

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

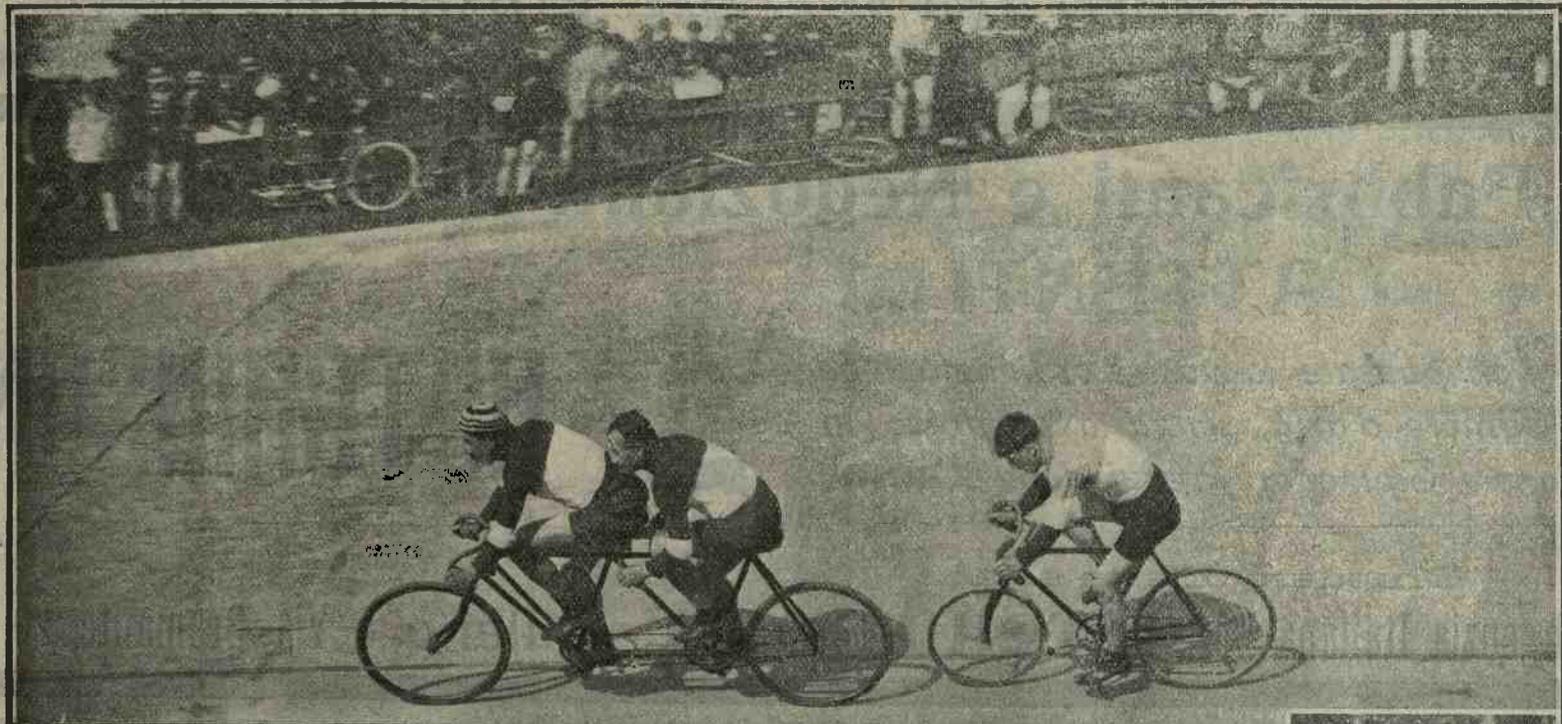
(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 { Estero .. 15

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



La corsa di 24 ore
"Bol d'Or",
disputatasi la scorsa settimana
al Velodromo di Parigi

Durante le prime ore la corsa si svolse sotto la pioggia. In seguito, asciugata la pista, entrarono in funzione i tandems degli allenatori.



In basso: La partenza. — A destra nel centro: Barat, il celebre jockey che ha dato la partenza ai concorrenti della Bol d'Or.

OLIO DE DION-BOUTON

Purezza assoluta = Viscosità perfetta = Sicurezza = Economia = Velocità.

Vendita presso: SOCIETÀ ANONIMA GARAGES E. NAGLIATI - FIRENZE.

Fabbricanti e Negozianti di Biciclette ATTENTI!...

Non passate le vostre ordinazioni per Coperture e Camere d'aria, senza aver preso in considerazione i Tipi ed i Prezzi della Casa

HUTCHINSON

Chiedere offerte alla:

Agenzia Italiana "HUTCHINSON" - Milano - Via Bramante, 29.



Avanti, Signori!

Il "CINZANO" è corroborante insuperabile prima e dopo di ogni fatica.

L'antidérapant in cuoio

PETER'S UNION

è il migliore

Chiedete offerta speciale alla Ditta

Pneumatici PETER'S UNION

Foro Bonaparte, 70

MILANO



GIocate TUTTI AL FOOT-BALL

che è il migliore degli sports, adoperando i

FOOT-BALL'S "BANZAI"
 "BANZAI", N. 3 completo L. 7,50
 "BANZAI", Vero "Match", N. 5 " 8,50
 Pompa L. 2,50 Scarpe speciali " 15,00
 Palla vibrata "BANZAI", gr. 1500 " 14,50
 " " "BANZAI", " 1800 " Match " " 10,50

AGENZIA DEGLI SPORTS - Corso O. Colombo, 10 - MILANO

A richiesta listino: Caccia - Pesca - Sports.

Il Signor **CHARLES SCHMIOT a Cleveland (OHIO, S. U. A.)**, concessionario della privativa industriale italiana rilasciata in data 14 settembre 1907, Vol. 252, N. 50, per un trovato avente per titolo:

"Meccanismo di sterzo e di regolazione del motore per automobili"

desidera entrare in trattative con qualche industriale italiano per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio di detta privativa.

Rivolgersi per chiarimenti all'Ufficio Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica della

Ditta **SECONDO TORTA e C. - Via Carlo Alberto, 35 - TORINO**

S. C. A. T.

Automobili da 14, 18 e 22 HP

Provatele e confrontatene i prezzi.

Federico POLITANO - Agente Generale - TORINO
 Via Madama Cristina, 68

CULTURA FISICA PER TUTTI

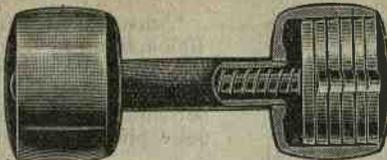
Libro pratico di Cultura Fisica Moderna - L. 3.

CORSI DI GINNASTICA IN CASA col

MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

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



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



GIUSEPPE CARRERA

GRANDE LABORATORIO RIPARAZIONI

PNEUMATICI

Per ingrandimento locali

Trasferito in **TORINO** Via Saccarelli, 14

entrata Via Carena.

Ricordatelo tutti il motto della Fabbrica Francese del

PNEUMATICI SOLY

Poca réclame..... molta gomma! - Molta réclame..... poca gomma!

Agenzia Pneumatici **SOLY** - Milano - Via Vittoria, 40.



Pneu DUCASBLE

(senza camera d'aria)

per Cicli, Automobili, Omnibus, Carrozze, ecc.

Vincitore dei Concorsi inter. (Parigi-Nizza-Parigi) 1907 e 1908 - Soppressione assoluta delle *pannes* di gomme - Beve l'ostacolo, ma non scoppia mai - Durata tripla - Economia 50% - Adottato dalle principali Società di Servizi Pubblici - Si monta sui cerchi normali oppure sui nostri cerchi smontabili.

Per richieste di rappresentanza e di cataloghi rivolgersi:

Rappres. Gener. per l'Italia: **Genova** - Corso Torino, 2 - **Genova** per Lombardia e Piemonte: **G. HERMANN** - Milano - Torino

La vera Candela

POGNON



conduce alla **VITTORIA!**

Sul MARE: Monaco: 9 Primi Premi
 In TERRA: Meeting di Boulogne: 15 Primi Premi.

Settimana di Ostenda: 21 Primi Premi.
 Nell'ARIA: Grand Prix de la Champagne: Farman.

Coppa Gordon Bennett: Curtiss.

Vendita ingrosso presso:
D. FILOGAMO e C.
 TORINO - Via del Mille, 24.
BOUGIE POGNON Ltd.
 Londra S. W.

La Forza e la Salute (mediante il nuovo sistema di cultura fisica)

Yassi (Rumania), 16-12-08.

Pregiatissimo Sig. Wehrheim,

Ho seguito durante 3 mesi il di Lei sistema di cultura fisica; il risultato è stato meraviglioso, quantunque io non abbia potuto seguire gli esercizi con precisione e così come Lei domanda. Lo sviluppo di ogni parte del corpo è stupendo e ognuno può persuadersi osservando l'aumento delle misure, che varia da 2 a 11 1/2 cm.

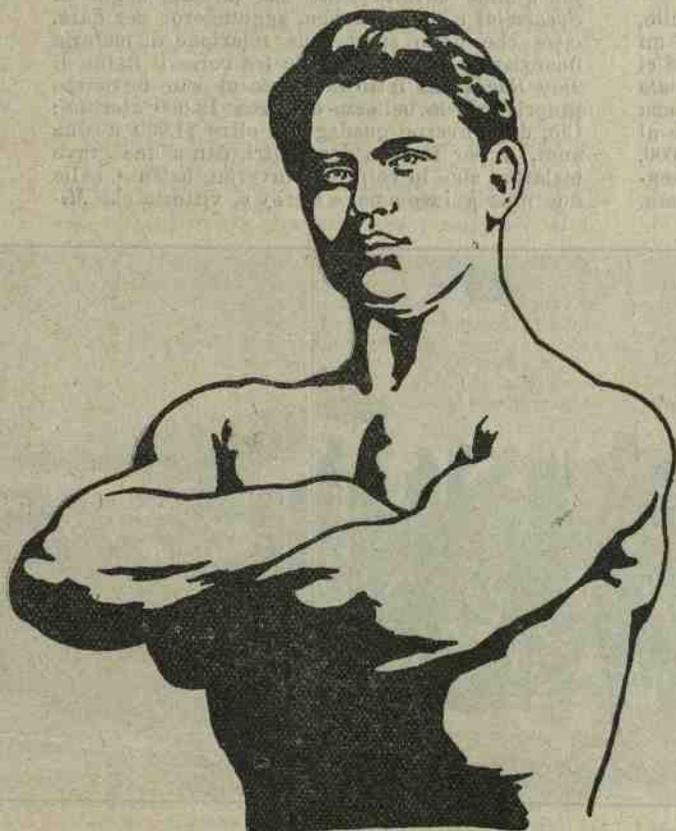
	Prima	Dopo	Aumento
Collo	cm. 36	38	2
Petto	" 92 1/2	104	11 1/2
Braccio	" 30	36	6
Avambraccio	" 27	32 1/2	5 1/2
Coscia	" 50	53	3
Polpaccio	" 34	36	2
Vita	" 77	77	0
Altezza	" 168	172 1/2	4 1/2
Peso	Kg. 64	74	10

La prego di credere che sono persuaso che nessun altro metodo può avere una più grande efficacia.

Sicuramente la mia riconoscenza verso di Lei è molto grande e per mostrarla la prego di accettare la mia fotografia (vedi opuscolo) coi muscoli a riposo. Ogni giovane può, guardandola, invidiare un corpo così bello e virile.

Agradisca i miei distinti saluti e ringraziamenti.

Il di Lei riconoscente allievo
 S. O. D.



Zurigo, 20 Febbraio 1909.

Stim. Sig. Prof. Wehrheim,

Cannes.

Sono già trascorsi 5 mesi dacchè mi sono deciso di seguire il suo metodo. Grazie alla puntualità colla quale ho seguito le sue prescrizioni, i risultati che ella promette si sono verificati. Riguardo alla salute mi sento molto fortificato. Dacchè mi esercito secondo il suo sistema ho un sonno tranquillo, profondo e ricostituente; cosa che prima mi mancava. Questo è una prova, che un razionale esercizio fisico influisce sanamente su tutto il sistema nervoso. Riguardo la mia muscolatura, anche questa ha progredito di molto, però osservo che anche prima possedevo già dei muscoli discreti essendo stato un appassionato ginnasta. Ma chi pratica puntualmente il suo metodo sarà convinto che nessun sport e nemmeno la ginnastica è capace di procurare dei muscoli così potenti e armoniosi su tutto il corpo come gli esercizi trovati da Lei.

La prova più chiara sono le sue fotografie.

Con distinta stima
 F. R.

Sviluppa rapidamente tutti i muscoli del corpo. Richiede poco tempo e nessuna fatica. Adottato dai migliori atleti e corridori del mondo intero.

Aumento muscolare in tre mesi:

Torace, 10-12 cm.
 Bicipite e coscia, 6-8 cm.
 Avambraccio e polpaccio, 3-4 cm.
 Corso speciale per aumentare la statura delle piccole persone.

Opuscolo illustrato sarà inviato gratis a tutti i lettori della

Stampa Sportiva

i quali invieranno il **BUONO** qui unito e un francobollo da 25 centesimi per le spese postali al Prof. E. WEHRHEIM, Villa Serpolette, Cannes (Francia).

BUONO PER RICEVERE GRATIS UN OPUSCOLO ILLUSTRATO.

Nome

Indirizzo

LA SETTIMANA IPPICA

L'allevamento francese — « Sauge Pourpier » e « Union » in razza — Il « Prix du Conseil Municipal » — « Bayardo » e le sue vittorie — Il « Gran Premio del Sempione ».

Due grandi cavalle dell'allevamento francese, la quattro anni *Sauge Pourpier*, appartenente al conte Le Marois, e la tre anni *Union*, della scuderia Blanc, sono state ritirate dall'allenamento per assumere nella primavera ventura il gradevole ufficio di madri.

Sauge Pourpier, vincitore del « Prix de Diane » e di tante altre corse, per un ammontare di premi di oltre 600.000 lire, battuta nel « Grand Prix », per un incidente di corsa, da un soggetto a lei indubbiamente inferiore, *Nortrast*, sul quale non tardò dopo la grande giornata di Longchamps, a prendersi una brillante rivincita, passa in razza in condizioni eccellenti, tali che molti cavalli, i quali sono ancora sul terreno e vi rimarranno, non possono vantarsi. La sua struttura, i suoi arti, malgrado le corse severe disputate al fianco di avversari temibili, come il valoroso *Sea Sick*, e tanti altri concorrenti di un'annata, che in Francia si deve considerare fra le migliori, sono ancora immuni da qualsiasi imperfezione. Apparentemente e per quello che la scienza può intravedere od intuire, ciò che è constatato, tanto che tutti gli *sportsmen* si stupirono quando si seppe che il suo proprietario aveva deciso di ritirarla dall'allenamento. E a questa decisione il conte Le Marois fu indotto da un'impressione di stanchezza, dall'azione non più elastica, distesa e vibrante che gli parve ravvisare nella sua giumenta, assistendo ai lavori.

Sauge Pourpier, soggetto di gran fondo come il suo forte rivale *Sea Sick*, non ha avuto le glorie e la popolarità della *Oamargo* (forse a quattro anni, se nulla fosse sopravvenuto, avrebbe dato la giusta misura della sua potenza), ha vinto gli ottocentomila franchi che la figlia di *Childwick* ha fatto intascare al signor di Saint-Clary; ma non per questo, dalle prove fornite, deve considerarsi inferiore ai *performans* classici delle piste francesi.

Union, una coraggiosa figlia di *Ayase* (l'unico discendente di *Flyng Fox* che non abbia conosciuto la sconfitta, la seconda di Chantilly, con un precedente stato di servizio dei più brillanti, la preferita della giubba *Orange*, non ha atteso i quattro anni, né il giorno del « Conseil Municipal », per abbandonare il campo d'azione. Essa va ad accrescere e forse ad occupare, dopo la *Oamargo*, il posto più onorevole nell'*haras* di Yardy. Non è ancora definitivamente stabilito a quali stalloni le due fattrici verranno presentate, ma è certo che esse sono destinate a rappresentare nell'allevamento francese un ruolo di primissimo ordine.

Ho accennato al ritiro di queste grandi cavalle, anzitutto perchè mi pareva doveroso farne un cenno; dato che le consuetudini giornalistiche ci obbligano al lusinghiero commento, d'*articolo mortis*, quando un artista di cartello abbandona la scena, e poi perchè la loro assenza toglie al premio del « Consiglio Municipale » (L. 100.000, m. 2400) da disputarsi ai primi d'ottobre a Longchamps, quella importanza che gli si era accordata.

L'incontro di *Verdun* con *Sauge Pourpier* ed *Union*, in un terreno forse non sempre favorevole alle attitudini del rappresentante del signor Maurice Rotschild, sarebbe stato troppo interessante per non accorgersene ora che due concorrenti delle più elette rinunciano alla partita.

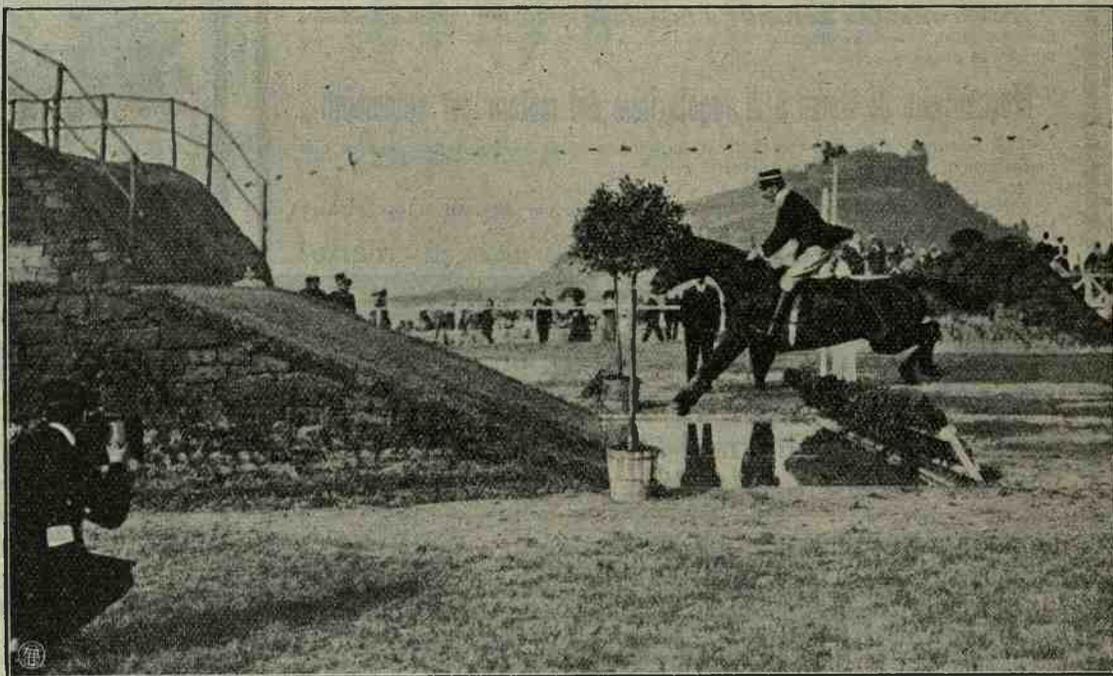
In Inghilterra, in testa agli stalloni per somme vinte sta *Bay Ronald*, il padre del nostro *Fidia*,

non, il rappresentante delle scuderie reali, non si sarebbe aggiudicato, se il male degli altri non giovasse talvolta a chi non se lo aspetta.

Bayardo, per i disagi del viaggio, rinunciò al « Grand Prix », ma non è improbabile che alla prossima occasione Mister Fairs desideri tentare la gloria sulle piste di Francia.

Nel caso, *Verdun*, *Sea Sick*, *Bjmon*, *Ohulo* e *Legofol* sono invitati finora ad un'ardua battaglia.

Il nostro gran « Premio del Sempione » avrà anch'esso due posti vuoti, che difficilmente si rimpiazzeranno: *Fidia* e *Mystificateur*. Ci duole del



Il tenente Bianchetti durante le gare del Concorso ippico internazionale di San Sebastiano (Spagna). (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

ma specialmente per le 730.000 lire che costituiscono il suo brevetto di riproduttore, il padre *Bayardo*, imbattuto a due anni, e vincitore a tre del « Walss-Stakss a Kempton-Park, dell' « Eclipse-Stakss » a Sandon-Park, e del « Saint-Leger » di Lancaster, che un giornale politico bolognese, riconosciuto anche per sportivo, chiamò: il *Saint-Leger di Manchester che si corre a Lancaster*: così come (è lo stesso giornale che si ripete e senza intenzione di correggersi) le corse di Varese sono... al trotto, e quelle di Trieste... al galoppo! Nota incidentale e fuggevole: ma leggere per credere!

Ritornando a *Bayardo*, che oggi io ritengo il più grande cavallo della sua annata, degno di *Spearmint* e di *Maintenon*, aggiungerò, per dare, oltre che dello sport, una relazione di materia finanziaria, che con quelle tre corse il figlio di *Bay Ronald* ha fatto intascare al suo fortunato proprietario la bellezza di circa 18.000 sterline; Ciò, dopo averne guadagnate oltre 11.000 a due anni, e per fortuna degli altri, causa una grave malattia che lo colpì nell'inverno, battuto nelle due mila ghinee e nel « Derby », vittorie che Mi-

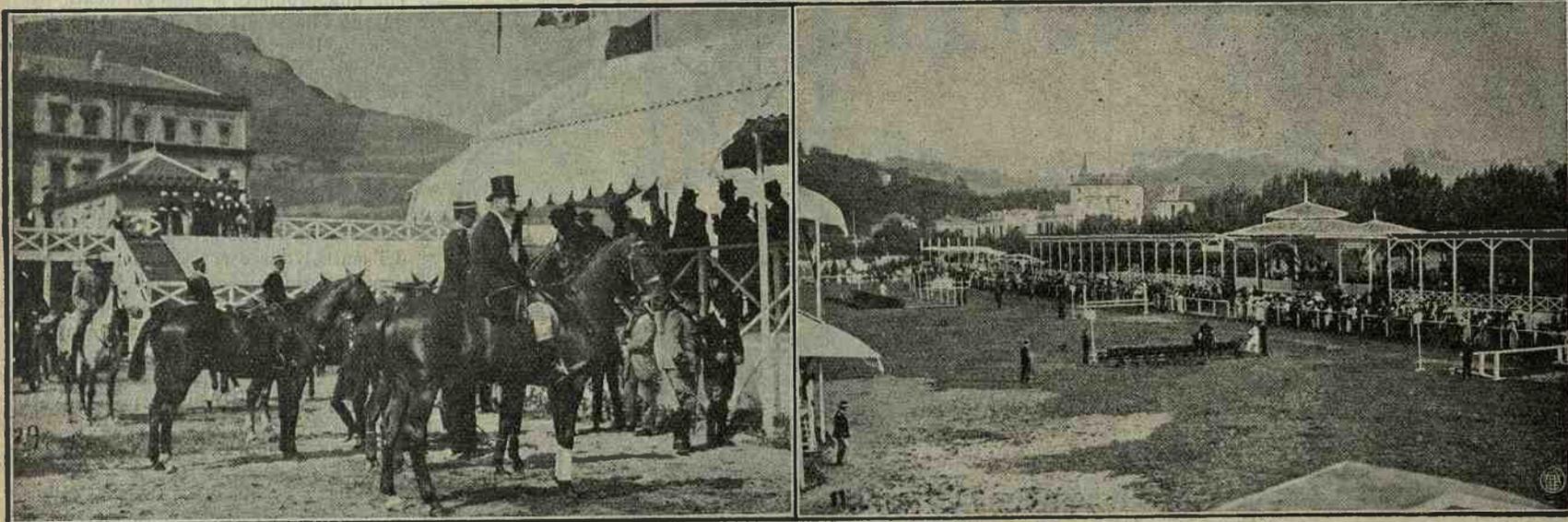
primo, un buon cavallo su tutte le distanze, ottimo sopra percorsi severi.

Purtroppo, dopo l'inattesa dichiarazione di *forfait* nel « Sempione », si teme che la sua carriera di corse sia finita. Troppo presto, ed è un vero peccato che al seguito di tre vittorie importanti egli abbia subito la sconfitta nel « Saint-Leger », contro avversari da lui più volte battuti facilmente, e nel giorno in cui si trovava sulla sua distanza preferita.

Mystificateur è ritornato quello che era: un modesto soggetto cui arrise, nel giugno dell' « Ambrosiano », una fortuna speciale, dolorosa per noi e forse inspiegabile per lui e per chi lo aveva mandato in Italia.

Tuttavia il lotto dei partenti nel « Sempione » sarà numeroso ed eletto: vi saranno tutti i nostri migliori tre anni, forse un rappresentante straniero, e con molta probabilità il debutto di *Calidon* nn figlio di *Oyllene*, importato dal conte Bastogi.

Una nota importante sulle corse al trotto: Rimini l'anno venturo inizierà, sopra un ippodromo



I vincitori in attesa della distribuzione dei premi. (Fot. Argus Photo-Reportage).

Aspetto del campo del Concorso.

ESTARIO

pneumatico per automobili liscio ed a semelle

Agenzia e Deposito per l'Italia:
LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 6.
TORINO - Via Principe Amedeo, 14.



Da sinistra a destra: Venturini, un forte campione di Faenza. — Fiori Pietro di Forlimpopoli. 1° nella corsa Forlimpopoli-Forlì-Cesena-Forlimpopoli, km. 40, luglio 09; 1° nella Cesena-Rimini-Cesena, km. 60 dell'8 agosto 09; 1° nella Cesena-Rimini-Cesena, del 22 agosto. Su macchina Dei. (Fot. Bonicelli). — Gentili Urbano, di Cesena; 1° nella corsa S. Pietro in Vincoli, km. 80, 10 agosto; 2° nella Cesena-Rimini-Cesena, km. 60, 22 agosto. Su macchina Bianchi. (Fot. Bonicelli). — Cunzio Brasey, di Cesena; vincitore della Riccione-Carpegna-Macerata-Pesaro-Riccione, km. 160; vincitore nella riunione di Pesaro, 22 agosto. (Fot. Bonicelli). — D'Amore Francesco, campione delle Valli Stura e Orba.

nuovo, che sarà costruito in primavera, la sua stagione sportiva con un « Gran Premio di Romagna » di L. 15.000 e un Campionato d'Italia, per prodotti indigeni di 4 e 5 anni di L. 5000. Faenza farà il suo terzo Campionato Europeo e Bologna rimarrà in attesa di tempi migliori per prendere qualche decisione.

Monghidoro.

Hector.

Lo settimana dello Sportsman

La vittoria della nostra cavalleria.

La cavalleria italiana si è fatta onore novamente sul campo straniero ed in una gara sportiva di eccezionale importanza ha riportato il maggiore trionfo. Onore quindi a chi concorse per tanto successo, onore a chi seppe preparare così bene la squadra dei nostri cavalieri prescelti per il Concorso ippico internazionale di San Sebastiano (Spagna).

La stampa politica che spesso termina di eccedere in quanto riguarda il successo di uno sportsman straniero (l'aviazione di recente ci ha fatto constatare il fatto) ha dato al grande avvenimento ippico spagnolo poca importanza. Brevi cenni delle successive vittorie leggemo nelle cronache sportive dei grandi quotidiani. Ma in compenso, alla brevità del particolare supplì l'importanza di una notizia, la constatazione di un fatto positivo, quello di una grande vittoria riportata dai nostri più arditi e provetti cavalieri.

Noi siamo stati sempre dell'avviso che per avere una buona cavalleria occorrono degli ottimi istruttori, dei perfetti maestri di equitazione, e questi non si fanno senza la gara sportiva.

E' in questa prova che si apprezzano le qualità del cavaliere, di quello stesso ufficiale che, dopo avere istruito i suoi soldati in ogni esercizio, diremo così, del salto degli ostacoli, deve condurre i suoi militi attraverso terreni dei più accidentati, sottoponendo nello stesso tempo cavaliere e cavallo al duro cimento di una prova di resistenza.

Per cui siamo convinti che il Ministero della Guerra molto bene ha fatto e farà sempre inviando a tutti i concorsi internazionali la rappresentanza della nostra cavalleria, facilitando anzi il più possibile la partecipazione dei nostri cavalieri maggiormente indicati per tali manifestazioni.

Quello di San Sebastiano fu un successo per i nostri ufficiali e, *va sans dire*, la *Stampa Sportiva* non poteva dimenticarlo, per cui, a fianco alle bellissime istantanee facciamo seguire il riassunto delle vittorie nostre:

Nella prova di inaugurazione gli ufficiali italiani guadagnarono i premi 3, 4, 5 e 9 per il totale di 1800 pesetas; nella prova *Omnium* i premi 1, 2, 4, 6 e 8 e metà del 12, per 5400 pesetas; nel percorso di caccia i premi 1, 2, 6, 11 e 12, complessivamente 2650 pesetas; nella prova della Coppa di San Sebastiano i premi 1, 4, 6, 8, 9, 15 e 18, complessive 6650 pesetas;

nella Prova del Gran Premio militare internazionale gli italiani guadagnarono il premio unico, consistente in un oggetto di arte del valore di 12.500 pesetas; nel campionato del salto in altezza gli ufficiali italiani guadagnarono la metà dei premi 6 e 7, complessivamente 1180 pesetas; nel campionato del salto in lunghezza ebbero il terzo premio, 200 pesetas. Guadagnarono inoltre la Coppa del Re di Spagna. In totale gli ufficiali italiani, oltre la coppa del Re, vinsero premi per la somma di 29.850 pesetas.

La missione inglese vinse premi per la somma di 1150 pesetas, quella argentina 1000 pesetas, la missione francese 750 pesetas, quella portoghese vinse la Coppa degli Infanti Ferdinando e Teresa, e nella prova del Gran Premio militare fu classificata sesta.

Beni, campione di resistenza dei professionisti.

Beni è il nuovo campione di resistenza dei professionisti italiani. La notizia non meraviglierà. Il forte romano vincendo la corsa Alessandria-Bergamo non ha che realizzato il suo giusto sogno. Ha vinto e con onore battendo quasi tutti i migliori nostri routiers.

Nel Giro d'Italia, nella « XX Settembre » per limitarci alle grandi prove del ciclismo italiano dell'annata 1909, Beni figurò fra i primi e se non vinse fu la sfortuna che lo perseguitò, fu la *guigne* che lo colpì nel momento per lui più emozionante, quando la vittoria a lui maggiormente sorrideva.

Suo sogno era di poter vincere la « XX Settembre » di poter entrare nella sua Roma, che tanto ama il trionfatore della classica corsa. Una *guigne* crudele però lo perseguitava inesorabile e lo tagliava fuori della battaglia, durante la seconda tappa, mentre egli con la sua corsa destava lo sgomento negli avversari e la meraviglia di quanti seguivano la gara. Per giudizio unanime, concorde di quanti poterono ammirarlo in quella prova, la vittoria non gli sarebbe potuta sfuggire. Noi siamo pure del parere dei nostri colleghi romani.

Beni è la recluta che ufficialmente ha debuttato nel 1909, è una nuova stella sportiva del ciclismo italiano, il quale di giorno in giorno vede divenire falange quella che ieri era piccola schiera dei suoi campioni.

Gerbi e Cuniolo hanno sempre momenti felicissimi in cui si impongono come campioni di prima classe. Ma attorno a loro e con loro scendono ormai a disputarsi il primato con ogni manifestazione del nord e del sud della nostra Italia, Galletti, Pavesi, Bruscherà, Zanzottera, i fratelli Azzini, Marchese, Lampaggi, Mairani, Beni.

Essi sono divenuti i grandi avversari di Asti e Tortona; così la schiera va ingrossandosi, il valore di ciascuno aumenta e dall'assieme ne risulta uno sport più interessante che si impone a tutti gli altri, sollevando nella nostra gioventù forse i maggiori entusiasmi.

Beni, dunque, ha vinto in uno stile magnifico la più importante nostra corsa nazionale guadagnando il titolo ambizioso di Campione Italiano 1909, titolo che Cuniolo, dopo avere meritato in tre precedenti prove, si era impegnato a difendere a tutt'uomo.

Beni è come atleta uno dei migliori nostri ciclisti. Dotato di una conformazione atletica meravigliosa, di muscoli poderosi ed elastici, egli, sebbene giovanis-

simo (non ha ancora 19 anni), possiede una resistenza straordinaria a cui accoppia una velocità prodigiosa. Durante il giro d'Italia il signor Sels, il redattore per il ciclismo del grande confratello parigino *Les Sports*, scriveva di lui queste parole: « Beni Dario di Roma, giovanissimo, è veramente un corridore prodigioso! Io non esito punto a chiamarlo con il nome di Petit Breton transalpino. Egli ne è ben degno ».

Ecco le classifiche ufficiali dei campionati ciclistici di resistenza che hanno formato l'avvenimento *clou* della settimana per il ciclismo italiano.

Campionato professionisti: 1.o Beni Dario, *Sporting Club* di Roma, alle ore 16,28 in ore 6,55, media chilometrica 27,50; 2.o Buschera Mario; 3.o Cuniolo Giovanni; 4.o Zanzottera; 5.o Azzini Luigi; 6.o Marchese; 7.o Danesi; 8.o Lampaggi Pierino di Genova; 9.o Mairani; 10.o Azzini Ernesto.

Campionato dilettanti: 1.o Givocci Alessandro, alle ore 15,28 ad una media chilometrica di 29,800 all'ora; 2.o Erba, Milano; 3.o Celi Ottorino, Roma; 4.o Garantini; 5.o Borgarello; 6.o Verde; 7.o Pogliani; 8.o Ghironi; 9.o Basciva; 10.o Pratesi; Dorando di Torino è stato distanziato.

GUSTAVO VERONA.

Il 1° Torneo Bocciofilo della « Stampa Sportiva »

La chiusura delle iscrizioni.

La manifestazione sportiva indetta dal nostro giornale avrà oggi, 3 ottobre, il suo successo.

Sarà una Gara riuscita anche questa, alla quale parteciperanno certamente tutte le Società sportive più note. La Torino, il Club Audace, l'Atlanta, la Ginnastica, l'Unione Sportiva, il C. C. Robur, Borgata Leumann, Barriera di Milano, Excelsior, Fides et Robur, ed altre ancora; le Società di canottieri Cerea, Armida, Caprera, Ginnastica, Eridano; poi tutte le Società bocciofile di Torino, il Bogo, la Crimea, il Club Alpino, la Baraonda, il Garden Club, la Cricca, il Drago, il Tiro a segno; poi tutte le Società non di Torino, la Rivolese, lo Sport Club di Rivoli, Riva di Chieri, Cuognè, Ciriè, Lanzo, Caselle, Ivrea, Biella, Pinerolo, Frossasco, Torre Pellice, Saluzzo, Racconigi, Cuneo, Novara, Susa, ecc.

Tutte queste Società certamente risponderanno all'appello della *Stampa Sportiva*. E non basta ancora. Poiché la Gara è libera a qualunque coppia italiana, molto probabilmente vedremo in lotta non soltanto piemontesi, ma anche giuocatori di altre Provincie.

Il nostro Torneo, che avrà in palio la ricchissima Coppa Durio (esposta nelle vetrine Vigo di via Cavour, vicino via Roma), comincerà domenica, 3 ottobre, alle ore 8,30, al Bocciodromo Durio, al Fortino, ed il pubblico sarà ammesso a presenziarlo pagando una piccola tassa d'ingresso, con diritto ad una consumazione.



Da sinistra a destra: Il campione sardo Curreli. — Edgardo Quaranta, 1° arrivato nella corsa ciclistica dello Sporting Club. — L. Salvini, 2° nel campionato anconitano. (Fot. Bernardi). — Borio Camillo, detentore del record italiano dei dilettanti di 50 km., coperti in 1' 19" 49" 1/5. (Fot. Fortini). — Marzocchini Ugo, del Club Sportivo Firenze, vincitore della corsa di Prato in Toscana. (Fot. Fortini).

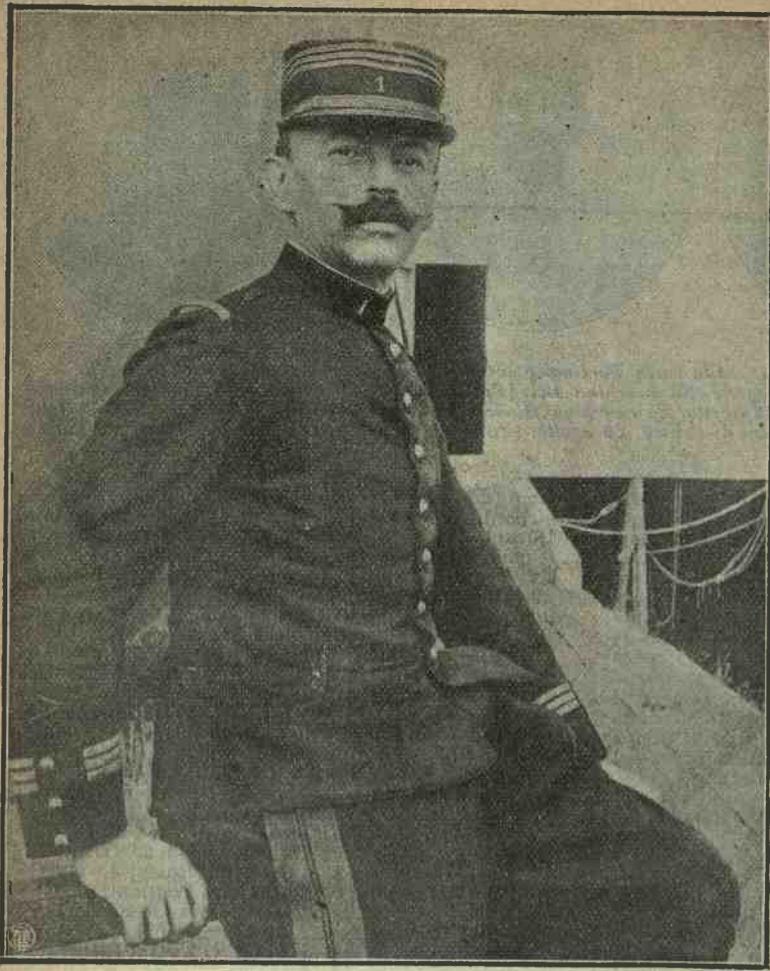
S.P.A.

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

Sede in GENOVA — Anonima — Capitale Lire 4.500.000 — Versate Lire 4.050.000 — Uffici e Officine in TORINO (Barriera Crocetta).

Chassis da città e da gran turismo a 4 e 6 cilindri - Omnibus e Camions d'ogni tipo.

Le S.P.A. sono le più belle e perlette vetture - Semplici - Robuste - Silenziose - Costruzione accurata - Motoriale sceltissimo



Capitano Marchall, pilota del République, vittima della catastrofe del 25 corr. a Moulins. (Not. Argus Photo-Reportage - Milano).

ALLONS ENFANTS...

Dopo la catastrofe del République.

Il dirigibile francese, dal nome sonoro d'un'alta fede patriottica, ha spezzato la sua prora ben tornita, rovinando dal suo regno come un immane cencio orribilmente contorto da un destino ineluttabile, grave e tremendo.

Il bel veliero, varato dall'entusiasmo del popolo, lanciato per le infinite vie azzurre a maggior gloria e grandezza della Francia repubblicana, in nome di pace e in nome di guerra, s'è sfasciato orribilmente, squarciando il ventre capace e ha ucciso, uccidendosi.

Quella mattina era uscito, come sempre, dal suo hangar di Lapalisse, sguainandosi immenso e solenne nel cielo sereno, e, come sempre, aveva drizzato la prora aguzza per le vie più alte. E il destino l'aveva colpito lassù dove era suo diritto vivere, suo dovere trionfare; l'aveva colpito sulla fronte, mentre il cuore generoso pulsava nei motori sapienti l'ultima sua vita sonora. Uno scoppio terribile, il primo grido di vendetta umana all'aria infida, il grido del conquistatore all'elemento ribelle urlò pel cielo la disgrazia tremenda, e, solitario come tutti gli urli del dolore, giunse sin a terra tra lo sfasciarsi gigante della massa audace.

Ucciso da se stesso, colpito a morte da un taglio della scure che doveva dargli la vita, conducendolo alle vittorie più alte e ambite, s'abbattè rabbioso contro terra, spezzandosi l'ultime vertebre e le energie moribonde nell'ultima stretta possente, e rimase là, inerte e sventrato, a mostrar le sue ferite e i suoi morti. Orgoglioso, quasi, nella rudezza della sua rovina, di questi e di quelle.

Ing. L. TROMBETZKOY & C.

Milano - Via M. Pagano, n. 43 - Milano

Fari - Fanali - Generatori
per Automobili

Gli ultimi eroi dell'ultima arma son quattro, e son morti nell'anelito finale della macchina alata, ch'era la loro vita. Uccisi come morivano gli antichi soldati in guerra, vicino ad una bandiera tremante, o abbracciati ad un cannone muto per aver troppo urlata la morte sterminatrice. Di più: Marchall, Chauré, Reaux, Vincent, son morti meglio ancora, conquistando non una terra, ma l'infinito; in nome non di un diritto barbaro di una gente civilizzata nelle armi e nell'astuzia, ma nel nome solenne del sogno più ardito che sia dato all'uomo di sognare; son morti gloriosamente superbi, gettando pel mondo una nuova semenza d'eroi, nata ancora e sempre nella vecchia Francia, che sa e rinnova il valore delle razze antiche, temprandola nelle energie più nuove e più bisognose di fede e d'entusiasmi.

Vecchia, vecchia Francia, ricca d'energie che san volere, tenacemente volere e volere ancora; Francia, che per le molteplici, innumerevoli vie dell'attività umana hai spinto i tuoi uomini sino all'eroismo e al sacrificio; Francia, che sai le grandezze più gloriose combattute nel nome della scienza e delle arti più nuove, che sai le conquiste più evolute delle riforme sociali, che sai ancora la bellezza tutta di una vittoria vigorosamente strappata dopo averla a lungo sognata coll'umanità impotente ad osare; Francia grande e antica, toccava a te ancora una volta di segnare col sangue

dei tuoi figli la via vittoriosa dell'avvenire. Ancora, come sempre.

Quattro soldati oggi son morti vittime coscienti del loro dovere e delle loro conquiste, come ieri Ferber e Lefèvre morirono rincorrendo audaci la chimera delle nuove fedi, fuggente pei cieli come una falda di nube gloriosa.

Il République agonizzava tra l'armature contorte e a Parigi il Presidente della Repubblica inaugurava il salone dell'aviazione. La Marsigliese echeggiava in segno di vittoria nuovo tra le macchine più nuove, e la Marsigliese ancora darà l'ultimo saluto ai martiri che il popolo di Francia vuole eroi nazionali.

Un sogno alato precipita dai cieli spezzando

uomini e macchine, e nell'officina dove si preparano le grandi conquiste che domani stupiranno il mondo, un nuovo veliero sta per lanciarsi a volo in nome della libertà, più forte e più perfetto dopo il battesimo di sangue.

L'ultima sfinge alata che sorride agli uomini è troppo bella, è troppo di essenza divina, perchè non meriti di arrischiarsi la vita: semenza d'eroi e di martiri è stata gettata dalla Francia tra nubi di cielo, i primi uomini sono stati schiacciati contro terra colla ferocia d'una divinità pagana offesa e violata. E l'uomo riconquisterà ancora la vetta, più ardito e più forte.

Toccava ancora alla Francia esser la prima ad insegnar gli errori che uccidono gli uomini per far vivere l'idea; ancora, come già i suoi morti dissero le audacie pazze della macchina più veloce terrestre e delle torpedini più spaventose nei gorgi dei mari.

La morte è grande educatrice dei superstiti; e il popolo francese che, pure diviso da lotte e da idee, può e sa esser uno solo, ha voluto che il bel dirigibile dicente nei cieli l'alta fede patriottica, riviva sangue del suo sangue a una seconda e vittoriosa vita, pronto a dar nuovi eroi, nuovi martiri e nuovo sangue, credendo, sperando ancora, e sopra tutto e tutti osando sempre.

Chè in alto, nella schiera superba del forte popolo francese, che prepara una nuova vittoria al mondo intero, aleggia una canzone che dà ancora eroi e martiri, spingendo al sacrificio o alla gloria. La canzone della sua fede.

Nino Salvaneschl.

Come si favoriscono gli studi d'aviazione

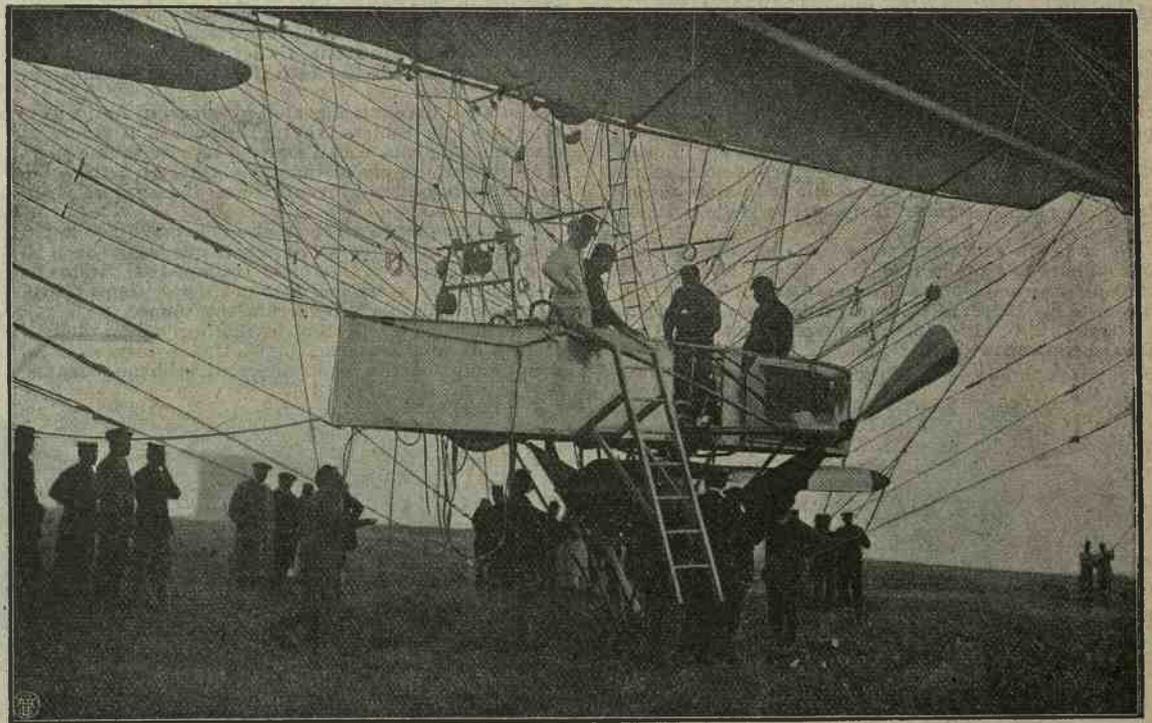
Note retrospettive al Circuito Aereo di Brescia.

Il Circuito Aereo di Brescia mi ha fatto ricredere d'una persuasione che i buoni maestri d'un tempo mi avevano radicata. Questa: che la buona volontà supplisce in gran parte al mancato successo finale di un'impresa tentata senza una completa preparazione.

No, non basta più la buona, la ferrea volontà di riuscire, non basta la dimostrazione palpante di aver sacrificato tempo, denaro e intelligenza, pur di arrivare a tempo per fare un'affermazione di esistenza. Occorre la visione coreografica del successo, per strappare alla folla l'applauso ed il sudato premio al Comitato organizzatore d'una riunione sportiva.

Di ciò son rimasto convinto durante le ultime giornate del Circuito Aereo di Brescia.

Dal quale, fra tanto fluttuar di folla cosmopolita, fra tutto il complesso di cose buone, ideate e concretizzate dal Comitato organizzatore, fra i successi sportivi registrati, una constatazione è balzata penosamente alla mente ed al cuore di quanti in Italia cominciano ad occuparsi del problema

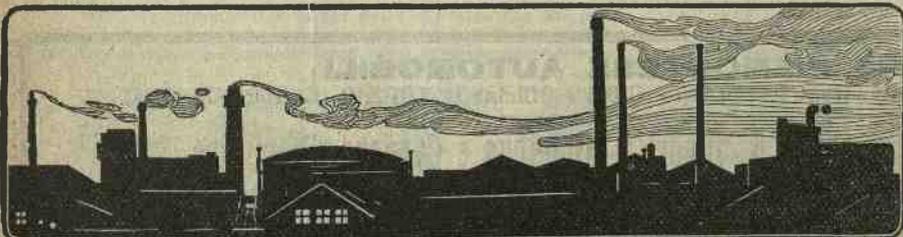


Il dirigibile militare francese République a Moulins. (Fot. Argus Photo Reportage - Milano).

FELICE GIORDANO - Genova, Via XX Settembre, 26
MATERIALI PER AVIAZIONE

Tubi d'acciaio e d'alluminio, aste fassino speciali, eliche integrali di legno ed eliche metalliche, tele gommate, fili, tenditori. Motori Anzani, Dutheil, Antoinette, Gnome, Rep, Env.

Esecuzione di modelli di ogni grandezza



dell'aviazione: e poi direttamente dei pochi che ad esso problema si sono applicati, dedicandovi tutto il loro giovanile entusiasmo, il loro ingegno, il loro denaro.

Di quei pochi i quali sono venuti alla campagna di Montichiari coi loro apparecchi pur di fare una affermazione d'esistenza, pur di mostrare che qualcosa in materia s'era già fatto anche in Italia.

Vero è che i loro apparecchi poco hanno dimostrato, ma gran colpa di questi insuccessi va attribuita alle preparazioni affrettate ed, innanzi tutto, alla mancanza assoluta di incoraggiamento da parte di Enti pubblici, o di facoltosi privati, anziché a tutto quell'indifferentismo che i pochi entusiasti hanno trovato presso gli italiani, sordi ancora a questa nobile e grande iniziativa degna di miglior sorte.

Quando si pensa agli anni di lavoro degli stranieri, ai numerosi loro apparecchi rovinati e rifatti, alle somme ingenti spese all'uopo per anni ed anni, somme per la maggior parte fornite da mecenati e da *sportsmen* entusiasti, si comprende e si deve saper scusare se i nostri connazionali hanno fatto ancor poco.

Ma anche questo poco è degno di tutta la nostra ammirazione perchè nell'incertezza delle prime esperienze, i pochi pionieri italiani hanno sacrificato tutto per la pura gloria, senza l'assillo di premi di incoraggiamento, tanto numerosi in Francia, senza la più lontana speranza di una prossima remunerazione, di un immediato guadagno, correndo anzi l'alea di venir derisi fra tanto trionfo di aviatori stranieri.

Pertanto, la constatazione dolorosa, cui ho dianzi accennato, è questa: che il Comitato bresciano nel suo programma, bandendo il Circuito, aveva per precipuo e diretto scopo, quello di avvivare le sopite energie italiane, quello di dare impulso agli studi d'aviazione presso quei pochi connazionali nostri che di questi ultimi tempi si eran venuti dedicando all'arduo problema, non seppe poi di quelle somme che hanno attraversate le Alpi come compenso agli aviatori stranieri, riservarne parte a quei pochi connazionali che con sacrifici, non facilmente appariscibili a prima vista, erano giunti in tempo a presentare sul campo delle prove un apparecchio accuratamente studiato e costruito con mezzi esclusivamente propri, e che se pur non fu in grado di volare per dei chilometri, aveva tuttavia dimostrato di sollevarsi da terra.

Dal Circuito Bresciano è quindi balzata questa paradossale constatazione: che una riunione bandita ad incremento dell'aviazione in Italia è andata a tutto beneficio degli aviatori stranieri.

Essi hanno avuta tutta la *réclame*, essi si sono accaparrate ordinazioni dei nostri ricchi *sportsmen*,

essi si sono intascate le grosse monete poste in premio nelle varie gare.

E gli studiosi italiani son rimasti agli steccati dei loro *hangars* a sorridere mestamente al trionfo di quest'ironia ufficialmente protocollata dal Comitato italiano che — con bel gesto — aveva riservata ai connazionali la partaccia di Cenerentola.

In questo, ed in nessun altro modo, si è favorita fino ad oggi l'aviazione in Italia!

Il pubblico italiano, che a fianco del facile entusiasmo da popolo meridionale ostenta il caratteristico scetticismo latino, come ha applaudito in un delirio di festosità le brillanti esperienze degli aviatori stranieri, così ha poi deriso, col sarcasmo che non perdona, gli insuccessi dei pochi italiani che avevano osato debuttare accanto alle glorie, già consacrate, dell'aviazione internazionale.

Il pubblico italiano ha avuto torto in questo suo *chauvinisme* alla rovescia e negare ogni simpatia ai connazionali.

Ha avuto torto nella sua severità di non ammettere scusanti per gli studiosi italiani.

I quali, insistentemente sollecitati dal Comitato bresciano, e assillati dalla persuasione di un doveroso concorso da parte degli organizzatori nelle ingenti spese vive per una quindicina di giorni nella campagna di Montichiari, avevano precipitata la loro preparazione, giungendo a Brescia *outsiders*, guardati con curiosità, non certo con soverchio rispetto da chi d'aviazione era ormai qualche paio d'anni che si occupava... provando e riprovando, e credendosi già perciò in diritto di sorridere alle italice primitive concezioni, vangelanti ancora nelle incertezze di una formula non pure risolta, nel buio dei tipi più disparati.



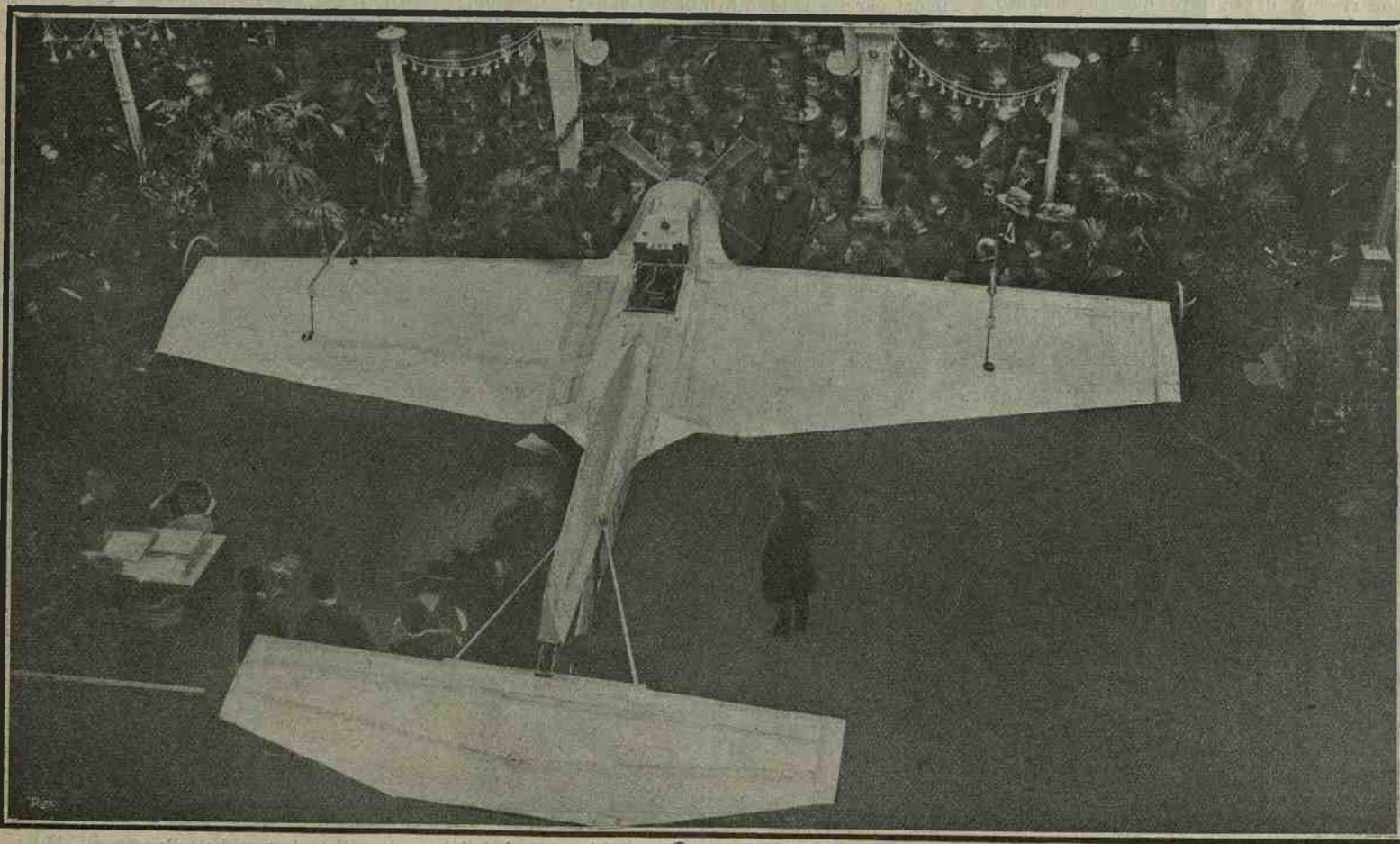
Il capitano francese Ferber (De Rue,) morto la scorsa settimana, vittima dell'aviazione a Boulogne sur Mer.

Fu quindi prova di forza d'animo e di borsa ammirabile quella offerta dai costruttori italiani che, a loro spese, fra l'ironia dei concorrenti, e lo scetticismo dei connazionali, presentarono in pubblico i loro apparecchi.

Il più completo insuccesso per taluno, la mancata presentazione sul campo d'esperienze per tal'altro, valse a radicare nella folla sentenziatrice la profonda e competente convinzione che l'Italia è ancor completamente fuor di strada in questo arduo problema.

E, sul mezzo di istradarsi, i giudizi ed i consigli della folla si incrociano varii, facili, genialissimi...

Eccone uno: perchè lambiccarsi il cervello a



La mostra di aeronautica al Grand Palais di Parigi. — Durante la visita presidenziale.

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

SOCIETÀ MECCANICA ITALO-BINEVRINA
TORINO Via Frejus, 26 - TORINO



Al Circuito Aereo di Brescia

Impressioni di volo.

(Dal taccuino d'uno chauffeur).

Sono poco più di quindici minuti che abbiamo lasciato Brescia filando a tutta velocità.

Il polverone che si leva più alto laggiù, attraverso la strada, l'agglomeramento dei veicoli ci avvertono che siamo giunti, o quasi.

Rallentiamo prima, ci fermiamo poi, infine ripartiamo lentamente procedendo verso destra. Giungiamo al recinto delle carrozze e lasciamo il macchinone perduto tra le 600 e più automobili di ogni marca, forma e colore ed entriamo nell'onda della folla circolante. Passano, s'incrociano, vanno, vengono i più svariati tipi. Le tribune, in alto, biancheggiano di *toilettes*; una linea di steccato dietro cui brulica una folla che s'indovina taglia in fondo l'aerodromo in lontananza, e più lontano ancora si profila la cupola del paese di Montichiari. Sventola in alto la bandiera rossa: il che significa che si volerà.

La stessa impressione, lo stesso senso di desiderio intenso e di smarrimento quasi provato in altra occasione simile, allorché appena iniziato all'automobilismo cercavo riaffermarmi in quella fede che l'avvenire doveva rinsaldare, si impadroniscono di me. E come allora, inquieto, lascio gli amici, e mi dò a percorrere in lungo ed in largo lo spazio rinchiuso dallo steccato e le tribune. Ritrovo conoscenti, *sportsmen*, *chauffeurs*, allievi di Torino, Milano, Roma.

Abbronzato dal solleone, un berretto in testa, la fascia azzurra al braccio, infaticabile, mi passa accanto frettolosamente, mi stringe la mano e va oltre il ragioniere Mercanti, l'anima del circuito, che non ha posa nè requie. L'ingegner Thouvenot, per cui ho comunicazioni, mi balenò innanzi per un istante a quindici metri: l'insegno. Mi sfugge tra la folla e non riesco più a trovarlo. Mentre passo davanti agli *hangar* un rombo

forte di motore di areoplano mi percuote. Non ho bisogno di alzare gli occhi al timpano dell'*hangar* per leggermi il nome del proprietario. Riconosco il motore all'orecchio. Fra le tende alzate luccica il motore dell'areoplano del Cobianchi, costruito a Torino nelle officine di costruzioni aeronautiche dell'ingegnere Franz Miller. E' il primo segno di vita che odo. Mi dirigo a quella volta e subito mi s'affaccia, sbarbato, vestito di un costume intero di aviatore di color

creare, come ad esempio ha fatto l'ing. Miller, un tipo nuovo, un areocurvo, dal momento che il monoplano di Blériot ha fatto prodigi?

Perchè il biplano Cobianchi non venne costruito sul tipo di quello Curtiss?

Benedetti italiani! Voglion batter strada nuova, e si logorano l'esistenza a cercarla, quando dinanzi a loro ne hanno già una, comodissima, bell'e tracciata... Questo è uno dei giudizi che durante e dopo il Circuito ho sentito ripetermi più spesso.

Confutarlo? Si correrebbe il rischio di venir incolpati di idealismo, poichè — a parte la pregiudiziale che quando il Miller e gli altri italiani stavano costruendo il loro apparecchio, quelli di Blériot e di Curtiss in Italia non si conoscevano ancora — dovremmo rispondere che l'Italia non fu mai paese di plagiaristi, ma di ingegneri... eccelsi talvolta, ma geniali e grandi sempre.

E — si potrebbe aggiungere — poichè siamo arrivati tardi nell'agone delle conquiste aviatorie, meglio sarebbe addirittura incamminarsi su di una via nuova di tipi, tanto più che tutti siamo d'accordo nel prevedere che il sistema definitivo, che il tipo pratico di *più pesante* è ancora ben lungi dall'esser stato trovato, e certo la sua soluzione definitiva richiederà altri studi, forti innovazioni e probabilmente sortirà da uno sconvolgimento completo del presente.

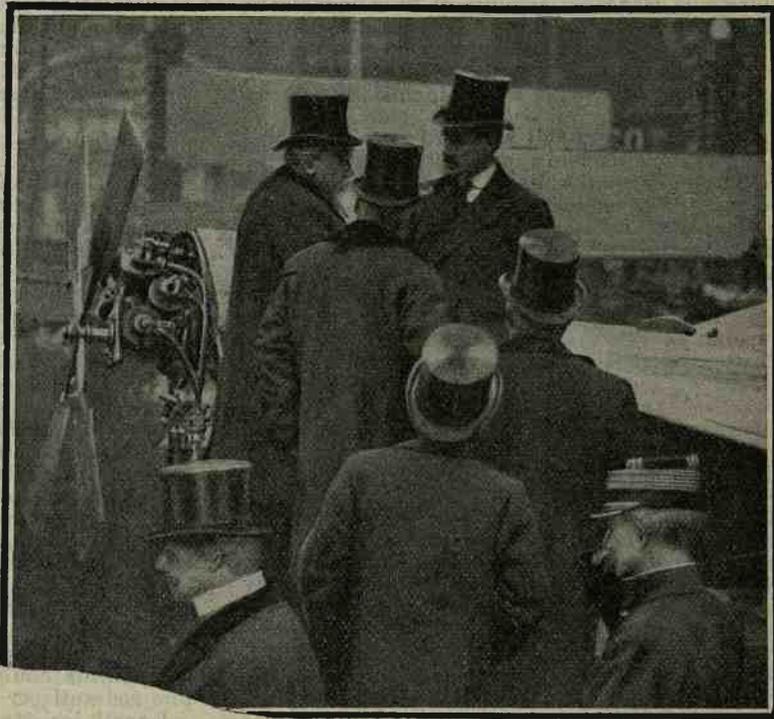
Per intanto quello che possiamo rilevare nei riguardi delle costruzioni nazionali, che ebbimo campo di esaminare durante il Circuito Bresciano, è la grande finitezza e la genialità dei particolari che abbiamo riscontrato sia nel biplano Moncher, come in quello Cobianchi e nell'areocurvo Miller.

Peccato che all'ultimo momento sia mancato il concorso del biplano Faccioli che siamo certi non mancherà... in separata sede, di affermarsi vittoriosamente.

Sui pochi, ma interessanti tipi presentati a Brescia dagli studiosi italiani e nelle loro caratteristiche principali ho già parlato prima ancora del Circuito, e non voglio ripetermi.

Vi sarebbe piuttosto qualcosa da dire sui motori, ma mi riservo di trattare quest'argomento prossimamente.

Corradino Corradini.

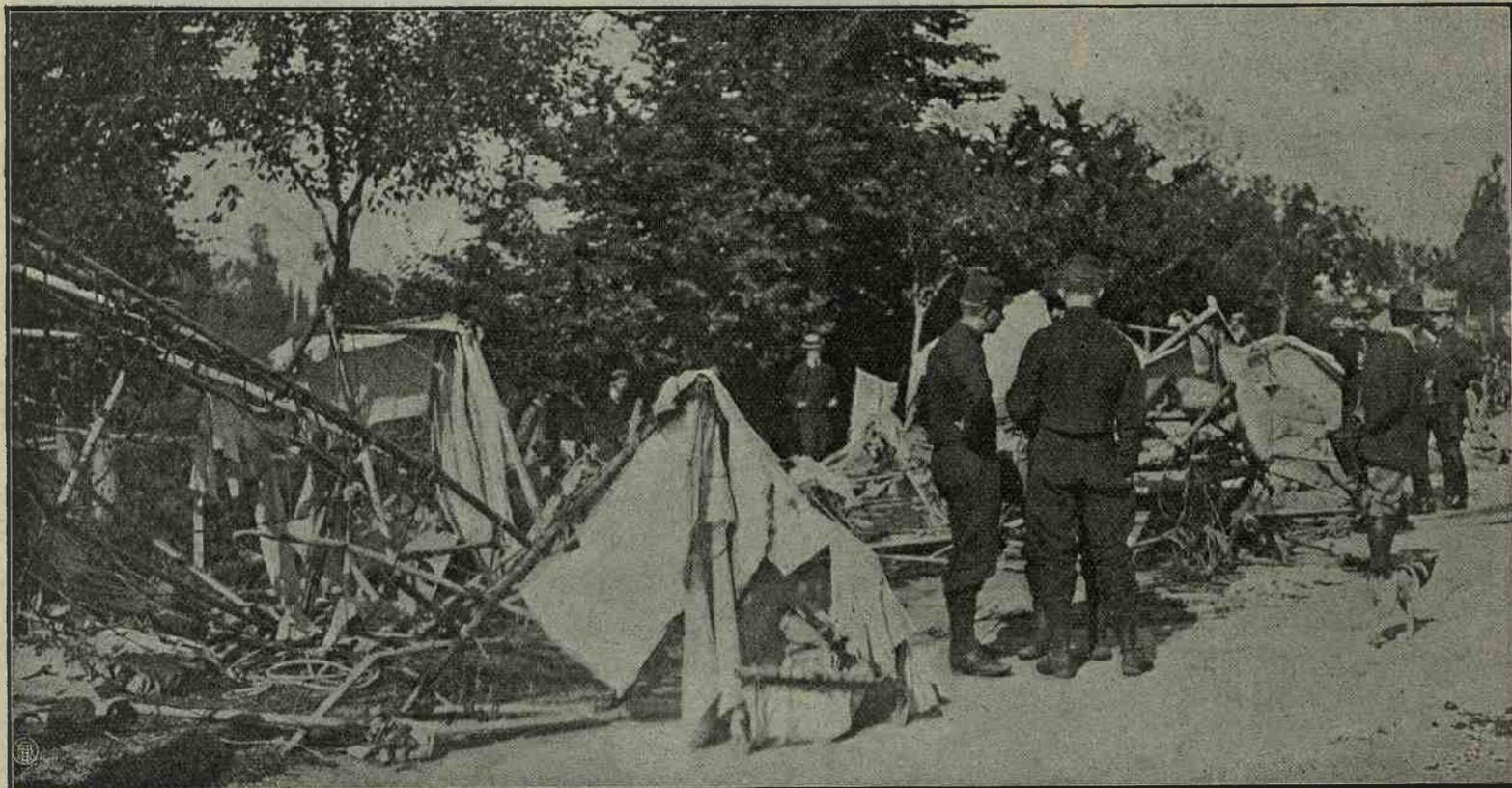


Il presidente Fallières, alla mostra aeronautica, conversa con l'aviatore Esnault-Pelterie.

grigio piombo, che ravvolge la snella persona come di una maglia di fil d'acciaio di guerriero medioevale, il Cobianchi, conosciuto a Torino. Lo saluto, sorpreso di non vedere la piccola e vivace *silhouette*, la nera barbetta e gli occhi diamantini dell'ingegner Miller la cui venuta s'attende nella giornata.

Gli chiedo se volerà e quando, gli presento i migliori auguri, per l'amicizia che mi lega al Miller, per l'onore del nome italiano.

Mi ringrazia, ma non si pronunzia; quasi mi par di vederlo dubbioso; non voglio essere indi-



La catastrofe del République. — I resti del grande dirigibile.

(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI

G. DAMIANI & C. TORINO

VIA DEI FIORI 50 - TELEF. NO. 38-58




creto, saluto e rimonto verso le tribune. Credo d'intravedere il principe Borghese; mi passa accanto e va oltre l'atletica figura del maestro Puccini accompagnato da un giovanotto. Sulla folla voriopinta dardeggia un sole implacabile; il terreno arido della brughiera s'infoca. Ma ad un tratto un personaggio, che provenendo dalle tribune s'avanza alla volta degli *hangar*, ferma la mia attenzione. L'ho di faccia a pochi passi e non posso ingannarmi. L'ho visto in persona una volta sola, anni fa, al circolo degli artisti di Torino; in effigie, in più occasioni, oh è lui certamente.

Allora in abito di serata, reduce da una lettura al teatro Regio, se non erro, era passato nel salone, vestito in nero, accompagnato da un codazzo di artisti e turiferari che gli facevano ala. Ne ricordo la persona azzimata dalla testa calva e dalla barba biondicia in punta, la piccola statura, il portamento caratteristico, e mi sta presente il contrasto della sua figura con quella del Bistolfi dai folli capelli neri e dalla barba moisaica, e dal profilo cereo, e con quell'ala cupa ed energica del Camerana. E' il divo; l'immaginario Gabriele D'Annunzio. Cosa viene a far qui? A vedere, a cercare impressioni. Pare che questo genere nuovo di sport l'appassioni, e più che

l'insieme simpatico. Sarà questo l'aedo del nuovo sport? Speriamolo.

Ma un nuovo rombo, forte e vicino, richiama la mia attenzione. Mi slancio presso allo steccato, nella parte che deve aprirsi, per veder meglio. Dal rombo del motore si sprigiona come un senso di vita e di forza che eccita e sprona. Forse sui coraggiosi che s'accingono al cimento tal rumore deve produr l'effetto che una fanfara di trombe squillanti produrrebbe su un esercito di prodi, i quali schierati in ordine di battaglia, le bandiere al vento, attendano il segnale della pugna che li condurrà alla vittoria. Qualenno deve slanciarsi a volo; il rombo continua, un violento turbine di aria m'investe; un *simoun* furioso mi assale: un polverone rosso mi vien lanciato contro con tutta furia. Accorrono uomini: la folla si scompiglia: i cancelli dello steccato mobile si aprono. Il grande uccello ad ali tese ed irrigidite è entrato nella pista dell'areodromo.

Chi è l'aviatore? L'*hangar* da cui è uscito l'aereo ha le tende sollevate. Sul timpano triangolare sta scritto *Rougier*. Lo cerco cogli occhi e l'indovino. Eccolo là vestito da aviatore coi calzoni che si restringono fino a fasciare la gamba,

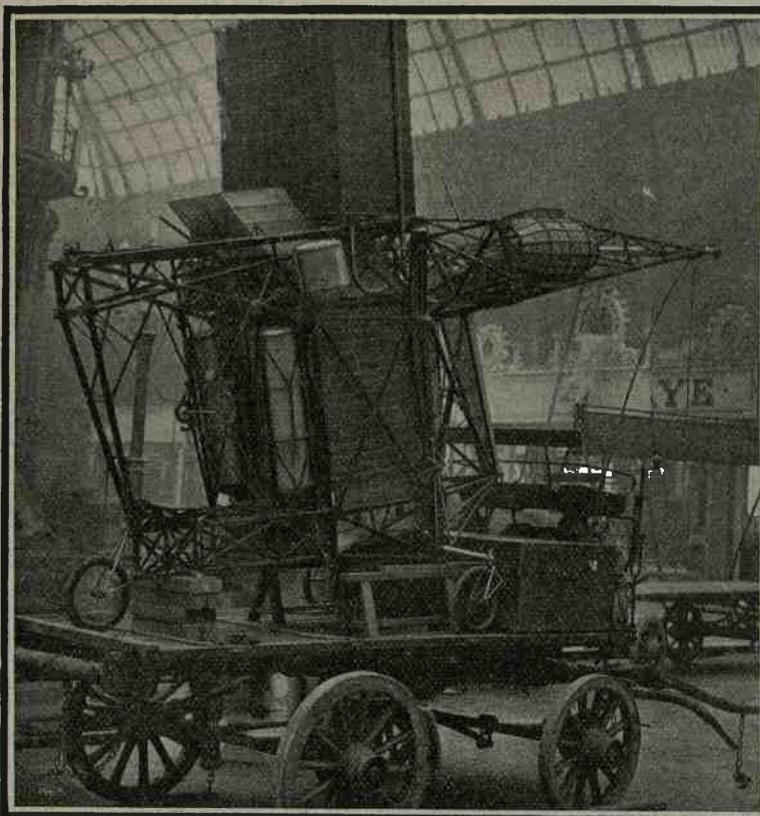
bianca gli avvolge una mano: nel camminare si direbbe che fatichi o che un piede gli dolga.

E' lui. E' Blériot, non guarito completamente delle ferite incontrate nella caduta. Si ferma.

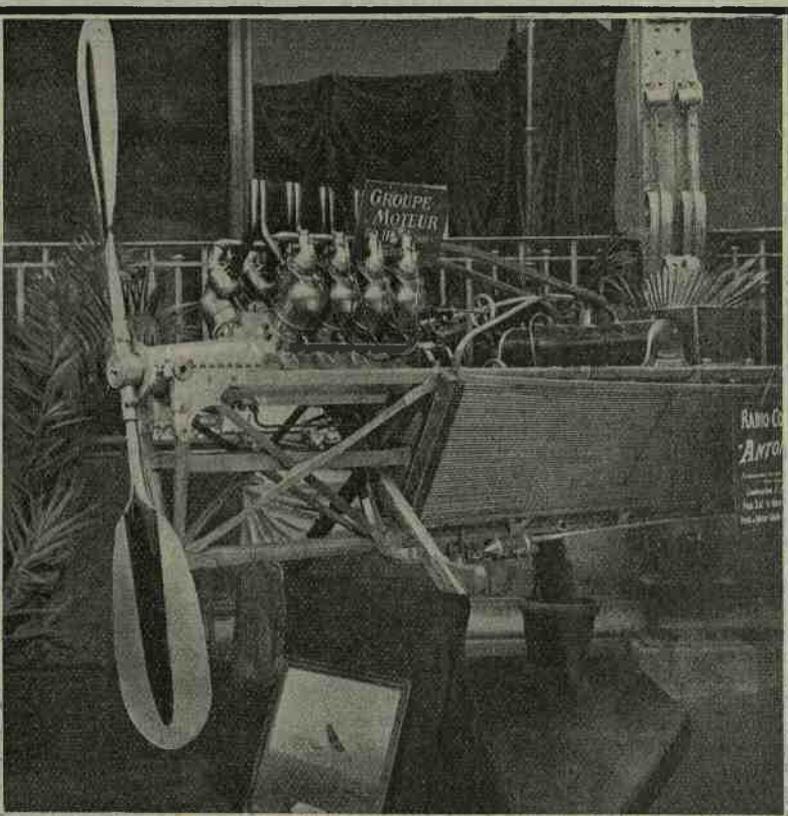
L'aviatore appare giovane: ha naso aquilino, baffi castani lunghi, grossi e spioventi; occhi profondi e dolci. La voce è gradevole ed il suo sguardo cortese. Ma una cosa è caratteristica in lui e mai non l'abbandona, sia che si lasci fotografare per la centesima volta, sia che ascolti un seccatore, od assista ai voli di altro aviatore: la maniera di portare il berretto.

D'ora innanzi portare il berretto... alla Blériot, vorrà dire, fare come l'illustre aviatore: ossia portare il berretto coll'ala della visiera anziché sulla fronte, dalla parte opposta in modo che essa vada a coprire la nuca. Questa foggia lascia più libera la visuale; ed il berretto assume la forma di un tocco, cosicché Blériot visto dalla metà in su, in certi momenti può parere un magistrato giovane.

In abito da passeggio piglia l'aria di un capitano di cavalleria in borghese. Ma comunque è caratteristica l'assoluta assenza di posa e la semplicità speciale negli atti e nell'abbigliamento. In tutto e per tutto contrario al *divo* che s'accosta mentre io... mi allontano. E poco dopo, quasi d'avvicino mi è dato assistere ad un primo volo di



L'Avion Ader trasportato al Grand Palais.



L'elica e il motore del monoplano Antoinette.

l'automobilismo, cui, pare, s'è convertito dopo di averlo in principio visto con non troppo entusiasmo.

Difatti, per quanto sollecitato, non ha mai, che io sappia, scritto una pagina sulle impressioni che si possono ritrarre quando si è sopra una potente macchina automobile lanciata a tutta velocità, mentre ha pure pagine stupende sullo sport del cavallo. Ma frattanto, in pieno areodromo, una curiosità da scolareto mi prende. Mi fermo, lo esamino, lo lascio passare, e... l'insegno. Proprio così. Non è alto, ma ben proporzionato, di taglia snella. L'abbigliamento è assolutamente e per ogni parte impeccabile. Nel camminare leggero, ma senza fretta, pare che colla scarpettina, bianca come collo di cigno e slanciata come la prora d'una trireme, preme leggermente il snolo. Se lo si guarda quando vi cammina davanti lo direste un giovanotto di 24 anni e non un uomo della... mia età. Lo sorpasso e mi rivolgo. Indossa un *veston* grigio; i calzoni bianchi da taglio soave non fanno una grinza. Sotto il colletto *gheisa* sfugge la cravatta a righe lunghe in viola morente su camicia color cielo cupo. Ha guanti grigio nube ed in punta della manica del braccio sinistro una bianca fascia di commissario. Porta a tracolla una cinghia con cannocchiale, e sotto la cappellina sfugge un volto ovale, incorniciato da una barbetta tagliata in punta, corta e biondicia. L'aria del viso è mite, il portamento grazioso,

ed un berrettino in capo. Appena appena ho il tempo di scorgerlo che il motore viene incamminato. Un giro: due giri vuoti d'elica: poi l'albero gira vorticosamente. L'aviatore si solleva quasi subito in alto e fa il giro dei casali. Non so perchè ma mi par di vedere un uccello che scappi colla sua gabbia. Fa il giro dei casali, si alza, poi scende con leggerezza a terra. Un mucchio di persone circonda l'aereo: dopo poco tempo l'uccellaccio dallo stesso Rougier vien riportato nel suo *hangar*. Perchè? Non lo so. Il pubblico però lo applaude. Egli volge il suo tondo sbarbato, sorridente mostra i suoi bianchi denti scintillanti, e saluta. Mi è vicino cosicché mi è dato osservarlo bene. L'anima latina traluce dal barbaglio vivo degli occhi che animano il suo viso rasato dai riflessi azzurrini e dal profilo romano; un *quid medium* tra un Giulio Cesare ed un Vitellio, sormontato da un accentuato naso caprino.

Grazie ad un'egregia persona posso entrare nel recinto tra i fotografi e cinematografisti più noiosi delle mosche. A sinistra, l'uno accanto all'altro, immobili, le ali aperte, scorgo tre monoplani. Nella forma di libellule riconosco i monoplani di Blériot. Ma l'aviatore? Lo cerco: quello? No, è un giovanotto. Leblanc, l'allievo. Quell'altro? neppure. Ma un uomo in quel momento esce di sotto l'*hangar*. E' vestito di un abito intero da aviatore, ben scuro. E' alto, ben fatto: una fascia

Blériot. Pare che il motore non funzioni alla perfezione. Pure si slancia ed io lo seguo collo sguardo.

Oh che volo leggero, rapido ed elegante! La libellula ampia e leggera naviga nell'aria e viene verso di noi. In lontananza le basi delle ruote di sostegno paion zampe pendenti, e l'illusione cresce. Mi riprende l'entusiasmo.

Oh sì, qualcosa ragiona in me; sì è quello il volo, il vero volo. Scompare l'impressione di un enorme giocattolo provata nel volo del biplano di Delagrange, lo scorso anno. Avrebbero ragione le mie deduzioni rimuginate tra me le cento e cento volte? Sarà il monoplano la macchina dell'avvenire? Se il biplano ed il triplano hanno maggior superficie sustentatrice, per contro offrono maggior resistenza al moto; essi abbisognano di aria calma mentre il monoplano potrà scorrere più veloce e sfidare i venti.

Ho ragione? L'ignoro, perchè non siamo che agli inizi. Ma frattanto Blériot è sceso dopo pochi chilometri.

(Continua).

Ing. Emilio Marengo.

Sportsmens! Leggete tutti i giorni il giornale

LA STAMPA

di Torino, che ha la più completa rubrica telegrafica di tutti i principali avvenimenti sportivi d'Italia e dell'estero.

SWIFT

“ La miglior Marca del Mondo ”

Agente per l'Italia:

CYCLES

MARIO BRUZZONE

MILANO - 5, Via Castel Morone.



Gerbi subito dopo il suo arrivo a Roma. (Argus Photo-Reportage - Milano).

LE IDEE DEL PDBOLIGO

Secondo Referendum della "Stampa Sportiva"

Il secondo Referendum della Stampa Sportiva, si è chiuso brillantemente il 25 passato. La Commissione esaminatrice s'è già riunita e prossimamente l'esito sarà reso noto, insieme alle ultime risposte accettate.

« Per le qualità che deve avere una macchina volante — 1. Manovrabilità; 2. Stabilità e sicurezza; 3. Velocità raggiungibile; 4. Raggio d'azione; 5. Il costo, relativo al rendimento, di costruzione e di manutenzione — io credo che la conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta dall'aviazione.

« La manovrabilità è certo maggiore in un areoplano, mancando tutta la parte pallone, e il motore essendo, in generale, regolato una volta per sempre alla partenza, ma in un dirigibile la portata maggiore permette che diverse persone si occupino contemporaneamente, come in una nave, delle diverse manovre: con un buon apparecchio e un buon aviatore, la stabilità e la sicurezza sono almeno le stesse, trascurando il pericolo dello scoppio del gas, mentre, la velocità raggiungibile è assai maggiore nell'areoplano.

« Il raggio d'azione è più esteso in un dirigibile, per quanto si possa prevedere che un semplice rifornimento di combustibile permetterà agli areoplani di percorrere distanze grandissime.

« Il costo di costruzione e di manutenzione è almeno cento volte più piccolo in un areoplano, solamente pensando che vi è la bagatella di migliaia e migliaia di lire per ogni gonfiatura; quindi, tenendo conto di questo e degli altri dati, si vede che la qualità di cento areoplani supera enormemente quella del dirigibile equivalente.

« Anche in caso di guerra, l'areoplano è superiore al dirigibile, e, salvo concetti ostinatamente erronei, è l'inferiorità di questi.

« Un dirigibile, per poter far qualche cosa di utile, non può stare ad altezze elevate, ma deve accostarsi a terra, ed offre, allora, un bersaglio grandissimo che si sposta lentamente; un areoplano invece, volando a pochi metri e molto velocemente, è piccolo bersaglio che non si vede arrivare di lontano e rapidamente scompare appena scorto; un colpo ben assestato può distruggere un dirigibile ma non più di due o tre areoplani, anche se viaggianti in flottiglia di cento; inoltre, fin d'ora, che il sistema è appena nato, ciascun areoplano può recar seco 100 kg., oltre l'aviatore;

cento proiettili di quel peso possono recar danni notevoli, mentre un dirigibile, con stento, ne porterebbe 5 in tutto.

« L'areoplano è pure superiore al dirigibile, sia

come servizio di avanscoperta e informazione, che come arma offensiva. In un eventuale combattimento tra i due, il dirigibile potrebbe sfuggire, elevandosi, ma presto o tardi, dovrebbe discendere ed esporsi ai colpi, fatali al suo involucro, del poco vulnerabile areoplano, dal quale in caccia sarebbe sempre raggiunto ».

« Adriano Barone — Bra ».

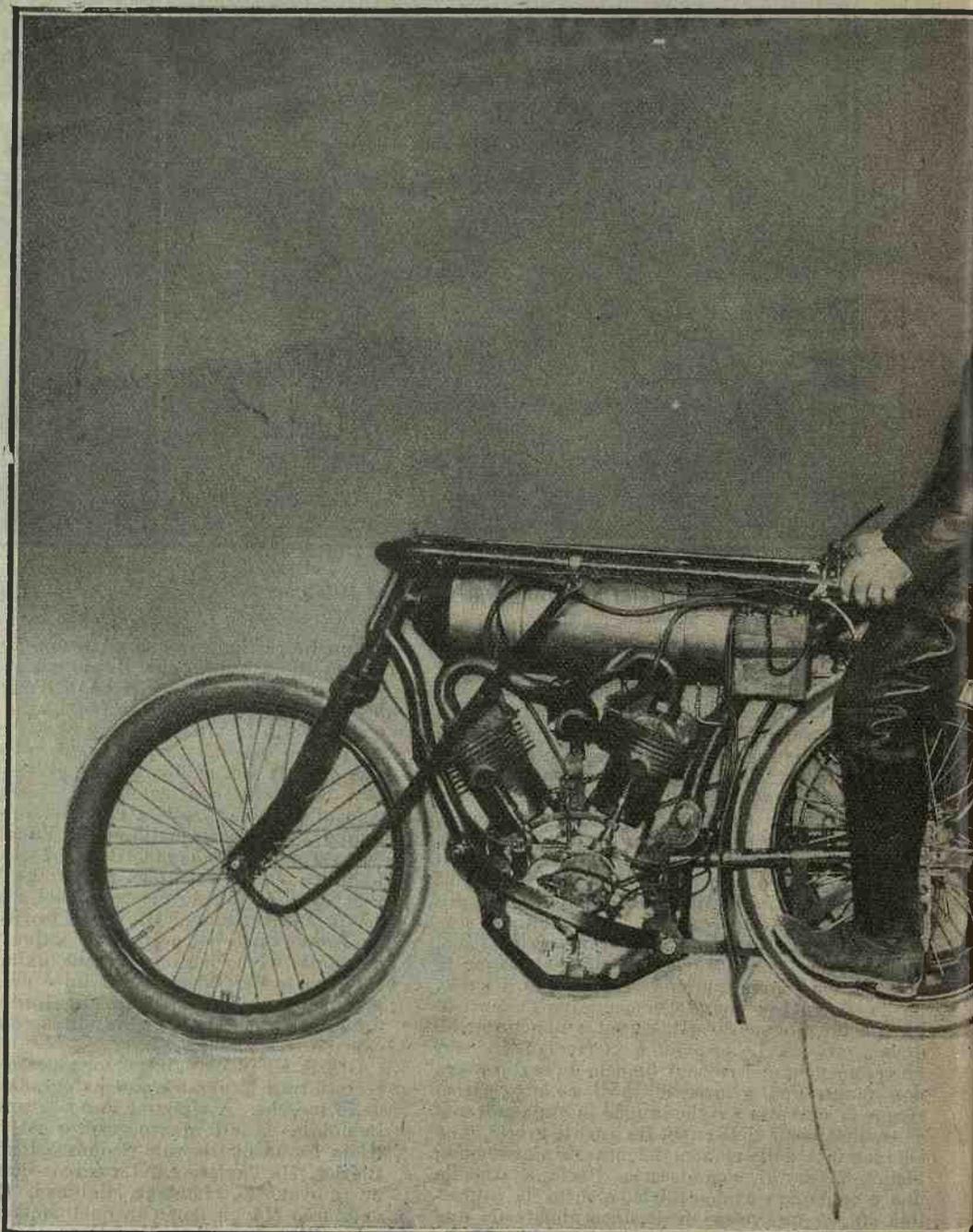
« La conquista definitiva dell'aria sarà certo ottenuta col più pesante.

« Provata la possibilità di sollevarsi a mezzo di un gas leggerissimo, sono occorsi quasi tre secoli per poter ottenere, dai dirigibili, risultati abbastanza meschini, riguardo alla velocità.

« L'areoplano, invece, non ha che tre anni di vita, e già può competere col fratello leggero! per praticità, velocità, e direi quasi per sicurezza: a fianco della caduta di O. Wright, del ten. Calderara e qualche altro che squassarono gli apparecchi, sta la fuga del « Patrie » il disastro dello « Zeppelin » e del « Nulli Secundus »; si noti, pochi sono gli attuali dirigibili e molti gli areoplani.

« Il più pesante potrà essere più pratico, adottando disposizioni atte a migliorare il rendimento aerodinamico delle superfici portanti, munendolo di apparecchi di slancio e d'atterramento atti a funzionare sia in terra che in acqua, provvedendolo di sistemi equilibratori il più possibile automatici; infine creare un motore che, sufficientemente leggero, funzioni senza bisogno di raffreddamento e di accensione elettrica: e tutto ciò è possibile anche con le attuali cognizioni aerodinamiche e meccaniche.

« In caso di guerra sarà preferibile l'areoplano per la facilità e rapidità della messa in opera, per la facilità di trasporto e la maggior sicurezza



Guignard, recordmann mondiale dell'



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS"

CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGALMENTE
DEPOSITATA E LA PAROLA
"AQUILAS" FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

CICLISTI!

Le migliori
Macchine da turismo
di

MARCA MONDIALE

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

per la macchina ed il pilota, se viene fatto bersaglio dai nemici, perchè l'intelaiatura sia fatta con tubi d'acciaio.

« Faccio infine notare che un apparecchio di aviazione può essere costruito e riparato anche in campagna, con i soli mezzi disponibili portabili su di un camion: il dirigibile invece richiede molto tempo e lunghe operazioni per potersi sollevare, occorrendogli anche un vero e proprio impianto per la produzione del gas.

« *Zambianchi Italo - Roma* ».

« Il dirigibile sarà indubbiamente il sicuro grande mezzo di trasporto dell'avvenire; usato in ogni ramo e in ogni specie, sia pel traffico dei passeggeri, che delle merci, sia per speciali servizi privati o per celeri servizi postali, sia, insomma, anche per i più svariati servizi che la mente umana possa creare o immaginare.

« Un dirigibile sarà indubbiamente costoso, ma la sua grande, indispensabile utilità ai futuri e sempre più crescenti traffici, compenserà con larghi profitti l'elevato prezzo; prezzo che scenderà di molto quando sarà costruito ed applicato su vasta scala, e non per soli esperimenti scientifico-militari come al giorno d'oggi.

« L'aeroplano è destinato esso pure ad avere un avvenire grandioso, giacchè ora non è che sulla soglia della esistenza. Tuttora nello stretto campo sperimentale, non presenta certamente nessuna sicurezza e nessuna garanzia. Quattro tubi di acciaio vuoti, uniti con traverse di legno, coperti di tela leggera e tesa, con un motore ridotto ai minimi termini, sbuffante e malsicuro, formano l'apparecchio volante, pronto a scaraventarsi contro terra se per caso si rompe un'elica o se il motore si ferma, o per panne, o per mancanza di benzina. L'aviatore è obbligato, col-



I primi arrivati nella corsa in salita Prato-Scoffera (Liguria).
1. Debarbieri Nando, del « Pedale Genovese », in 44 minuti; 2. Arnaldi Mario; 3. Piccinini Alessandro.

l'animo sospeso, coll'occhio attento, coll'orecchio vigile alla macchina pulsante, ad una continua

tensione febbrile dell'animo, come di un medico che ascolta la palpitazione del cuore di un paziente... e allibisce alla minima imperfezione o rallentamento che può, se viaggiante in qualsiasi posto che non sia un terreno completamente piano o una vasta prateria, costare la vita a lui e al suo apparecchio che gli è costato tanti studi, tanto lavoro e soprattutto tanti quattrini!!

« Il dirigibile, in caso di guerra, può portare enormi munizioni, portarsi di notte, non visto, sopra le posizioni armate del nemico e scaraventare una quantità infinita di esplosivi ed andarsene poi placidamente; l'aeroplano questo non può farlo; questo apparecchio, per quanto grande e forte, anche blindato (e col tempo si faranno), non potrà trasportare che una quantità meschina di munizioni, e questo è il meno, ma ecco ora il punto culminante.

« Mentre sta in ricognizione sulle posizioni fortificate il motore si guasta ed ecco che, come un uccello ferito, precipita giù irrimediabilmente a farsi distruggere!!...

« Sin quando l'uomo non troverà qualche mezzo di assicurare all'aeroplano o la stabilità di permanenza nell'aria, per quanto immobile, anche quando il motore è fermo, o assicurargli un mezzo di locomozione che presenti una garanzia assoluta, ma assoluta in tutto il senso della parola, l'aeroplano non sarà mai pratico. Ma è soprattutto certamente il motore, o meglio il sistema di movimento, quello che dovrà decidere della vita dell'aeroplano; sì, questo unico e solo!!!

« Non potrebbe forse l'elettricità avere una parte utile ed efficace? Un piccolo accumulatore leggero (tipo Edison), con leggerissimo motore, non potrebbero dare all'aeroplano una garanzia formidabile? Ma basta, già troppo mi sono dilungato in tanti commenti.

« Riassumendo, è dunque il dirigibile quello che, basandosi su fatti evidenti, presenterebbe una vera e ferma garanzia per la locomozione avvenire, mentre l'aeroplano è ancora troppo imperfetto per essergli paragonato, e sarebbe dunque al primo che dovrebbero spettare le maggiori probabilità di definitivo successo; ma siccome l'uomo serba dei grandi segreti e siccome è probabilissimo, per non dire quasi certo, che sappia apportare all'aeroplano una o forse tutte due quelle modificazioni di cui ho accennato, l'aeroplano dovrebbe, sotto differente forma e diverse qualità, equivalere il dirigibile, e sono quindi più che mai convinto che tanto all'uno quanto all'altro,



dietro il suo allenatore Hoffmann.

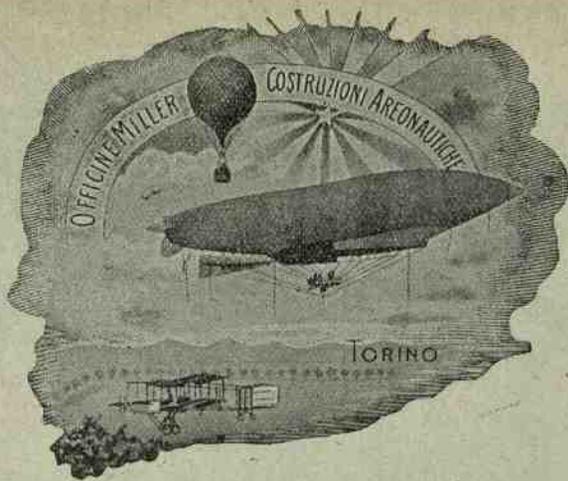


AUTOMOBILISTI! Le vetture
Migliori e più Convenienti

Tipi 14/20 - 20/30 - 40/50 - 70/80 HP

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI



Esecuzione di qualsiasi macchina per volare
dietro semplice schizzo.

◀ *Esecuzione di Progetti* ▶

Motori extra leggeri per aeronautica
(Brevetto Ing. MILLER)

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

Aerocurvo "MILLER",

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

LA BICICLETTA NELL'ERA PREISTORICA



LA BICICLETTA NELL'ERA MODERNA



Chiedere il nuovo Catalogo 1909

CICLI DEI

UMBERTO DEI e C. — Via Pasquale Paoli, 4 — MILANO
Rappresentante per Torino: Capella Giovanni - Via Nizza, 67.



Serie GOERICKE finissime ed a prezzi convenientissimi.
Mozzi GOERICKE che rappresentano un vero capolavoro di meccanica.

Costruttori e Negozianti!... Prima di impegnarvi, chiedete offerte al
Rappresentante esclusivo per l'Italia della Casa GOERICKE.

Società Italiana per il Commercio dei Velocipedi "GOERICKE",
GOERICKE & ALTERAUGE - MILANO
Corso Indipendenza, 5.

Consultate il Catalogo
delle
Automobili Leggere

LANCIA

Le vetture leggere LANCIA nel 1908 vinsero facilmente tutte le prove ed i concorsi a cui presero parte.

Le vetture leggere LANCIA continuano nel 1909 nella loro serie ininterrotta di VITTORIE, nelle GARE di Velocità pura, nelle Prove al Consumo, nelle più dure prove in salita.

FABBRICA DI AUTOMOBILI
LANCIA & C.
TORINO — Via Petrarca, 31 — TORINO

tanto al più leggero come al più pesante dell'aria spetterà la definitiva conquista delle vie aeree, tanto nell'uso commerciale quanto in quello della guerra.

« Emilio Confalonieri - Milano ».

« La rapidità meravigliosa colla quale, grazie al perfezionamento dei motori, sorsero e progredirono i dirigibili e gli areoplani, fanno ritenere assai prossima la conquista definitiva dell'aria. E tale conquista sarà fatta senza dubbio sia dal più leggero che dal più pesante dell'aria, avendo entrambi i sistemi qualità particolari e ben distinte che li renderanno tutti e due utilizzabili sia in tempo di pace, come in guerra. »

« L'areoplano, questo ammirabile uccello meccanico creato dal genio umano, più semplice, più piccolo, meno costoso e meno delicato, di facile montaggio e messa in opera, avendo il mezzo di essere fornito di fluido motore e riparato quasi ovunque, anche in piccoli paesi, quando (e solo allora sarà veramente pratico) potrà sollevarsi senza bisogno della corsa di slancio sul terreno, sarà il vero automobile ideale che avrà il pregio su quello terrestre di offrire a persone isolate, a coppie felici, a piccole famiglie viaggi senza scosse, senza polvere, senza pericolo di investimenti e con una vista della regione sottostante variabilissima e magnifica. »

« Il dirigibile sarà la nave aerea adoperata per grandi trasporti, con stazioni fisse di partenza, di rifornimento e di arrivo; potrà servire per numerose brigate e anche per merci quando fosse possibile produrre a buon mercato l'idrogeno necessario pel suo sollevamento. »

« Però tanto l'uno che l'altro veicolo aereo, per quanto potenti e perfezionati, non potranno mai resistere all'azione di forti venti, per la qual cosa essi non saranno in grado di competere coi mezzi di locomozione terrestri nella potenzialità e regolarità dei trasporti. »

« In guerra i dirigibili, che possono compiere lunghi viaggi senza rifornirsi, serviranno pel servizio di avanscoperta, gli areoplani per quello di avanguardia, sostituendo, e ben più efficacemente, la cavalleria attuale. I dirigibili inoltre più vulnerabili, è vero, ma capaci di sollevarsi a sufficiente altezza da non essere colpiti, costituiranno sia nell'offesa che nella difesa i forti aerei che getteranno esplosivi terribili sulle masse nemiche. Le battaglie, tanto marittime che terrestri, subiranno una trasformazione profonda: verranno iniziate con un combattimento fra gli aeronauti e quasi certamente sarà vinto l'esercito che vedrà distrutta la propria flotta aerea. »

« Ma la navigazione nell'aria, facilitando le comunicazioni fra i popoli, costringendoli ad abolire le barriere doganali, darà fortissimo impulso al loro affratellamento; essa apporterà nel mondo una nuova onda di civiltà, per la quale assai probabilmente saranno rese impossibili o rarissime le guerre future. »

« Teresita Miglioli - Torino ».

Fortior alpinistico Italiano

Patriae consulimus vives corporis exercendo.

La mente fervida, brillante, geniale sempre di Battista Rota, che, della educazione fisica si occupa con vero intelletto d'amore, in tanto dilagare di apatia per questa importante disciplina, non paga di averci dato quel vigoroso rampollo che è il Fortior Podistico, su di esso vuole innestare, non meno vitale, il Fortior Alpinistico Italiano, affinché il primo trovi conveniente sviluppo laddove il culto dei monti è tenace, e le energie sentano prepotente, invincibile, il bisogno della montagna cantata dal poeta.

Che cosa è il Fortior Alpinistico Italiano? Una diretta, geniale figliatura del Fortior Podistico Italiano, esempio ammirabile di sapiente organizzazione e di slancio; che, in soli due anni, ha raggiunti quasi seimila soci, imponendosi fra i sodalizi sportivi.

I fattori numerici sui quali s'impenna? Quelli stessi del Fortior Podistico Italiano (km. 50 in 8 ore di marcia ed 1 di riposo) opportunamente

associati ad un coefficiente di tolleranza massimo e minimo di un'ora di marcia per ogni 300 a 400 metri di dislivello superato, e di un'ora di riposo per ogni quattro ore di cammino in più, come sopra.

A prova ultimata, il socio, oltre alla tessera di riconoscimento ed al diploma di F. A. I. (con ivi indicati percorso e tempo), avrà diritto di fregiarsi del distintivo sociale di argento a smalto, con incisi il nome e cognome.

Sorge, adunque, il novello sodalizio, con intenti modesti, di estendere il podismo in campo più arduo, chiamando a sé tutte le energie sdegnose del piano e che di preferenza alla montagna amano chiedere le più sane, le più alte soddisfazioni.

Accanto però ai modesti innamorati della montagna, vedremo, talvolta, sfilare anche gli atleti dell'alpinismo.

**

All'invito del Fortior non poteva certo restare sorda la Valtellina nostra, che fra i monti si adagia tentatrice al forestiero nelle sue manifeste e recondite bellezze.

Qui, dove è tutto un invito a godere la poesia dei monti, fu tosto un cimentarsi in prove, affinché la nobile iniziativa si propagasse, si traducesse in realtà.

E dal combattuto confine dello Stelvio, d'onde, auspice l'egregia signorina Gina Caimi, manda



Un gruppo di soci del Fortior Alpinistico Italiano, sul pizzo Badile (3307), 8 agosto 1909, poco dopo la tragica fine degli alpinisti Costelli e Piatti. (Fot. avv. C. Venturi).

l'augurale saluto al giovane sodalizio uno stuolo di valorose signore; allo Spluga non minacciato; dal Bernina alle Orobie, è stato un fremito di vita, un risveglio di energie nuove e provate, intese tutte al trionfo dell'idea.

E così abbiamo gite in Ambria, alla Capanna Scais (1526), al Corno Stella (2620), al Corno Bruttana (3100), alla Vetta di Ron (2900), ed al Redosta (3031); in Val Porcellino e Badile (3307), a Livigno (1800), alla Pizzo Garzirola (2111), alla Capanna Marinelli (2807), e alla Cà S. Marco; in esse, sempre affermandosi il sesso debole che, al contrario, fino dalla prima gita portò al sodalizio il contributo della femminilità e della gentilezza, non disgiunto da una rara energia, sperimentata in ben più duri cimenti.

**

Dopo ciò dovremo trarre oroscopi? Alla novella estrinsecazione di fisica energia non potrà che arridere lieta la sorte.

Il Fortior Podistico Italiano, potente oggi per volontà ferrea di Battista Rota e di una valorosa associazione, lo Sport Pedestre di Genova, che fra tutte eccelle; il Fortior Podistico, la cui benemerita opera educatrice si svolge nel piano, che pure ha i suoi fascino nelle lunghe verdeggianti distese, nel biondeggiar delle messi, nello scintillio dell'acqua, che dai monti convergono; il Fortior Alpinistico trarrà ora l'elemento suo generoso, vivificatore, anche da queste preziose, non degeneri energie, tutte intese al dominio delle circostanti pendici, delle lontane rupi, nereggianti

sullo sfondo luminoso dei cieli; vedrà i nuovi suoi proseliti salire su per l'erta scoscesa; salire, salire nel fascino della montagna, nella malla dell'infinito. Excelsior!

Sondrio, settembre 1909.

Feder.

Nel mondo commerciale sportivo

*. A proposito di educazione fisica. — « Forza e salute » (da Les Sports di Parigi).

Se si trascurano gli esercizi fisici, non solamente il corpo ne perde in forza, elasticità ed in resistenza, ma a lungo andare si produce anche una paralisi ed un deperimento di muscoli. Chi, uomo, che non esercita e non temprà i suoi muscoli, è una specie d'infermo che invidia gli altri robusti, la loro elasticità, la loro energia e la loro salute. Ma gli esercizi fisici contribuiscono anche a fortificare lo spirito, ed aumentano la potenza del lavoro del cervello. Da che l'insegnamento obbligatorio della ginnastica è stato introdotto nella scuola, la ginnastica fa molto, ma il pubblico non comprende in generale la necessità degli esercizi fisici, e coloro che dovrebbero praticarli di più, come ad esempio: gli uomini che sono costretti ad un lavoro mentale, gli impiegati, gli operai con delle occupazioni sedentarie, sono precisamente coloro che li trascurano di più. Si scusano in generale con il pretesto che la fatica e la sensazione di debolezza corporale rendono loro penoso qualunque sforzo fisico, come pure adducono per pretesto la mancanza di tempo. Dividendo bene il proprio tempo ce ne sarà sempre d'avanzo per consacrare alla cura della salute ed agli esercizi fisici, ed anche se per ciò si dovesse impiegare il tempo tolto alle altre occupazioni, lo si riguadagnerà rapidamente, poiché si aumenterà la propria forza di lavoro, di produzione, potendo allora lavorare più volentieri e resistere per un tempo più lungo alla fatica. Ma affinché gli esercizi fisici diano i risultati desiderati, è necessario che vengano praticati con ardore, giornalmente e metodicamente. Non bisogna abbandonarli dopo poco tempo, o riprenderli di tanto in tanto dopo lunghe interruzioni, poiché allora se ne ha poca utilità. Non si deve però dire: « Io faccio abbastanza movimento, faccio delle passeggiate, vado in bicicletta, giuoco alla palla ed ai birilli, io mi do a questo od a quel ramo di sport ». Tutto ciò è ancora ben lontano dall'essere sufficiente; necessita, anzitutto, fare degli esercizi corporali razionali e metodici, che solo allora danno il loro vero valore agli altri esercizi sportivi.

A tutti coloro che desiderano acquistare forza e salute raccomandiamo la lettura dell'opuscolo: *La forza e la salute alla portata di tutti*, del professore E. Wehrheim, villa Serpolette, Cannes, in Francia. Centinaia di attestati confermano il successo del metodo Wehrheim, i medici lo raccomandano, ed i grandi maestri della scienza ne parlano come il più grande lavoro scientifico dell'epoca.

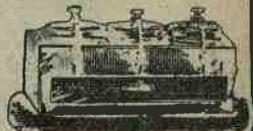
Dott. Ockert.

CORRISPONDENZA

- Augusta. V. S. — L'abbiamo servita forse prima di quanto Ella si aspettava.
 Parigi. M. Meloni. Grazie, già provvisti.
 Ceva. Prof. Zunino. Troppo tardi.
 Firenze. Fortini. — Sempre obbligati.
 Cesena. Bonicelli. — Eccola servita.
 Faenza. Vassura. — Idem; la biografia non avrebbe potuto trovare posto.
 Cagliari. Paglietti. — Idem.
 Torino. C. Rosso. — Speriamo questa volta di avervi accontentato.
 Ancona. C. Bernardi. — Grazie. Provvisti.
 Napoli. Perrone. — In settimana ti spedirò tutto. Salute. V. G.
 Caserta. Assiduo. — La cosa già facemmo nel passato, ma non diede buoni risultati.
 Sondrio. Feder. — Le altre fotografie sono un duplicato di quanto altri ci inviò per il numero scorso.
 Spezia. Vice Rebus. — Per interessare i lettori alla vostra corrispondenza ci occorrono delle belle fotografie e quella spediteci non si può riprodurre.
 Gussano (Brianza). A. Barzagli. — Ricevuto ma la fotografia è troppo scura per riprodursi.
 Trieste. G. Romanelli. — Ci spiace non potervi favorire per la stessa ragione suesposta.
 Bologna. Rag. Vallin. — Obbligati per quanto cortesemente ci inviò.
 Caprano (Roma). D. De Santis. — Le fotografie spediteci sono irriproducibili.
 Napoli. M. Scibelli. — Idem, troppo scura.
 Pallanza. B. G. — Avremmo voluto favorirvi, ma la fotografia inviataci è troppo scura.
 Genova. A. C. — Grazie. Ma troppo scura. — Vedere a pag. 4.



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



26 Settembre 1909

Corso: *Novi-Pozzolo-Tortona-Serravalle-Novi* (2 giri, Km. 90) **1° Galli.**

26 Settembre 1909

Corso: *Campionato Arquatese* (Km. 70) **1° Lasagna**

l'uno e l'altro su biciclette

PIZZORNO

Ditta U. PIZZORNO - Alessandria - Piazza Vittorio Emanuele, 4-5.

BIOVANNI AMBROSETTI

Via Petrarca, 10 - **TORINO** - Via Petrarca, 10

TRASPORTI INTERNAZIONALI

per CHASSIS - VETTURE e CANOTTI AUTOMOBILI

Imballaggio - Agenzia in Dogana.

← Telefono 23-53. →

PER TELEGRAMMI: **AMBROSETTI-SPEDIZIONI.**
A. B. C. 5ª ED. — LIEBER'S CODE USED.**NESSUNA ECONOMIA**
*se non coi Pneus scannellati***DUNLOP****NESSUNA SICUREZZA**
*se non coi Pneus antisdrucciollevoli (cuirasse armée)***DUNLOP****NESSUNA TRANQUILLITA'**
*se non col nuovo cerchio smontabile***DUNLOP***Chiedere opuscoli e prezzi alla*The DUNLOP Pneumatic Tyre Co. Ltd. - Milano - Via G. Sirtori, 1ª
Succursale a Torino: Via Bertola, 39.
DEPOSITI nei principali Garages d'Italia e dell'Estero.

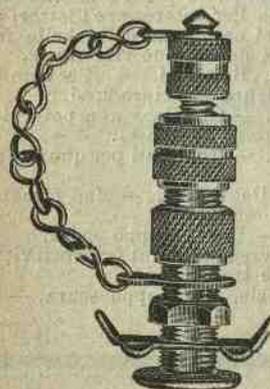
EDOUARD DUBIED & C^{ie}

COUVET, 21 (Svizzera)

Fabbrica di pozzi staccati per Velocipedi, Motocicli o Automobili



La Candela "PRESTA", gode dappertutto la miglior riputazione, per l'accensione di Magneti ed Accumulatori, per Motociclette ed Automobili.

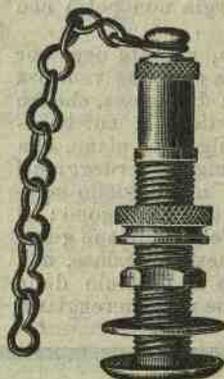


Valvole Tipo "DUNLOP",

"PRESTA", per Biciclette

Mozzo a ruota libera "EDCO",
(Tre velocità)

Valvole per Automobili, Bulloni, Viti, Dadi, Chiavelle, Perni per mozzi, Coni, Montatoi, Rivets, Nipples, ecc.



Rappresentante Generale per l'Italia:

RICCARDO CHENTRENSVia Vincenzo Monti, 14 - **MILANO** - Telefono 62-74.

Per vedere in lungo e in largo Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
dei Fari

B. R. C. ALPHA

che vedono tutto ed anche quello che altri Fari non riescono a scoprire.



I Fari

B. R. C. Alphasono i Fari dei Re
perchè sono realmente i Re dei Fari.**RODRIGUES, GAUTHIER & C^{ie}**

67, Boulevard de Caen - PARIS

Agenti per l'Italia: Fratelli BLANC - Via Arlosto, 17 - Milano.

La grande gara di tiro a segno a Roma

Il successo del tiratori torinesi.

Il 20 settembre si è chiusa in Roma la grande gara indetta dall'Unione Tiratori Italiani al Poligono Umberto I di Tor di Quinto. Una volta ancora i nostri piemontesi si sono fatti onore, figurando nelle classifiche finali ai primi posti.

Ricordiamo per la cronaca i risultati delle più importanti gare.

Nel *Campionato sott'ufficiali* ha conseguito il titolo e diploma di primo campione del 1909, il brigadiere dei reali carabinieri di Torino, Sciacero Michele, con punti 513; diploma e titolo di secondo campione, il vice-brigadiere dei reali carabinieri di Torino, Santena Pacifico, con punti 510; diploma e titolo di terzo campione e mastro tiratore, il maresciallo del 50° reggimento fanteria di Torino, Campus Peppy, con punti 510.

Nel *Campionato ufficiali* hanno conseguito il distintivo e diploma di campione del 1909 Minezzi Giuseppe, del 41° reggimento fanteria, con punti 496; il distintivo e diploma di secondo campione Ferraccioli Eutichiano, del 12° reggimento bersaglieri, con punti 491; il diploma e distintivo di terzo campione Gerbino Carlo, commissario di marina, con punti 485.

Nel *Campionato gioventù* conseguirono il diploma e distintivo di primo campione Cicero Girolamo, con punti 455; di secondo campione



Dirazione del Tiro a segno al « Poligono di Tor di Quinto » (Roma). — Conte Borgoncelli, magg. Muredda e sua signora, magg. Bucci, ten. col. Pirzio Biroli e figlio, Sig. Pirani, ten. Maglietta, ten. Foglietta, ten. Avitabile, ten. Giustiniani, ten. Eugeni.
(Fot. Ramoni - Roma).

secondo campione Ticchi, con punti 486; terzo campione Bonicelli, con punti 478.

Categoria I. — Raggiunsero punti 140: Fratoni, Mantica, Roberti, Bonopera.

Categoria per rappresentanze di educazione fisica. — Si hanno i seguenti risultati: Prova finale: Minezzi, tenente del 43° fanteria, punti 176; Migliorini, di Giove, 176; Molinari, di Parma, 174.

Categoria IV. — Bonicelli, punti 364; Pirzio Biroli Luigi, 362; Mussino Giuseppe, 362.

Gara reale colla rivoltella. — 1° Righini Aventino di Torino, con punti 150; 2° Pirani Luigi, con punti 148; 3° Mussino, con punti 145.

Nella gara di campionato italiano col fucile, svoltasi in Roma fra le Società italiane, conseguì la grande targa d'argento annuale la Società di Torino, che ne resta depositaria fino alla nuova gara generale di campionato.

La Società di Torino conseguì pure la grande medaglia d'oro di primo grado nella

gara di rappresentanza col fucile.

I tiratori torinesi partecipando alle gare d'onore col fucile e pistola, classificandosi fra i primi, vinsero la medaglia d'oro della Regina, costituente il primo premio.

Automobilismo industriale

(Vedi numero precedente).

E che l'automobile diventi una forma attiva dello Stato basti il pensare a quanto io scrissi nel mio libro per ciò che riguarda l'automobile nell'esercito, ed a quanto ha ripetuto l'ingegnere comm. Rocco, ai primi di agosto di questo anno, al Ministero dei lavori pubblici per farsi un'idea esatta del come l'automobile industriale può diventare un potente ausiliare in guerra.

Nè mi si venga a dire che gli automobili industriali in mano ai proprietari, poichè male usati e con nessuna cura conservati, diverranno in breve volgere di tempo un mucchio di ferravecchi? Oh! ciò non è possibile nè probabile, poichè tanto l'industriale quanto la società che hanno automobili in servizio, nel loro medesimo interesse, non avranno altro di mira che di conservarli in ottimo stato; tanto più poi se il Governo, nei controlli annuali della precettazione per vedere quali di tali automobili sia meritevole di ricevere il premio annuo, metterà della gente intelligente, che sappia che cosa sia motore e conosca quello che si pretende per concedere tale premio.



Campioni Pistola. — Rappresentanza di Torino Cav. Mussino, Sig. Vercellone, Dott. Cav. Bonicelli.
(Fot. Ramoni - Roma).

Pirzio-Biroli Umberto, con punti 397; di terzo campione Bianchedi Aurelio con punti 359.

I migliori risultati della gara finale nel *Campionato civile* sono: Pennati Giovanni di Torino, con punti 534; Bardelli Marino di Bologna, con punti 523; Pomelli Mario, con punti 523; Pederzoli A., con punti 520.

Gara di rappresentanza alla pistola. — La benemerita Società di Torino conquistò un nuovo alloro, riportando il grande gonfalone di campionato, con i suoi valenti campioni: Righini Aventino, Mussino, Vercellone, i quali fecero punti 754, pari alla media del 1903 non ancora raggiunta.

Il secondo posto toccò ad una filiazione della Società di Torino, l'Unione liberi tiratori torinesi, rappresentata da Penati, Righini Giovanni e Derossi Luigi. Seguono nella classifica le rappresentanze di Roma, Bologna, Napoli, ecc.

Campionato di rappresentanza alla pistola. — 1° premio, Società di Torino con punti 729; 2° premio, Roma con punti 685; 3° premio, Bologna con punti 679; 4° premio, Napoli con punti 651.

Campionato alla pistola. — Conseguì il titolo di primo campione 1909 Mussino, con punti 488;



Gruppo di partecipanti alle gare del Tiro a Segno al « Poligono di Tor di Quinto » a Roma. — Sigg. Marchetti (Ancona), Ticchi (Livorno), Misrocchi (Forlì), Ostellina (Livorno), Coze (Genova), Levi (Firenze), Ascani (Pisa), Pedazzoli (Bologna), Bargongelli (Roma).
(Fot. Ramoni - Roma).

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

ATALA,

Guido GATTI & C.

Milano - Corso Lodi, 50A - (Riparto Gambolotto).

PRIMA FABBRICA DI BIGLIARDI D'EUROPA
LA COMPAGNIE BRUNSWICK FRANÇAISE

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

STECCE "Gallia ... PANNI e PALLE qualità extra.

Cataloghi inviati gratis dietro richiesta.

Domandate cataloghi del famoso "Bowling", giuoco di birilli americano di precisione.

PARIGI - 19, Rue de la Pépinière - PARIGI

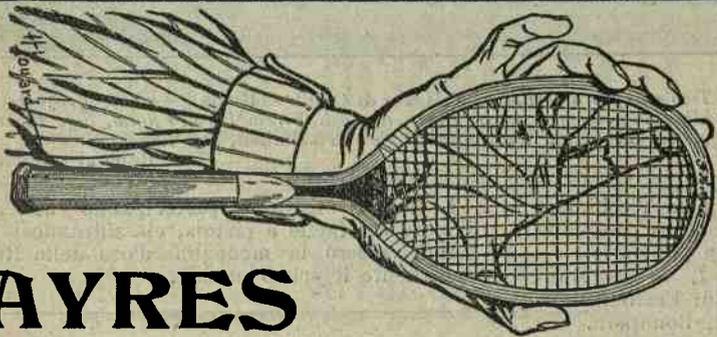
CATALOGO gratis!

Starne, Fagiani, Lepri, Caprioli, Cervi, Guft, Piccioni da tiro, Falchi ed ogni specie di animali vivi, forniti nella migliore qualità da

O. Frank, successori *Kreuzig & Högl*

Guglielmo Kreuzig-Max Kögl (Primo guardaboschi dello Stato, in riposo)

VIENNA (Austria) - V/2, Elmsiedlergasse, 13



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

Gli articoli AYRES si trovano presso le Ditte:

ROMA - Via Nazionale, 115-119 - Old England.

MILANO - Corso Venezia, 33 - Fratelli Brigatti.

TORINO - Portici P. Castello - Vedova A. Jourdan.

FIRENZE - Via Cavour - Anglo-American Stores.

GENOVA - Via Salita Misericordia - Agostino Drago.

VENEZIA - S. Salvatore - Bartolomeo Martorico.

BOLOGNA - Cav. G. Marzocchi.

PADOVA - Via 8 Febbraio - Vincenzo Bonaldi.

NAPOLI - Galante e Pivetta.

F. H. AYRES L.td - LONDON

Agente Continentale J. TITUS POSTMA - 61, Avenue de la Grande-Armée - Paris.

Per la Campagna

Giuochi da Sala

e da

Giardino

ARTICOLI

SPORT



Lawn-Tennis - Badminton - Croquet - Krichet - Hockey - Foot-ball - Base-ball - La Crosse - Basket-ball - Fronton-ball - Eden-ball - Cambo - Boomerang - Boccie - Piattelli - Triplus, ecc. ecc.

AMACHE AMERICANE

Dame - Domino - Scacchi - Carte da giuoco estere - Bridge - Bigliardi di diversi tipi - Tavoli da giuoco - Pous-Pous - Assiette au beurre - Jaquet sport, ecc. ecc.

PRIMARIA DITTA SPECIALISTA

G. VIGO & CIA

Torino - Via Roma, 31 - Torino

COSTRUZIONI AEROMECCANICHE ed AERONAUTICHE

J. A. FARCOT - Paris

AEROMOTORI - ELICHE - AUTOMOBILI - CHASSIS 12 HP - MOTORI GRUPPI AVIATORI - PROPULSORI - Dirigibile "GENÈVE", Sistema Farcot e Liwentaal

Per Cataloghi, Listini, Prezzi correnti, Informazioni, rivolgersi esclusivamente a

PIER ALFONSO PERRINO - TORINO - Via Cibrario, n. 25

Medaglie e Targhette

ARTISTICHE

per tutti i rami di Sports

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



Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

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

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

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

Pneumatici "PALMER" a Corda

Automobili - Motocicli e Bicyclette.
Riconosciuti i migliori di qualunque altra marca.
Chiedere Catalogo - TORINO - Via Pietro Micca, 9

Mi si dirà che entro in particolari e minuzie inutili; rispondo subito che alla precettazione automobili non mi meraviglierebbe se il Ministero nominasse degli ufficiali dell'esercito che fino a ieri hanno insegnato storia militare, oppure hanno scritto delle brillanti conferenze di presidio, ma che di motore non ne hanno saputo mai nulla, se pure lo hanno appena intravvisto.

Purtroppo gli automobili in servizio nell'esercito si vede che vanno a finire in quella miserevole condizione cui poc'anzi accennavo. Tanto a quelli nessuno s'interessa!

Bisogna sentirli, quei poveri motori, dopo appena un anno di vita, come sibilano, sbattono; quelli davvero sembrano una cassetta di ferri vecchi e nell'udirli, gl'intenditori di automobili ne sentono prossima la fine.

Nè la nazione segue col vitale interesse la vitale questione, e crediamo fermamente che questo sia imputabile in parte anche alla nostra stampa, che quando vuole tanto fa e tanto ottiene, mentre nel caso attuale si è disinteressata completamente.

Fin che si tratta di corse e di concorsi si adoperano e si consumano mari d'inchiostro. Nell'aeroplano si è visto la nuova forza evolucionante il mondo intero! Ma per ora poco si potrà fare per ridurlo al pratico servizio pubblico, ancora molta strada necessiterà percorrere.

Sarà bene quindi pensare seriamente e volere, fortemente volere, il mezzo di trazione che darà nuova vita all'automobilismo ed alle nostre fabbriche esaurite dall'automobile turistico.

E per farci un'idea del come la stampa cura questa importantissima questione, basta leggere il telegramma del Foreign Office, da Londra, che comunica dei ragguagli interessanti il sistema di sovvenzione introdotto in Germania nell'interesse dei proprietari di automobili e del Ministero della guerra. Ebbene, quella notizia, giunta il 29 agosto u. s., è consacrata a pag. 235 del mio libro e vi è ampiamente raccomandata al Ministero della guerra stesso.

E qui mi è grato riferire, non a scopo di réclame, ma per indurre i nostri industriali a studiare, a provare ed a riuscire ad emulare i nostri vicini, circa un esperimento a scopo unicamente tecnico che ha avuto luogo in questi giorni a Bologna.

La casa Saurer di Arbon (Svizzera), avendomi conosciuto per la pubblicazione del mio libro, mi pregava di eseguire una prova tecnica con una sua macchina su di un percorso difficile affine di dimostrare le qualità delle macchine prodotte nei suoi laboratori. La casa Saurer è appunto una di quelle che poco innanzi ho nominate perchè si è applicata agli automobili industriali, e solo dopo circa sette anni di studi e prove eseguite esclusivamente per uso personale dei tecnici incaricati, si è accinta (da solo tre anni) a produrre per lo smercio il suo motore industriale.

Il motore che era stato avviato a Bologna, era di 30 HP al freno e portava un omnibus capace di 14 posti esterni, pesava a vuoto kg. 2745 con una distanza interassica di m. 3,80 ed una carreggiata di m. 1,50. Se dovessi muovere un lieve appunto a tale omnibus, che era perfetto in ogni particolare, direi che aveva un peso eccessivo nella carrozzeria.

La prova fu eseguita sul percorso Bologna-Firenze nei passi appenninici della Futa e del Giogo.

Queste strade, in gran parte montane tanto in un senso quanto nell'altro, presentano, oltre i precedenti, il passaggio del Colle della Raticosa tra il Savena e l'Idice, e quello di Pratalino tra la Sieve e l'Arno. Lungo i due percorsi si hanno delle salite con pendenze superiori al 10% ed altre, continuate per chilometri, con pendenze superiori al 7%. La lunghezza delle strade era di km. 110,5 passando per Bologna - Pianoro - Lojano - Monghidoro - Passo della Raticosa 968 m. - Pietramala - Firenzuola - Il Giogo m. 879 - Scarperia - San Piero a Sieve - Pratalino m. 461 - Firenze; e di km. 106,5 passando per Pratalino a m. 461 - San Piero a Sieve - Barberino di Mugello - passo della Futa a m. 903 - Pietramala - Passo della Raticosa m. 968 - Monghidoro - Lojano - Pianoro - Bologna.

La strada in ottimi condizioni nell'andata, polverosa soltanto nei tratti Bologna - Pianoro e valata della Sieve, divenne in condizioni non buone al ritorno, perchè sotto l'azione della pioggia si era resa fangosa e pesante.

L'omnibus, a pieno carico, con 16 persone, ha compiuto con la massima regolarità l'intero percorso consumando nell'andata kg. 17,000 di benzina a 700 e kg. 0,600 di olio e kg. 21,500 di benzina, kg. 0,900 di olio nel ritorno, in ragione di grammi 142 al km. nell'andata e 200 nel ritorno. Tale differenza è dovuta al fatto che il ritorno fu eseguito verso la mezzanotte e che, date le forti pendenze e le moltissime risvolte, il motore

fu mantenuto continuamente a velocità moderata cosicchè nell'andata s'impiegarono ore 5,18' e nel ritorno ore 6,15', conservando però sempre la velocità oraria che devevsi tenere in simile genere di servizio, senza mai oltrepassarla con velocità che chiamai pazzesche per simili generi di vetture.

Parlare della regolarità del motore è superfluo. Quello che mi ha tecnicamente impressionato è il funzionamento del freno-motore, che serve a frenare la vettura, a diminuire la velocità senza agire sul cambio e che raffredda in una discesa il motore, se riscaldato nella necessaria precedente salita. Altro coefficiente tecnico risultò fu il minimo consumo di benzina e la regolarità di marcia dovuti al carburatore speciale della ditta, nonchè lo studio semplice di tutto il motore e la costruzione sua perfetta che condusse ad un consumo addirittura impressionante di kg. 1,500 di olio su di un percorso superiore ai 220 km., circa 7 grammi per km.

In questo modo si può giungere alla formula tecnica da me enunciata e che definii il motore industriale come quello che deve essere tale da darci la minima spesa con la massima resistenza ed il massimo rendimento.

Ecco il trinomio irriducibile esprimente la natura del motore industriale: spesa, resistenza, rendimento.

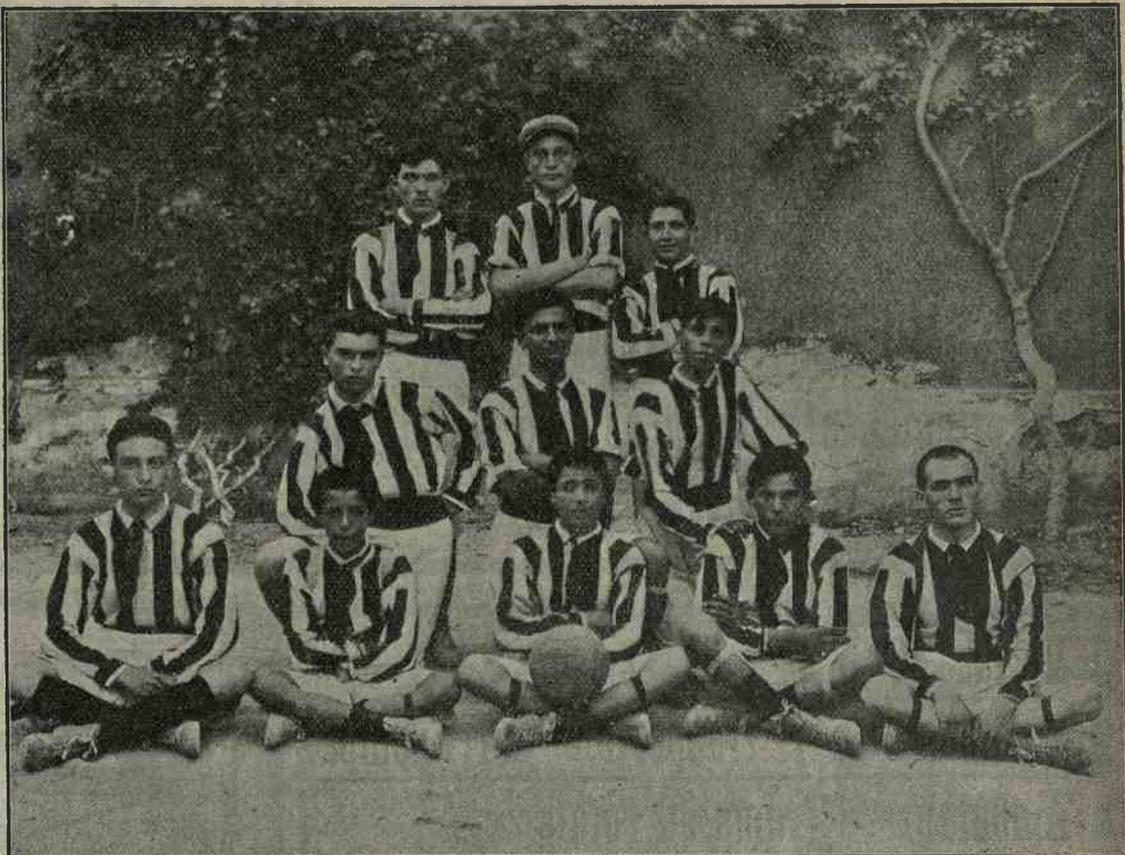
** Oggi 3 ottobre avremo a Milano l'assemblea generale annuale della Federazione Italiana, mentre a S.resa avrà luogo un importante incontro fra le prime squadre italiane.

Nel mondo commerciale sportivo

** Poche parole, molti fatti! — E' la Bianchi che grida questa volta trionfalmente questa massima. Ed ha ragione. A che servono postume lagnanze, più o meno esatte, dopo una sconfitta? Una volta per ciascuno, o corridori, nessuno di voi può chiamarsi invincibile! Ieri era Sala che vinceva la Milano-Varese; poi Lodesani che giungeva primo nella Arona-Borgomanero-Arona; poi Aiuti nella Perugia-Pitigliani; poi Bonucci nella Perugia-Todi; poi Giambelli primo nel Campionato Monzese e secondo Agostoni; poi Brasi che vince la Coppa Fucino; poi vittoriosa nella gara dei Giornalisti Milanesi (Milano-Como) con Fasani e Crescentini primo e secondo; poi Beni che vince due tappe del Giro d'Italia (prima ed ultima), la corsa Firenze-Roma, e oggi il Campionato italiano professionisti su strada.

Che dire infine del trionfo di Gerbi nella Roma-Napoli-Roma? Per la terza volta (cosa incredibile) Gerbi, non fiorente di salute e a corto di allenamento, è riuscito a piazzare la sua ruota davanti a tutti, vincendo la gloriosa Coppa della Città di Roma!

Sono trionfi questi che molte marche hanno sempre desiderato, pur troppo inutilmente!



1ª prima squadra del Migara Sport Club di Augusta. — Da sinistra a destra: Boggio Oreste, Reitano Giovanni, Pignato Giuseppe, Maraventano Domenico, Liggeri Luigi, Marchese Michele, Pattazzina Domenico, Reitano Augusto, Fraina Raffaele, Rossi Attilio, Boggio Alfredo.

E i nostri costruttori, i nostri industriali comprendano la necessità assoluta di rivolgere le loro cure allo studio, alla costruzione dell'automobile industriale, che sarà la vera valvola di sicurezza del mercato automobilistico e concretando fra le strette della realtà le forme anatomiche utili ai bisogni del traffico moderno, si convincano che quando si vuole si può e che anche l'Italia deve dare il contributo di infallibile progresso a questo nuovo lavoratore generoso e forte.

Capitano Giovanni Hesse.

Giuoco del Calcio

I primi matches della stagione.

In Campo di Marte a Brescia si svolsero le gare nazionali di foot-bal promosse dalla Società La Vittoria di Brescia. Assisteva numeroso pubblico. Le gare si iniziarono colla vittoria dell'Unione Sportiva di Milano sulla Ellas di Verona. Brillante la competizione tra il Milan Club e l'Ausonia di Milano, battuta con un punto a zero.

La gara interessantissima che segnò tra il Milan Club e l'Unione Sportiva di Milano terminò con una vittoria del Milan Club.

Le cattive condizioni del terreno fecero rimandare l'ultima gara tra l'Ellas di Verona e l'Ausonia di Milano.

I premi vennero aggiudicati così: Coppa della città di Brescia, al Milan Club; Coppa del sig. Giulio Criseri e medaglia d'argento del Ministero di A. I. e C. all'Unione Sportiva Milanese; targa in bronzo all'Ausonia di Milano; medaglia d'argento grande all'Associazione del calcio Ellas di Verona. Premi individuali: grande medaglia d'argento ai giocatori del Milan Club; medaglia d'argento a quelli della Unione Sportiva Milanese; medaglia di bronzo a quelli dell'Ausonia di Milano e a quelli dell'Ellas di Verona.

Una vasca popolare municipale a Torino

Tra il sorgere e il morire di molteplici società sportive, avevamo menzionata la nascita della Rari-Nantes torinese, presieduta dal cav. Druetti, società che, nel suo primo anno, ha dato forti segni di vita. La Stampa Sportiva ha preso, mesi fa — e i nostri lettori lo ricorderanno — l'iniziativa di dotare Torino d'una vasca municipale, indirizzando una lettera aperta al Sindaco senatore Rossi; la Rari-Nantes ha divulgato l'idea; giornali e Società si aiutarono a vicenda combattendo insieme per la stessa causa.

E ora, che il nostro Sindaco ha risposto promettendo, per il futuro, di occuparsi in modo di munire Torino d'una vasca popolare, ora la vittoria giusta e buona che incorona la Rari-Nantes cittadina, ci sembra anche un po' nostra, chè, da queste colonne, l'abbiamo forse preparata.

Anche se la R. N. morisse, cosa possibile poichè umana, quantunque sembra che non ne abbia alcuna volontà, essendo più che mai forte d'energie, di fedi e di speranze, la sua vita non sarebbe mancata, poichè generò un'idea vigorosamente salutare.

E di questo e per questo ci congratuliamo colla giovane associazione torinese.



L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5

ITALIA

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

TIPI INDUSTRIALI:

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

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

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

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

FABBRICA di AUTOMOBILI

" FLORENTIA "

Via Ponte all'Asse, 24 - **FIRENZE** - Via Ponte all'Asse, 24.

Automobili di lusso e da turismo pronte per la consegna.

Omnibus e Camions con assali sistema "GRANIERI", e cerchioni di ferro.

Motori a petrolio - Canotti automobili.

Vetture da Città e da Turismo.

Omnibus e Carri trasporto. - Carri pompa.

Ambulanze - Trams su rotaie.

Motori per marina e per impianti fissi.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

FIAT

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

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

Officine: Corso Dante, 30-35.

" Via Cuneo, 17-20.



Le BICICLETTE

più ben *finite*, più *eleganti* e più *solide*, sono le

BSA

che si montano nel Premiato e Grandioso Stabilimento

FREERA di Tradate

con le originali serie **B. S. A.** della
The Birmingham Small Arms & C. di Birmingham

Rappresentate esclusivamente in Italia dalla

SOCIETÀ ANONIMA **FREERA** - Tradate-Milano

BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA - PADOVA - PARMA
TORINO - ROMA

Chiedere Catalogo gratis.

Automobilisti!

Accessori per Automobili
e Motociclette

Ingg. **PERINO & FORTINA**
TORINO - Via Baretta, 33 - TORINO

Merce garantita e sempre pronta.

Far richiesta del Catalogo 1909.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici per tutte le applicazioni

Giov. HENSEMBERGER
MILANO-MONZA



Specialità in
ACCUMULATORI
per
Automobili
e
Motocicli

ESPORTAZIONE

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

FABBRICA DI RADIATORI
ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.



RIPARAZIONI

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

REBUS

CIGLI - MOTORI - AUTOMOBILI

MOTORI LEGGERI PER AVIAZIONE

Soc. RESTELLI BUZIO & C.

(Chiedere Catalogo)

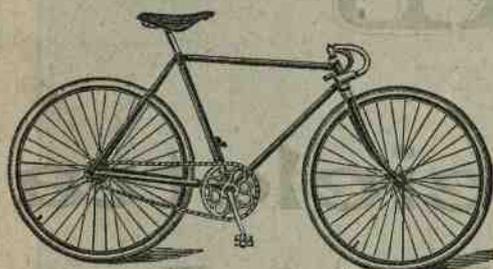
MILANO

Sede provvisoria: Via Disciplini, 15 A

Telefono 57-06

Cicli FOX

con Pneumatici **PIRELLI**



La rivelazione
del 1909

Vendita esclusiva in Torino:

GIUSEPPE GIORDA

Via S. Quintino, 6.

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

Ditta PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio
per automobili e industrie

Motonafta Germania

Lubrificanti marca **Auto-Oil** per automobili

Dposito in **TORINO**:

Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori dazio) Telefono 8-55.

Via Saluzzo, 11 bis (in città)

Telefono 16-60.

La F.I.A.T.

con i **nuovi Modelli 1909**
riafferma il tradizionale **primato sportivo**, e ne consegue il completo **TRIONFO COMMERCIALE**.

Agenti Generali: **GARAGES RIUNITI**
F.I.A.T. - ALBERTI - STORERO
TORINO - ROMA - MILANO - FIRENZE - GENOVA - NAPOLI - PADOVA

MANIFATTURA IMPERMEABILI

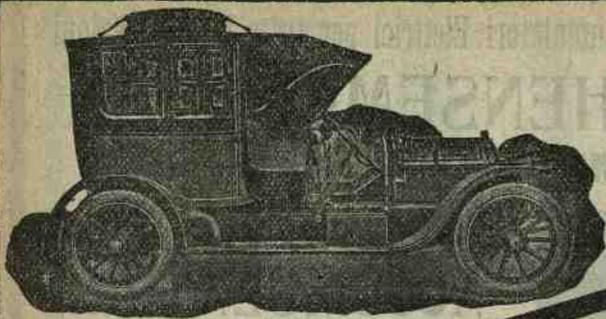
Confezioni Sport

G. MAGNETTI

(glà **ACCONCIAMESSA**)

TORINO - Via Cavour, 12 (interno) - **TORINO**

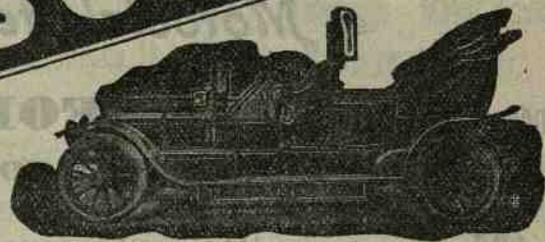
Creazione speciale di modelli di massima eleganza
e confezione accuratissima.



FABBRICA
AUTOMOBILI

CATALOGO E
LISTINI
GRATIS

ISOTTA FRASCHINI



MILANO

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

BASSE & SELVE

Alténa in Westfalia.

RADIATORI in alluminio, i più leggeri del mondo.

GIUNTI speciali d'alluminio per fondite, sbarre, tubi, ecc. ecc.

METALLO extra leggero, peso specifico: ca. 1,78!!

SERBATOI d'essenza e d'olio, in alluminio.

RACCORDI per carcasse di navicelle.

NAVICELLE complete per Dirigibili, senza o con motore.

PALLONCINI Dirigibili completi.

Quale potenzialità si ritiene la
meglio adatta per automobili da
medio e grande turismo

? 18 HP

Quale
la marca?

BRIXIA-ZÜST 1909

riconosciuta insuperabile

Rappresentante Generale:

Cav. ENRICO MAGGIONI

Piazza Castello, 16 - MILANO

TELEFONO 48-62

Km. 101,623 in UN'ORA

Record del Mondo stabilito da

GUIGNARD

(15 Settembre 1909) su

Pneumatici da Bicieletta

CONTINENTAL

a breve distanza dal grande avvenimento della

TRAVERSATA DELLA MANICA

compiuto da Blériot il 25 Luglio 1909 con

tessuti gommati CONTINENTAL

Queste vittorie costituiscono due date storiche negli annali dello Sport.

Continental-Caoutchouc e Gutta-Percha-Compagnie-Hannover
Telefono N. 20-45 - MILANO - Via Bersaglio, 36.