole di scappamento.

Il *carter* è composto di una scatola cilindrica. Sulla parte cilindrica del *carter* vi sono 7 penetrazioni cilindriche, nelle quali rientrano i 7 cilindri mantenuti in posto da dei segmenti d'acciaio e delle chiavette parallele ai generatori della superficie cilindrica del *carter*.

Il complesso così costituito è tale che il suo assestamento è effettuato per effetto della forza centrifuga la cui azione si manifesta per il giuoco dei segmenti tra la parte penetrante e la parte penetrata.

La scatola del *carter* è ugualmente di acciaio al nickel. Le valvole di aspirazione sono automatiche o poste nel fondo dei pistoni, perchè è nell'interno del *carter* che penetra la miscela tonante.

Le valvole d'aspirazione sono equilibrate da un sistema di contrappesi affinché durante la marcia la loro apertura non sia influenzata dalla forza centrifuga.

Nella *flasque* sono posti gli ingranaggi e i sette *comes* che comandano, per trazione, le valvole di scappamento.

# S. Pellegrino

È oggi indubbiamente

## la prima stazione del mondo

per la cura dell'uricemia, della  
gota e delle calcolosi renali  
ed epatiche.

La celebre acqua mine-  
rale ha nella posizione  
incantevole, nel clima e  
negli alberghi di S. Pel-  
legrino i coadiuvatori  
ideali per i suoi mira-  
colosi successi     :::



La Società Anonima delle Terme di S. Pelle-  
grino spedisce GRATIS a richiesta la Guida  
illustrata di S. Pellegrino

113

*W. Bellaguarda*

È oggi indubbiamente

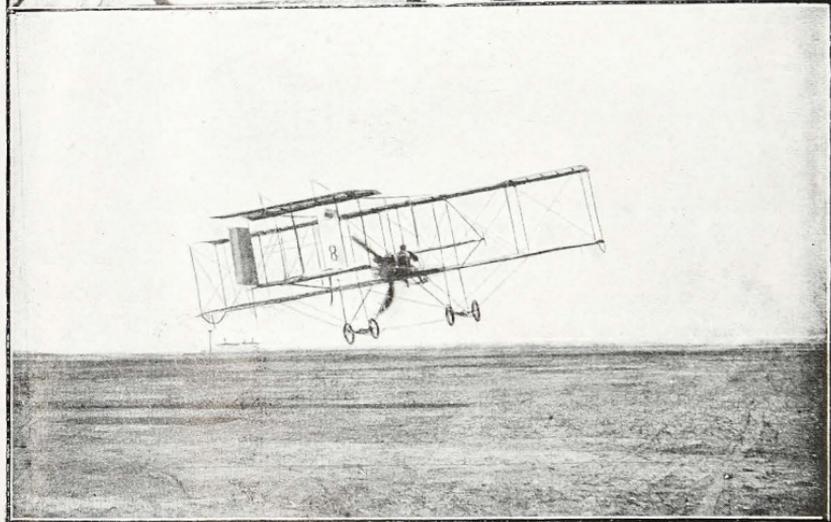
## la prima stazione del mondo

per la cura dell'uricemia, della  
gota e delle calciosi renali  
ed epatiche.

La colchica rossa mine-  
vale ha nella posizione  
incantevole, nel clima e  
negli alberghi di S. Felice  
legnano i coadiuvatori  
ideali per i suoi mira-  
colosi successi



La Società Anonima delle Terme di S. Felice  
graziosamente presta a richiesta la Guida  
Illustrata di S. Felice



Chavez e il suo aeroplano.

Un doppio rovesciatore, portante delle masse d'equilibrio, destinate ad evitare la fatica dei *comes* sotto l'influenza della forza centrifuga sulle valvole, comanda le valvole di scappamento, una molla richiama sulla loro base le valvole di scappamento, e le masse d'equilibrio sono regolate in maniera che se una delle molle di scappamento venisse a spezzarsi, la forza centrifuga delle valvole si manifesterebbe ancora sufficientemente perchè il movimento del motore fosse assicurato.

Il carburatore è posto alla fine dell'albero vuoto.

La depressione causata dallo spostamento dei pistoni nell'interno della parte centrale dal *carter*, provoca l'ingresso d'aria all'interno del carburatore.

Il magneto a alta tensione, che produce la corrente di accensione è comandato da un sistema di ingranaggi; esso fornisce la corrente ad un distributore in ebanite a sette attacchi ai quali si attaccano i fili nudi delle candele.

Le candele sono specialmente studiate per resistere agli effetti della forza centrifuga.

I cilindri sono composti di alette perpendicolarmente al loro asse. Il motore non comporta ventilatori e il suo raffreddamento è assicurato dal solo spostamento dei cilindri nell'aria.

I tubi di lubrificazione passano attraverso l'albero vuoto del motore; essi conducono l'olio alle bielle, d'onde esso è diretto, da tubazioni, sulla parete dei cilindri.

La pompa ad olio è posta simmetricamente in rapporto al magneto; essa comporta due cilindri e un distributore.

Il motore Gnome ha dato i risultati seguenti controllati al laboratorio dell'Automobile Club di Francia.

Peso del motore comprendendo tutti gli organi necessari al suo funzionamento: 82 chilogrammi.

Potenza media 25,3 cavalli a 1,068 giri al minuto.

Consumo specifico in benzina: 359 grammi al cavallo ora.

Consumo specifico in olio: 184 grammi al cavallo ora.

Potenza massima espressa in chilogrammi per cavallo: 3,78.

Potenza massima, deduzione fatta del consumo in olio e benzina, durante un'ora: 3,24.

## Motore E. N. V.

Questo motore possiede 8 cilindri disposti in V in gruppi di 4 da una stessa parte dell'albero.

Essi sono torniti internamente ed esteriormente, ciò che ha per vantaggio di dare delle pareti di spessore regolare e di evitare che la dilatazione non disformi le superfici.

I cilindri di peso rigorosamente eguale e di medesima capacità, possiedono una compressione uniforme.

Le bielle attaccano i quattro manettoni dell'albero collo d'oca e i detti manettoni essendo calati due a due a 180 gradi gli uni in rapporto agli altri.

L'albero a collo d'oca è vuoto e le manovelle sono rimpiazzate da delle piatte-manovelle, nervate per assicurare la velocità; questa disposizione, che permette la soppressione dei contrappesi, ordinariamente aggiunti alle manovelle, assicura un equilibrio perfetto delle masse in movimento e funziona nello stesso tempo da regolatore. L'albero *à comes* comandante le valvole, è forato in tutta la sua lunghezza e le *comes* fanno corpo con lui, ciò che loro assicura una posizione invariabile.

Le valvole di emissione e di scappamento sono comandate e disposte parte a parte nella medesima scatola vicino alle valvole corrispondenti a ciascun cilindro.

Questa disposizione permette così di utilizzare il medesimo albero *à comes*, per il comando delle valvole di trasmissione e di scappamento.

Le assi delle valvole sono inclinate in rapporto alle assi dei cilindri, in maniera da ridurre il più possibile l'importanza degli spazi inutili.

La lubrificazione delle differenti parti del motore è assicurata da una circolazione costante d'olio, percorrente un ciclo chiuso, la cui emissione è regolata da un galeggiante a livello costante. La pompa è posta nella parte mediana del *carter* del motore e può essere facilmente levata.

Il raffreddamento è fatto col mezzo di una piccola turbina intercalata fra le camere di circolazione che contornano le culatte dei diversi cilindri motori. Un radiatore è intercalato sul percorso della tubazione.

Le parti costituenti le camere di circolazione d'aria di ciascun cilindro sono, in questo motore, formate da una camicia in rame ottenuta per via elettrolitica. Le pareti ottenute così sono di debole spessore ed essendo in rame puro possiedono una grandissima conduttibilità, ciò che assicura un raffreddamento rapido.

L'accensione è realizzata da un magneto disposto davanti al motore che riposa su un supporto della parte superiore del *carter*.

Esso è comandato dall'albero motore col mezzo di un treno di ingranaggi a dentatura inclinata.

Il pignone motore trasmette il suo movimento a un pignone di mezza velocità che aziona il pignone di comando del magneto, sul quale è montata ugualmente la pompa di circolazione d'acqua.

## Motore Anzani.

I motori Anzani sono a 3, 4 o 6 cilindri.

Nel modello a tre cilindri, questi ultimi sono disposti a ventaglio e formano fra essi degli angoli di 60 gradi. Le tre bielle attaccano un medesimo manettone. I volantini sono interni, ciò che rende l'insieme semplice e regolato.

Questo tipo è costruito in tre grandezze, di cui diamo qui appresso le caratteristiche:

Alesaggio 85 mm., corsa 85 mm., potenza 10-12 cavalli a 1,800 giri.

Alesaggio 100 mm., corsa 120 mm., potenza 24 cavalli a 1,600 giri.

Alesaggio 135 mm., corsa 150 mm., potenza 40-50 cavalli a 1,400 giri.

I motori a tre cilindri hanno delle valvole di aspirazione automatiche. Il raffreddamento è fatto da alette.

Nei motori a 4 cilindri i cilindri costituiscono due copie in V, disposte in due piani paralleli.

Ciascuna copia attacca un manettone di un collo d'oca a 180 gradi, le cui estremità sono innestate nel volante.

Il tipo alesaggio 135 mm., corsa 150 mm., deve dare 60-70 cavalli a 1,400 giri.

Le valvole d'emissione sono poste al disopra di quelle di scappamento e sono comandate da rovesciatori.

Il motore a sei cilindri deve dare 40-50 cavalli a 1,600 giri.

Le sue caratteristiche sono: corsa 120 mm., alesaggio 100 mm.

I cilindri sono disposti per gruppi di tre, a ventaglio, a due piani paralleli, i cilindri di ciascun gruppo comandando un medesimo manettone di manovella.

Vi è così un semplicissimo collo d'oca a 180 gradi, le cui estremità sono incastrate nei volantini.

L'insieme è semplicissimo e l'ingombro ridotto. L'albero motore non ha che due gomiti. Non vi sono cilindri quasi orizzontali, come il dispositivo a stella esige qualche volta, e la lubrificazione si fa quindi più semplicemente.

In tutti i modelli le valvole d'ammissione sono poste immediatamente al disopra di quelle di scappamento al doppio scopo di raffreddare queste ultime e di ridurre, quanto più possibile, lo spazio inutile della camera d'esplosione.

## LE FESTE SHAKESPEARIANE DI VERONA

---

---

*Una simpatica iniziativa di Adolfo Fossi direttore dell'Arena sta per essere attuata. Il giorno 28 Verona sarà tutta shakespeariana. Si inaugurerà un busto al poeta là dove si venera dai cuori innamorati in una nuda arca di pietra un ricordo d'amore che l'eterna poesia ha rivestita di gloria immortale. Poi si darà uno spettacolo shakespeariano: e giungeranno dall'Inghilterra, da tutti i paesi, e - pare impossibile - fino dalle aride sommità dove si annidano tutti i governi d'Italia, molti ospiti, shakespeariani anch'essi. Questo non vuol dire soltanto celebrare un uomo, vuol dire riconoscere in giorni tutti accesi della speranza e della conquista dell'avvenire i diritti immortali e la immortale bellezza del passato; vuol dire ancora di più affermare che la poesia è tale divinità che anche nei tempi di più febbrile realtà sorge ad un tratto il bisogno possente della sua religione e domina le folle, e il pio ardore dell'ideale tocca i cuori, come la primavera, tocca i nodi delle piante e suscita in essi l'istinto profondo della foglia e del fiore.*

*Ora io mi compiaccio a pensare che la cosiddetta tomba di Giulietta e Romeo non è affatto la tomba dei due amanti. Se in essa avessero dormito queste creature che forse nacquero da una madre più bella di ogni madre, la leggenda, nella riverenza degli uomini verso il celebre marmo vivrebbe una certa acre curiosità e insieme un troppo elementare feticismo. No, non è così. Quella pietra non è un cimelio della storia, è un sacro segno della favola, è un altare. Nè essa ha quelle linee tangibili della bellezza che affasciano gli occhi e i pensieri; è invece una povera brutta cosa. Eppure vale di più di una perfetta statua greca. Eppure ha una sua meravigliosa grazia, ma questa grazia non è in essa, è in noi. Noi siamo dei creatori davanti a questa tomba. Una virtù animatrice scalda le nostre anime troppo spesso gelide. Noi vediamo l'invisibile, abbiamo la fede. Ecco il miracolo di tutti i culti. Ma c'è qui un miracolo ancora più grande. Le origini di tutti i culti si perdono nei terrori dei più selvaggi istinti; il fondo psicologico di ogni religione è il buio che cerca la luce. Invece questa amorosa pietà veronese nasce dalla luce. È passato un poeta ed è bastato. La voce di un poeta è giunta attraverso i paesi, attraverso i secoli e la pietra si anima e il nulla diventa un simbolo del tutto, dell'amore, della morte, e l'ideale vigila la povera opera informe di un ignoto scarpellino dagli occhi chiusi ai raggi del-*

I successi curativi  
di

*S. Pellegrino*

**Alterazioni cutanee, ecc.  
di Natura Uricemica**

Nella diatesi urica, in tutte quelle manifestazioni come ECZEMI, ERITEMI, ERPETI, ecc. CEFALEE, NEURALGIE (Sciatica) AFFEZIONI CATARALI LARINGEE, BRONCHIALI, ENFISEMATOSE, ASMATICHE, NERVOSE, ecc. in cui la malattia lascia supporre l'influenza dello stato diatesico o uricemico l'acqua di S. Pellegrino è indicata e l'ammalato ha la maggior probabilità di veder migliorare le sue condizioni.

In questi ultimi anni, coll'incremento della colonia internazionale quanti casi di ERITEMI e di ECZEMI DELLA FACCIA non si sono visti, grazie alla cura di S. Pellegrino, dissolvere rapidamente, perchè di natura uricemica!



I successi curativi

di

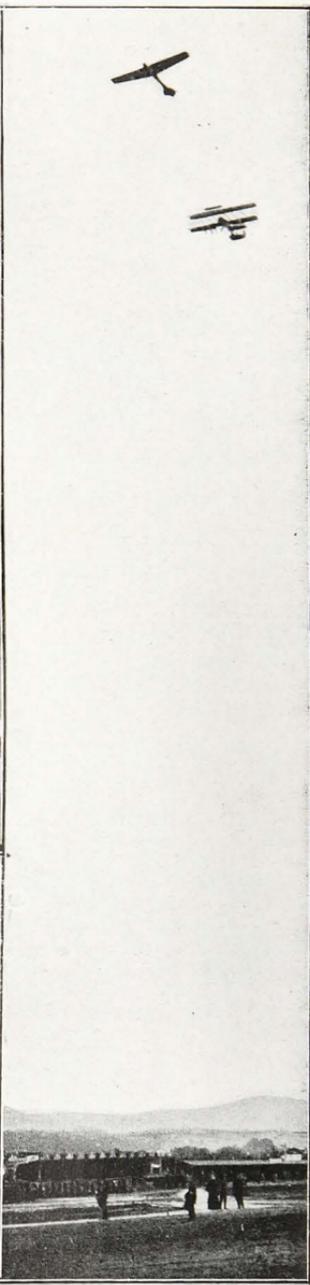
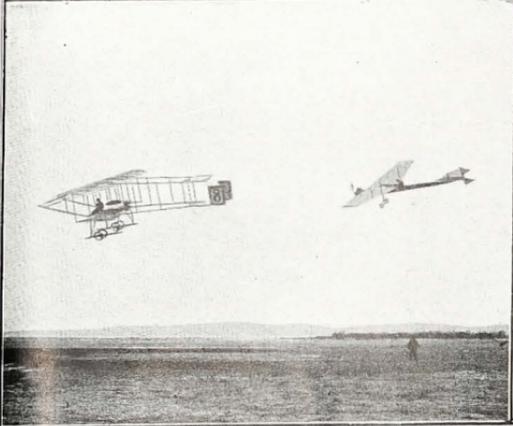
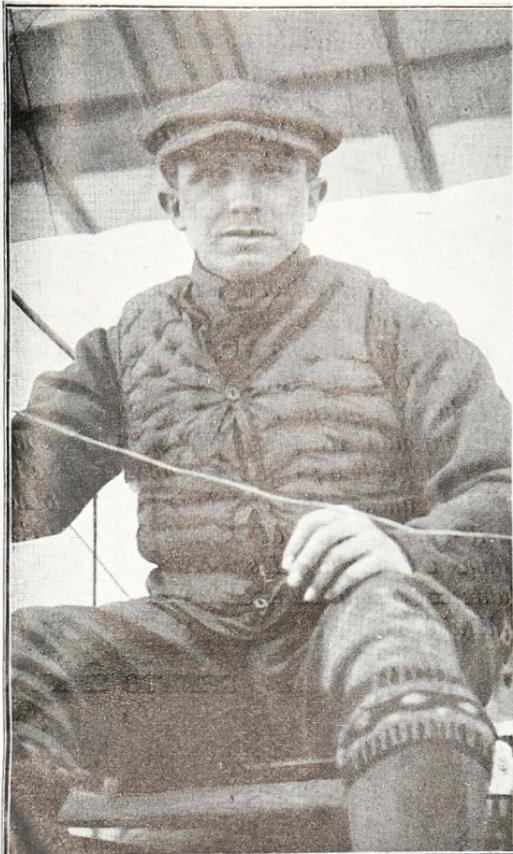
*S. Pellegrino*

**Allerzioni cutanee, ecc.  
di Natura Urticaria**

Nelle diatesi urica, in tutte quelle ma-  
nifestazioni come ECZEMI, ERITEMI,  
ERPETI, ecc. CEPALGE, NEURAL-  
GIE (Sciatica), AFFEZIONI CATAR-  
RALI LARINGEE, BRONCHIALI, EN-  
FISEMATOSE, ASMATICHE, NER-  
VOSE, ecc. in cui la malattia lascia  
supporto l'influenza dello stato dia-  
tico o urticario l'acqua di S. Pelle-  
grino è indicata e l'ammalarsi ha la  
maggior probabilità di veder miglio-  
rare le sue condizoni.

In questi ultimi anni, coll'incremento  
della colonia internazionale presso casa  
di ERITEMI e di ECZEMI DELLA  
FACCIA non si sono visti grazie alla  
cura di S. Pellegrino, dissolvere rapi-  
damente, perché di natura urticaria!





Chavez nel Meeting di Nizza: insegue Latham nella gara d'altezza; è inseguito da Latham in una curva.

*l'arte. E si crede sempre di più, si sa che questa nostra fede, è un' illusione e si crede. Si è certi che questo avello è un avello anomino e si crede ancora. Ed è giusto. Il bello della nostra vita moderna, così piena di ragione e così avida di documenti, è d'aver distrutta la verità storica di ogni leggenda per proclamarne la verità ideale, e di conoscere l'assurdo di misurarlo e di amarlo tuttavia. Credo quia absurdum.*

*E c'è una rispondenza tra questa fede e quell'altra che si celebra in questi giorni a Verona con riti che hanno per domi e per cupule gli azzurri del cielo. Anche i primi aviatori sentirono nel loro cuore il fuoco di questo assurdo e credettero. La tomba immobile e l'aeroplano fuggente sono due simboli che hanno un fraterno contenuto spirituale; ed è bello che presso al limite della terra superata per sempre ci sia questo ricordo di un'altra incredulità superata. Ed è anche bello che questo giorno shakespeariano si confonda tra giorni di volo e di conquista. I cieli furono aperti a Sir Guglielmo; egli ne seppe le vie e le percorse col suo spirito acceso. Ed è anche bello che dopo i voli, attorno al suo monumento, si stenda il dolce silenzio di Verona e l'aura dei suoi colli e l'aura del suo fiume e la meravigliosa bellezza della sua vita che è insieme romana, dantesca, quattrocentesca e veneziana; cioè italiana di tutte le più alte italianità.*

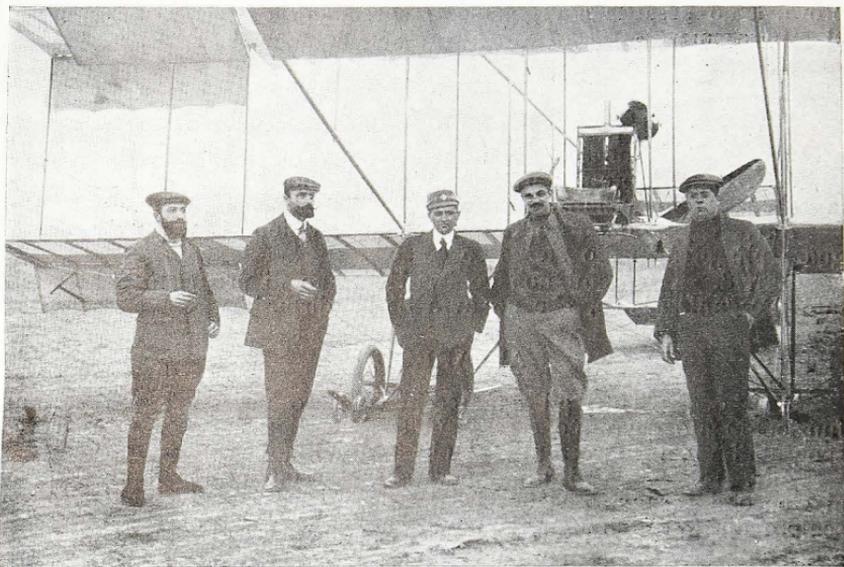
RENATO SIMONI.



# DISPOSIZIONI GENERALI DEL REGOLAMENTO

## CONCORSI.

ART. 1. — Le prove di navigazione aerea dei Concorsi Aerei di Verona saranno corse sotto i regolamenti della Federazione Aeronautica Internazionale e del Consiglio Generale della Società Aeronautica Italiana e della Società Italiana di Aviazione, che sono



Italiani al campo di Châlons.

Ing. Jacchia, Ing. Sambuy, Federico Stucchi, Ing. Cappa e Dino Banchi.

rimasti i soli applicabili in tutti i casi non previsti dal presente regolamento.

Secondo i regolamenti sopra detti i concorsi sono divisi in due classi:

*Classe A.* Dirigibili. — *Classe B.* Apparecchi di aviazione a motore.

ART. 2. — Pel fatto della loro iscrizione ai Concorsi Aerei di Verona i concorrenti riconoscono ed aderiscono senza restrizioni:

1.° al presente regolamento;

2.° ai regolamenti della Federazione Aeronautica Internazionale, del Consiglio Generale della Società Aeronautica Italiana e

della Società Italiana di Aviazione, e si obbligano nel modo più assoluto di accettarli in tutte le loro conseguenze.

Secondo i regolamenti in vigore potranno introdurre appello alle decisioni dei Commissari sportivi davanti alla Commissione sportiva della Società Italiana di Aviazione, ma con l'accettazione dei regolamenti i concorrenti interdiscono di introdurre al soggetto dei Concorsi Aerei di Verona qualunque azione davanti ai Tribunali.

ART. 3. — Le prove sono aperte ai piloti qualificati dalle Federazioni, Società o Clubs di ogni paese appartenenti alla F. A. I.

Tutti gli aviatori e concorrenti dovranno essere muniti di brevetto di pilota aviatore rilasciato da uno degli Aero Clubs o delle Società affiliate alla F. A. I.

ART. 4. — Gli obblighi dei concorrenti e il percorso di ciascuna prova, sono fissati nei regolamenti speciali di queste prove, annessi al programma.

#### PREMI.

ART. 5. — I premi dei Concorsi da disputarsi sono specificati nel programma annesso a questo regolamento generale.

ART. 6. — I premi saranno pagati ai piloti che avranno firmata la scheda di iscrizione.

ART. 7. — Lo stesso titolare di un'iscrizione non potrà guadagnare più premi nello stesso concorso.

ART. 8. — I premi non conferiti restano di proprietà del Comitato d'organizzazione, che ne avrà libera disposizione.

#### APPARECCHI.

ART. 9. — Tutti gli apparecchi coi loro accessori necessari al funzionamento dovranno essere sul terreno di aviazione, sotto la responsabilità dei concorrenti, al più tardi il 20 maggio 1910.

ART. 10. — Tutti gli apparecchi che dovranno prender parte ai Concorsi saranno ponzonati dai Commissari Sportivi che avranno sempre diritto di rifiutare la partenza agli apparecchi che giudicheranno pericolosi per il pilota e per il pubblico.

ART. 11. — Gli apparecchi non ammessi dovranno essere immediatamente ritirati dagli *hangars* e dal terreno di aviazione, il giorno stesso della decisione dei Commissari sportivi.

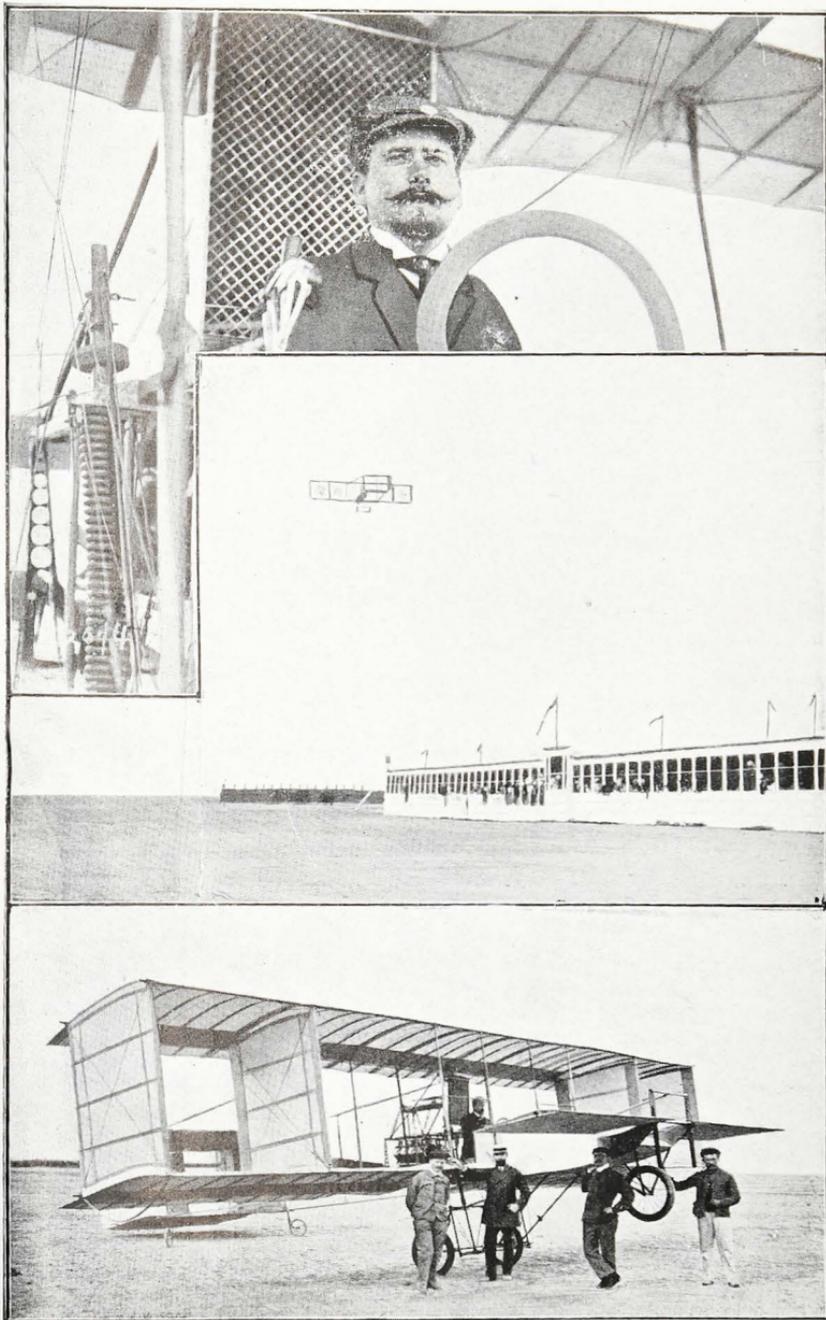
I titolari delle iscrizioni degli apparecchi non ammessi, non avranno alcun diritto al rimborso della tassa d'iscrizione e non potranno domandare, per qualsiasi titolo, danni o interessi.

ART. 12. — I titolari delle iscrizioni di apparecchi che non saranno presentati nel termine fissato dal regolamento non avranno diritto al rimborso della tassa d'iscrizione, di cui all'art. 27.

ART. 13. — Gli apparecchi dovranno restare sul terreno destinato alle prove, fino all'ultimo giorno fissato per le prove stesse.

I titolari delle iscrizioni degli apparecchi che saranno ritirati prima di tal giorno, perderanno il diritto al rimborso della tassa d'iscrizione e al pagamento dei premi eventualmente vinti.

ART. 14. — Tutti gli apparecchi dovranno portare durante le prove il numero che loro sarà indicato, posto verticalmente su due



Metrot. — Un volo di Metrot. - L'apparecchio di Metrot.

facce laterali e avente un metro di altezza, salvo autorizzazione speciale dei Commissari sportivi.

ART. 15. — E' interdetto di far figurare pubblicità sugli apparecchi, ad eccezione dei nomi dei costruttori dell'apparecchio e del motore.

#### HANGARS.

ART. 16. — Gli apparecchi dei concorrenti ai Concorsi della Classe B saranno ricoverati a cura del Comitato d'organizzazione negli *hangars* costruiti sulle misure degli apparecchi dichiarate nella scheda d'iscrizione.

Questo impegno non costituisce alcuna responsabilità per il Comitato soprattutto in ciò che concerne i danni agli apparecchi, ai concorrenti o ai terzi e alle cose dei terzi.

Ciascun concorrente avrà diritto a un solo *hangar* per ciascun apparecchio.

ART. 17. — Gli *hangars* saranno messi a disposizione dei concorrenti nel giorno 18 maggio 1910.

ART. 18. — Gli *hangars* sono di proprietà del Comitato. L'uso è gratuito per i concorrenti e limitato al ricovero degli apparecchi iscritti ai Concorsi. Ogni altro uso è severamente interdetto.

ART. 19. — L'eventuale *réclame* sugli *hangars*, i recinti ed ogni altra costruzione è riservata al Comitato d'organizzazione.

ART. 20. — Il Comitato d'organizzazione non s'impegna a fornire gli utensili o dispositivi speciali per il funzionamento degli apparecchi.

ART. 21. — La sorveglianza e la manutenzione degli *hangars* è a carico e sotto la responsabilità dei concorrenti, così come le riparazioni dei danni causati da essi e dai loro dipendenti.

ART. 22. — Il Comitato rilascerà ai concorrenti per ciascun apparecchio iscritto tre bracciali di meccanico per l'entrata nei recinti degli *hangars*, ma si riserva il diritto di rifiutare la concessione di questi bracciali alle persone che non saranno gradite, o di ritirarli se e quando giudicherà necessaria una simile misura.

ART. 23. — I concorrenti dovranno rendere gli *hangars* liberi al Comitato d'organizzazione al più tardi tre giorni dopo la fine dei Concorsi.

Nel caso in cui un apparecchio fosse reso completamente inseribile o irreparabile, il titolare potrà essere obbligato a mettere immediatamente l'*hangar* a disposizione del Comitato.

ART. 24. — I concorrenti dovranno rendere gli *hangars* nello stato nel quale essi li hanno ricevuti. Se i concorrenti o i loro dipendenti causassero dei deterioramenti, l'importo delle riparazioni potrà essere prelevato sulla tassa d'iscrizione da rendere eventualmente, o sui premi eventualmente vinti dai concorrenti.

ART. 25. — I concorrenti e i loro aiutanti non avranno il diritto di entrata che nei loro *hangars* rispettivi.

Nessuna persona entrerà negli *hangars* a partire dall'ora fissata tutte le sere dai Commissari sportivi fino a quella indicata da essi per l'apertura all'indomani.

In casi speciali, come riparazioni d'avarie, i Commissari potranno levare questa proibizione.



M. Tétard. - Gruppo degli allievi della Scuola Farman, col maestro pilota Tétard.

ART. 26. — I concorrenti alla Classe A. dovranno, sotto loro responsabilità a loro carico, provvedere al ricovero del loro materiale.

### INSCRIZIONI.

ART. 27. — La tassa d'iscrizione è fissata a 1000 lire per pilota e per apparecchio fino al 5 maggio alle ore 6 di sera; dal 5 maggio al 15 maggio sarà portata a 2000 lire.

ART. 28. — La chiusura definitiva delle iscrizioni avrà luogo il 15 maggio alle ore 6 di sera.

Le iscrizioni sono ricevute a partire dalla promulgazione del presente regolamento, alla sede del Comitato dei Concorsi Aerei di Verona, al Municipio di Verona.

ART. 29. — Le iscrizioni non saranno valide se non accompagnate dall'importo.

ART. 30. — Il numero delle iscrizioni è limitato. Il Comitato d'organizzazione si riserva il diritto di accettare o non le iscrizioni ricevute anche nei termini di tempo indicati.

I piloti ammessi saranno prevenuti immediatamente dal Comitato.

Il Comitato garantisce ai 15 primi aviatori iscritti e ammessi, l'*hangar* per il ricovero dei loro apparecchi. Al di là di questo numero il Comitato continuerà ad essere libero di accettare o rifiutare le iscrizioni.

ART. 31. — I concorrenti nell'inviare la loro iscrizione dovranno notificare al Comitato d'organizzazione:

- 1° Il nome e cognome e il loro pseudonimo se occorre;
- 2° Il nome dei costruttori del loro apparecchio, la marca del motore, potenza, alesaggio, corsa, numero dei cilindri, e particolarità del motore stesso;
- 3° Le riunioni alle quali essi hanno preso parte;
- 4° I premi che essi hanno vinto e i *records* che hanno stabilito.

Essi dovranno far conoscere le differenti dimensioni dei loro apparecchi. Tali indicazioni dovranno essere date per ciascun apparecchio.

ART. 32. — La tassa d'iscrizione sarà rimborsata ai concorrenti che durante la durata dei concorsi avranno compiuto in volo almeno due giri di pista consecutivi senza toccare il suolo.

### PROVE.

ART. 33. — La pista sarà costituita da 5 piloni posti ai vertici di un poligono avente due chilometri di perimetro.

ART. 34. — Le partenze saranno date a ora fissa dai commissari sportivi tenendo conto dei regolamenti speciali di ciascuna prova.

L'ordine di partenza sarà estratto a sorte ciascun giorno per le prove del domani.

ART. 35. — Perchè una partenza sia dichiarata valida, bisogna che l'apparecchio abbia passato completamente la linea di partenza in pieno volo.

# S. Pellegrino

La stagione di S. Pellegrino si apre alla metà di maggio e si chiude in ottobre.

La grande affluenza di pubblico nei mesi estivi (che oltrepassa ormai le 50 mila persone) ha creato da pochi anni in questa stazione balneare la clientela primaverile ed autunnale, la quale attendendo con eguale beneficio alle cure cresce di anno in anno.

**Chi si porta in primavera a S. Pellegrino ha mezzo di ripetere in autunno la provvida cura.**



*S. Pellegrino  
dista 90 mi-  
nuti da Mi-  
lano .. ..*

# St. Pella



La stagione di S. Pella-  
grino si apre alla metà di  
maggio e si chiude in ot-  
tobre.

La grande influenza di pup-  
plico nei mesi estivi (che  
oltrepassa ormai le 50  
mila persone) ha creato da  
pochi anni in questa sta-  
zione balneare la clientela  
primaverile ed autunnale,  
la quale attendendo con  
eguale benedizione alle cure  
cresce di anno in anno.

Chi si porta in pri-  
mavera a S. Pella-  
grino ha mezzo di  
ripetere in autunno  
la provvida cura.



S. Pella-grino  
dalla 30 mi-  
nuta alla Me-  
diterranea...



Kuller e il suo Antoinette al Meeting di Tours.

I Commissari sportivi avranno il diritto di rimettere la partenza di ogni concorrente che non avrà preso il volo un quarto d'ora dopo essere stato chiamato.

Le partenze delle prove avranno luogo di 15 in 15 minuti: ciascun apparecchio, dopo l'ordine di partenza dato, avrà 15 minuti di tempo per passare la linea di partenza in pieno volo. Passati i 15 minuti l'apparecchio sarà ritirato per dare la partenza ai concorrenti seguenti.

Dopo che la partenza sarà data a tutti gli altri concorrenti, una nuova partenza potrà essere data a coloro che non avessero presa la partenza regolare al loro turno.

ART. 36. — Gli apparecchi dovranno girare sempre nel senso opposto a quello del movimento delle lancette di un orologio e passare all'infuori dei piloni che fissano il percorso.

Le distanze e i tempi saranno sempre presi a partire dal pilone di partenza.

ART. 37. — Nel caso nel quale in un concorso di distanza, due concorrenti avessero percorsa la medesima distanza, considerato inteso che il controllo si fa sempre al pilone di partenza, il vantaggio sarà dato a quello dei concorrenti che avrà fatto il miglior tempo.

Perchè un apparecchio abbia passato un pilone, bisogna che l'apparecchio tutto intero abbia attraversato sia la linea di partenza, sia la linea del poligono, di cui il pilone considerato forma l'ultimo vertice.

ART. 38. — Le uscite e i voli fatti all'infuori delle ore fissate, non avranno alcun valore per la classifica.

ART. 39. — Il Comitato d'organizzazione autorizzerà i concorrenti, nella misura del possibile, ad esercitarsi e ad allenarsi sul terreno di aviazione, appena questo sarà preparato, ben inteso che la pista e gli *hangars* potranno non essere terminati che per le date delle prove e che questi esercizi ed allenamenti avranno luogo sotto l'intera responsabilità dei concorrenti.

ART. 40. — Tutti i casi non previsti dal presente regolamento saranno regolati dai Commissari sportivi, conformemente ai regolamenti della Federazione Aeronautica Internazionale, del Consiglio Generale della Società Aeronautica Italiana e della Società Italiana di Aviazione.

I Commissari sportivi hanno i poteri per anticipare, accumulare o ritardare le prove del *meeting*.

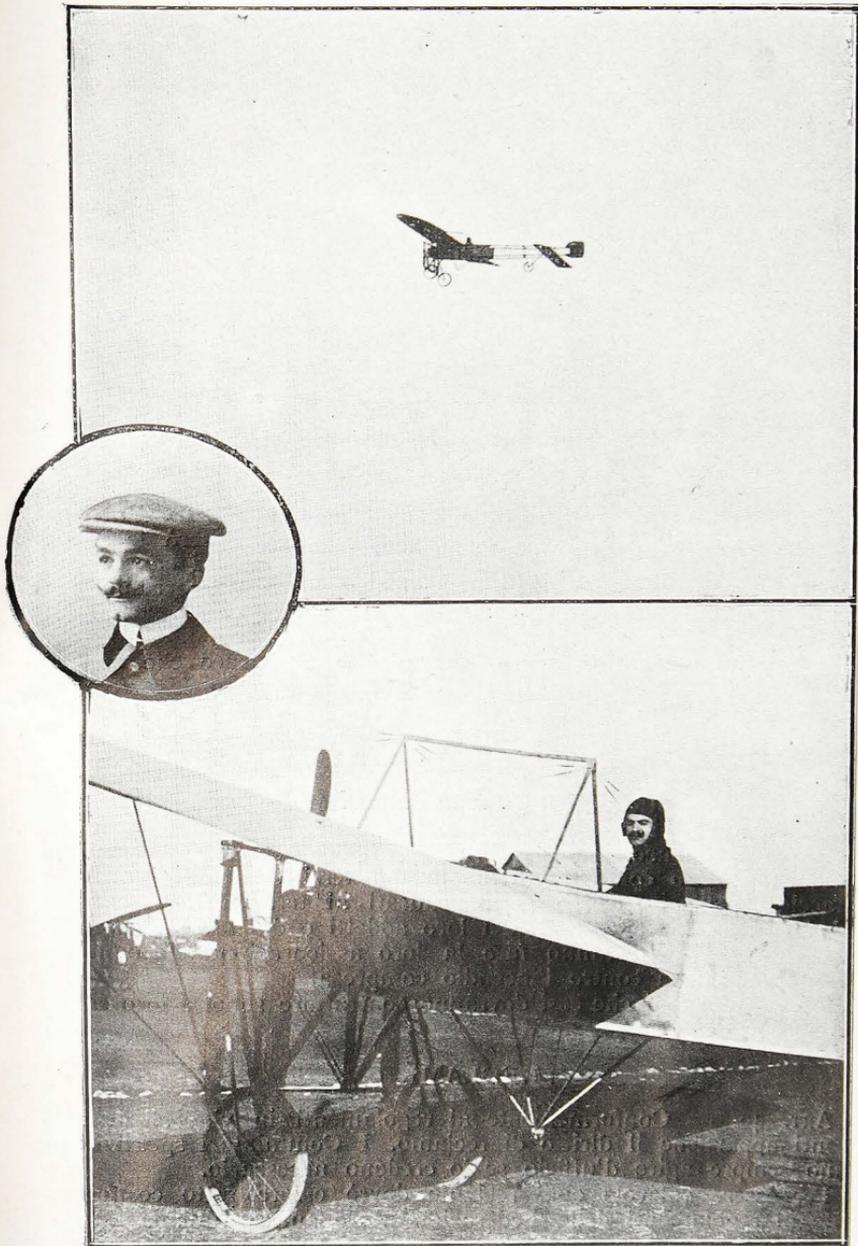
ART. 41. — I Commissari sportivi che organizzano il controllo delle prove, potranno designare, in caso di bisogno, dei Commissari aggiunti.

I Commissari sportivi non sono responsabili che del controllo e dell'organizzazione sportiva delle prove.

ART. 42. — Il cronometraggio sarà fatto dai cronometristi ufficiali dell'Automobile Club d'Italia.

ART. 43. — Al di là delle prove imposte dai regolamenti particolari di ciascun premio, i concorrenti potranno anche effettuare delle uscite libere.

In questo caso essi potranno munirsi di un'autorizzazione



Cattaneo a Pau sul Blériot.

scritta di uno dei Commissari sportivi, ma questi potranno sempre rifiutare detta autorizzazione.

ART. 44. — I Commissari sportivi indicheranno, prima di ciascuna prova, le ore di apertura e di chiusura dei controlli per le differenti prove.

ART. 45. — I Commissari si riservano il diritto di impiegare o imporre ai concorrenti qualunque mezzo o apparecchio di controllo che permetta di constatare se il loro aeroplano ha preso contatto col suolo o se esso vi si è avvicinato al di sotto di certi limiti determinati e fissati dai Commissari sportivi.

ART. 46. — Saranno pubblicate dai Commissari sportivi delle ordinanze per le manovre sulla pista, negli *hangars*, ecc.

I concorrenti sono tenuti a conformarvisi.

### ESPOSIZIONE.

ART. 47. — Il Comitato d'organizzazione si riserva il diritto di fare un'esposizione, anche a pagamento, degli apparecchi, nei loro *hangars* rispettivi.

Questa esposizione avrà luogo, ove occorra, il mattino nei giorni indicati dal Comitato d'organizzazione, che fisserà le ore di apertura e di chiusura. Essa è obbligatoria per tutti i concorrenti.

Gli aviatori dovranno avere almeno due dei loro meccanici presenti in ciascuno dei loro *hangars* per la sorveglianza degli apparecchi.

Il Comitato potrà prendere inoltre tutte le misure che crederà utili per questa sorveglianza, ma senza per questo incorrere in alcuna responsabilità.

### RESPONSABILITA'.

ART. 48. — Il Comitato d'organizzazione declina ogni responsabilità per tutti gli accidenti che potessero derivare prima, durante e in seguito dei Concorsi, ai concorrenti, ai loro addetti e ai loro apparecchi per loro conto o per conto dei terzi ed anche per tutti gli accidenti che potessero essere causati ai terzi e alle cose dei terzi dal fatto dei concorrenti dei loro addetti o dei loro apparecchi.

I concorrenti dovranno fare la loro assicurazione di ogni responsabilità, quella contro l'incendio compresa.

Le assicurazioni che essi dovranno contrattare sono a loro carico ed a loro cura.

### RECLAMI.

ART. 49. — Conformemente ai regolamenti in vigore, ai concorrenti appartiene il diritto di reclamo. I Commissari sportivi potranno sempre agire d'ufficio se lo credono necessario.

Per essere valevole ogni reclamo dovrà essere fatto conformemente ai regolamenti della Federazione Aeronautica Italiana.

# S. Pellegrino

STAZIONE IDROMI-  
NERALE  
DI PRIMO ORDINE

(m. 425 s/m) frequentata annualmente da oltre 50.000 forestieri

## Grand Hôtel

di primissimo ordine fra i migliori  
d'Europa — 300 camere

**COMFORT MODERNO**

*U. CANELLI, direttore.*

## Hôtel Terme e Milano

Il più vicino alla fonte — Comple-  
tamente rinnovato — 150 camere.

*A. VOLONTÈ, direttore.*



**Giugno-Ottobre**  
ESPOSIZIONE D'ARTE INDUSTRIALE

**Luglio**  
CONCORSO IPPICO INTERNAZION.

**Settembre**  
GARE INTERNAZION. DI TIRO AL  
PICCIONE, LAW-TENNIS, ecc.

**STAZIONE IDROMINERALE DI PRIMO ORDINE**

**Grand Hotel**

In 425 anni frequentata annualmente da oltre 50.000 forestieri

**Grand Hotel**

di primissimo ordine fra i migliori  
d'Europa — 300 camere

**COMFORT MODERNO**

di COMPLESSA dotazione

**Hôtel Terme e Milano**

Il più vicino alla fonte — Comple-  
tamente rinnovato — 150 camere

di COMPLESSA dotazione

**ESPOSIZIONE D'ARTE INDUSTRIALE**  
Giugno-Ottobre

**CONCORSO TIPICO INTERNAZIONALE**  
Luglio

**GARE INTERNAZIONALI DI TIRO AL**  
Settembre

**PICCIONE LAW-TENNIS, ecc.**



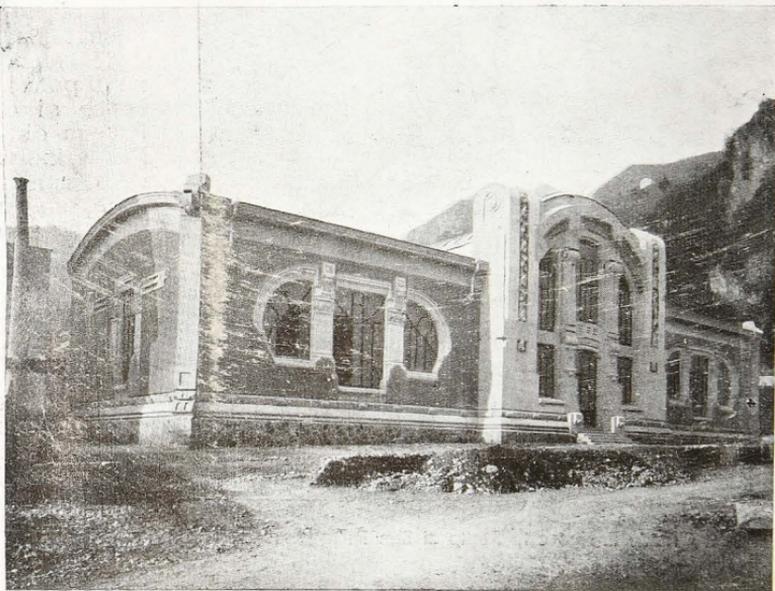
# S. PELLEGRINO

## La Grande Stazione Balnearia d'Italia

Una delle stazioni termali, che non solamente in Italia, ma anche all'estero sono andate acquistando una sempre crescente notorietà, è certamente quella di San Pellegrino.

### La fonte.

Questo fatto è dovuto a cause diverse. Anzitutto le virtù specifiche eminenti della sua fonte. Questa è una delle più antiche che si

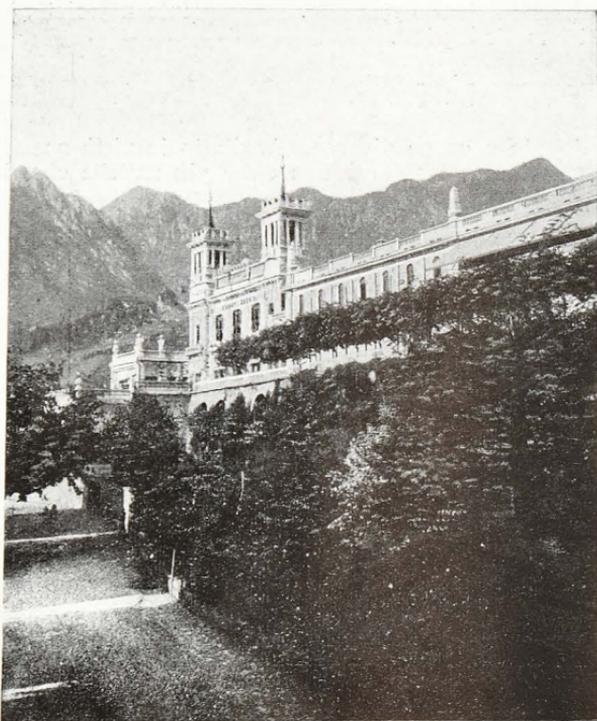


Il nuovo Stabilimento per l'imbottigliamento dell'acqua di S. Pellegrino.

conoscano, tanto che di essa si parla già su codici del 1200. E quanto se ne è scritto nei secoli successivi dimostra come l'acqua non abbia mai mutato nè di composizione, nè di temperatura. I suoi 27 gradi di calore provano com'essa arrivi da profondità inesplorate, al riparo di ogni influenza esteriore, ignara di ciò che siano i microbi e i batteri della superficie terrestre. E nel lungo suo viaggio attraverso strati geologici essa compie perennemente quel lavoro di amalgama e di fusione di elementi chimici, che solo la natura può dare completo.

## I poteri medicamentosi dell'acqua.

I poteri medicamentosi dell'acqua sono assai numerosi. L'acqua di San Pellegrino infatti fu riconosciuta ottima, usata abitualmente, a regolare la digestione, a prevenire e combattere la gotta, la renella, i calcoli renali vescicali ed epatici, le predisposizioni uricemiche, i catarri, le alterazioni del fegato, molte alterazioni della pelle, nonchè



Il Grande Casino e la Fonte di San Pellegrino.

il diabete e la nefrite d'origine uricemica. Essa è una magnifica regolatrice delle funzioni del ricambio, causa prima e troppo spesso procurata di tutti i nostri malanni. Tale estensione di poteri ha fatto sì che l'acqua di San Pellegrino trovi d'anno in anno un più largo consumo e una più vasta esportazione, specialmente nelle Americhe Latine, da dove, ogni estate, una colonia numerosa viene a ricercare alla magnifica fonte la salute.

## La vendita delle bottiglie.

Una delle statistiche più interessanti è quella relativa al numero delle bottiglie d'acqua che annualmente si vendono.

Eccola quale risulta da dati ufficiali:

1 <sup>o</sup>	Esercizio	(1899)	Bottiglie vendute	N.	35.543
2 <sup>o</sup>	»	(1900)	»	»	62.282
3 <sup>o</sup>	»	(1901)	»	»	134.297
4 <sup>o</sup>	»	(1902)	»	»	193.818
5 <sup>o</sup>	»	(1903)	»	»	426.594
6 <sup>o</sup>	»	(1904)	»	»	801.280

7 <sup>o</sup>	Esercizio	(1905)	Bottiglie vendute	N. 1.503.080
8 <sup>o</sup>	»	(1906)	»	» 2.121.956
9 <sup>o</sup>	»	(1907)	»	» 3.268.140
10 <sup>o</sup>	»	(1908)	»	» 3.874.604
11 <sup>o</sup>	»	(1909)	»	» 4.288.474

Per l'imbottigliamento San Pellegrino possiede uno stabilimento recentissimo, nel quale furono adottati tutti i più moderni ritrovati perchè l'acqua sia veramente pura, dal punto di vista batteriologico.

### La stazione termale.

Il successo dell'acqua ha richiamato sulla stazione termale, l'attenzione del gran pubblico. Ma a ciò hanno contribuito certamente le mirabili iniziative intese a rendere S. Pellegrino non inferiore ai grandi luoghi di cura dell'estero.

San Pellegrino occupa una posizione splendida nella Valle Brembana, ma di difficile accesso.

A togliere questo inconveniente fu creata una ferrovia elettrica, costata 8 milioni, che da Bergamo conduce a S. Pellegrino e prosegue per S. Giovanni Bianco. La ferrovia vi fa compiere in un'ora il tragitto che in passato esigeva più di tre ore, e lo fa percorrendo una vallata delle più pittoresche, quelle del Brembo.

Inoltre veniva eretto il « Grand Hôtel » che è certamente uno dei più grandiosi ed eleganti che siano stati creati in Italia. Esso è costato due milioni. Numerosi altri alberghi sono sorti a San Pellegrino, per ogni classe di persona e tali da ospitare migliaia e migliaia di forestieri.



Lo scalone del Grande Casino di San Pellegrino.

Il Grande Casino, aperto da due anni, ha portato San Pellegrino all'altezza di Carlsbad, di Vichy, di Aix-es-Bains e di Marienbad.

Esso occupa un'area di 3500 mq. conquistata nella roccia, vicinissimo alla fonte, alla quale è collegato, per un lungo porticato. Un club per i forestieri, sale di lettura, verande, concerti orchestrali fanno del Grande Casino un luogo di passatempo ideale.

### Le cure di San Pellegrino.

La cura di San Pellegrino si può fare in ogni stagione dell'anno,



Il Grande Hôtel delle Terme a San Pellegrino.

tuttavia i mesi in cui esso è più frequentato vanno dal giugno all'ottobre.

A San Pellegrino non si fa solo la cura dell'acqua, per tutte le malattie che abbiamo dette più sopra, ma anche cure balneari.

Un nuovo stabilimento a questo scopo è stato eretto. Esso venne dotato, oltrechè dei bagni da farsi colla celebre acqua, di tutto quanto la scienza moderna suggerisce: dai bagni alle docce elettriche, alla ginnastica svedese, agli apparecchi per massaggio, a tutte le infinite e complesse forme di cui l'idroterapia oggigiorno si vale. Una eletta schiera di sanitari, con alla testa il prof. Devoto, ha formato attorno a San Pellegrino un ambiente scientifico di prim'ordine.

Chi desidera programmi e maggiori informazioni potrà indirizzarsi alla Direzione della Società delle Terme di S. Pellegrino (Bergamo)

# Igiene del Turismo

È assiomatico che il turista nelle sue escursioni non deve bere acque di cui non sia sicura l'amicrobicità.

Il pericolo sta specialmente nel **bacillo del tifo**, che, in talune stagioni dell'anno, è largamente disseminato nelle acque facilmente inquinabili o notoriamente inquinate.

La **protezione del turista**, che ha bisogno di dissetarsi e che deve pur bere durante i pasti, è affidata alle acque minerali amicrobiche e chiuse in bottiglie secondo le più severe norme igieniche.

Tra queste acque occupa il primo posto l'**ACQUA** di

*S. Pellegrino*

che oggi il turista  
trova ovunque.



# igiene del Turismo

È assiomatico che il turista nelle sue escursioni non deve bere acque di cui non sia sicura l'acidità.

Il pericolo sta specialmente nel **l'acido del filo**, che in talune stagioni dell'anno, è largamente disseminato nelle acque talmente inquinabili o notoriamente inquinare.

La **protezione del turista**, che ha bisogno di dissetarsi e che deve pur bere durante i pasti, è affidata alle acque minerali antiche e chiuse in bottiglie secondo le più severe norme igieniche.

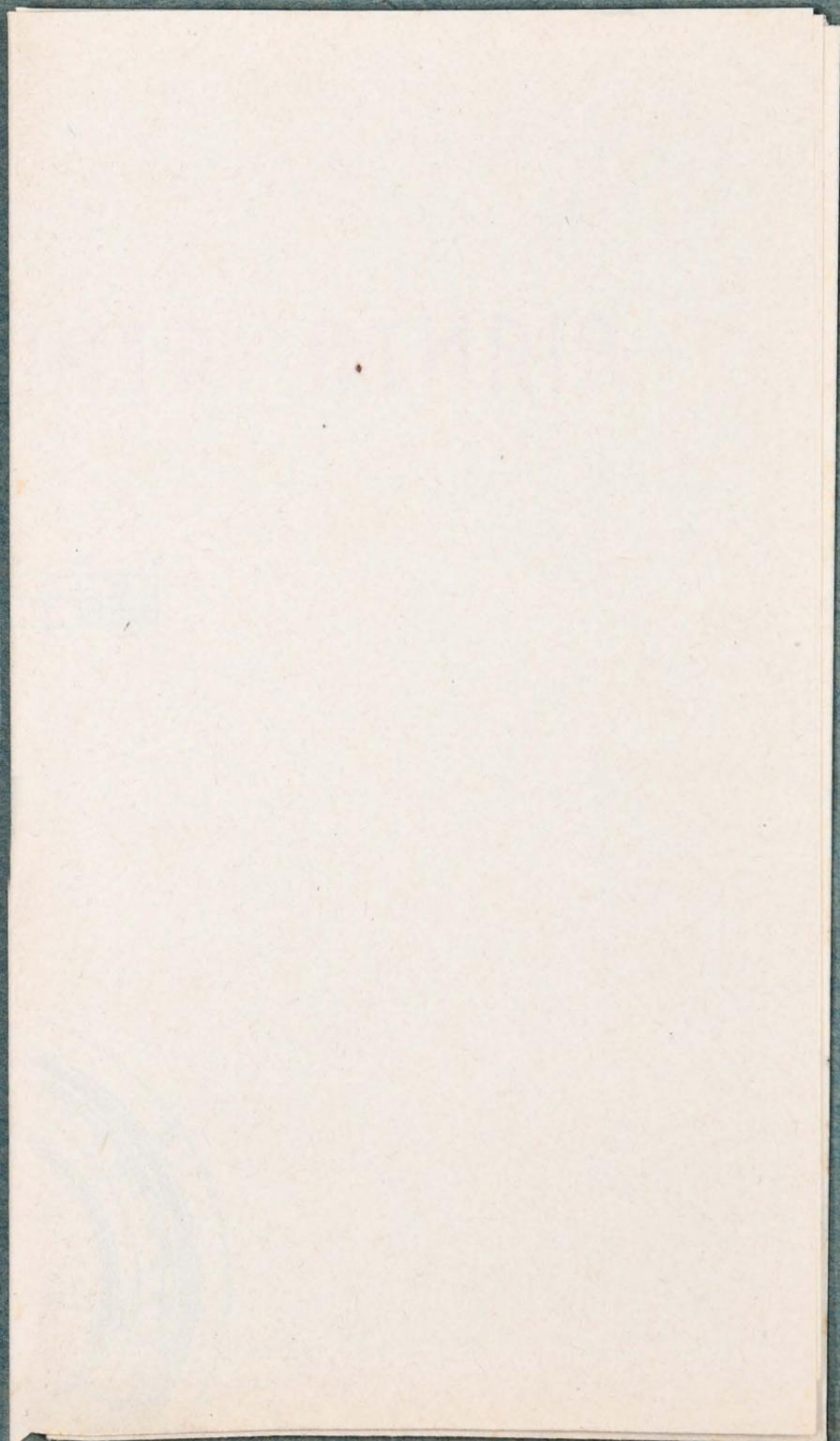
Tra queste acque occupa il primo posto l'**ACQUA di**

*Sanpiero*



che oggi il turista trova ovunque.







# S. PELLEGRINO



IL KURSAAL

LA GRANDE STAZIONE BALNEARIA D'ITALIA

PREZZO

LIRE

UNA

Officine Tipo-Litografiche  
Impresa Gener. Affissioni e Pubblicità  
già Montorfano e Valcarenghi :: :: ::

Corso Genova 9  
Milano :: ::  
Telefono n. 42-01

Clichés de "La Zinco-grafica"  
Milano - Via Messina, 16 .. ..