Anno VIII. TORINO, 10 ottobre 1909. N. 41.

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

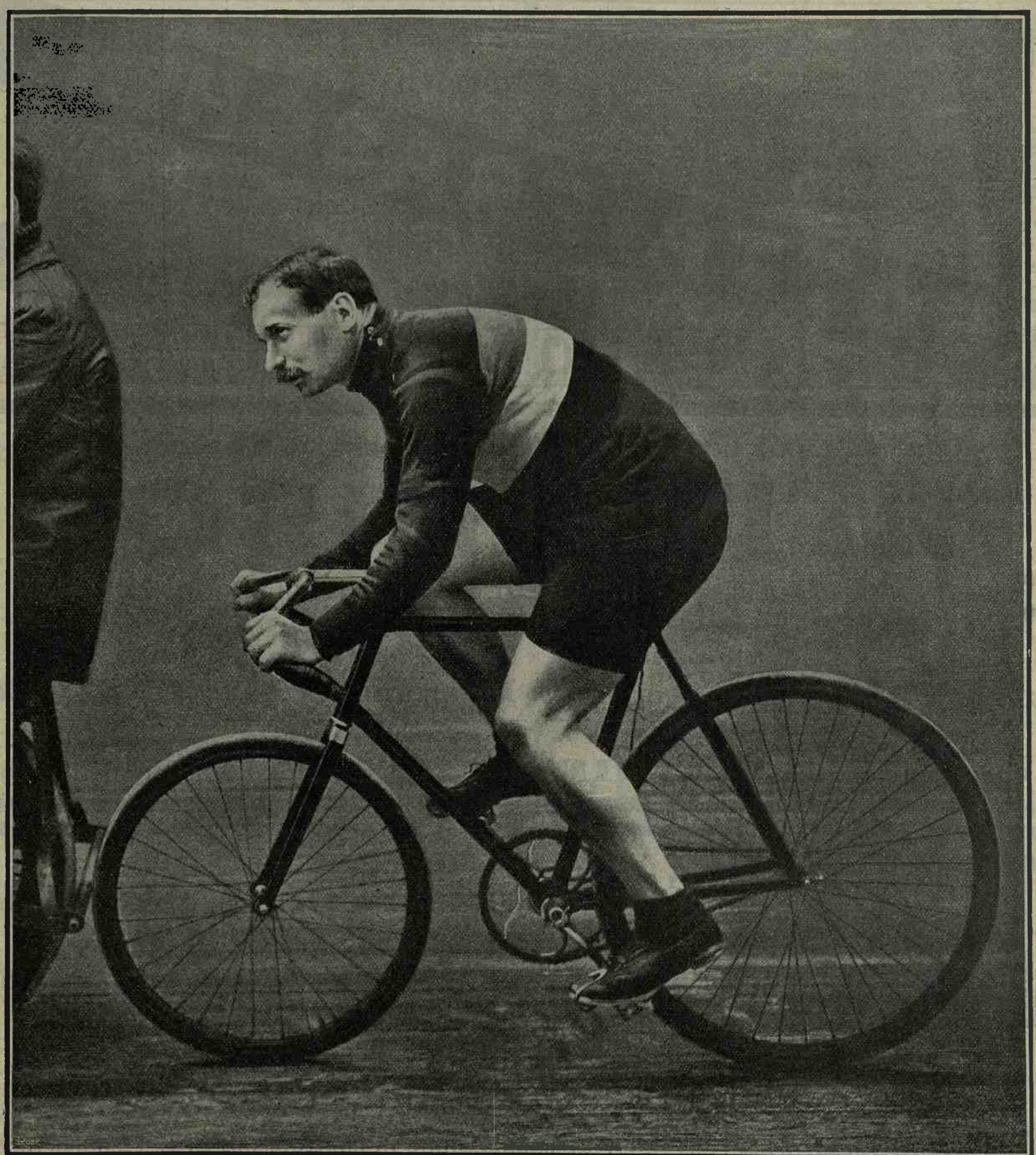
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

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

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - *Via Davide Bertolotti, 3* - TORINO
TELEFONO 11-86

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

101 km. in bicicletta in un'ora



Guignard, che sulla pista di Monaco ha battuto il record mondiale dell'ora, coprendo 101 km. e 623 dietro la motocicletta d'Hoffmann, ha vinto domenica a Berlino il campionato d'Europa dei 100 km. in ore 1, 18' 41".

Visitate i nuovi Modelli 1909

DE DION BOUTON

Meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso la

Società Anonima Garages " E. NAGLIATI „

FIRENZE

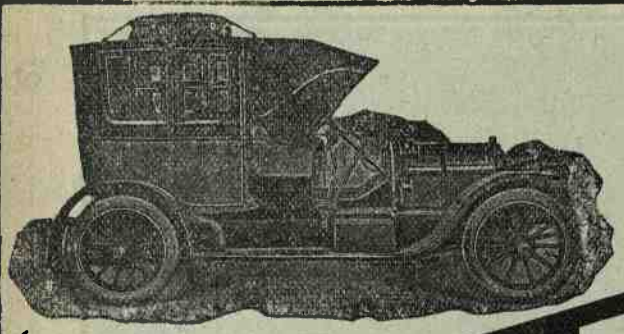
DE DION BOUTON PALACE - Via Borgognissanti, 56

MILANO

DE DION BOUTON PALACE - Via Montevideo, n. 21

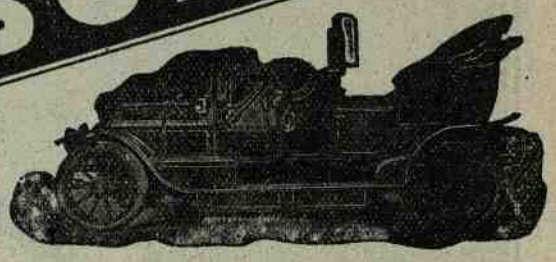
e nelle Agenzie di:

TORINO - ROMA - NAPOLI - PALERMO - PADOVA - MODENA - PERUGIA



FABBRICA AUTOMOBILI

ISOTTA FRASCHINI



CATALOGO E LISTINI GRATIS

MILANO

STABBIUMENTO E UFFICI : VIA MONTE ROSA N. 79

ESPOSIZIONE E VENDITA : VIA CARLO ALBERTO N. 2

Dopo il **Campionato del Mondo di velocità,** *i* **Pneumatici**

HUTCHINSON

riportano il vero **Campionato del Mondo di fondo,** *col*

BOL D'OR

Arrivato primo: **Leon Georget** *su* **Pneumatici HUTCHINSON.**

Chiedere offerte alla:

Agenzia Italiana " **HUTCHINSON** „ - **MILANO** - Via Bramante, 29.

ITALA

CHÂSSIS DA TURISMO:

da 14 a 120 HP, a 4 e 6 cilindri

TIPI INDUSTRIALI:

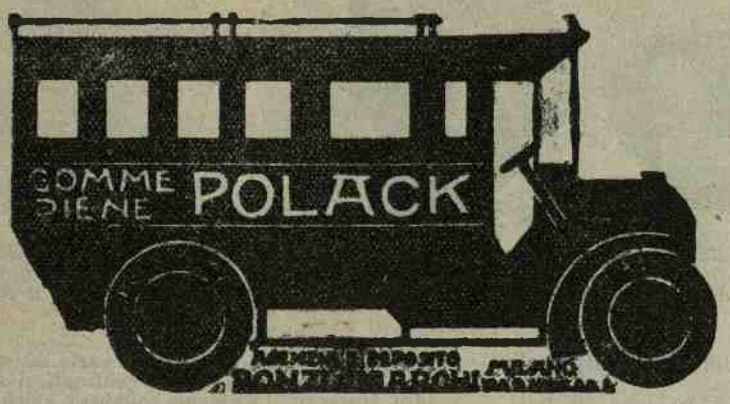
Camions - Omnibus - Furgoncini - Carri Pompieri - Ambulanze - Motori industriali

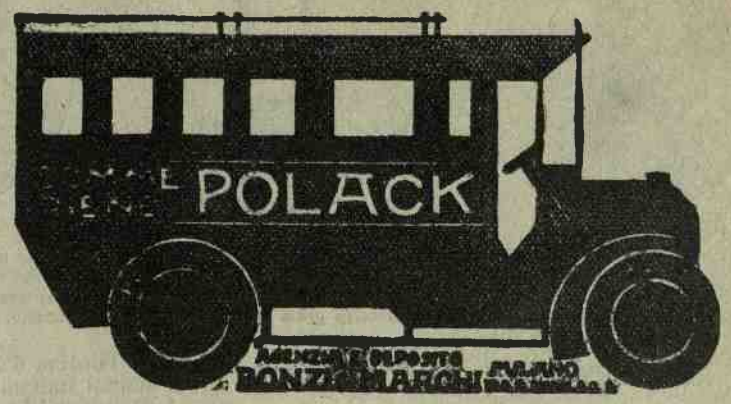
Gruppi Motori per canotto da 14 a 300 HP - Motori per Aviazione.

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

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

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





GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE PER AUTOMOBILI

TIPO.	NOME	Lire				TIPO	NOME	Lire			
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	10	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M Sacoche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

Le ELICHE INTEGRALI

della Casa

Ing. L. CHAUVIÈRE di PARIGI

sono le preferite da tutti gli Aviatori perchè sono assolutamente garantite contro i pericoli di rotture e perchè danno un rendimento assoluto del 97 %.

Schiarimenti e preventivi a richiesta.

Rappresentante Generale per l'Italia:

Ing. G. A. MAFFEI e C. - Via Nizza, 117 - Torino

Telefono: 16-05 — Indirizzo telegrafico: TECNICAL

Anche **LAPIZE** come tutti i migliori corridori ha preferito montare

ALCYON

PARIS-TOURS (Km. 240) 26 Settembre 1909

1° Lapize su **Alcyon**

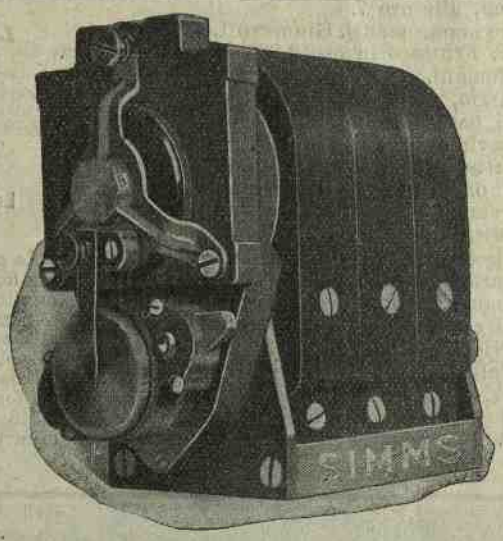
ALCYON *rimane invincibile e nessun'altra marca al mondo ha riportate tante vittorie in parecchi anni come la macchina* bleu-ciel *in una stagione. Ecco i suoi trionfi:*

Giro di Francia, 5000 Km.
Bordeaux-Paris, 591 Km.
Giro del Belgio, 1200 Km.
Campionato di Francia, 100 Km. strada.
Paris-Bruxelles, 400 Km.
Paris-Liège, 420 Km.
Sedan-Bruxelles, 168 Km., ecc., ecc.

Rappresentante Generale per l'Italia:

CARLO ZUCCHI e C. - Corso Indipendenza, 16 - Milano

Agente esclusivo per il Piemonte delle ***Serie ALCYON:***
BASSO EUGENIO - Torino - Corso Vittorio Emanuele, n. 98



Automobilisti!

Sulle vostre macchine pretendete i

Magneti SIMMS

con DEPART au CONTACT
e le CANDELE SIMMS, *della*
The Simms Magnetos Co. Ltd. di Londra.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

G. BUSSOLOTTI e C. = ***TORINO*** Via Melchior Gioia, 11

CATALOGHI A RICHIESTA

Da sinistra a destra: *Moschini Mario, campionato toscano 1907-908-909 e vincitore della Coppa Guicciardini. — Capacci di Arezzo, vincitore della corsa 20 settembre di Bibbiena km. 110; vincitore di Saci, 26 settembre km. 39 e vincitore della corsa Talla-Arezzo-Talla, km. 100, in ore 3,25'. — Armando Treggia, vincitore della gara ciclistica a traguardi nell'ippodromo Zappoli a Bologna. — Sivocci, compione italiano di resistenza dei dilettanti. — Piacco Pierino, di Vercelli, di 14 anni, il più giovane dilettante Italiano, sesto arrivato nella gran corsa nazionale di Chivasso, km. 240.*

La Settimana Ciclistica

Il francese Léon Georget è venuto domenica a provare le sconfitte sotto il bel cielo d'Italia. Infatti Léon Georget sulla pista di Bologna è stato battuto da Canepari in una corsa di 50 km.

I francesi Brocco e Beaugendre invece hanno trionfato nella corsa di 100 km. svoltasi al nostro motovelodromo Umberto I; secondi furono Danesi e Bruschera; terzi Binelli-Vighetti; quarti Uberti-Pesce.

*** Il Giro del Veneto si è chiuso con la seguente classifica:

1. Pogliani, di Milano, p. 4 (2+2) — 2. Micheletto, di Sacile, p. 5 (4+1) — 3. Bordin, di Crespino, p. 8 (5+3) — 4. Necchi, di Valenza, p. 11 (1 + 10) — 5. Verde, di Alessandria, p. 14 (6+8) — 6. Zuliani, di Padova, p. 15 (11 + 4) — 6. Massironi, di Milano, p. 15 (9 + 6) — 8. Sala, di Milano, p. 16 (9 + 7) — 9. Brasey, di Cesena, p. 17 (8 + 9) — 9. Azzini L., di Milano, p. 17 (3 + 14) — 9. Miranceli, di Genova, p. 17 (12 + 5) — 12. Marchese, di Torino, p. 18 (7+11) — 13. Scolaro, di Montagnana, p. 21 (9 + 12) — 14. Bertarelli. di Milano, p. 26 (13 + 13) — 15. Zavatti, di Forlì, p. 29 (14 + 15).

*** Il Giro dell'Emilia è stato vinto da Cavanni, di Modena; 2. Costa, di Imola; 3. Calzolari; 4. Corlaita; 5. Degli Esposti; 6. Mazzoni, tutti di Bologna.

*** La Società sportiva « La Torino » ha festeggiato il suo nndecimo anno di vita. I festeggiamenti si iniziarono con una gara ciclistica per il campionato sociale di resistenza che si svolse sul percorso Torino, Pinerolo, Trana, Avigliana, Torino (km. 84), con partenza dalla barriera di Milano, alle ore 7.

Nove furono i concorrenti. Giunsero 1. Durando in ore 2,28'; 2. Fruttero in ore 2,33'; 3. Amati in ore 2,57'; 4. Romani.

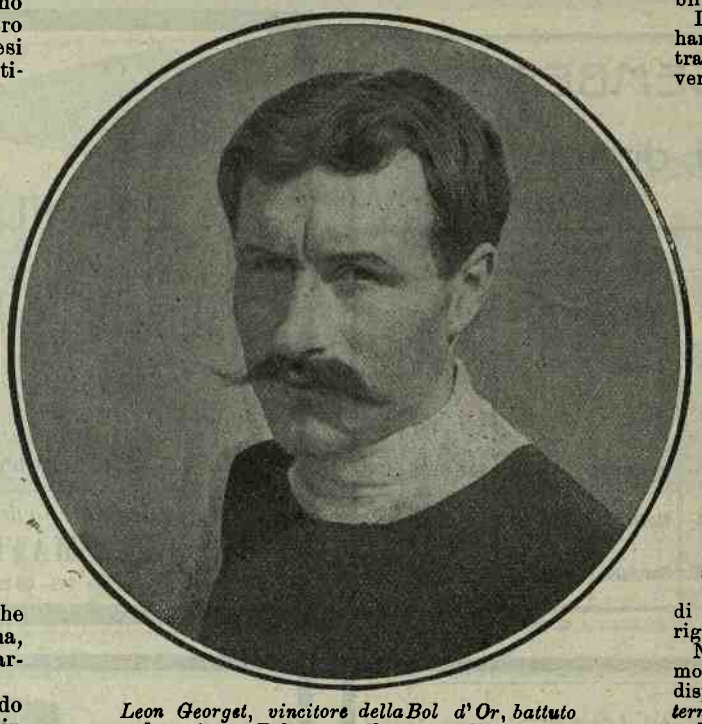
Nel pomeriggio, nella sede di via Cuneo, 3, con l'intervento di parecchie notabilità sportive, ebbe luogo un ricevimento cui seguì la premiazione generale di tutte le gare svoltesi durante l'anno. Facevano gli onori di casa il presidente signor Sacco, il segretario signor Scagliotti ed il signor Bianco. Alla sera alle ore 20, al *Ristorante Molinari*, i soci della « Torino » si riunivano a banchetto.

*** Nella gara per la coppa dei Colli Laziali giunsero a Roma: 1. Gino Brizzi della *Rotabile*; 2. Pazienti Alessandro, del Club postelegrafico; 3. Bianchedi Nicola, della Velocipedistica; 4. Fortuna Mario, dell'Audace; 5. Bruni Giuseppe; 6. Magrini Guido, ambedue dell'*Audace*.

Il 1. arrivato ha vinto i premi di tutti i traguardi, cioè Valmontone, Velletri ed Albano.

Ecco l'ordine d'arrivo della corsa « Il Vessillo dei ciclisti italiani »:

1. Ciotti, dell'*Audace Club Sportivo* di Roma, 2. Rotondi Antonio, 3. Baiocco, 4. Lori Arnaldo, 5. Jacchini Romeo. Il percorso era di 200 km. da Roma e Monterosi, Sutri, Vetralla, Viterbo, Bracciano, Furbara, Civitavecchia.



Leon Georget, vincitore della Bol d'Or, battuto domenica a Bologna nella corsa di 100 km. da Canepari.

Giuoco del Calcio

Le quattro migliori squadre italiane di fronte.

Vittoria della « Pro Vercelli ».

La giornata indetta dalla *Stresa Sportiva*, un giovane ma fiorentissimo Club, non poteva ottenere un esito migliore.

Tempo splendido che conferiva nuove bellezze ed attrattive all'incantevole paesaggio, concorso grande di folla che portò a Stresa un'onda di vivacità, di animazione e di ammirazione.

I foot-ballers, arrivati a Stresa nella sera precedente, si riunirono amicamente contraddistinti, salutati, ammirati dal pubblico, nelle loro simpatiche divise. Si formano gruppetti attorno alle varie società, si chiedono pronostici, si insinuano confronti, si impongono idee, speranze. La colonia milanese, abbondante sul Lago Maggiore, divide le sue simptaie tra le due Società intervenute, il *Milan Criket*, il vecchio e coraggioso Club, ringiovanito per la circostanza di nuove forze, e l'*Internazionale* che si presenta, così la voce popolare, con undici campioni e un assieme ammirabile.

La *Pro Vercelli*, o meglio i giocatori di Vercelli, hanno attorno tutta la Stresa di... Vercelli. Infatti, tra i nostri villeggianti abbondano distinte famiglie vercellesi — tra gli altri l'avvocato Bozino che troneggia paternamente e presidenzialmente in mezzo ai suoi giocatori — e questi uniti ai numerosi ammiratori dei campioni italiani formano un *entourage* affollato, tra cui le maglie bianche trovano difficile muoversi.

E i Torinesi hanno attorno a sè il circolo più elegante perchè fiorito dei numerosi *cappelloni* e delle smaglianti *toilettes* femminili di tutte le signore e signorine di Torino che circondano, salutano e rivolgono augurii ai simpatici juventini.

Abbiamo viste tutte le faccie più note, le gambe poderose; non manca nessuno della *Pro Vercelli*, è al completo il trio Leone-Milano-Ara, vi è Borel, Goccione, Frey, Sala, Diment, Lana del *Milan*, Zoller, Engler e Fossati dell'*Internazionale*. La battaglia sarà dura e la coppa... è bella!

Il corteo è ordinato. Avanti i componenti la *Stresa Sportiva*, poi i giocatori e la musica cittadina; si entra dal parco magnifico delle nuove *Terme*, si arriva al campo di gioco che, ottimo per il terreno, meraviglioso per la situazione, poichè innanzi ha l'Isola Bella e lo sfondo imponente del bacino delle Isole Borromee, non aspetta che di ricevere i forti campioni. Siamo al mattino, ma tutti i posti disponibili sono gremiti di pubblico; chi sa che folla per la finale nel pomeriggio!

Nelle eliminatorie il caso mette di fronte il Piemonte e la Lombardia e si ritroveranno in finale. Si dispongono a giocare per i primi la *Juventus* e l'*Internazionale*. Ecco la composizione delle squadre:

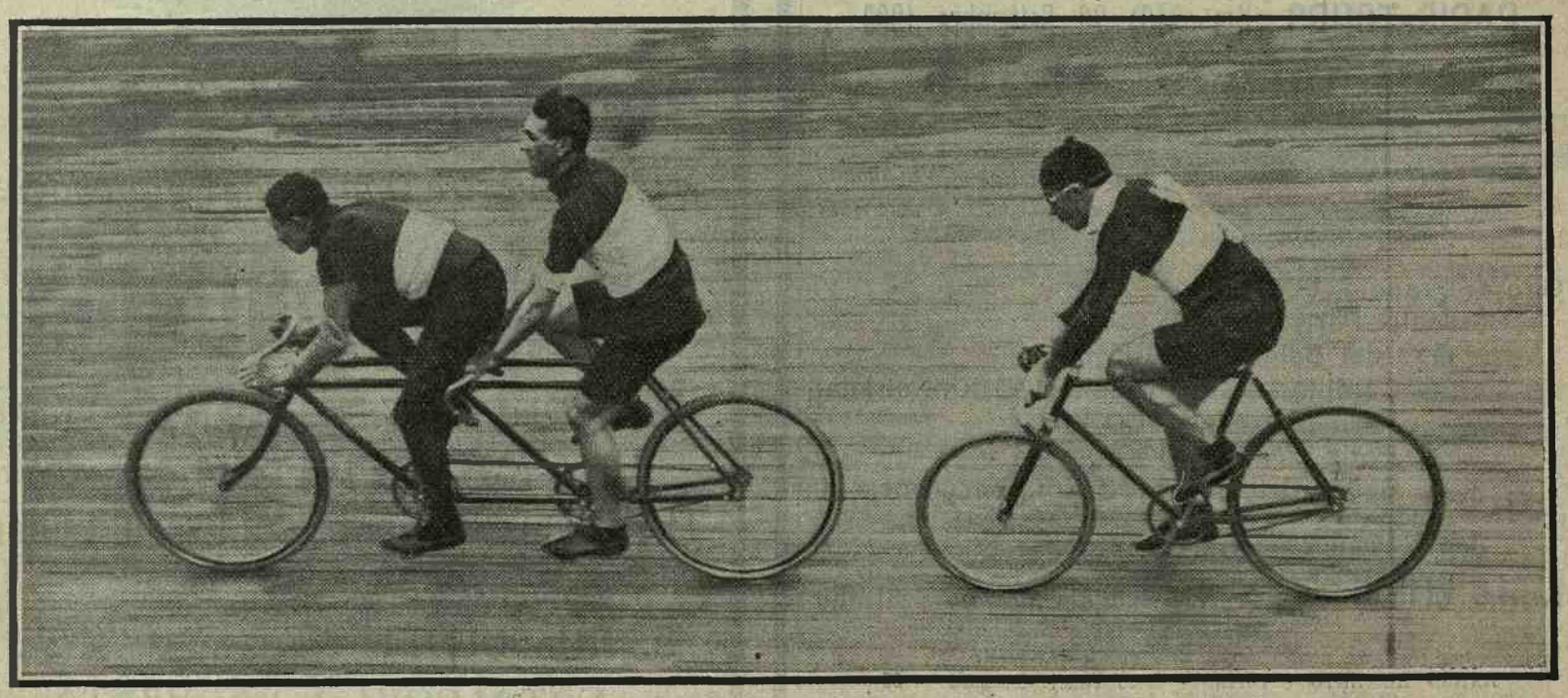
Juventus: Pennano (*goal-kipper*), Frey, Mastrella, Ferraris, Goccione, Hess, Borel, Hupplé, Armano II, Mille, Barberis.

Internazionale: Muller (*goal-kipper*), Zoller, Fossati, Streit, Engler, Spallanzani, Neudecher, Crespi, Peterli, Pejer, Codoni.

Il gioco incomincia calmo e misurato, evidentemente le due squadre vogliono conoscersi e conoscere il terreno, la prima ripresa lascia le squadre a zero. Nella seconda ripresa gli avanti dell'*Internazionale* si fanno vivaci, svolgono un gioco pronto, energico, solidale, la palla viene più volte portata sotto la posta juventina, ma Pennano, coadiuvato da Frey e Mastrella in modo ammirabile, si salva con onore.

Anche i *forwards* torinesi si svegliano e con discese fulminee, vivaci, portano il pallone vicinissimo alla porta avversaria; ma innanzi a questa stanno due molossi, due giocatori incomparabili, come *beechs* osiamo dire tra i migliori d'Italia.

Zoller e Fossati che ragionano magnificamente coi



Durante la corsa Bol d'Or. — Leon Georget.

piedi e con pedate formidabili rigettano la palla agli avanti che l'attendono ansiosi e la riportano minacciosa sotto la porta. Una di queste discese è fruttuosa e Crespi, sopra un passaggio sapiente di Neudecher marca l'unico *goal*.

Così per un solo punto la *Juventus*, che se giuocò bene poteva fare di più, resta eliminata. Grandi applausi accolgono vincitori e vinti.

Per la seconda eliminatoria si trovano contro *Vercelli* e *Milan Club*.

Pro Vercelli: Innocenti (*goal-kipper*), Binaschi, Servetto, Leone, Milano 1°, Ara, Milano 2°, Visconti, Fresia, Rampini, Corna.

Milan Club: Heim (*goal-kipper*), Sala, Devecchi, Colombo, Scarioni, Diment, Carrer, Maser, Brioschi, Cevenini, Lana.

Fin dall'inizio la *Pro Vercelli* svolge il gioco calmo, studiato, e pur veloce ed efficace. I giocatori del *Milan* resistono molto bene, e le discese impressionanti di ardire e di rapidità della prima linea, mancante, purtroppo del Diment, raccolgono frequenti calorosi applausi sebbene pochi frutti; così pure la difesa di Devecchi e di Sala.

Ma l'irruenza deve poco a poco cedere contro la compatezza magnifica e la calma di questi piemontesi che giocano come dei nordici freddi e calcolatori. Milano, Leone, Ara, danno l'indirizzo agli avanti, pare che il *foot-ball* nei suoi giri vorticosi e nelle sue parabole ragioni e operi come cosa viva tra le gambe di questi giocatori.

I cinque avanti vercellesi discendono prima adagio poi accelerano, sorpassano la prima linea di difesa, e siccome Sala è immobile pronto a sparare una poderosa pedata, così tra Fresia, Corna e Visconti si ingaggia una partita a testate interessantissima e poi Visconti la fa discendere ratta ai piedi di Milano che con un formidabile calcio la infila nella

Dario Beni, campione italiano di resistenza dei professionisti.

rete. Nella seconda ripresa, stante la difesa ottima di Heim, solo verso la fine Freisa con un *schout* meraviglioso segna il secondo *goal*.

Applausi frenetici ed entusiastici accolgono la vittoria dei campioni d'Italia.

Al pomeriggio il tempo è ancora splendido, la curiosità diventa impazienza e l'impazienza smania.

Attorno al campo è un pubblico enorme venuto da tutti i paesi del Lago, riversato qui da numerosi battelli da infinite barche e da innumerevoli automobili e biciclette. Dopo la gentile cerimonia d'inaugurazione, applausi vivaci accolgono le due squadre vincitrici quando esse si presentano per la finale.

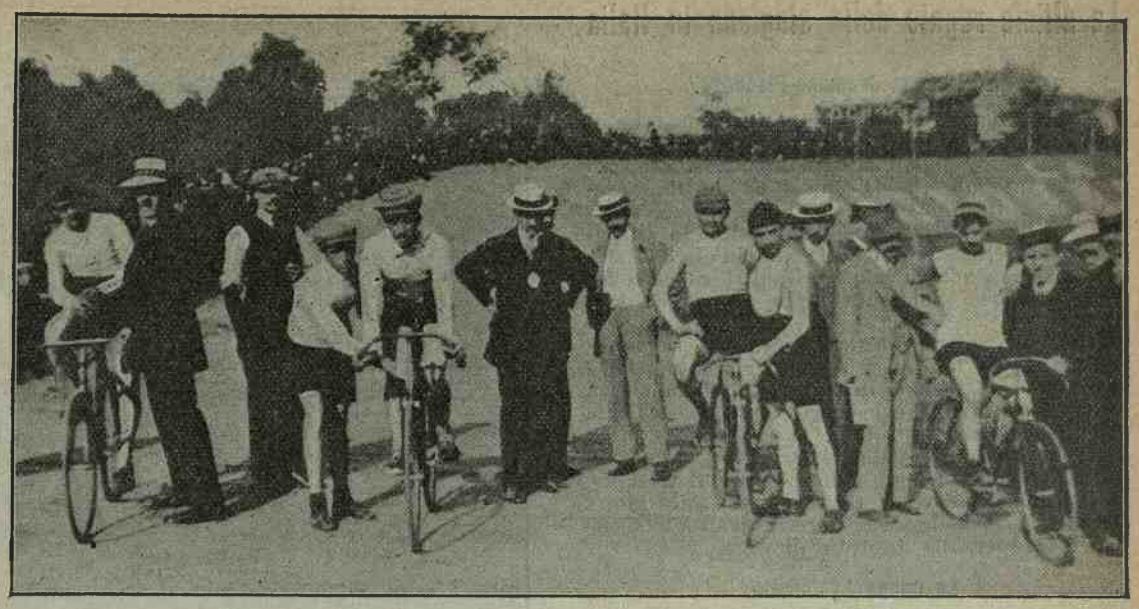
La *Pro Vercelli* è forte, è sempre la *Pro Vercelli*, gridano gli ammiratori. Ma badate, si risponde, che l'*Internazionale* è temibile quest'anno. Infatti l'*exploit* di questa Società è un indice sicuro per la vicina stagione, e non vi sarebbe troppo da stupirsi, visto il gioco svolto già in questa occasione, di prossime belle vittorie.

Intanto la lotta è incominciata e si delinea subito accanita e vivace. L'*Internazionale* ha il gioco stesso della *Pro Vercelli*, calmo, studiato, d'assieme; e poi, la difesa dei milanesi è eccellente e degna avversaria dei componenti la difesa della squadra vercellese.

Da ambo le parti ogni tentativo resta infruttuoso. Raramente la palla sorpassa la prima linea di difesa. Ara, questo splendido giocatore, è in una giornata magnifica e con Leone e Milano sventa ogni più sapiente combinazione avversaria.

Dall'altra Engler gioca in modo impressionante e se appena il pericolo si fa minaccioso, Fossati avanza un tantino e la palla ritorna ai *forwards* che come cani sguinzagliati la prendono, la reggono, la portano sino a quando una pedata formidabile li lascia ansanti, furibondi e... soli.

Il tempo passa, nessun *goal* è marcato, i pronostici si fanno difficili. E se restassero pari? La coppa non la si può già dividere, pensa il publico che non vuole, che vuole la vittoria. Si grida, si urla, si incoraggia, il gioco ha dei momenti interessanti al sommo grado, si è ansiosi della fine; a seconda della diversa stima in cui il publico tiene il giocatore, è un nome che



Binelli *Bruschera e Danesi* *Pesce* *Brocco*
Le corse a coppie di 100 km. al velodromo Umberto I di Torino, vinta dai francesi Brocco - Beaugendre (Peugeot).
(Fot. Cav. Zoppis - Torino).

corre, sono più nomi, Corna, forza, giù. Avanti, Fresia. Spara, Rampini!

Ma chi spara sono Zoller e Fossati e la palla seguìta da tutti gli occhi e dalle esclamazioni di tutte le bocche, ritorna ben dall'alto in mezzo al campo. Ma *gli avanti* bianchi sono eccitati, vogliono vincere; vi si precipitano sopra, la custodiscono gelosamente, la curano amorosamente con piccole pedate, con sapienti colpi di testa, ed essa va, li segue. Sono dinuovo sotto la porta, la palla si regge sulle teste di Visconti, Corna, Fresia. Zoller e Fossati premono, gridano, non possono già lanciarle appresso delle pedate! Le cinque casacche bianche formano un semicerchio perfetto attorno alla porta avversaria. Milano 2° dall'ala, con un passaggio magnifico, dà la palla a Rampini, la raccoglie, la passa a Fresia, questi velocissimo a Corna, l'altra ala, e Corna a Visconti, che rapidissimamente spara e marca il *goal*. Applausi scroscianti lunghissimi accolgono la vittoria dei campioni d'Italia che ancora una volta trionfarono. La *Pro-Vercelli* vince così la magnifica coppa « Stresa-Sportiva » regalata dalla Società delle Terme.

In tutti gli incontri arbitrò egregiamente il signor Forlano.

Alla sera al Kursaal-Casino in onore dei *foot-ballers* venne dato un interessantissimo spettacolo.

(p. m.).

L'assemblea della Federazione Italiana.

Domenica ha avuto luogo l'assemblea generale annuale della Federazione del giuoco del calcio.

Si ebbero le elezioni del Consiglio federale, così riuscite: Presidente: Bosisio — Vice-presidente: Angeloni — Segretario: Baraldi — Consiglieri: Paramidiotti, Bazzi, Della Beffa ed Hess.

I presidenti dei Comitati regionali vennero così stabiliti: Per Torino: Nay — Per Genova: Pasteur — Per il Veneto: Cesarano — Per la Toscana: Benizzi — Per il Lazio: Bitetti — Per Napoli: Glèscovich.

Venne dato mandato di fiducia al Consiglio federale per l'accoglienza nei giorni della Pasqua 1910 dei partecipanti al Congresso internazionale di *foot-ball* in Milano.

Così pure fu risolta la questione fra il Naples F.-C. e il F.-C Piemonte, dichiarando quest'ultimo campione del 1909 di seconda categoria.

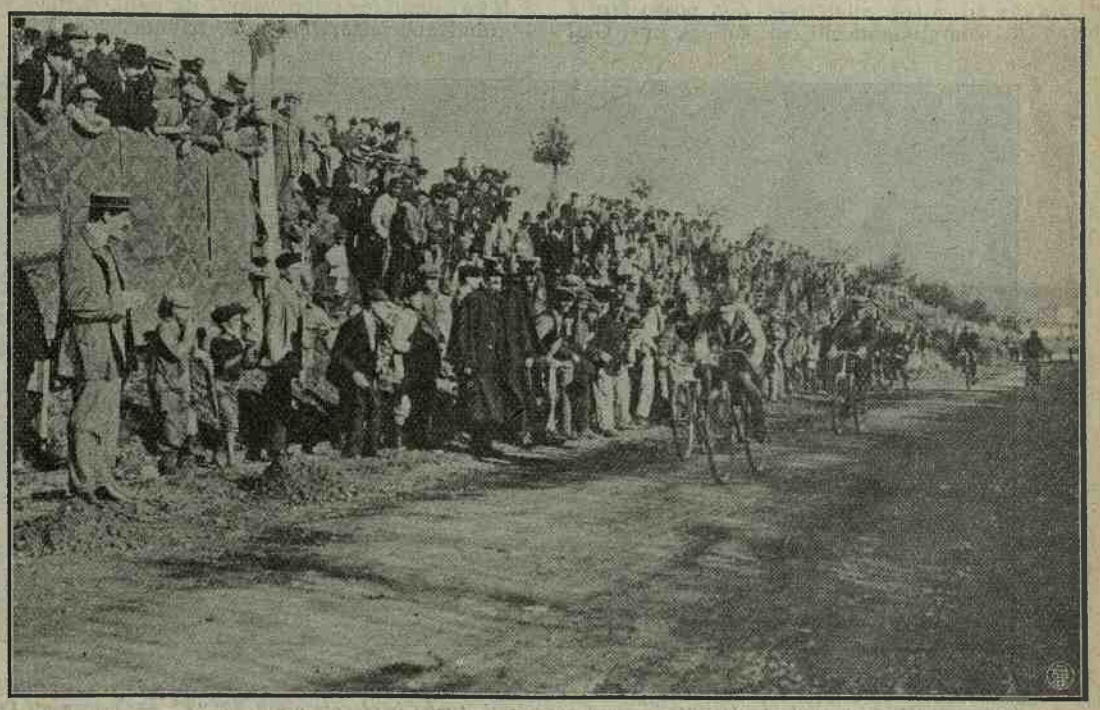
Un nuovo volo del dirigibile militare

La fondazione di una fabbrica d'aviazione.

Dopo quindici giorni di riposo richiesti dall'applicazione di un fascione di protezione sull'involucro lievemente danneggiato, il dirigibile militare è uscito dal suo *hangar* alle 15,30. L'areonave si è innalzata velocemente a circa duecento metri di altezza e, dopo avere costeggiato la coste del lago, si è diretta sopra Bracciano.

Il dirigibile era seguìto dall'autoscafo militare e marciava a considerevole velocità con una mirabile sicurezza. Alle ore 16 il dirigibile è ritornato all *hangar* ed è stato tratto a terra per una sosta di un quarto d'ora richiesta probabilmente da piccoli guasti alle valvole del motore. Ha ripreso quindi il volo iniziando nuove bellissime evoluzioni sul lago. Alle ore 16,45 il dirigibile volava ancora.

La *Tribuna* dice che alcuni gentiluomini romani o residenti a Roma sono a buon punto per costituire a Roma una forte Società di aviazione che dovrà favorire le gare di areoplani e tentare la fabbricazione di apparecchi. La Società avrebbe un capitale fortissimo che può dirsi già sottoscritto ed avrebbe un areodromo suo per il quale è già stato scelto il terreno, ed infine creerebbe un'officina per costruzioni di apparecchi.



La corsa ciclistica Roma-Civitavecchia. — Il vessillo dei ciclisti italiani. L'arrivo di Ciotti al traguardo di Civitavecchia.
(Fot. Veccia - Roma).

ESTARIC
pneumatico per automobili liscio ed a semelle
Agenzia e Deposito per l'Italia:
LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 6.
TORINO - Via Princ. Amedeo, 16.

Le ultime regate della stagione in Italia

La Piacenza-Cremona-Piacenza.

Approfittiamo di una bella incisione che il nostro Casini ci rimette da Piacenza per fare un accenno alla regata Piacenza-Cremona-Piacenza.

Il 20 settembre, nella gara di 68 km. Piacenza-Cremona, il canotto « Colombo », a dieci vogatori, della *Vittorino da Feltre*, battendo tutti i *records* precedenti, giungeva primo in ore 3 47' 29", distanziando notevolmente gli altri concorrenti, aggiudicandosi l'artistica targa « Città di Piacenza ».

Una lode ed un incoraggiamento a seguitare all'equipaggio, lode maggiormente meritata, poichè i componenti, essendo tutti artisti od impiegati, dovettero rubare al proprio riposo le ore dedicate all'allenamento.

Il merito morale della vittoria non va negato all'infaticabile vice-presidente Quadrelli Gaetano, infaticabile nel voler ritornare all'antica gloria la società, possedendone pure le qualità tecniche come insuperabile direttore di voga.

La Coppa Lysistrata.

Il munifico mecenate dello sport, Gordon-Bennett, l'anno scorso, in una sua visita fatta a Napoli a bordo del suo splendido yacht « Lysistrata », per certe cortesie fattegli dai canottieri del *R. Club Italia*, regalò loro una ricchissima ed elegantissima coppa d'argento, affinchè fosse messa in pallio in una gara di canottaggio denominata col nome del proprio yacht. Perciò l'*Italia* consegnò la coppa alla *Sezione Partenopea* del *R. Rowing Club Italiano*, affinchè bandisse una gara appositamente per questa *challenge*.

E la *S. P.* del *R. R. C. I.* ha istituito una gara fra clubs napoletani per yole di mare a otto *debuttanti*, da correrși nel mese di maggio. Però per quest'anno, stante la stagione avanzata, pensò di far correre la gara nel mese di settembre, e difatti domenica scorsa, 26, ebbe luogo il grande evento.

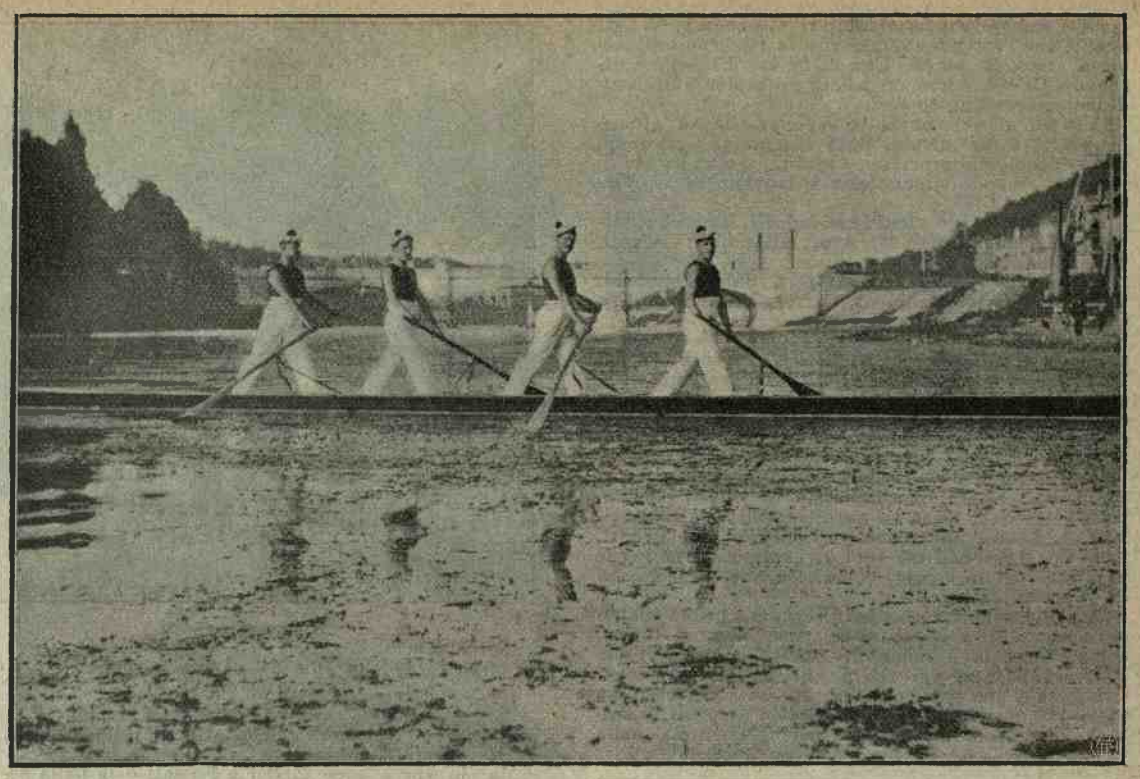
Due furono gli equipaggi che scesero a contendersi la ricca *challenge*. L'uno del *R. Club Canottieri Italia*, e l'altro del *R. Club Canottieri Savoia*.

Quantunque la convinzione generale si fosse che entrambi gli equipaggi si equivalessero, dalle ultime uscite a cui assistetti trovai una notevole superiorità nei *bianchi e neri*, cioè a dirsi dei *Canottieri Savoia*.

Difatti, la vogata affrettata dei *rossi e bleu* è quella che meno si addica per un percorso di 2000 metri, e prova ne sia che quantunque essi tenessero la testa per la prima metà del percorso, dovettero finire *enervés* a due imbarcazioni di distanza dai loro avversari, che arrivarono in gran stile, con vogata facile e senza impegnarsi.

Nel mentre mando un caldo saluto all'equipaggio vincitore, composto dai signori Umberto dell'Isola, Antonio Pramontano, Armando Mauro, Cesare Fabozzi, Luigi de Luca, Settimio Sartoris, Ruggiero Pinto e Alfonso Porzio, timoniere Carlo Fracca, colla speranza che questa vittoria gli sia di sprone ad altre numerose, non posso fare a meno di complimentarmi col collega avv. Gigi de Monte, che è stato per loro un *traîneur* giudizioso e sapiente, essendo il vero cespite della vittoria.

H. M. B.



Vuetaz Carlo Baretti Odarda Basile
*L'equipaggio dell'*Armida *di Torino, vincitore dell'ultima Regata Nazionale alla Veneziana, sul Po.*

Regate fra signore.

A Carate Lario ha avuto luogo la gara fra signore iscritte a clubs nautici, per monotipi 1908. Le partenti furono quattro, le signore: Volpi (n. 11), Maccia (n. 3), Centurini (n. 7), e la signorina Alberti (n. 8), e giunsero nell'ordine indicato. La vincitrice deterrà per l'anno la coppa, vinta nel 1908 dalla contessa Faà di Bruno, e nella coppa stessa sarà inciso il nome della vincitrice e la data della gara.

Alle altre partecipanti fu regalato un fermaglio raffigurante un salvagente, intrecciato con le iniziali del notissimo *Regio Regate Club Lariano*, che indisse le gare.

Il gran Concorso Ippico Internaz. di S. Sebastiano.

II.

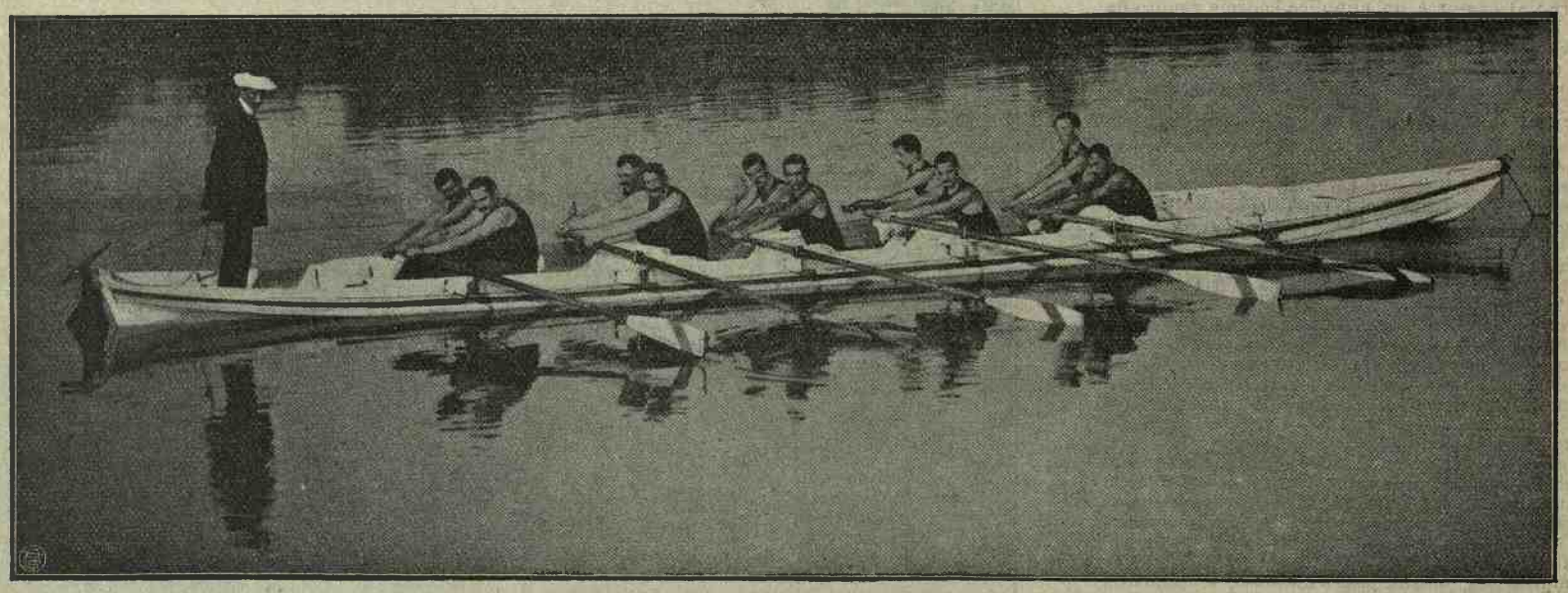
Il Concorso ippico di San Sebastiano ha registrato ancora una volta una splendida vittoria italiana accettata ed applaudita da tutti indistintamente i concorrenti d'ogni paese e dagli spettatori numerosissimi venuti da ogni parte e che gremivano letteralmente le tribune.

Un elogio anzitutto, e ben meritato, agli organizzatori.

Per il grandioso ed elegantissimo recinto era stato scelto una bella distesa di terreno, proprio in riva al mare, a sud della città, poche centinaia di metri dopo il *tunnel* che passa sotto i giardini del palazzo reale.

Appena entrati siamo stati colpiti dalla magnificenza e grandiosità d'organizzazione. Un'enorme quantità di fiori messi dappertutto dove c'era un palmo di spazio e piante esotiche adornavano, direi, tutto quanto il recinto, riducendolo a un vero parco. Gli ostacoli, per quanto strani e nuovi, fatti con perfezione e realtà stupefacente e tutti resistenti. Basterà accennare alla triplice gabbia di riviere, le quali appunto per aver parvenza di verità provenivano da un canale, e ognuna d'esse aveva la sua chiave di comando e d'immissione. Gli ostacoli, dalla fronte di 4 a 6 metri, non avevano ripari, ma soltanto qualche pianta verde agli estremi, accennando appena ad un invito. Come richiedesi appunto nella scuola moderna, in cui si domanda al cavallo bene addestrato di volgere all'ostacolo senza alcuna coercizione, ma come ad una delle sue più abituali andature.

Il fondo di terreno ottimo pure per i cavalli: segatura e carbone dappertutto, dove l'acqua dei primi giorni di pioggia aveva inzuppato troppo il terreno. La giuria competentissima, perfettamente



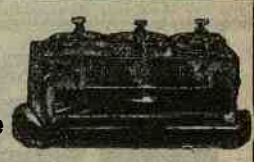
Canotto Colombo *a dieci vogatori della Società* Vittorino da Feltre *di Piacenza. Equipaggio vincitore della regata di resistenza Piacenza-Cremona, km. 68, svoltasi il 20 settembre scorso, battendo tutti i record precedenti, tempo impiegato ore 3, 47' 29". — Componenti l'equipaggio i Sigg.: Tansini F., Balzarelli A., Brigalli G., Cella E., Bottani E., Sgorgati P., Cavanna C., Ranza P., Rosati F., Ceruti L. — Timoniere: Beghi L.*

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.



scelta ed affiatata, veramente al disopra d'ogni elogio.

Insomma nulla a ridire sulla preparazione. Ed era ben giusto che a un tale lavoro da parte degli organizzatori corrispondesse un bellissimo gruppo di cavalieri concorrenti, una folla di spettatori al disopra d'ogni previsione e l'encomio indiscusso di tutti.

Il concorso si apriva alla *Prueba de inauguracion*, 10 ostacoli, 2500 *pesetas* di premi. Gara di velocità. Erano fissati per questa gara gli ostacoli più semplici: forse per questa ragione e pel fatto conseguente che i cavalieri non avevano a dar prova speciale di monta eccezionale, questa prima giornata non fu fortunosa per i nostri brillanti ufficiali. La classificazione fu la seguente:

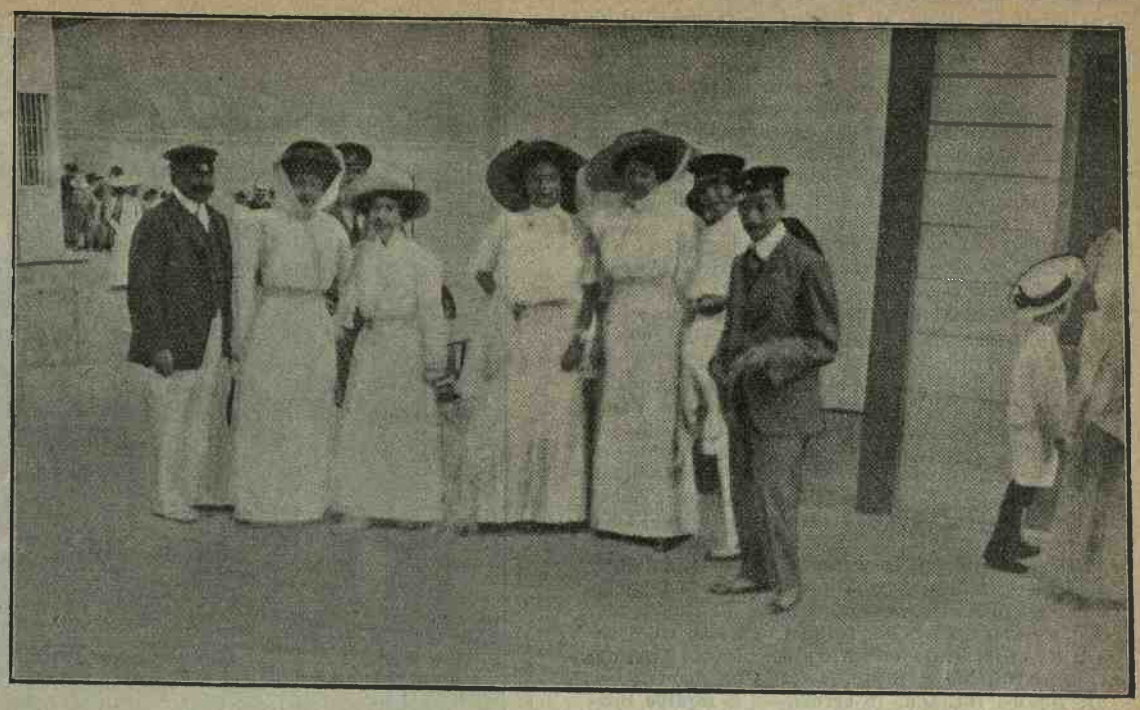
1. *Abricot* (francese), di monsieur Rovira-Picard.
2. *Windsor* (spagnuolo), del tenente Febrel dell'Escorta Real.
3. *Ornella* (italiano), del tenente Bolla.
4. *Murzouff* (italiano), del tenente Bianchetti.
9. *Gloria* (italiano), del tenente Starita.
11. *Semmeer Dream* (italiano), del tenente Antonelli.
12. *Alexander* (italiano), del tenente Negroni.

Questi due ultimi ebbero i *flots de rubans*.

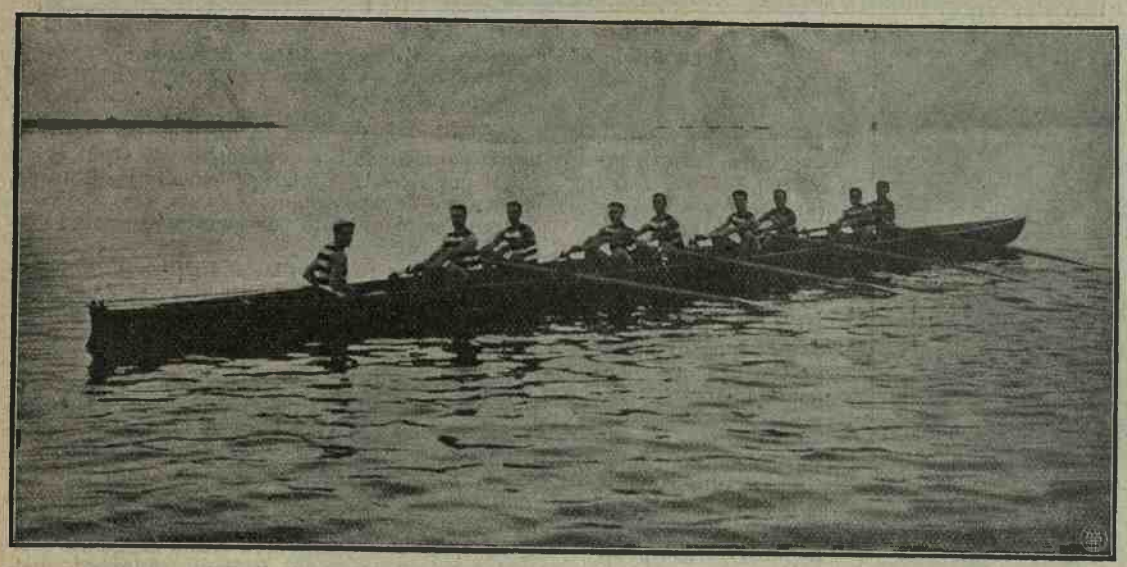
I tempi di questa gara furono questi:

1. Tenente Rovira (francese), in 1'5"; 2. tenente Fevrel (spagnuolo), in 1'6"; 3. tenente Bolla (italiano), in 1'6"1/5.

Il miglior tempo apparteneva al tenente Capece, italiano, con *Saint-Hubert II*, in 0'59": ma ebbe la disgrazia di commettere un errore all'ultimo ostacolo.



Gare di regate fra signore a Carate Lario, ad iniziativa del Regio Regate Club Lariano. — *Un gruppo di signore e fra queste le quattro partecipanti.* (Fot. Express Photo - Milano).



L'equipaggio Moschettieri del R. Club Canottieri Savoia, *vincitore della Coppa Lisystrata, composto dai Sigg. M. Dell'Isola, A. Tramontano, A. Mauro, C. Fabozzi, L. De Luca, S. Sartoris, R. Pinto, A. Porzio. Timon: C. Frasca.* (Fot. Bozza - Napoli).

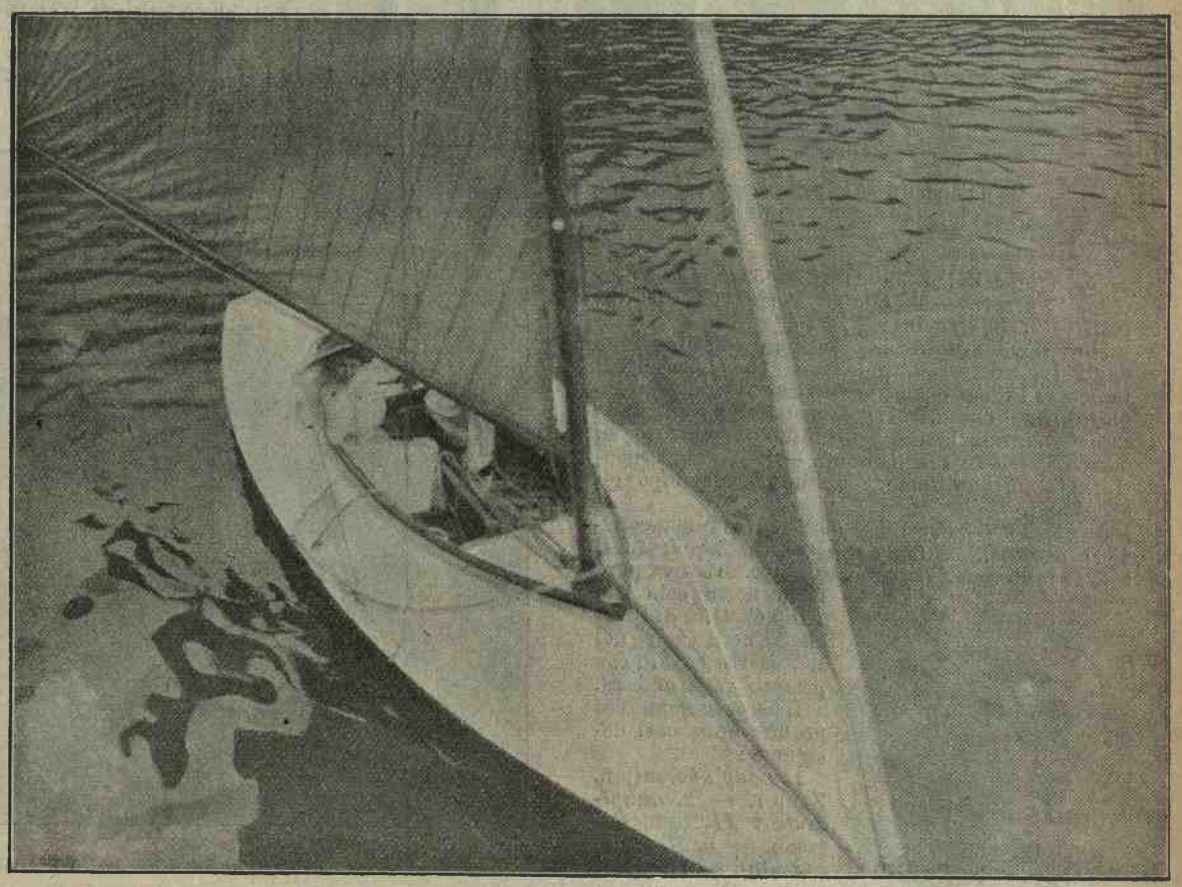
2° **giorno.** — *Concurso Oficial* (Coppa Reale). — In questa gara concorrevano i gruppi di ogni nazionalità in *équipe*, ed è stato il vero trionfo degli italiani. Fin dal primo percorso si vide l'assoluta superiorità dei nostri cavalieri specialmente per quanto riguardava la monta. Le 4 *acequias* (riviere) in gabbia furono superate soltanto dai nostri cavalli senza errori, mentre tutti gli altri o toccavano o passeggiavano dentro. Solo in fin di giornata, i nostri cavalieri avendo fatto scuola, alcuni altri, imitandoli, riescirono a passare bene la gabbia. Ciascuno dei nostri cavalieri riscosse immensi applausi. Al nostro quarto cavallo avevamo 10 errori contro 38 errori degli spagnuoli, secondi! E' da notarsi che fra questi v'erano i tenenti Garcia e Ponte, che vennero in Italia l'anno scorso, e che imitano la nostra scuola. I Portoghesi, terzi in questa gara, avevano nella loro *équipe* tre cavalli recentemente acquistati in Italia da apposita Commissione.

Ecco la classificazione:

1. Coppa di S. M.: *Italia*, 28 errori: tenente Amalfi col cavallo *M.A.B.* — tenente Antonelli col cavallo *Tristan* — tenente Bolla col cavallo *Ornella* — tenente Bianchetti col cavallo *Billy Costello* — tenente Capece col cavallo *St-Hubert II*.
2. Coppa di S. M. la Regina donna Maria Cristina: *Spagna*, 42 errori.
3. Coppa di S. A. R. la Infanta donna Isabela Francisca de Borbon: *Portogallo*, 51 errori.
4. Coppa di SS. AA. RR. los Infantes donna Maria Teresa y don Fernando: *Argentina*, 58 errori.
5. Coppa di S. A. R. el Infante don Carlos de Borbon: *Belgio*, 65 errori.
6. Coppa del Ex.mo Señor Ministro de Jornada: *Francia*, 98 errori.
7. Coppa del Ministero della guerra: *Inghilterra*, 98 1/2 errori.

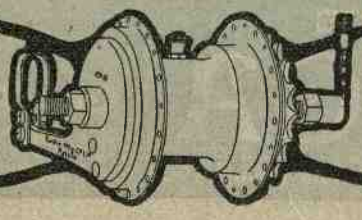
S. M. il Re Alfonso XIII, che ha assistito a tutte le giornate eccetto l'ultima, poichè rientrò a Madrid, seguiva con moltissimo interesse le gare, e segnava personalmente gli errori di ciascun concorrente, s'interessò sopratutto a questa gara e a quella della Coppa di San Sebastiano, che vedremo più sotto, e che era molto ambita dagli Spagnuoli. Alfonso XIII telegrafò al Re Vittorio ringraziandolo d'aver mandato i suoi ufficiali, per i vantaggi che n'avrebbero tratto i suoi. Invitò a colazione tutti i nostri ufficiali e conversò, gentilissimo, lungamente con tutti, vantando la nostra scuola e giudicandola la più razionale. E' inutile dire l'entusiasmo dei nostri bravi e arditi giovanotti!

3° **giorno.** — *Omnium* (12 ostacoli, 7000 pesetas). — Anche questa giornata segnò il trionfo dei nostri. — Un incidente: il miglior cavallo nostro,



Gare di regate fra signore a Carate Lario. — La signora Volpi nel suo monotipo. (Fot. Express - Milano).

In Campagna
Il Mozzo "EADIE„ a cambio di moltiplica e freno contro pedale
facilita straordinariamente il Ciclista nell'offrirgli una moltiplica bassa per le salite, una alta per la pianura, una ruota libera senza frizione per le discese.
Rappr. esclus. per l'Italia: GIULIO MARQUART - MILANO, Via Melegnano, 5



In città
Il Mozzo "EADIE„ a cambio di moltiplica e freno contro-pedale
dà sicurezza assoluta mediante un freno pronto e potente.
IN VENDITA PRESSO I PRINCIPALI NEGOZIANTI
Fabbricato dalla BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd. di Birmingham (Inghilterra)

e il migliore anche di tutti i convenuti, *Billy Costello*, di Bianchetti, scendendo dal *Paso de carretera en trinchera* (un talus alto 4 m.) si ricevette male, lacerandosi le reni. Cadde subito e morì nella notte. S. M. volle essere subito informato, e la Giuria sospese il concorso, causa anche l'ora tarda. Come si vedrà, anche in questa prova, dopo di noi, vennero gli spagnuoli secondi.

Su 7000 pesetas di premi, toccarono 5550 agli italiani e 1050 agli spagnuoli.

St-Hubert II fece uno splendido percorso netto in 1',42", mentre il giorno prima aveva avuto a suo carico molti errori.

La classificazione ufficiale fu la seguente:

1. *Saint-Hubert II* (ten. Capece) in 1',42". — 2. *Gladiator*, (ten. Bolla) in 1'50". — 3 e 4. *M. A. B.*, (ten. Amalfi) in 1'57" e *Veudeen* (Duca d'Andria) spagnuoli. — 5 e 6. *Icard* (ten. Starita) e *Vixen* (ten. Zebrel) spagnuolo. — 7. *Windsor* (id.). — 8. *Ornella* (ten. Bolla). — 12. *Tristano* (ten. Ceriana). — 17. *Gloria* (ten. Starita) *flot de rubans*).

4° giorno. — *Concurso Oficial* (Gran Premio Militare Internazionale — Premio unico 12.000 pesetas). — Anche questa gara si correva per *équipe* e confermò la vittoria della 1ª, con una perfezione ammirata e applauditissima. I nostri cavalieri sollevarono vere ondate d'entusiasmo: ed è a notarsi che essi vollero montare tutti cavalli di proprietà, mentre le altre nazioni avevano anche cavalli dello Stato.

1. *Equipe* Italiana, 18 errori. — 2. *Equipe* Spagnuola, 32 errori. — 3. *Equipe* Argentina, 34 errori.

La Giuria ed i giuocatori dell'«Andrea Doria» di Genova.
(Fot. cav. Zoppis - Torino).

Durante una partita della seconda eliminazione.
(Fot. Ambrosio e C. - Torino).

— 4. *Equipe* Belga, 39 errori. — 5. *Equipe* Francese, 42 errori. — 6. *Equipe* Portoghese, 50 errori. — 7. *Equipe* Inglese, 56 errori.

Non deve stupire la continua classificazione degli Inglesi per ultimi, se si considera che il Concorso Ippico è una novità recentissima in Inghilterra, e che gli Inglesi, ottimi cavalieri da campagna, non hanno l'abitudine del lavoro su ostacoli varii in luogo chiuso. — Buoni gli argentini, che furono terzi per due errori dopo gli spagnuoli.

5° giorno. — *Recorrido de Caza* (14 ostacoli - 4500 pesetas). — *Lady's horse*, di Zappi, fu il solo cavallo a far il percorso netto. L'aveva pure fatto netto solo con *Billy Costello* di Bianchetti, nella Coppa del Re, su 120 cavalli che presero parte ad essa.

L'assegnazione dei premi venne così designata:

1. *Lady's horse* (ten. Zappi). — 2. *Saint-Hubert II* (ten. Capece). — 6. *Monbello* (Amalfi). — 11. *Spartacus* (Negroni). — 12. *Tristan* (Ceriana). — 13. *Murzouff* (Bianchetti). — 14. *Icard* (Starita).

I due ultimi ebbero i *flots de rubans*.

6° giorno. - *Premio de S. Sebastian* (Pesetas 12.000, di cui 5000 e la Coppa di S. Sebastian al 1°. Le rimanenti 7000 in tanti premi a scalare dal 2° fino al 20°). — Grande aspettativa per questa gara, decisamente la più importante, pel fatto che gli spagnuoli ne facevano gran caso e ritenevano già la Coppa come loro, essendo — da varii anni che è istituita — stata vinta una sol volta da un forestiero, monsieur Larregoin (francese), nel 1907.

Anche in questa gara la fortuna ha arriso ai nostri connazionali, coronandone gli studi e gli sforzi per riescire i migliori cavalieri d'Europa, come sono detti ovunque.

Ecco l'esito ufficiale per quanto riguarda i premiati italiani:

1. *Gladiator* (ten. Bolla) — 4. *M. A. B.* (tenente Amalfi) — 6. *Icard* (ten. Starita) — 8. *Ornella* (ten. Bolla) — 15. *Monbello* (ten. Amalfi) — 18. *Spartacus* (ten. Negroni) — 19. *Tristan* (ten. Ceriana).

A questa gara erano inscritti 76 cavalli, e la tornata fu sospesa al 73° cavallo, causa l'oscurità. A quel punto era 1° il Duca d'Andria; 2° Rovira (francese), con *Abricot*; 3° Amalfi (italiano), con *M. A. B.* Rimanevano ancora tre cavalli, due italiani e uno inglese, che dovevano compiere il percorso l'indomani.

Gli spagnuoli quella sera erano raggianti e sicuri della vittoria; noi italiani, sfiduciati, malgrado ci rimanesse un'ultima speranza in *Gladiator*, di Bolla, ch'era il 76° inscritto.

La gara fu ripresa il mattino dopo, alle ore 10. *Gladiator*, montato meravigliosamente da Bolla, riesce a fare il percorso e un solo errore, e vince la Coppa.

Come dirvi la gioia e l'entusiasmo di tutti

In attesa della decisiva. L'allenamento delle coppie classificate.
(Fot. Alemanni - Firenze).

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

noi? Con questa Coppa l'Italia vinceva cinque primi premi su sei!

7° giorno. — *Gara di elevazione* (Pesetas 2500). — I due primi passano i 2 m. in elevazione, toccando la barriera entrambi a m. 2,10. La Giurìa decide di dividere il 1° e 2° premio fra i due primi. Gli italiani riportano tre premi su sei:

1. e 2. *Gramignon*, del ten. Negroni, e *Jubilée* (francese), di Riant — 4. *Saint-Hubert II*, del ten. Capece — 6. *Gladiator*, del ten. Bolla.

Gara di estensione. — 1. *Biddy* (inglese), P. Jorke — 2. *Allons-y* (francese), luogotenente Augier — 3. *Snowstorm* (italiano), ten. Negroni.

Ed ora, lasciando ai competenti la discussione sulle lezioni che può aver dato questo concorso e gli insegnamenti che se ne possono trarre (anche per organizzazione, poichè da questo lato queste due ultime gare lasciavano molto a desiderare), mi si permetta un piccolo riassunto.

Su sei gare di percorso, cinque primi premi italiani! E per quanto riguarda la somma dei premi vinti, quale maggiore e più perfetto indice che le cifre di premi riportate dai nostri valenti rappresentanti?

Su 38.000 pesetas di premi in percorso: 28.000 agli italiani; 5000 agli spagnuoli, di cui 2500 a borghesi; 3000 ai francesi, di cui 2500 a borghesi; 2000 agli altri.

Su 42.000 pesetas di premi in riassunto generale: 29.200 agli italiani; 5000 agli spagnuoli (2500 a borghesi); 4700 ai francesi (3450 a borghesi); 1000 agli inglesi; 2000 agli altri.

Davvero risultato migliore non si poteva sperare, ed io credo che l'ombra del povero maestro ed amico Federico Caprilli, là, a Fnbine, dove riposano le ceneri, avrà sorriso di compiacenza e avrà plaudito agli allievi suoi, che, seguendo con amore le sue traccie, hanno portato così trionfalmente i colori d'Italia e la sua scuola al plauso e all'encomio universale.

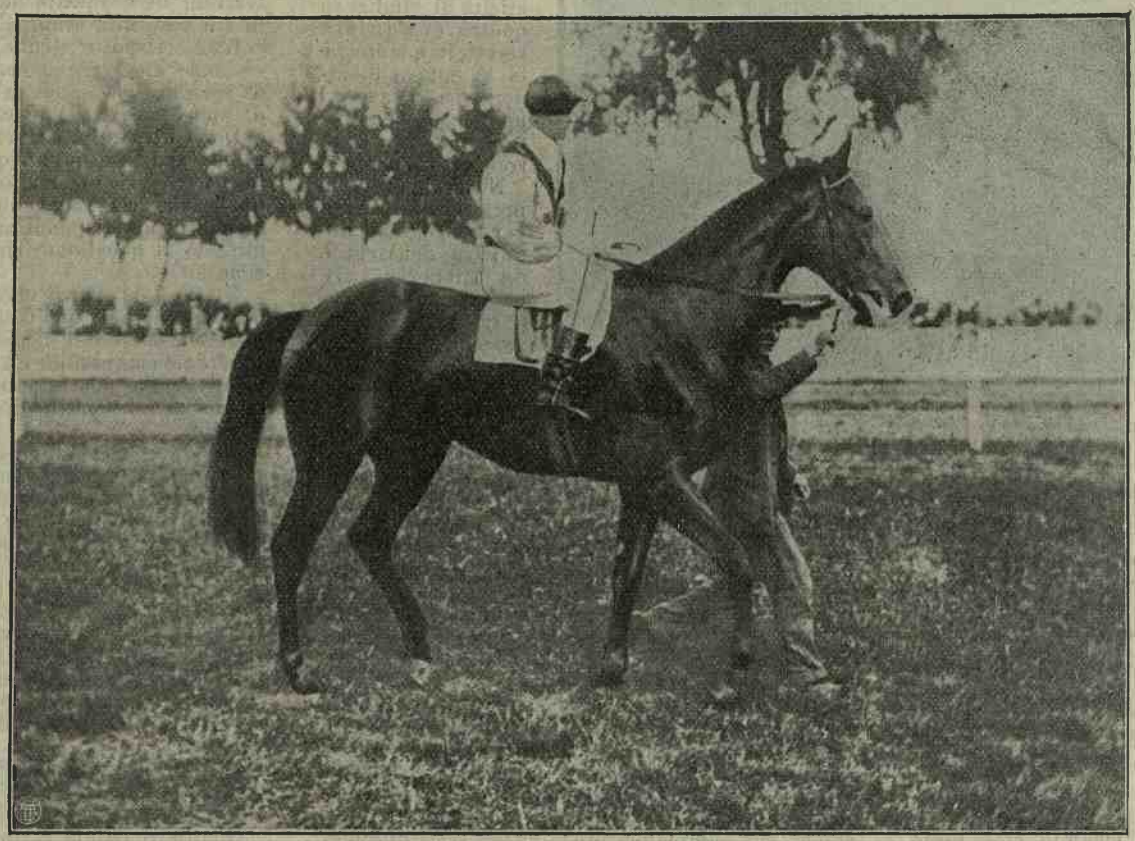
VITTORIO RIGNON.

Le Corse a San Siro

Il Criterium vinto da "Giottina,,

Il « Criterium » (lire 10 mila, metri 1000) — scrive il *Corriere* — è stato vinto da *Giottina* (54, Rigby) di Tesio con una superiorità schiacciante. Questa magnifica puledra, da Galeazzo e Jenny Hampton, che a Torino non aveva dato la sua forma, ha dimostrato di essere oggi una delle migliori della sua generazione, forse la migliore. La forma ultima di *Palatupana*, battuta nel « Premio Acquabella » da *Giottina* per 3/4 di lunghezza, dimostrerebbe che la puledra del signor Tesio le è superiore; ma la prova si svolse su un terreno non forse il più adatto alla rappresentante di Sir Rholand, che prese anche una partenza mediocre. E come la vittoria fu più facile in apparenza che in realtà, ancora un dubbio può sussistere sul valore delle due puledre.

Certo *Giottina*, anzichè risentire dello sforzo di una corsa recente, parve migliorata di condizione: essa dominò gli avversari dalla partenza all'arrivo e già al primo traguardo aveva corsa vinta. Appena alzati i nastri, *Giottina* si slanciò allo steccato e aumentando gradualmente il suo vantaggio vinceva quasi fermata sul palo; 2, a 3 lunghezze, fu *Domiziano* (54 Jacobs) di Barchielli, un bel puledro da Melanion e Déjazet; 3, a 2 lunghezze e mezza, *Wanderu* (54, Lane) di Modigliani. In testa ai battuti *Sambar* (54, Spencer) di sir Rholand. Non piazzati *Madhub* (58, Varga) di sir Rholand e *Antonina* (52, Benson) di Bastogi.



Giottina, *vincitrice del* Criterium *disputatosi a San Siro domenica 4 ottobre.*
(Fot. A. Foli - Milano).

Il successo del torneo bocciofilo

della "Stampa Sportiva,,

Alle 8 di domenica mattina il pubblico faceva già ingresso nell'ampio Bocciodromo Durio al Fortino, dove si doveva svolgere l'importante torneo bocciofilo promosso dalla *Stampa Sportiva*, e dotato di ricchi premi, fra cui la splendida Coppa, dono del signor Durio. Per l'occasione, l'elegante palestra, comprendente 14 campi di giuoco, è stata imbandierata, e sia all'interno che all'esterno sventola il tricolore nazionale. Il servizio d'ordine, pure saggiamente predisposto dal Comando delle guardie municipali, per cui il ritiro delle tessere da parte dei concorrenti avviene senza il minimo incidente e nel più breve tempo possibile. Procedono ad ogni operazione il signor avv. Cappa, presidente del Comitato esecutivo, assistito dai signori Gustavo Verona, direttore della *Stampa Sportiva*, tenente Agostino Durio, ragioniere Canova, ragioniere Strolla, dott. Appiotti, comm. Diatto, signor Ciancia, dott. Agostino Ferrari, sig. Sacco e avv. Pecco.

I primi ginocatori ad entrare sono i quattro genovesi rappresentanti dell'Andrea Doria.

Alle ore 9 precise la distribuzione delle tessere è ultimata, ed anche i concorrenti venuti da ogni parte del Piemonte hanno ritirato le tessere. Delle 115 coppie regolarmente iscritte, 103 risposero all'appello della Giurìa, in rappresentanza così di 37 Società. Come si vede, un primo successo della gara lo si registra all'appello dei concorrenti. L'assenza, all'ultimo momento, per cause impreviste, di dodici coppie, dimostra già un risultato splendido del torneo, il quale ha pure il vantaggio di svolgersi in una delle più belle giornate autunnali.

Alle ore 9,10, mentre i concorrenti giunti da fuori prendono conoscenza dei diversi campi di giuoco e si forniscono delle boccie, la Giurìa si raduna per iniziare subito l'estrazione a sorte delle 28 coppie concorrenti al primo girone di eliminazione. Datane comunicazione agli interessati, i signori giurati Strolla Edoardo, Garone Pietro, Coucourda Giorgio, Cavalli Augusto, Rizzio Remo, Rizzio Adriano, Amore Pietro e Pautrè Giacomo, si portano al loro posto e le gare si iniziano quasi subito fra il massimo interesse del pubblico, fattosi ancora più numeroso, e che gremisce le balconate circostanti i giuochi.

La Giurìa non ha tempo da perdere. Vi sono in gara dei valenti bocciofili, per cui alcune partite durano pochissimo tempo. Si procede quindi alla estrazione delle coppie concorrenti al secondo girone della prima eliminazione, quindi quelle del terzo e quarto girone.

Le gare procedono regolarissime e con celerità. Fra i concorrenti sono forti giuocatori dilettanti di ogni ceto e di ogni età.

La prima eliminazione termina alle 12,30. Per il pomeriggio restano classificate 52 coppie, e le gare si riprendono ancor più interessanti alle ore 14 precise.

In pochi istanti la Giurìa stabilisce l'ordine delle partite fra le coppie concorrenti alla seconda eliminazione. Il giuoco si inizia accanito fra squadra e squadra, ma quello che segna la caratteristica appunto di questi incontri è l'impegno che ogni singolo concorrente pone nel cercare di battere l'avversario, e la severa ed imparziale opera di controllo spiegata da tutti i giurati, per cui esclusi assolutamente sono i reclami.

La partita si svolge per eliminazione semplice (metà contro metà) ai 12 punti, ed al termine di ciascuna vincitori e vinti si stringono cordialmente la mano.

Abbiamo assistito a dei giuochi meravigliosi, in cui, specialmente i chieresi ed i genovesi (per quanto questi ultimi alfine battuti), hanno dato prova di un'abilità eccezionale.

Dopo un'ora di giuoco anche la seconda eliminazione è compiuta. Ventisei coppie entrano nella terza eliminazione.

Successivamente il Tiro a segno vince la Bocciofila Rivese; la Società Bocciofila di Cuorgnè batte l'Andrea Doria; il Circolo Estivo Industriale vince il Circolo Famigliare di Ciriè; lo Sporting-Club batte il Garden-Club due volte; l'Audace vince l'Unione Famigliare; l'Unione Sport. La Piemonte batte il Circolo di Ciriè ed il Club Alpino; la Sportiva di Chieri ha ragione sul Tiro a segno; l'Audace batte la Società Sportiva di Chieri; lo Sport-Club di Rivoli batte il Tiro a segno; altra coppia del Tiro a segno vince il Circolo Bocciofilo Chierese, mentre il Circolo Bocciofilo Borgo Po ha ragione sullo Sport-Club di Rivoli.

Anche la terza eliminazione si è ultimata.

I concorrenti sono ridotti a 26 (13 coppie), ma sono le ore 18 e le gare devono cessare per essere rinviate a domenica, 10 ottobre, alle ore 14 e mezzo precise. Delle coppie perdenti nella terza eliminazione la Giunta ammette alla quarta eliminazione di domenica prossima quella che maggiormente si è distinta, e cioè il Garden-Club, che fu battuto dallo Sporting-Club.

Così facendo, a tenore sempre del regolamento del torneo, per la quarta eliminazione restarono in gara le seguenti coppie: Società Bocciofila di Cuorgnè (Ravicchio Battista e Cortese Carlo; Circolo Bocciofilo Borgo Po (Mosso Battista e Angelo); Circolo Estivo Industriale (Longo Ermanno e Ravelli Battista); Tiro a segno (Marchis Federico e Usseglio Giuseppe); Moltiplica di Chieri (Provano e Gilardi); Sport-Club Audace con due coppie (Spinoglio Edgardo-Gianotti Pietro e Rambaudi Emanuele-Rossi Giovanni); Unione Sportiva La Piemonte con due coppie (Bertone Rodolfo-Chiola Pietro e Acutis Alessandro-Ferrero Felice); lo Sporting-Club con due coppie (Rosso Carlo-Ribotti Giuseppe e Filippa Alessandro-Gilardi Vittorio); lo Sport Club di Rivoli (Tenivella Giovanni e Neviotti Ferdinando); Tiro a segno (Gilardi Giovanni e Bruno avv. Cesase); Garden-Club (Robiolio Annibale e Rosso Giacinto).

Le 14 coppie forneranno così domenica 10 ottobre sette incontri, stabiliti per sorteggio. Resteranno così sette coppie, alle quali la Giurìa ne aggiungerà una ottava, scegliendola fra quelle perdenti che si sarà maggiormente segnalata.

Si procederà quindi ad una nuova eliminazione.

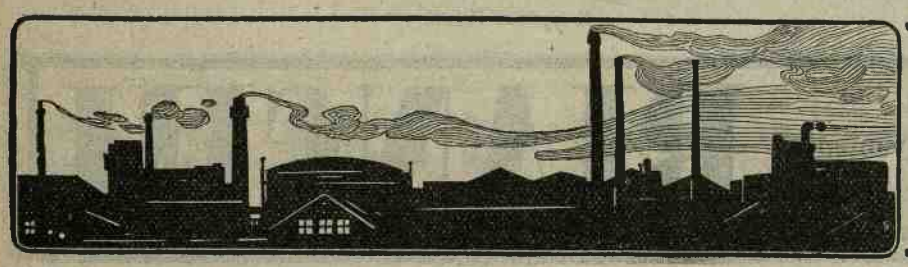
Domenica, durante le ultime partite, tutti i concorrenti eliminati nelle prove precedenti potranno ritirare presso la Giurìa la medaglia-ricordo del primo torneo.

L'aspettativa per le partite di domenica è quindi grande, data la valentia delle coppie rimaste in gara.

Non mancheremo quindi di assistere ad un giuoco più che interessante.

Il ritrovo è fissato per le ore 14,30 al Bocciodromo Durio.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5



FELICE GIORDANO - Genova, Via XX Settembre, 26
MATERIALI PER AVIAZIONE
Tubi d'acciaio e d'alluminio, aste frassino 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

Delagrange e Paulhan.

Il nostro Secondo Referendum

Il giudizio della Commissione

Quesito:

« *La conquista definitiva dell'aria sarà ottenuta coll'areonautica, o coll'aviazione; e, dato il caso di una guerra, quale dei due sistemi, più pesante e più leggero, sarà migliore come mezzo di offesa e di difesa* ».

Naturalmente avrebbe vinto il nostro *II Referendum*, e brillantemente, chi avesse potuto rispondere di qui vent'anni. Quando cioè tanto l'areonautica quanto l'aviazione avessero preso il loro giusto posto tra le molteplici estrinsecazioni umane.

Dev'esser però una delle versatili doti del nostro pubblico, quella di profetizzare, perchè moltissimi concorrenti si son creduti in dovere di decretare la morte dell'areonautica.

Già fra tutte le 35 risposte pubblicate, solo una, quella di Mario Gatti, premette specificando che cosa sia l'areonautica e che cosa sia l'aviazione. E quantunque il nostro quesito fosse esposto in modo ben chiaro, pure, anche trattandosi solo di una questione di nome, non sarà male ricordare come la parola areonautica, si usi tanto per definire i più pesanti quanto pei più leggeri, poichè, come l'etimologia ben spiega, significa soltanto la nautica del cielo.

Però tutti hanno inteso la parola areonautica nel senso che doveva avere nella questione cioè della navigazione coi palloni dirigibili.

Il quesito proposto, che accennava ad una conquista definitiva dell'aria, permetteva un'elasticità di giudizi su questa conquista stessa in quantochè la si poteva intendere in svariati modi, e di velocità, e di distanza, e di trasporto, ecc.

Naturalmente, la preferenza nostra per la conquista definitiva dell'aria è da ritenerla tale quando i dirigibili e gli areoplani diverranno d'uso comune.

Epurammettendo come maggiori probabilità oggi siano per gli areoplani, non riteniamo opportuno il giudizio di molti nel credere il pallone dirigibile quasi tramontato come mezzo di conquista definitiva.

Ammesso e concesso che tra le prime applicazioni aeree devono annoverarsi le militari, tanto più che il quesito nostro nella seconda parte trattava il caso d'un'eventuale guerra aerea, era da preferirsi a nostro avviso il dirigibile, che ha il còmpito delle gravi ricognizioni (armate, fortezze, cavallerie) avendo a suo vantaggio tutta l'atmosfera per sfuggire al tiro. Nè può essere giusta la risposta di coloro che dissero l'areoplano indicato per le ricognizioni, poichè può sfuggire al tiro data la sua grande velocità; velocità che gli impedisce appunto la ricognizione.

Infinite poi possono essere le modificazioni guerresche che completeranno la nuova arma di difesa e di offesa.

Il nostro quesito, dunque, consisteva di due risposte ben precise. Cosa molto semplice. Pure, molti non l'han capito.

***

Delle 213 risposte pervenuteci, tra le quali anche qualcuna femminile — cosa strana e significante — solo 35 furono le pubblicate. Moltissime ancora e pubblicate e non, han girato la questione inoltrandosi con osservazioni inutili o superflue, in questioni impossibili di tecnica e talvolta di buon senso. Molti ancora han fuorviato rispondendo a varie questioni per nulla o ben poco attinenti al quesito. Qualcuno ha scritto pagine e pagine dimostrando, o almeno cercando di dimostrare, tutti gli usi dei palloni e degli areoplani: un bellissimo articolo, un po' noioso e molto lungo, ma soprattutto poco nuovo. E per di più, un'inezia: si era dimenticato questo tale di concorrere a un *referendum* dove gli si chiedeva qualcosa...

Molti... non per far una freddura, avevan... l'aria di voler, anche trattandosi di areoplani, tagliar la testa al toro, spiegando dei sistemi terribili di conquiste definitive dell'aria: sistemi le cui paternità eran palesi nella fede di nascita.

Buone risposte alcune, insomma, e molte invece — come disse un concorrente — che trattandosi di spiegare la conquista dell'aria... avevan l'aria di una conquista d'un calamaio d'argento.

Dopo un esame accurato delle risposte pubblicate, e scartate quindi quelle che si dilungavano in particolari inutili, saputi, e alle volte errati, quelle che rispondevano o ad una sola delle domande o non rispondevano a nessuna delle due girando la questione; rimasero in gara le pochissime altre.

E allora si trovò che il signor Mario Gatti di Milano, parte da una tesi discutibilissima sul fatto che gli apparecchi devono presentare la minima superficie compatibile e lasciando intravedere nelle ultime righe un apparecchio ideale (Dio mio... quanti ce ne sono!!), ma non risponde al nostro quesito.

Il signor Alessandro Blanco se svolge bene la seconda parte, per la prima parte ha il torto di non essere troppo persuasivo.

L'ing. Carlo Bonafede che dice che in natura v'è il solo pesante, quindi esso solo deve trionfare, sbaglia. La natura ha dei problemi da risolvere, e la macchina ne ha degli altri.

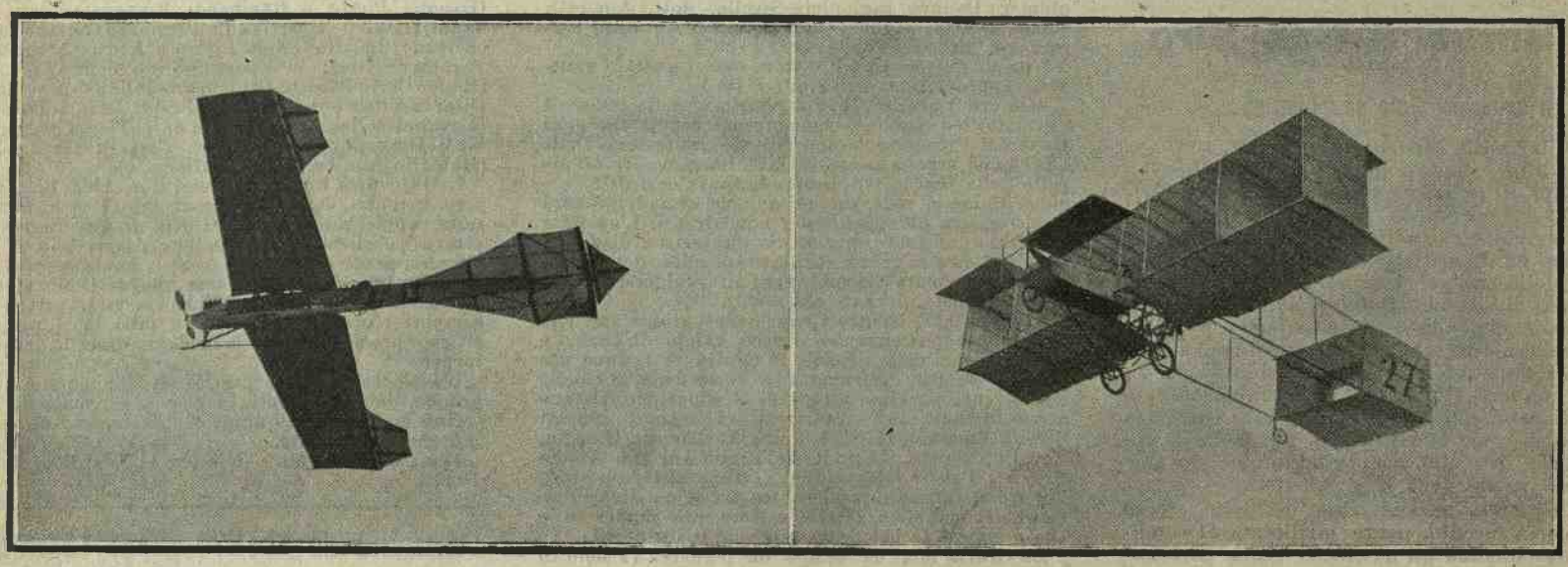
L'uccello non può avere un'elica perchè non è alimentata dal sangue, e gli sarebbe dannosa. Si presenta poi troppo unilaterale e futurista. Gualtiero Farina ha qualche idea buona, ma grossolana, e Silvio Palazzi, pur scrivendo molte improprietà negli areoplani, ha saputo dir qualcosa di giusto.

Il prof. Tartarini di Vercelli vuol essere invece troppo matematico, ciò che sarà bello, ma non chiesto dal nostro Concorso.

Gualtiero Baluffi è troppo teorico e ha perso di vista (come moltissimi) la questione del tema, divagando in molte considerazioni inutili e discutibili.

L'ing. Ernesto Müller è troppo unilaterale, negando ai dirigibili ogni avvenire, come ogni presente e ogni passato. E' impreciso perchè l'aviazione ha preceduto l'areonautica (Leonardo da Vinci), e alla comparsa del motore leggero entrambe si sono affermate.

Alcuni poi — e tra questi l'ing. Ernesto Müller e il comm. Enrico De Giuli — che insistono nell'idea che abbiano vantaggio gli apparecchi di minima superficie per la minor resistenza opposta



Il monoplano Antoinette.

Il biplano Voisin.

AUTOMOBILISTI! Le vetture Migliori e più Convenienti
Tipi 14|20 - 20|30 - 40|50 - 70|80 HP
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.
BIANCHI

COMUNICATO - CONCORSO ARTISTICO

Il Ministero della Guerra ha invitato varie officine artistiche a presentare progetti per un tipo di medaglie di premio per Educazione fisica.

È riuscita vincitrice l'Officina e Studio Artistico

MARIO NELLI e C. di Firenze

con un modello del Cassioli *(Trionfo nello Stadio Paladino)*.

Questa Casa benemerita ha fatto tornare in onore nella patria del Cellini e del Chiberti l'arte del cesello e del bulino.

all'aria, nel loro movimento, considerano la questione sotto un solo punto di vista non tenendo conto che la resistenza dell'apparecchio va esaminata unitamente alla potenza del motore.

Ritenere *a priori* che sia più conveniente per il volo l'apparecchio che presenta meno resistenza non è possibile. Al limite si arriverebbe ad un apparecchio di nessune dimensioni. A rendere evidente l'assurdità della tesi, si può portare lo esempio dei treni pesanti, alla cui trazione dovrebbe convenire meglio una locomotiva leggera, per non gravare di altro peso il treno da muovere, mentre è noto a tutti che la locomotiva grande e pesante svolge una potenza in proporzione del suo peso, tale da compensare l'inconveniente del maggior peso che deve trasportare. La locomotiva pesante ha maggior aderenza, come l'areoplano od il pallone di grandi dimensioni ha maggior forza sostenitrice e può portare nn motore più potente.

***

Rimasero così in gara le risposte dei signori Riccardo Ponzelli, Alberto Schlichtig, Effren Magrini, Franz Miller e dopo un profondo esame e viva discussione, tenuto conto:

I. dell'esattezza in cui venne esaminata, trattata ed esaurita la questione;

II. della brevità e precisione delle risposte;

III. della sollecitudine colla quale vennero presentate.

La Commissione esaminatrice decise:

1. *Riccardo Ponzelli* di Bologna al quale è assegnato il ricco calamaio, signorilmente donatoci da Leonino da Zara.

2. L'ing. *Effren Magrini* che vince così la medaglia d'oro del nostro giornale.

3. L'ing. *Franz Miller*, medaglia *vermeille*.

4. *Alberto Schlichtig*, medaglia d'argento.

Tenente Luigi Mina
Gnstavo Verona
Nino Salvaneschi.

Al Circuito Aereo di Brescia

Impressioni di volo.

(Dal taccuino d'uno chauffeur).

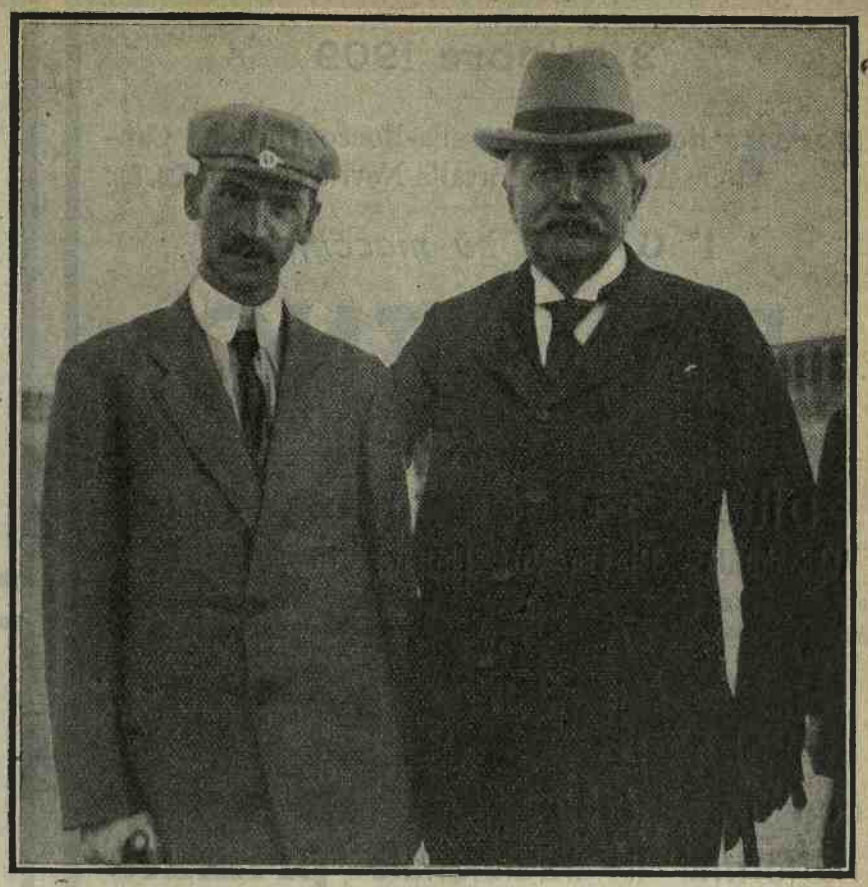
(Continuaz., v. n. preced.)

Esco e m'aggiro tra la folla. Davanti all'*hangar* di Curtiss vi è folla. Una signora bionda, elegantissima, annegata in un mare di trine e pizzi, sta seduta davanti all'*hangar*. Parecchi signori conversano con lei mentre ella sta attendendo ad un lavoro. Una calza? Una borsa? *Time is money*, in America. No. Semplicemente una cravatta *tricoté*, è — dicono — per il cugino Curtiss.

In quella si avvicina l'imaginifico. Porta la cravatella all'occhio. Sorride, conversa, fa gesti eleganti con la mano calzata di guanto e piega elegantemente con mossa caratteristica, tutto il busto, volgendosi di profilo assai sovente. Di tanto in tanto sbircia la folla che si è radunata per vederlo.

Non so perchè non possa riuscire a non sopraporre alla figura reale del poeta la caricatura tante volte vista dell'ineffabile *Guerino* di Milano. Mi si dice che corteggiava gli aviatori per farsi portare in aeroplano essendo un entusiasta del volo e volendo riportare le deliziose e inesprimibili impressioni.

Per quanto decorativa la figura del grande poeta abruzzese, in mezzo a quegli uomini d'azione e di poche parole, essa mi è parsa fuor di luogo. Potrebbe altri pensare la tozza e leonina figura del Carducci, ad esempio, o quella mite del Pascoli, in giro per gli *hangar*, per chiedere per favore un giro nell'aria in un giorno di gara. Non vorrei essere irriverente: ma mi danza, per associazione d'idee, innanzi agli occhi l'imagine di un collegiale che di frodo all'istitutore si trovi alle prese con Lancia o Nazaro che stan per salire al volante allo scopo di farsi accogliere in vettura e scarrozzare per il circuito in un giorno di gran premio.



Curtiss e l'ambasciatore degli Stati Uniti.

***

Ma ben altro mi richiama. Nuovo rombo e nuovo polverone: un altro uccellaccio, ad ali basse, mi passa avanti, mentre eroicamente e stoicamente difendo il mio posto riconquistato. E' un biplano, tipo Wright, leggero, snello, lucido, elegantemente verniciato in giallo antico. Ha tre ruote, e quindi non abbisogna del pilone di slancio. La costruzione è accurata, precisa, in tutti i minimi particolari.

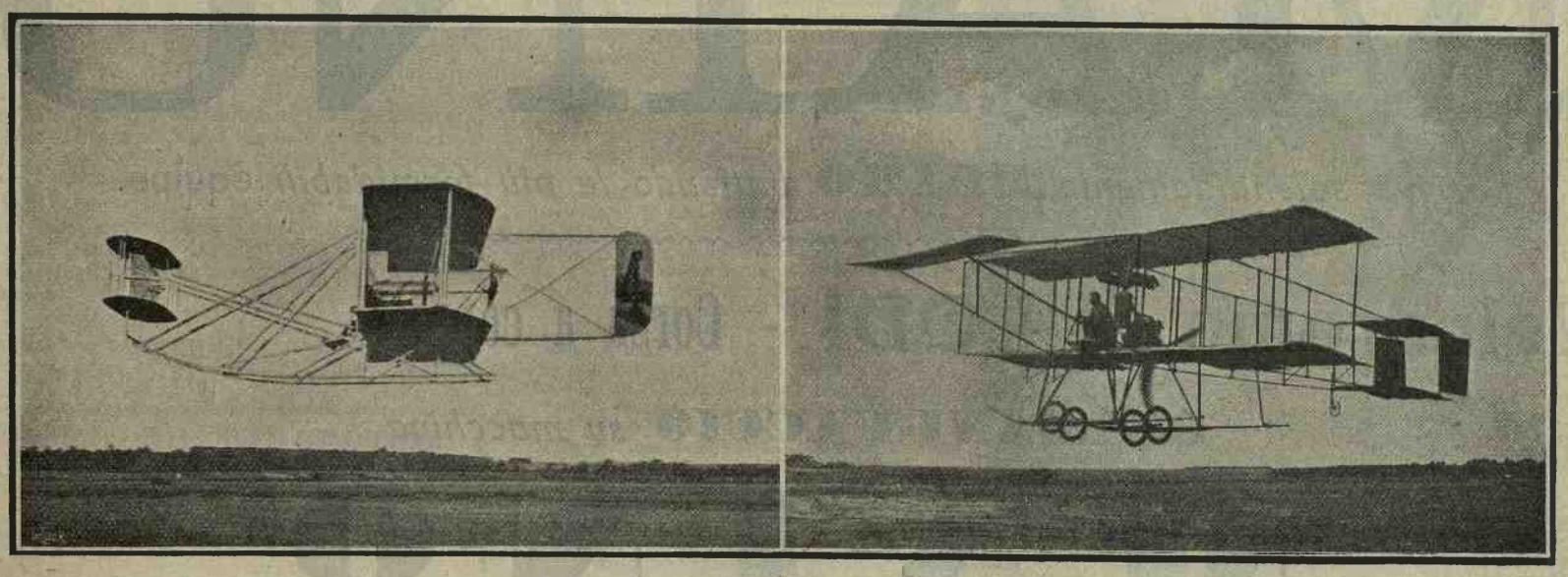
E' l'apparecchio di Curtiss, il taciturno americano. Parecchie persone seguono l'areoplano. « Quale è Curtiss? » mi si domanda. « L'ignoro ». Mi si addita un giovanotto, a destra dell'apparecchio, con un berrettino in testa. Segue l'areoplano tranquillamente, come se tutto quel che si passa in quel momento non lo riguardasse. E' alto, magro: la figura severa, la fronte quasi sempre contratta. Veste un abito a righe, color oliva maturiccia, dal taglio inglese, senza alcuna particolarità; un *tout-de-même* puro e semplice. Non so come nelle pose mi richiama l'ascetica figura di Guglielmo Ferrero. Passano pochi minuti. L'americano sale, si slancia a volo, ed in breve tocca i 40 metri.

Oh il meraviglioso volo! L'impressione provata non può tanto facilmente cancellarsi. L'aviatore viaggia colle ali ferme ed aperte: il volo è regolare, stabile, sicuro.

I cronometristi hanno poi affermato che nel viaggio aereo cinque giri di pista, ciascuno di 10 km., furono compiuti in 49', uniformemente, e con lo scarto di tempo per ciascun giro di pochi secondi. Regolarità che sarebbe ammirevole per un automobile, sulle vie terrene.

Seguo cogli occhi l'areoplano, che procede con velocità vertiginosa. Quale godimento estetico nello spettacolo indimenticabile. Eccolo che passa sopra di noi rombando e s'allontana rapidissimo. Già il rombo tace, ed egli si avanza nel cielo luminoso, in cui navigano leggere rade e sottili nubi incendiate dal tramonto nella dolce sera che sopravviene, mentre i raggi del sole calante, spegnendosi in alto, orlano di splendore i profili estremi dei casali lontani.

I contorni del biplano, rigidi, si addolciscono nella distanza. Curtiss svolta in fondo, lontano, sopra la linea frastagliata verde cupo delle cime alberate. Sfugge, corre, quasi quasi scompare.



Il biplano Wright.

Il biplano Farman.

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di **MARCA MONDIALE** Società Anonima E. BIANCHI - MILANO. **BIANCHI**

3 Ottobre 1909

Corsa: Pontedecimo-Busalla-Ronco-Isola del Cantone-Arquata-Serravalle-Novi e ritorno (Km. 80):

1° GALLI *su macchina*

PIZZORNO

Ditta **Umberto Pizzorno**

ALESSANDRIA - Piazza Vitt. Eman., 4-5 - ALESSANDRIA

La vera Candela

POGNON

conduce sempre alla

VITTORIA!

I successi del Settembre 1909:

Sul Mare: *Il sottomarino* CALYPSO, *copre 500 miglia in ore 59 e 15 minuti, senza fermate.*

Sulla Terra: *Coppa d'Ostenda:* 1° e 2° **Premio.**
Corsa del Semmering: **7 Primi Premi.**
Meeting di S. Sebastiano: **2 Primi Premi.**

Nell'Aria: *Gran Premio di Brescia:* 1° **Premio.**
Premio di pronta elevazione: 1° **Premio.**
Coppa Gordon Bennett: 1° **Premio.**

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

La **F.I.A.T.**

con i **nuovi Modelli 1000** 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

REBUS

GIGLI - MOTORI - AUTOMOBILI

MOTORI LEGGERI PER AVIAZIONE

Soc. RESTELLI BUZIO & C.

(Chiedere Catalogo)

MILANO
Sede provvisoria: Via Disciplini, 15 A
Telefono 57-06

Giro del VENETO - Prima tappa (Km. 339).

NECCHI Pierino *partito solo e senz'aiuti su macchina*

MAINO

arriva splendidamente **PRIMO** *battendo le più formidabili* équipe.

Velodromo di LODI - Corsa a coppie.

BOLZANI-FACCIO *su macchina*

MAINO

arriva splendidamente **PRIMO** *battendo il campione italiano* **Morisetti.**

Ditta G. MAINO - Alessandria.

Il poeta d'Annunzio,

Dov'è? E' caduto? No. Come una diafana nube scivola sulle punte; scompare di nuovo per ricomparire; s'avanza, s'avanza. Vira splendidamente; già s'approssima; le tele gialle, percosse dal sole, luccicano come vele di paranze in trasparenza colpite dai raggi obliqui e rossastri del sole; si riode il rombo caratteristico che s'ingrossa. L'aria si fa freddina, ed il volo continua sotto l'occhio di Blériot, il quale, fuori dell'*hangar*, il berretto alla guisa solita, le mani ai fianchi, l'aria *nonchalante*, lo sguardo alto e tranquillo, assiste al volo fantastico. Chi può dire i suoi pensieri? Il percorso è finito.

L'animo mio è trepido come all'apparire d'un prodigio. Non so dire cosa si passa in me. Son diventato taciturno e quasi non rispondo a chi mi parla.

***

Ma la mia sorpresa non ha fine. Curtiss è disceso tra gli applausi: imbruna, ed ecco una bianca libellula si libra nell'aria. E' Blériot che si lancia in alto con un volo diritto e veloce. Il sole insistente è cessato del tutto; i monti lontani diventano più azzurri; le masse d'alberi alle radici più cupe, l'ombra s'avanza; ogni luminosità si accoglie in alto, nella coppa smeraldina del cielo, dove poche nubi leggere, basse, hanno orli splendenti d'oro.

Esce Rougier. Un primo giro poco ampio e sale: due uccelli vicini volano in coppia avanti al veloce uccellaccio, poi ad un tratto, spauriti, si gettano in basso. E Rougier sale in alto, in alto; s'impenna sopra le tribune, mentre dalla massa confusa, già in ombra, salgono applausi. Un pipistrello minuscolo volteggia nell'aria, col suo volo incerto ed ondeggiante. E Rongier, in lenti ed ampi giri, continua a salire verso il cielo opalino. Mi par sentire nel piano già oscuro come l'anima palpitante dei mille spettatori tesi in un'ansia fatta d'ammirazione riverente e di timore per l'audace. E a 100 e più metri il rombo del motore che lo assorda non gli avrà lasciato sentire il crepitio del plauso prorompente dal basso verso il vittorioso.

***

Non ridico le impressioni di quella sera d'autunno indimenticabile. E' sogno? Un lampo rischiara l'avvenire lontano. Quando! Forse presto. Non ora però. Le impressioni provate ora non si rinnoveranno più domani. Assisterò ai voli di Calderara, Blériot, Curtiss e Rougier, ma quanto ho visto ha superato l'aspettazione e m'ha riaffermato nella fede mia.

Onore ai valorosi ed onore anche al Calderara, il primo italiano che si è portato in gara. Se qui in Italia non siamo ancora in alto sulla scala, ciò è dovuto alle speciali condizioni nostre, alla mancanza di mecenatismo e ad altre cause ancora, su cui è bene sorvolare. Ma come è avvenuto per l'automobilismo se l'Italia s'è affermata dopo, ha riguadagnato il tempo perduto, e così farà nell'aviazione.

***

Le due meravigliose giornate sono finite. Salgo sull'automobile, che mi deve portare ben lontano. Tra una fila interminabile di automobili, voci, rombi, brusìo di voci, in un'ora si giunge a Brescia, illuminata, poi via nella notte alla ricerca di un asilo, lontano, a Parma forse. E nella via, tardi, mentre assonnato mi rifugio in fondo della vettura, mi riappaiono alla mente la bonomia serena di Blériot, l'esuberanza vivace di Rougier, la taciturna e fredda abilità calcolatrice di Curtiss.

Monoplano o biplano? E' risolto il problema? Non ancora per ora; ma lo sarà tra poco. Nel volo, per ora, l'aviatore rappresenta i 3[4 e forse i 4[5; le difficoltà della partenza, dell'*atterrisage*, sussistono tuttora; occorre un motore che non possa mancare.

Ma l'avvenire riserba sorprese. Frattanto onore alla nobile Francia, a quanti in Italia si adoperarono per il nobile scopo, ed onore agli intrepidi, che seppero, col loro coraggioso valore, affermarne la potenza ed affrettarne la marcia gloriosa.

Torino.

Ing. Emilio Marenco.

MEDAGLIE, TARGHETTE
e COPPE ARTISTICHE
per tutti i rami di Sports
PIERO MASETTI-FEDI e C.i - FIRENZE - Via Vecchietti, 6

La Coppa Gordon Bennett.

Mentre andiamo in macchina si sta svolgendo con partenza da Zurigo la gara di distanza per palloni sferici per la Coppa Gordon-Bennett.

Di detta gara ci occuperemo diffusamente nel prossimo numero. Ecco intanto l'ordine di partenza dei concorrenti: 1. *Albatros*, pilota Guido Piacenza (Italia); 2. *Utopie*, pilota Léon de Bronckere (Belgio); 3. *Ile de France*, pilota Alfred Leblanc (Francia); 4. *Düsseldorf II*, pilota capitano von Abercron (Germania); 5. *America II*, pilota W. E. Mix (America): 6. *Cognac*, pilota V. De Beauclair (Svizzera); 7. *Planet*, pilota Frank Mac Lean (Inghilterra); 8. *Austria*, pilota dr. Anton Schlein (Austria); 9. *Ville de Bruxelles*, pilota Giorgio Geerst (Belgio); 10. *Condor*, pilota Emilio Dubonnet (Francia); 11. *Berlin*, pilota dr. Brockelmann (Germania); 12. *Azurea*, pilota capitano Messner (Svizzera); 13. *Zixa*, pilota capitano Frassinetti (Italia); 14. *Henriette*, pilota Alberto Vlemincx (Belgio); 15. *Picardie*, pilota M. Bienaimé (Francia); 16. *Busley*, pilota P. Meckel (Germania); 17. *Helvetia*, pilota colonnello T. Schaeck (Svizzera).

Esposizione di aviazione a Milano.

Il prossimo novembre si terrà a Milano un'esposizione internazionale d'aviazione nel palazzo dello «Splendid Corso Hôtel», indetta dalla *Gazzetta dello Sport* e patrocinata dalla Commissione italiana di aviazione. Essa comprenderà nn concorso ed un'esposizione di: Modelli d'ogni speciale di areoplani, dirigibili, paracadute, cervi volanti, palloni ed idroplani; disegni di progetti riguardanti l'aviazione, areoplani montati completi; motori leggeri, motori per areonantica, pezzi staccati destinati a propulsione nella aviazione; giuocattoli applicati all'aviazione. Comprenderà altresì una sezione per tutte le industrie inerenti e di quanto si connette alla aviazione, cioè: Materie prime, strumenti scientifici, progetti di *hangars*, mezzi di trasporto per areoplani, tele e vernici, pubblicazioni e cartografie, fotografie, ecc.

Questa esposizione curerà particolarmente l'accettazione di progetti, di studi e di modelli allo scopo d'incoraggiare tutte le iniziative individuali, e far conoscere agli amatori del novello sport quegli ideatori, che da soli e colle proprie forze, non potrebbero giungere a farsi ascoltare e non saprebbero come indirizzarsi per la realizzazione dei propri studi. Oggi giorno i problemi dell'aviazione richiamano da ogni dove le attenzioni degli studiosi e del pubblico, per cui è propizio quindi il momento per l'Italia che fu culla delle più ardite concezioni, nell'arte e nella scienza, di affermarsi nel nuovo campo della conquista dell'aria, e di far apprezzare anche i tentativi di ogni più modesto cultore di questa nuova scienza.

L'esposizione che si terrà a Milano sarà quindi un passo importante a questo fine. Essa rimarrà aperta al pubblico per tutto il mese di novembre ed il Comitato organizzatore raccoglierà le più competenti persone a designare la premiazione in ogni singolo concorso.

Nel prossimo numero ci occuperemo più diffusamente dell'importante iniziativa dei colleghi milanesi.

Nel mondo commerciale sportivo

*** *Il successo dei motori* Rebus *al Circuito Bresciano.* — La settimana di Brescia, o meglio il primo Circuito Italiano d'Aviazione, si è chiuso registrando un meraviglioso successo dei motori italiani *Rebus*, costruiti così bene da Restelli Buzio e C. di Milano (via Disciplini, 15 *A*). La notizia è esatta. Il motore *Rebus*, prescelto dal capo dell'aviazione italiana, il tenente Calderara col suo collega tenente Savoia, fu applicato all'areoplano condotto da questi due campioni, e filò vertiginosamente i 50 chilometri obbligatori pel Gran Premio di Brescia, coprendo tale distanza ad una velocità di quasi 60 chilometri all'ora, battuto solo per poco dall'invincibile americano Curtiss, ma battendo a sua volta un altro valoroso concorrente, il francese Rougier. E si noti che i due campioni esteri, saranno, su per giù, al loro centesimo volo, mentre che l'italiano è appena all'inizio della sua carriera. Maggior merito quindi per il tenente Calderara, e maggior merito anche per il motore *Rebus*, che subito, fin dalle sue prime uscite, si è dimostrato di gran rendimento e sicurissimo. Calderara e Savoia, montando assieme sulla macchina, fecero quasi 20 chilometri di corsa, meravigliando e entusiasmando il pubblico immenso dell'areodromo. Anche il noto poeta Gabriele d'Annunzio volle provare le vertigini d'un volo, sedendo a fianco di Calderara, e facendo un giro della corsa.

Ecco i premi vinti da Calderara col suo motore *Rebus:*

Il Premio nazionale conte Oldofredi (L. 3000); il Premio internazionale passeggeri (L. 3000); il Premio nazionale del *Corriere della Sera* (L. 5000); nel Gran Premio internazionale di Brescia (L. 10.000) la Coppa del Re; il Gran Premio Reale.

Quale altra Casa italiana può dire altrettanto?

CORRISPONDENZA

Roma. Ramoni. — Troppo tardi per una gara del XX settembre ed argomento di importanza troppo limitata.

Calto (Rovigo). — Mandi, ma senza impegno. Appena potremo.

Bologna. Nobili. — Le sue parole sono giustissime, ma è meglio non occuparcene. Saluti da tutti. G. V.

Firenze. Alemanni. — Gerbi, Calderara, ecc., conserveremo per la prima occasione. Ringraziamenti.

Arona. Tonelli. — Troppo tardi e poi fotografie impossibili a riprodursi. Informi l'amico Alligra.

Taranto. L. Ascanelli. — Ma il nostro giornale è illustrato. Senza fotografie, i risultati non interessano i nostri lettori.

Chieti. G. Gerdilis. — Tentammo la riproduzione. ma invano, perchè la fotografia è troppo scura.

San Giovanni in Persiceto. Bongiovanni. — Troppo scure le ultime fotografie.

Zinasco Vecchio (Pavia) N. S. — Al suo ritorno in merito alla risposta al collega.

Lodi. G. C. — Nulla si può riprodurre dalle ristampe inviateci.

Peckino. Chiorando Alessandro. — Grazie della cartolina.

Piacenza. Casini. — Eccola servita. La prima parte è meglio tacerla.

Arezzo. Capacci. — Veda a pagina 4. Con lo spazio non si comanda, quindi, qualche volta per un ritardo di pubblicazione, ci vuole pazienza.

Santa Croce sull'Arno. F. B. A. V. — Idem.

Bologna. M. Samaia. — Idem.

Vercelli. Piacco Leonida. — Idem.

La Coppa Gordon Bennett degli aereonauti.

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
Brevetto H. & A. DUFAUX & C.
SOCIETÀ MECCANICA ITALO-GINEVRINA
TORINO Via Frejus, 26 - TORINO

PICCOLI MOTORI per vetture e canotti Automobili
uso Agricolo ed uso Industriale

MOTORI PER AVIAZIONE

Specialità in costruzione di **CANOTTI AUTOMOBILI** *per passeggio e trasporti merce. — Applicazione di Motori con Eliche Reversibili su qualunque scafo e veliero.*

Rivolgersi ***INDUSTRIE MECCANICHE MODERNE***
ROMA - Via Farini, 19-21-23 - Via Manin, 77.

Pneu DUCASBLE
(senza camera d'aria)
per Cicli, Automobili, Omnibus, Carrozze, ecc.

Vincitore dei Concorsi inter. (Parigi-Nizza-Parigi) 1907 e 1998 - 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: Corso Torino, 2 - **Genova**
per Lombardia e Piemonte: **G. HERMANN** - Milano - Torino

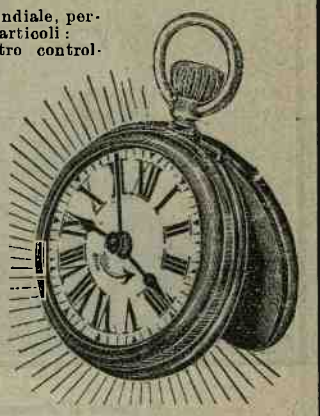
GIOCATE TUTTI AL FOOT-BALL
che è il migliore degli *sports*, adoperando i
FOOT-BALL'S " BANZAI "

" BANZAI " N. 3 completo	L.	7,50
" BANZAI " Vero " Match " N. 5	"	8,50
Pompa L. 2,50	Scarpe speciali "	18,00
Palla vibrata " BANZAI " gr. 1500	"	14,50
» » " BANZAI " » 1800 " Match "	"	18,50

AGENZIA DEGLI SPORTS - Corso C. Colombo, 10 - **MILANO**
A richiesta listino: **Caccia - Pesca - Sports.**

Nessuno fa Miracoli!! Solo il prezzo è cosa positiva!
Perciò !
PNEUMATICI SOLY
essendo i più cari, sono anche **i meno cattivi**
Agenzia Pneumatici **SOLY** - Milano - Via Vittoria, 40.

GRATIS A TUTTI! OROLOGIO UNIVERSALE!



Il più splendido, utile e pratico orologio tascabile mondiale, perchè comprende in sè stesso, riuniti assieme, i seguenti articoli:
1° Magnifico **Orologio-remontoir** vero cronometro controllato, antimagnetico, meccanismo americano perfezionato.
2° **Sveglia tascabile** che si posa sul tavolo o comodino e che meglio di tutte le altre sveglie similari, suona forte il campanello automatico all'ora precisa in cui ci si deve svegliare da letto, ecc.
3° **Lampada eterna,** cioè quadrante luminoso, che sviluppa luce radiante perpetua, per vedere le ore di notte, senza più bisogno di fiammiferi nè di candele. Quest'orologio a triplice uso, in metallo americano inalterabile, che ha un valore commerciale di L. 20, si vende oggi per sole L. **7,50.** Inoltre tutti gli acquirenti possono scegliere, in più e per regalo, *assolutamente gratis*, due premi fra quelli qui sotto descritti e per il valore complessivo di L. **7,50,** per cui l'*orologio-sveglia con luce perpetua*, **non viene a costare neppure un centesimo!**
1° **Splendida catena** da orologio, vero metallo **Aurico** simile all'oro di 18 car., lavorata come quelle da 100 e più lire. Valore L. **4.**
2° Meraviglioso **Rasoio automatico di sicurezza** per farsi la barba da sè stessi, *in 5 minuti*, senza barbiere, senza spendere e senza pericolo di tagliarsi anche se si è ciechi o mancini. Valore L. **3,50.**
3° **Telescopio Universale** con prolungamenti in ottone lucido. Ingrandisce 12 volte tutte le superfici, per cui gli oggetti distanti 10 Km. sono avvicinati in modo stupefacente. Dalla finestra ognuno può vedere i paesaggi lontani, i monumenti, gli aeroplani, nonchè spiare i vicini di casa, senza essere veduto, od ammirare le vicine. Valore commerc. L. **4.**
4° **Knalphix,** nuovo revolver, permesso dalla legge, che spara colpi rimbombanti come quelli di un fucile. Valore *(con annesse 12 cariche)* L. **4.**
5° **Accendisigaro perpetuo** che sviluppa una splendida fiamma a contatto dell'aria ed appena che si apre il coperchio. Valore L. **3,50.**
6° L'**Aeroplano Blériot.** Ricordo scientifico popolare del circuito di Brescia. Meravigliosa riproduzione in piccolo dell'Areoplano moderno a *sospensione*. Costruito fortemente in metallo, funziona ad elica con motore a movimento d'orologeria e vola per mezz'ora nell'aria, facendo le più brillanti evoluzioni. Valore commerciale L. **3,50.**
7° **Areonave Zeppelin.** Valore L. **4.**
Assai pratici ed istruttivi per avere un'idea del *come e perchè si vola*. Servono per divertimento in famiglia, come per attrazione nelle vetrine dei negozi, ecc. Per ricevere franco a domicilio l'orologio Universale a triplice uso, con i due regali del valore di L. 7,50 inviare cartolina vaglia di sole L. **7,50** (Estero L. **9**) alla

Premiata Ditta FRASCOGNA
FIRENZE - Via Orivolo, 35 - FIRENZE

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.*
STECCA " 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

La giornata del LEONE di Valentigny.

Alla superiorità di **PEUGEOT** nessuno resiste.
La famosa **coppia-vergine** (Danesi-Bruschera) ha finalmente trovato una forte avversaria ed ha dovuto cedere a

PEUGEOT

Domenica 3 Ottobre 1909:

a TORINO - Velodromo Umberto I:

Gran Corsa a Coppie all'Americana (Km. 100) arrivano splendidamente 1ª **Brocco-Beaugendre** su ***PEUGEOT*** pneu **Wolber.**
3ª **Vighetti-Rinelli** macchina Gaia, serie " " "
4ª **Pesce-Alberti** " " "

a TORINO - Corsa su strada - Km. 180:

Cambiano-Asti-Alba-Cambiano arriva stupendamente 1° **Borgarello** " " "

GAILLON (Francia) **Meeling Corse Vetturette Automobili,** arriva 1° **Giuppone** su vetturetta ***PEUGEOT.***

SPORTSMAN! **Prima di fare acquisti di VETTURETTE, MOTOCICLETTE a BICICLETTE, chiedata Prezzi e Cataloghi agli**
Agenti Generali per l'Italia:
G. e C. Fratelli PICENA — Corso Principe Oddone, 17 - TORINO.

Che ne pensano gli uccelli?

Intervista con un'aquila.

Ho fatto cosa che farebbe certamente impallidir d'invidia anche i più audaci *reporters* dell'ineffabile stampa nord americana, quelli che, come sapete, comodamente seduti ad un tavolino di redazione, intervistano persino il Padre Eterno sulla questione del giorno, sia essa l'ipotetico fidanzamento d'un principe del sangue con una milionarissima *yankee* o la scoperta di un qualsiasi polo terrestre. Ma il mio prodigio non è consistito unicamente nell'aver intervistato un animale: Ogni giornalista che si rispetti sa benissimo che ciò non presenta grandi difficoltà, infatti basta chiedere un colloquio ad un amico ministro o deputato... Il mio prodigio è consistito nell'aver intervistato un animale che per le sue abitudini puramente aeree è più degli altri al sicuro dai nostri attacchi: un'aquila. Non dirò, per ragioni di modestia che molti facilmente intenderanno e indubbiamente apprezzeranno (ed anche perchè molto probabilmente non sarei creduto!) quali enormi difficoltà io abbia dovuto superare per chiedere ad una delle finora indisturbate « regine degli spazi » la sua opinione sull'aviazione, come avevo già fatto con altri minori volatili più accessibili nonchè più commestibili. Mi limiterò unicamente a copiare dal mio taccuico il resoconto stenografico del nostro colloquio.

***

— Altezza — cominciai — (mi trovavo infatti alla presenza di un'antica aquila *reale* e non dimenticai il titolo di prammatica che il cerimoniale di corte impone negli abboccamenti coi principi *reali*. Del resto, trattandosi d'un uccello che disdegna per lo più di scendere al nostro livello... del mare, il titolo d'*altezza* era perfettamente in carattere). Altezza, permetti che ti rivolga alcune domande sul problema dell'aviazione per la cui risoluzione le nostre piccole menti umane da gran tempo s'affaticano?

— Di' pure, bipede implume. Per conto mio codesto problema, come vedi, l'ho già risolto da gran tempo e senza grande fatica. Non capisco come mai voi uomini, che pure talvolta avete dato prova di non essere poi completamente stupidi, non siate ancora riusciti...

— Dici bene tu che sei armata di due ampie e poderose ali... Ma sai, gli uomini disgraziatamente non sono tutti aquile..... Ci sono tanti barbagianni, tanti pappagalli, tanti corvi, tanti merli, tante oche... e civette, poi! E, capirai, far volare, per esempio, delle oche non è cosa molto facile... Per le civette sarebbe già più agevole, infatti esse, a detta dei loro compagni merli, sono molto *leggere*... Ma lasciamo da parte codesti raffronti zoologici. Dunque tu credi che l'uomo potrà riuscire un giorno...

— Riuscire, sì, ma intendiamoci, non già a farci concorrenza. Questa sarebbe una ingenuità. Potrete insomma, con un po' di buona volontà, riuscire a sollevarvi, per qualche metro, al di sopra di codesto vostro globo terracqueo su cui madre natura vi ha dannati a vivere eternamente. Ciò infatti deve essere cosa discretamente nojosa. Allora vi persuaderete anche che il mondo visto dall'alto non è poi tanto insopportabile come credete. E vi sarà finalmente concesso di squadrare i vostri simili dall'alto in basso il che generalmente è la vostra più grande aspirazione...

— Ma ci vorrà del tempo...

— Eh, già! Per ora, scusa la mia franchezza, mi pare che siate ancora molto indietro: siete ancora, su per giù, tanti impenitenti Icari capitombolieri...

— Davvero? Ti confesso che non supponevo in te una sì profonda scienza mitologica...

— Sono ricordi di famiglia, codesti. Non sai che i miei antenati furono per molti secoli i portalettere officiali di Giove Ottimo Massimo e facevano regolare servizio quotidiano fra l'Olimpo e le città dell'Ellade?

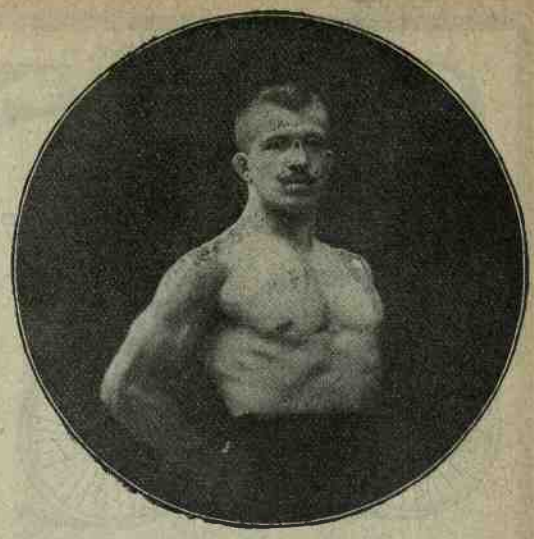
— Lo sapevo: una specie di telegrafo senza filo, duemila anni prima di Marconi...

— Fu allora che ci guadagnammo il titolo di « re degli uccelli », titolo che ci tramandiamo religiosamente di padre in figlio e che non teme smentite, nè mai ne temerà, anche se voi uomini riuscirete, una buona volta, a volare con quei vostri ridicoli arnesi di cartapesta... Credilo, noi aquile non siamo punto invidiose dei vostri progressi aviatorii. Anzi, io, per esempio, mi metto completamente a tua disposizione e se per caso un giorno tu rimanessi in *panne* a qualche centinaio di metri d'altezza, io potrei rimorchiarti con tutto il tuo areoplano fino all'*hangar* più vicino...

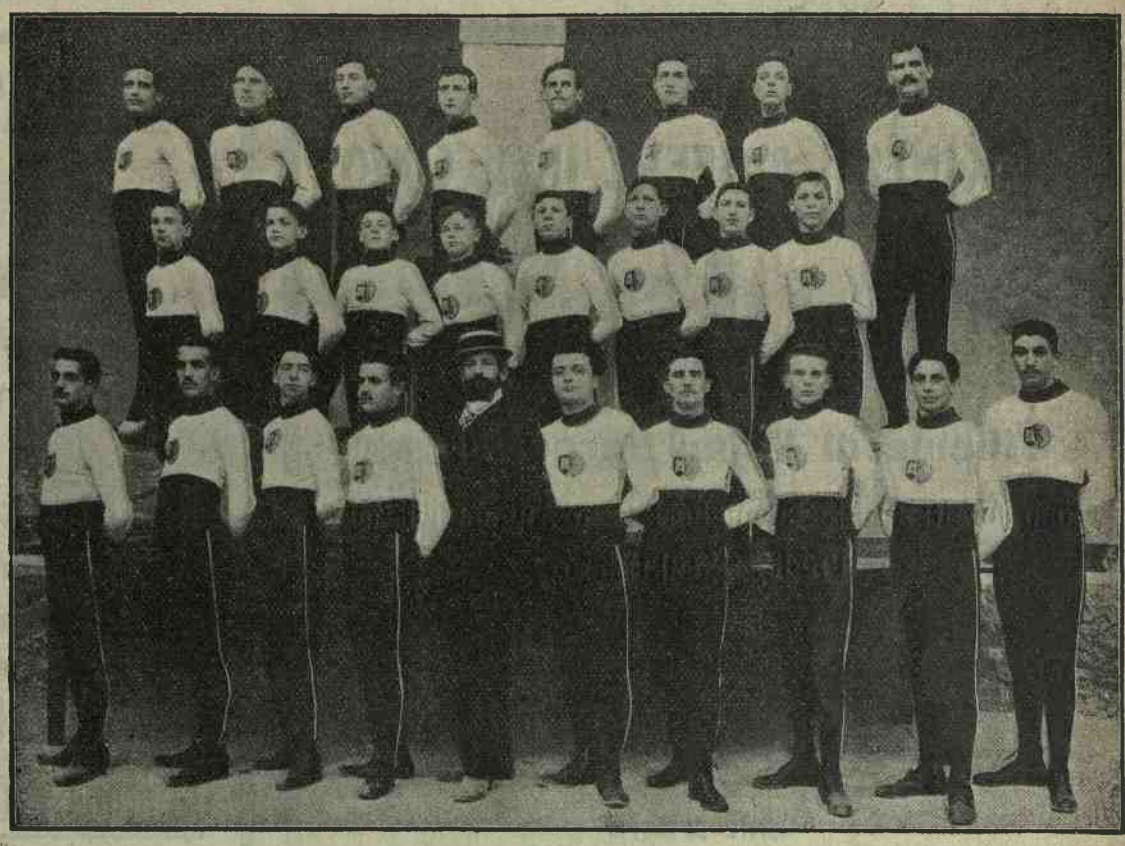
— Grazie, grazie, aquila gentilissima. Decisamente tu sei il più nobile, il più generoso degli uccelli... Non per nulla tanti imperatori e tanti re ti misero, con una o due teste, l'ali aperte e frastagliate, l'arcuato rostro minaccioso, nei loro stemmi di famiglia, come simbolo di forza e di dominio. Però, noi italiani, ti preferiamo, araldicamente parlando, con una sola testa: per la nera ed imperiale aquila bicipite abbiamo una certa antipatia... Ma torniamo all'aviazione, che è cosa meno triste. Dunque, mi assicuri formalmente che nelle alte sfere del mondo alato si vedono di buon occhio quei nostri arditi tentativi...

— Sicuro, e si fanno caldi voti che i vostri magnifici sforzi siano un bel giorno coronati dal più grande successo. Sai perchè? Perchè pensiamo che anche per noi codesta sarà una vera comodità: non dovremo più scendere fin sulla terra per fornirci di agnelli e di altri generi commestibili... Voi sarete tanto gentili di portarcene su qualcuno con i vostri areoplani. In contraccambio noi aquile vi faremo da guide per le meravigliose vie del sole...

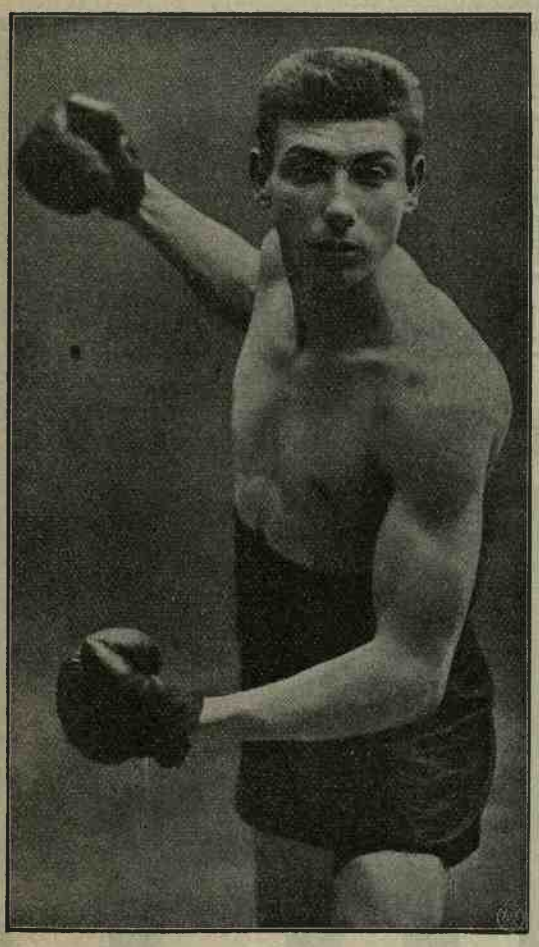
— Benissimo. Stringeremo insomma un'*entente cordiale*, una specie di « Società di mutuo soccorso fra aligeri professionisti e dilettanti ».



Vercelloni, primo classificato nei pesi minimi nel torneo di lotta di Broni.



La Società Ginnastica Scaligera *di Verona, risultata prima fra 100 Società concorrenti nella classifica generale delle sue tre squadre in gara nella gara allievi al Concorso Ginnastico di Milano, Vincitrice della Coppa d'argento del Ministro dell'Interno, di tre corone d'alloro, di due medaglie d'oro del Ministro della guerra e di una medaglia d'oro della Federazione delle Associazioni Sportive Cattoliche Italiane.*



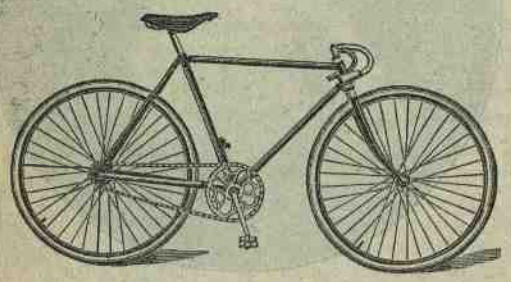
Mario Boine, del Club Atletico di Milano, vincitore della gara di boxe a Broni (Pavia).

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

S.P.A.
SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI
Sede in **GENOVA** — Anonima - Capitale Lire 4.500.000 - Versato Lire 4.050.000 — Uffici e Officine in TORINO (Barriera Crocetta).
Châssis da città e da gran turismo a 4 e 6 cilindri - Omnibus e Camions d'ogni tipo.
Le S.P.A. sono la più bella e perfetta vettura - Semplici - Robusta - Silenziose - Costruzione accurata - Materiale sceltissimo

Cicli FOX

con Pneumatici PIRELLI



La rivelazione del 1909

Società Anonima **Fabbre e Gagliardi** - MILANO

Torino - Roma - Genova - Verona - Bologna - Firenze

Vendita esclusiva in Torino:

GIUSEPPE GIORDA

Via S. Quintino, 6.

I CICLI

GAIA

(Materiale PEUGEOT)

sempre in Trionfo!

3 Ottobre - ***Campionato " La Torino „*** - Torino-Pinerolo-Avigliana (Km. 84): *1°* Durando in ore 2,28.

Motovelodromo Torino - ***Corsa a traguardi:*** *1°* Durando.

Corsa all'americana professionisti (Km. 100): *3°* Coppia Vighetti-Binelli a ruota dalla formidabile Brocco-Beaugendre.

Campionato Gattinarese (Km. 60): *1°* Magnano - *2°* Boschi.

Caluso-Ivrea e ritorno (Km. 40): *1°* Comoglio - *2°* Actis.

Pavone (Ivrea) Km. 90: *1°* Garda,

sempre con macchina **GAIA** e gomme **Durlo.**

TORINO - Corso Palestro, 2 - TORINO

I

CUSCINETTI A SFERE IN ACCIAIO

R. I. V.

delle

Officine di Villar Perosa (Pinerolo)

sono forniti a tutte le migliori Case Automobilistiche d'Italia e dell'Estero.

MANIFATTURA IMPERMEABILI

Confezioni Sport

G. MAGNETTI

(già ACCONCIAMESSA)

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

Creazione speciale di modelli di massima eleganza e confezione accuratissima.

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

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

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

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

" DINAMITE NOBEL „ Società Anonima - AVIGLIANA

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.

I campionati italiani di resistenza. La gara dei 20 km. di corsa. 1° Pagliani di Carpi; 2° Bisso di Genova. (Fot. A. Alemanni - Firenze).

— Precisamente. Se sapessi che piacevole cosa è il volo!

— Lo so. Deve essere semplicemente delizioso. Lo ha detto anche Gabriele d'Annunzio, sai, quel certo nostro poeta poco chiamato che, in fatto di voli... pindarici, è di una vera, indiscutibile competenza...

Mentre io andavo così masticando altre malignità, l'aquila ad un tratto m'interruppe.

— Addio, bipede implume. Vedo laggiù un bel gregge e ti confesso che la tua intervista mi ha fatto venire un po' d'appetito...

E con un grido rauco distese

in tarde ruote digradanti il nero
volo solenne.

In segno di riconoscenza e di amicizia imperitura io avrei voluto stringere la mano, *pardon*, il piede, ma i terribili artigli onde esso era adorno mi consigliarono a limitare, con legittima prudenza, la mia eccessiva espansibilità.

Roma, ottobre 1909.

Valentino Lardi.

Fra i nostri podisti.

A Firenze, alle Cascine, ha avuto luogo il Campionato italiano podistico di corsa su un percorso di chilometri 20. Erano iscritti 16 concorrenti, appartenenti alle varie città d'Italia. Pochi minuti dopo la partenza ufficiale è partito fuori gara Veroni di Genova.

La corsa non ha avuto momenti di lotta degni di nota. Sono arrivati: 1. Pagliani, in ore 1,11' 22", vincendo definitivamente la coppa già tenuta per due anni da Dorando Pietri; 2. a 10 metri Bisso dello *Sport Ligure* di Genova; 3. Becattini di Firenze; 4. Falconi di Napoli; 5. Veroni di Genova, il quale, pur essendo partito dopo gli altri, ha percorso il tragitto in ore 1,10' 40", in minor tempo, cioè, del vincitore.

Pure alle Cascine si è svolto il Campionato italiano di marcia su un percorso di chilometri 10. I partenti erano 5. La marcia ha segnato una nuova facile vittoria del *recordman* mondiale Fontana di Busto Arsizio. Egli fin dalla partenza staccò tutti i concorrenti e giunse facilmente primo in 46' 42"; 2. Romigialli di Firenze, in 48' 52"; 3. Pavesi di Milano, in 49' 12"; 4. Pittarello di Padova, in 51' 5", fuori tempo massimo, Breri di Firenze.

Domenica ebbe luogo la « Maratonina » internazionale, organizzata dalla Società *Ardisci e Spera* di Lugano. Il tempo bellissimo fece accorrere una folla di parecchie migliaia di persone. Il percorso fissato era il giro del monte San Salvatore, chilometri 23. I partenti furono 31. Si formò subito un primo gruppo con Fraschini dell'*Unione sportiva* di Omegna, Zanti della *Sempre avanti* di Cavaria, Ambrosetti dell'*Unione sportiva* di Varese e Pirovano della *Robur et Fides* di Varese, Balzaretti della *Post Resurgo Libertas* di Milano, Riva della *Agamennone* di Milano.

Fraschini, che rimase quasi sempre alla testa, giunse primo alle ore 16.24' 16", avendo percorso i 23 chilometri in ore 1 e 19 minuti. Giunsero in seguito: 2. Zanti in ore 1,20' 30"; 3. Ambrosetti in 1,21'; 4. Balzaretti in 1.22'; 5. Martinelli di Como in 1,25'; 6. Riva in 1,28'; 7. Cattaneo di Lugano in 1,29'

Maratona Ligure Nazionale. Ritorno da Genova. Blasi in testa. (Fot. Peter Bonin).

La squadra della Società Sportiva Napoli, *vincitrice della gara staffette, composta dei signori Grillini, Dragone, Buonomo, Gallotti.*

CORRISPONDENZA

Intra. Ceretti. — Pubblicheremo nel prossimo numero quanto ancora potrà essere buono. Per il futuro le raccomandiamo la massima sollecitudine possibile. Data la grande tiratura del giornale, solo fino al martedì sera possiamo ricevere il materiale.

Napoli. E. Petrelluzzi. — Veda a pag. 17.

Firenze. Alemanni. — Obbligatissimi.

Figline Val d'Arno. Pancrazi. — Se ci fosse stata la possibilità di servirvi prima non avremmo mancato di favorirvi.

Spezia. Vice Rebus. — Il resoconto senza fotografie non ci interessa.

Il terzo giro di Figline Val d'Arno. — Il n. 1 è Becattini il vincitore, 2 Rossini di Figline, 10° arrivato, campione valdarnese, 3 Focardi Giuseppe di anni 10, 4 Badù di anni 14 quindicesimo arrivato. La coppa venne vinta dalla Virtus *di Settignano contro 12 punti riportati dall'*Italia. (Fot. Alemanni).

I campionati italiani di resistenza. La marcia di 10 km. — Da sinistra a destra: *Breri dell'* U. S. *Firenze; Fontana Pietro, 1° arrivato, del* C. S. *di Busto Arsizio; Romigialli Carlo, 2° arrivato,* C. S. *di Firenze; Pittarelli Antonio 3°,* S. P. *di Padova; Pavesi Donato 4°,* Post Resurgo *di Milano.*

PNEU PERSAN per Velocipedi e Automobili
PNEU PERSAN Agente per l'Italia: Mario Bruzzone MILANO 5, Via Castel Morone.
PNEU PERSAN

L'antidérapant in cuoio

PETER'S UNION

è il migliore

Chiedete offerta speciale alla Ditta

Pneumatici PETER'S UNION

Foro Bonaparte, 70

MILANO

Per la **Campagna**

Giuochi da Sala

e da

Giardino

ARTICOLI

SPORT

Lawn-Tennis - Badminton - Croquet - Krichet - Hochey - 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 diuersi tipi - Tauoli da giuoco - Pous-Pous - Assiette au beurre - Jacquet sport, ecc. ecc.

PRIMARIA DITTA SPECIALISTA

G. VIGO & C^IA

Torino - Via Roma, 31 - **Torino**

Göricke

la marca mondiale

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.

CINZANO

Avanti, Signori!

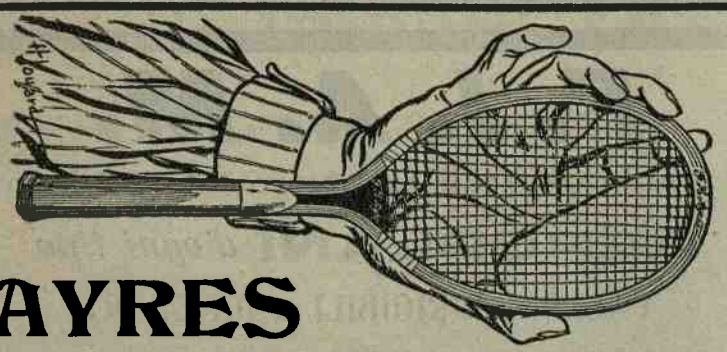
Il " **CINZANO** „ è corroborante insuperabile prima e dopo di ogni fatica.

Tutte le Società *con esercizii per Trasporti automobilistici cui preme il proprio interesse, realizzando notevoli economie col massimo rendimento nel servizio, dovrebbero senz'altro imitare la* ***Grande Società degli Omnibus di Parigi,*** *la quale ha risolto il problema adottando le*

Bande Piene BERGOUGNAN

di cui sono fornite tutte le sue vetture automobili.

Per schiarimenti e listini rivolgersi alla **Ditta R. C. BERGOUGNAN**
Via Papacino, 18 - **TORINO** - Telefono 12-78



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 Misericor. - **Agostino Drago.**
VENEZIA - S. Salvatore - **Bartolomeo Marforio.**
BOLOGNA - Cav. **G. Marzocchi.**
PADOVA - Via 8 Febbraio - **Vincenza Bonaldi.**
NAPOLI - **Galanta e Pivetta.**

F. H. AYRES L.td - LONDON

Agente Continentale **J. TITUS POSTMA** - 64, Avenue de la Grande-Armée - **Paris.**

Una importantissima fabbrica tedesca di biciclette, che produce anche dei Fittings, cerca un eccellente e bene introdotto **VIAGGIATORE** *presso la clientela italiana.*

Sono pregati di concorrere soltanto quei signori che possono dimostrare d'aver fatto buonissimi affari durante la loro carriera.

Inviare offerte esplicite con indicazione di stipendio, attestati e fotografie, alle iniziali **N. L. 2553, a**

Rudolf Mosse - Berlino

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

Chiedere il nuovo Catalogo 1909

CICLI DEI

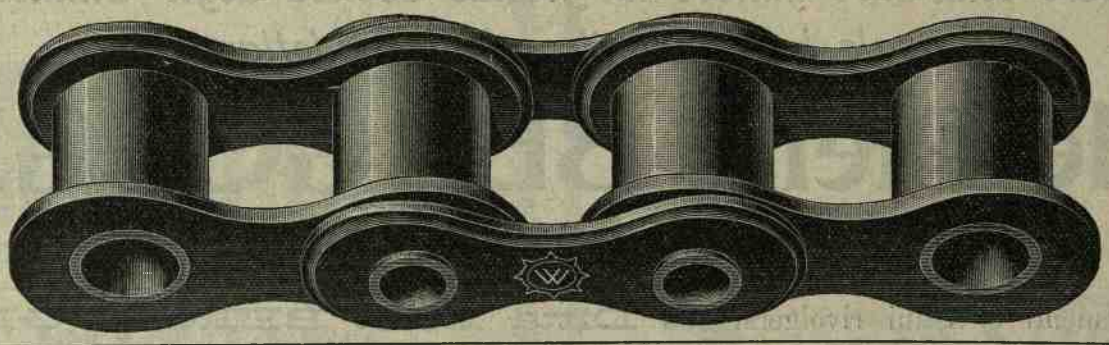
UMBERTO DEI e C. — Via Pasquale Paoli, 4 — MILANO

Rappresentante per Torino: **Capella Giovanni - Via Nizza, 67.**

W. WIPPERMANN JUNIOR - MILANO E HAGEN

Fabbrica di CATENE per AUTOMOBILI di qualunque misura.

QUALITÀ SUPERIORE



PREZZI senza CONCORRENZA

Chiedere offerte al Rappresentante Generale per l'Italia con Deposito: **ENEA ROSSI - Milano,** Via Bramante, 29

Quale potenzialità si ritiene la meglio adatta per automobili da medio e grande tourismo **? 18 HP**

Quale la marca? **BRIXIA-ZÜST 1909**

riconosciuta insuperabile

Rappresentante Generale:

Cav. ENRICO MAGGIONI

Piazza Castello, 16 - MILANO

TELEFONO 48-62

F. I. A. M.

Fabbrica Italiana Aerostati Milano

AEROPLANI *d'ogni tipo*

PALLONI DIRIGIBILI e DA SPORT

Stoffe, Corde, Vernici, Legnami, Metalli ed Accessori per la costruzione di qualsiasi macchina per volare.

ELICHE AEREE (Massimo rendimento)

Si eseguisce qualsiasi apparecchio su semplice schizzo

Recapito postale, 51 - **G. DONIZETTI - Milano**

Stabilimento-Aerodromo - Villapizzone (Musocco) MILANO.

Agenzia Generale per l'Italia

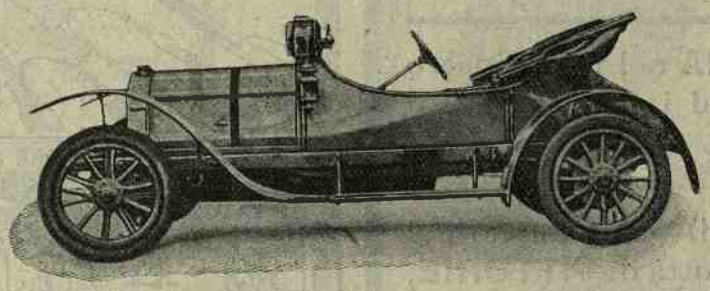
Automobili ROLLAND-PILAIN

TOURS - PARIGI

A. GARETTO - Via Cibrario, 32 - Torino

Tipi: 12-16 - 22-30 - 35-45 HP

Chiedere Catalogo e listini



Tipo 12|16 Vetturetta da Corsa per Turisti
80 Km. all'ora. -- Consumo 11 litri ogni 100 Km

Cercansi Sub-Agenti per ogni Regione

Alcune Vittorie dell'annata col Tipo 12|16 HP:

Meeting de Provenee e Mont-Ventoux - 3 vetture inscritte: 80-110 - **arrivate le 3 prime** - media all'ora **Km. 96.**

Corsa del Kilometro lanciato a Mans - Vettura a 4 posti occupati - **1ª arrivata** - media **Km. 85.**

Ponno Giovanni, Gerente responsabile.

La *Stampa Sportiva* viene stampata dalla Società Tipografico-Editrice Nazionale (già Roux e Viarengo).