

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Aereostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
 ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
 Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

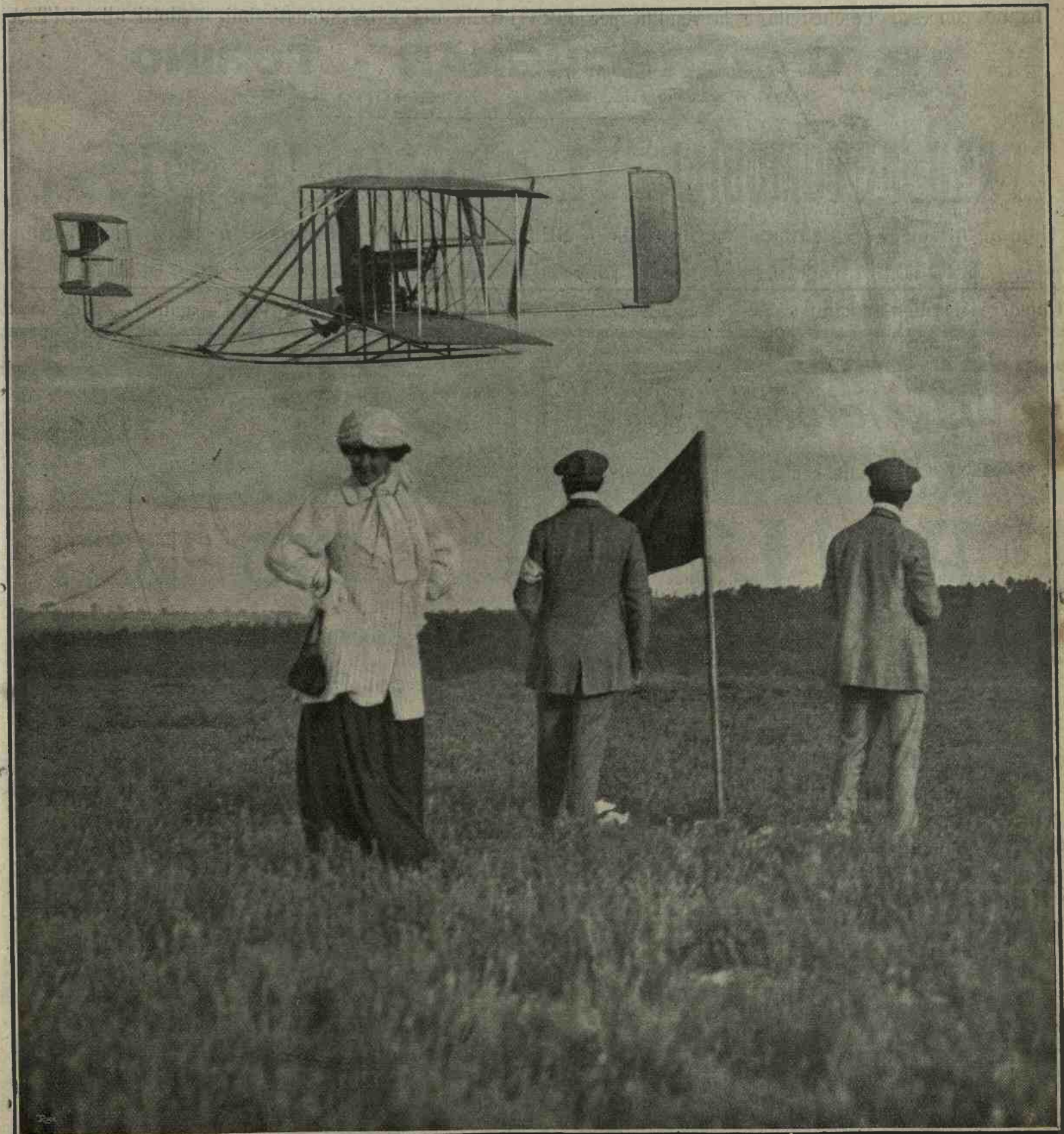
→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
 Anno L. 5 - Estero L. 9
 Da Numero | Italia Cent. 10 | Arrotrato Cent. 15
 Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
 TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
 TELEFONO 11-28

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale

Un meraviglioso volo dell'aeroplano americano



Controllando l'ultimo record di Wright a Le Mans.

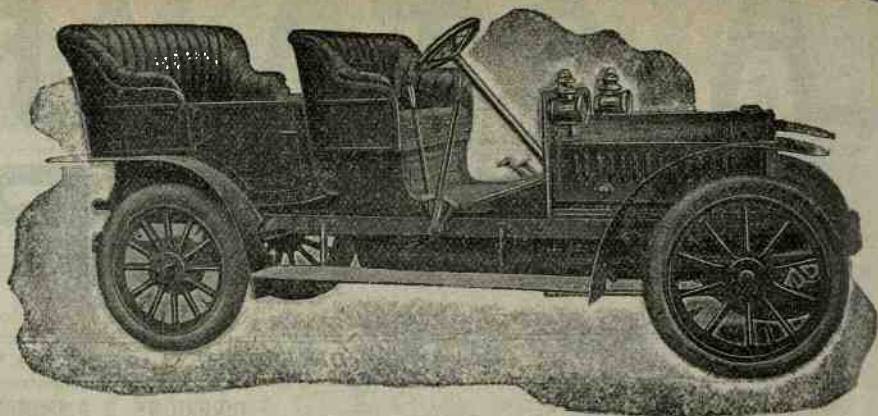
Visitate i nuovi Modelli 1908

DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

Società Anonima	Garages	E. Nagliati	—	Firenze
Id.	Id.	Alessio	—	Torino
Id.	Id.	Id.	—	Roma
Id.	Id.	Id.	—	Napoli
Ricordi Sessa e C.			—	Milano
Ditta Bottacin ved. Roversi			—	Padova
Garage Dario Valensin			—	Genova
Garage E. Gatti			—	Modena
Autogarage			—	Perugia
Auto-Stand Barone Stabile			—	Palermo



DE-DION BOUTON - 12-16 HP - 4 Cilindri 1908
Valvole comandate - Carburatore automatico
Chassis L. 9500

Gli Stabilimenti BERGOUGNAN & C^{ia} di Clermont Ferrand

hanno concesso l'esclusività e la vendita per tutta l'Italia dei loro rinomatissimi prodotti alla DITTA

R. C. BERGOUGNAN - TORINO

Via Papacino, 18 — Telefono 12-78

PNEU AUTOMOBILI "Le GAULOIS"

Gomme piene per Camions e Omnibus "BERGOUGNAN" — Gomma in pezzi per Autobus
Modello Autobus di Parigi del quale sono gli unici provveditori — Gomma a talon per Vetture a cavalli — Gomma per Industria.

Chiedere Listini-Cataloghi a R. C. BERGOUGNAN - 18, Via Papacino - Torino

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

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

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

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

"DYNAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

50 %

di Economia sul consumo
dei Pneumatici, grazie al
Protettore Antidérapant

DE FORNIER

7, AVENUE DE LA CHAPELETTE

MARSEILLE

Si trova in tutti i principali Garages.

S. P. A.

La

**si distinse nella Targa Florio a PALERMO,
trionfò nel Concorso delle Poste e Telegrafi a ROMA,
entusiasmò per le forti velocità a BOLOGNA,**

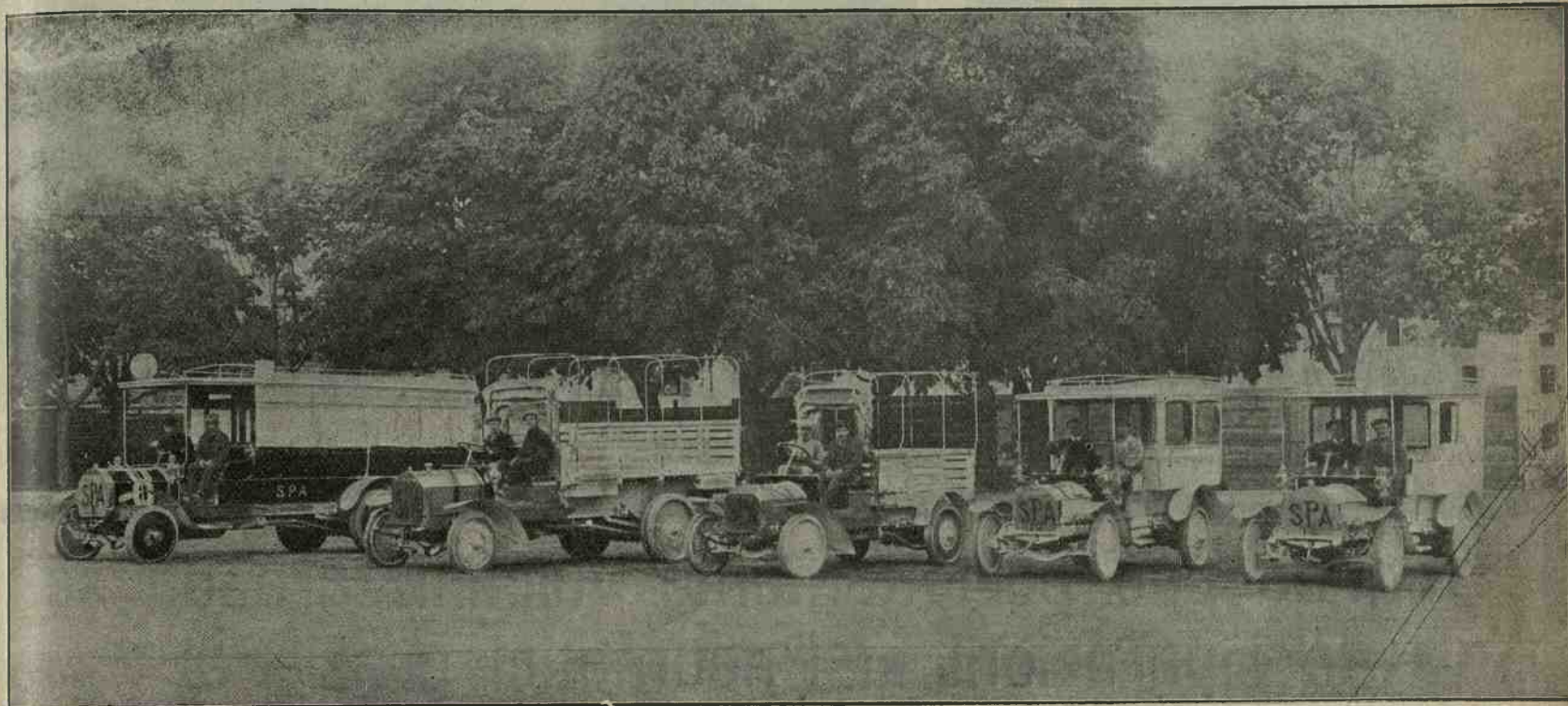
ed ottenne, al Concorso Industriale di Piacenza, un successo mai raggiunto da alcuna altra Marca. Infatti, nelle 4 Categorie a cui partecipò, ottenne:

2^a Categoria: 1° Carro S. P. A. che vince la Medaglia d'Oro dell'Automobile Club d'Italia.

4^a Categoria: La Commissione Militare controlla la stupenda *performance* del Carro S. P. A. e ne decide subito l'acquisto.

6^a Categoria: 1° l'Omnibus S. P. A. che vince la Coppa del Ministero delle Poste e Telegrafi. Anche questa macchina è subito dopo acquistata dalla Commissione Militare.

7^a Categoria: 1° la Marca X; 2° l'Omnibus S. P. A.



La vittoriosa equipe della S. P. A. al Concorso Industriale di Piacenza (Settembre 1908). (Fot. Luca Comerio - Milano).

La S. P. A. conquista ancora la Coppa d'Argento di S. A. R. il Duca d'Aosta, destinata all'equipe meglio classificata fra tutte le concorrenti.

Notevolissimi furono i risultati ottenuti dalla S. P. A. nelle prove di consumo, specialmente nelle Categorie 2^a e 6^a, nelle quali il consumo risultò inferiore del 50 % a quello dei migliori concorrenti.

Tutto questo avvalorava sempre più il precedente successo del Concorso Ministeriale di Roma.

Società Piemontese Automobili - **TORINO** - Barriera della Crocetta.

GOMME PIENE
 PER
CAMIONS E OMNIBUS

POLACK

Adottate dalle più importanti Fabbriche di Automobili ed Imprese di Trasporto.

Agenti per l'Italia con Deposito: **BONZI & MARCHI** - Via S. Nicolao, 1 - MILANO

Il Giro di Sicilia

(18 Ottobre)

L'Unione Velocipedistica si è fatta sentire questa volta! Ha avuto ragione perchè il cav. Florio, cui sta altamente a cuore il progresso dello sport, non ha voluto per una questione di denaro menomare così l'esito della sua nuova organizzazione.

L'Unione doveva benissimo salvaguardare gli interessi dei suoi affigliati. Ma secondo noi, doveva avere ragione prima di oggi e non dopo un anno

riuscire a far pagare quanto si doveva dare ai vincitori del primo Giro di Sicilia. Ma la stonatura di questo procedere dell'Unione Velocipedistica Italiana sta appunto nella tardiva deliberazione fatta prendere a favore dei predetti corridori. Gli organizzatori del Giro di Sicilia del 1908 non sono quelli del 1907, per cui non si doveva imporre al cav. Florio il riconoscimento di quanto non aveva fatto chi l'anno scorso organizzava in disaccordo col noto sportsman siciliano. Il cav. Florio ha ceduto ed ha agito molto correttamente, ma l'Unione non ci ha fatto, secondo noi, la parte più bella.

Ecco infatti come si è raggiunto l'accordo:

Fra un incaricato del cav. Florio — organizzatore del Giro di Sicilia — e l'Unione Velocipedistica Italiana si è venuti ad un accordo in virtù del quale i vincitori del Giro di Sicilia dell'anno scorso

— che attendevano tuttora i premi — sono stati tacitati con mille lire. Stipulato questo accordo l'U. V. I. ha approvato il programma della grande corsa di quest'anno che incomincerà a svolgersi il 18 corrente. Pare che dei campioni italiani partiranno, fra gli altri, Gerbi, Galati, Ganna, Jacobini, Cuniolo. I concorrenti francesi sono 13: Luigi Trousselier, Pottier, Brocco, Dubois, Lafourcade, Decaup, Novo, Privat, Saillot, G. Fleury, Charpiot, O. Menager e Cruchon.

Va sans dire che anche di questa importante prova siciliana, la Stampa Sportiva riferirà ampiamente, inviando appositamente sul Circuito il corrispondente palermitano signor Lo Cascio.

V. G.

L'Abbonamento alla **Stampa Sportiva** costa L. 5 all'anno.



I volontari ciclisti del battaglione Torino - avanti il portabandiera Domenico Gaido. (Fot. Ambrosio - Torino).



Corpo Volontari Ciclisti Italiani — La squadra di Somma Lombarda. (Fot. A. Foli - Milano).

Ognuno può perfettamente vulcanizzare da sè le riparazioni ai Pneumatici grazie ai

Vulcanizzatori BOWDEN

funzionanti a Gas o ad Elettricità.

==== **Massima facilità d'uso** ====

Indispensabile agli Agenti e Garages

Vulcanizzatore Elettrico HAY mediante il quale chiunque può effettuare in 15 minuti una riparazione vulcanizzata, sia alle coperture, sia alle camere d'aria. La temperatura necessaria si ottiene col mezzo di un accumulatore ordinario di 4 volts e si mantiene uniforme durante l'operazione.

Vulcanizzatore BOWDEN a Gas adatto per Officine e Garages, col quale si effettua la riparazione di qualunque copertura o camera d'aria. **Modello N. 3**

Sindacato Francese dei Brevetti **E. M. BOWDEN L^{td}** - Via Giuseppe Sirtori, 16^{bis} - MILANO



La prima giornata della prima riunione d'autunno a San Siro. — Veronesa, vincitrice del premio d'autunno. (Fot. A. Foli - Milano).

La riunione autunnale di San Siro

Il Gran Premio del Sempione.

La vittoria di "Pioniere ...

Ritrata Larissa all'ultimo momento, ed assente Monsoie, rimasto a Parigi, tredici erano i partenti sui quali più animate e più disperate che mai si aggiravano le discussioni.

Nel betting due concorrenti si disegnavano nettamente i favoriti del pubblico. *Qui Vive*, che non rivedevamo più dal St-Leger, e *Pioniere*, che la scuderia Sir Rholand presentava coadiuvato da due puledre come *Fiorina* e *Kamba*, terzetto che appariva ben degno delle antiche glorie della giubba bianco e violetto, la cui stella doveva appunto riflettere ieri del suo massimo splendore.

La corsa si è svolta senza inconvenienti notevoli, su di un terreno normale e che il suo risultato appare quindi di una regolarità soddisfacente.

La scuderia Sir Rholand vi ha occupato i primi due posti, vincendo per la prima volta il gran premio autunnale e fruttando la più ambita soddisfazione al conte Felice Scheibler che da pochi mesi, cioè dalla morte di Alexander Waugh, ha assunto personalmente il difficile compito di dirigere l'allenamento della sua importante scuderia.

Dopo due corse preparatorie il quattro anni *Pioniere*, arrivato ieri alla sua condizione completa, ha invece conosciuto di nuovo la vittoria riportando il « Gran Premio del Sempione ». Tale successo corona una carriera di corse delle più distinte, già comprendente il « Gran Premio del Commercio » a tre anni; due grandi premi di tal genere sono titoli più che onorevoli per uno stallone che nel prossimo anno è atteso a Castellazzo di Lino, come degno compare di *Keepsake*.

Tuttavia il successo di *Pioniere*, che ha fatto quanto si attendeva dalla sua classe, fruendo come meglio non avrebbe potuto, delle condizioni della corsa, non deve far velo agli occhi, al punto di non riconoscere la performance compiuta da *Fiorina*; questa coraggiosa puledra, proveniente dall'allavamento di Quarantoli, appartenente al colonnello G. Meschieri, è venuta quasi di conserva con *Pioniere* al momento decisivo; figlia di Arconte e Frisky, da Lazio, la tempra di cui aveva già fornito tante prove, è apparsa ancora ieri, in questa corsa severissima per l'andatura micidiale fatta dai leaders, e si è trovata all'arrivo a mezza lunghezza dal vincitore, precedendo di tre quarti di lunghezza il vincitore dell'anno scorso, *Excelsior*, che solo molto tardi ha potuto farsi luce nel lotto; *Varga* era stato ben accorto nel *finish*, ma non avendo bisogno di attaccare lo stallone, col quale era naturale che la scuderia volesse vincere, anche per evitare dei sopraccarichi alla puledra, non ha insistito; si può ritenere perciò che la puledra avesse dell'altro in serbo, e moralmente i suoi titoli non devono essere inferiori a quelli del vincitore.

Qui Vive è scomparso dalla corsa a 2000 metri, dopo aver galoppato seriamente minaccioso ai fianchi di *Demetrio* per tutta l'ultima curva; il morello del principe Doria soccombeva poco dopo, avendo tutto esaurito, dopo aver condotto dalla partenza con una foga indiarvolata. Al momento in cui esso cedeva, *Dilla* è venuta esattamente a fare il suo sforzo, ma essa non poteva perseverare in una corsa tanto veloce oltre i 2200 metri, e pur avendo fornito una performance delle più degne, cedeva alla sua volta contro *Excelsior*, che

veniva all'ultimo, mentre *Balham*, passando allo steccato, le toglieva anche il quarto posto.

La partenza ha avuto luogo al primo tentativo, solo ritardata dalla irrequietezza di *Brimo*; alzati i nastri *Demetrio* scattava lungo lo steccato, subito seguito da *Brimo* e *Montebello*; ma al primo passaggio davanti alle tribune *Montebello* era ai fianchi di *Demetrio* ed i due incalzandosi appariati seminavano subito il lotto; *Qui Vive* seguiva ad una lunghezza circa precedendo di parecchie lunghezze *Brimo*; *Pioniere* era al quinto posto davanti a *Balham*, allo steccato, *Kamba* al largo poi *Fiorina*, *Rosetta*, *Ruscello*, *Excelsior* ed infine *Léopold*, sul quale Parfremment sorpreso dall'andatura, dubitava già di non poter seguire.

Passata la curva le posizioni non mutavano, ed anche davanti ai cancelli, dove *Demetrio* conduceva seguito da *Montebello*, *Qui Vive*, mentre *Pioniere* con *Fiorina* al largo passavano davanti a *Brimo*, *Dilla*, e *Balham*; *Ruscello*, azzoppatosi, era passato alla retroguardia; *Kamba* e *Rosetta* non avanzavano e solo *Excelsior* si portava verso il centro del lotto. Entrando nella curva, appena *Montebello* cedeva scomparendo, *Qui Vive* si portava fino alla sella di *Demetrio*, mentre dietro ai leaders si riuniva un gruppo formato da *Pioniere*, *Fiorina*, *Dilla*, *Excelsior* e *Balham*; quando *Qui Vive* sembrava dovesse prendere la meglio sul *Derby-winner*, entrando nella dirittura, cedeva; Childs alzata la frusta si staccava di nuovo in

due folate con *Demetrio*; ma *Pioniere* passando allo steccato e *Fiorina* a sinistra, sbarazzatisi presto di *Qui Vive*, venivano a contatto con *Demetrio* che era pure finito; intanto *Dilla*, completamente al largo, faceva il suo sforzo fino alle prime tribune dando per un istante l'illusione di dominare la situazione, ma la figlia di *Melanon* non persisteva, mentre *Pioniere* si allungava all'appello di Spencer, raggiunto come una freccia dalla compagna di scuderia *Fiorina*, e proprio quasi sul palo da *Excelsior* venuto in ultimo; *Pioniere* vinceva per mezza lunghezza su *Fiorina* che precedeva di tre quarti di lunghezza *Excelsior*, quarto *Balham* passato all'indentro, con un lieve vantaggio su *Dilla*; seguiva *Qui Vive*, ritornato in fine, ma inutilmente.

Ecco il risultato ufficiale della corsa:

Gran Premio del Sempione. — L. 50.000 per cavalli di 3 anni ed oltre di ogni paese. Distanza m. 2400 circa (42 iscrizioni).

<i>Pioniere</i> (4), m. m., 4 a., da Pioneer e Gold	1
Anchor, kg. 55. Sir Rholand (Spencer)	1
<i>Fiorina</i> (8), f. s., 3 a., kg. 45. Sir Rholand (Varga)	2
<i>Excelsior</i> (10), m. gr., 5 a., kg. 51. Razza Gerbido (Jacobs)	3
<i>Balham</i> (10), m. b., 3 a., kg. 51. Razza Alchiana (Wicks)	4
<i>Dilla</i> (8), f. s., 4 a., kg. 49. Signor Antonio Dall'Acqua (J. Lane)	5
<i>Qui Vive</i> (4), m. s., 3 a., kg. 53. Sig. Alberto Chantre (Goddard)	6
<i>Ruscello</i> (25), m. b., 3 a., kg. 47. Razza Volta (Reid)	0
<i>Demetrio</i> (8), m. b. o., 3 a., kg. 53. Principe Doria Pamphilj (A. Childs)	0
<i>Kamba</i> (25), f. b., 3 a., kg. 45. Sir Rholand (D. Blackburn)	0
<i>Léopold</i> (10), (10.000), m. s., 5 a., kg. 59, portò 60. Sig. Arthur Calandri (Parfremment)	0
<i>Brimo</i> (20), m. s., 3 a., kg. 55. Razza Besnate (Bartlett)	0
<i>Montebello</i> (40), m. b., 3 a., kg. 49. Sig. Alberto Chantre (Crickmere)	0
<i>Rosetta</i> (25), f. b., 4 a., kg. 49. Signor G. A. Esengrini (Emery)	0
Mezza lunghezza, tre quarti di lunghezza, una lunghezza.	
L. 40.000 al vincitore, L. 6000 al secondo, L. 3000 al terzo, L. 1000 al quarto.	

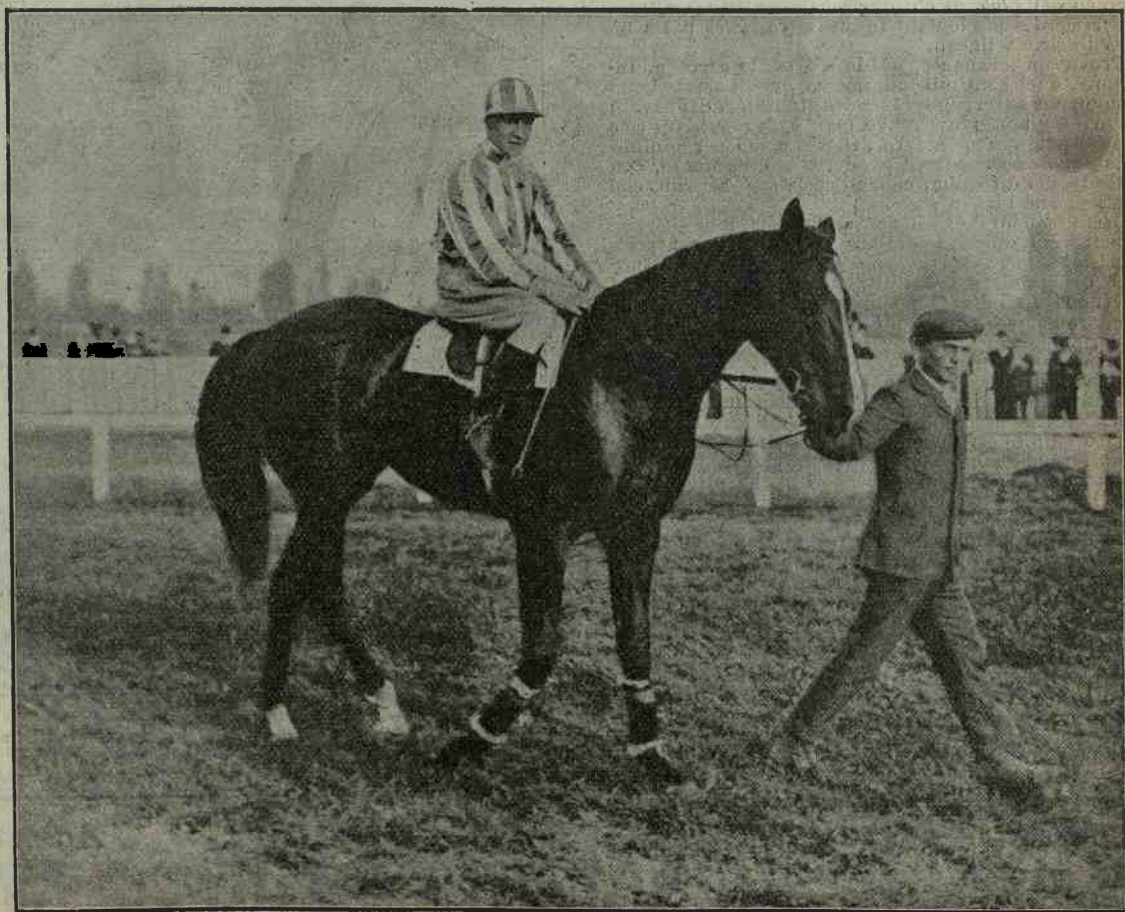
Lo Sportsman.

Necrologio.

Quattro carissimi amici sono stati colpiti di questi giorni da un lutto familiare. Il dott. Emilio Chène, corrispondente del giornale *L-s Sports* di Parigi, ha perduto il padre; Attilio Rocca, il rappresentante dell'Auto è stato colpito pure lui nel più grande e più puro dei suoi affetti col decesso del suo adorato figlio Attilio; il dott. Rossi, segretario dell'A. C. di Torino, è stato privato del padre, mentre il corridore ciclista Chiodi ha avuto la sventura di perdere la sua amata mamma.

Ai quattro amici, in questo momento di dolore, esprimiamo le nostre più vive condoglianze.

La Redazione.



Pioniere, di Sir Rholand, montato da Spencer, vincitore a San Siro del Gran Premio del Sempione, L. 50.000. (Fot. A. Foli - Milano).



La coppa challenge Balduino, da disputarsi per tre anni in Casteggio. (Fot. Cicala - Voghera).

Giuoco del calcio

L'Unione Sportiva Milanese inizia la stagione con una bella vittoria.

Riusci veramente una sorpresa la sconfitta del F. C. Juventus, mentre non riuscì una sorpresa la vittoria dell'U. S. M...

Pare un giuochetto di parole, nevvvero? Eppure è così. Sulla carta, ed anche sul terreno, i bianchi e neri apparivano superiori, e tutti infatti li avevano pronosticati vittoriosi...

Ma l'Unione Sportiva Milanese quando vuole sa immettere tanta foga e tanta convinzione di successo nei suoi undici *poulains*, che più per coefficiente morale che per quello tecnico, gli *scacconi bianchi e neri* sovente vincono... di sorpresa.

Della Juventus — siamo alle solite — ecco il segreto delle sue... sconfitte.

Dispone di ottimi calciatori, provetti, scaltriti, veloci, degli elementi che presi a sé od amalgamati in una squadra disciplinata sarebbero grandi campioni, ma che una volta nelle sue squadre troppo sovente non rendono quello che dovrebbero e che potrebbero.

E la colpa? La colpa è di chi compone le squadre, di chi non ha un indirizzo preciso nel programma tecnico del Club, di chi oggi sbalestra in terza linea un *forward* e posdomani in un altro *match* passa un *back* in prima linea...

Prova un elemento, poi lo scarta, lo surroga. Insomma, quei continui mutamenti, quegli acrobatismi tecnici, che se servono a fare dei giocatori dei cavalli da corsa, non riusciranno mai a dare un insieme bene amalgamato, sicuro del fatto suo per prolungata conoscenza e pratica del posto occupato, con tutte le sue difficoltà, con tutte le sue astuzie, con tutta la sua tattica speciale.

Certe squadre che durante una stagione di campionato mutano una dozzina di volte giocatori e posti di giocatori, possono risultare anche di undici campioni, ma in ultima analisi, di fronte ad avversari disciplinati, ad una squadra inquadrata ed allenata sempre con eguali individui, dovranno spuntarla, e come!

Gli esempi non mancano.

Mentre invece certe squadre anche mediocri, anche giovani, che vanno avanti per tutta una stagione senza mutamenti né di posti, né di giocatori, hanno saputo stupire per l'omogeneità loro, per aver sempre saputo rendere quanto doveva e poteva lo sforzo collettivo degli undici giocatori anche mediocri, e non la somma degli sforzi individuali degli undici giocatori anche più forti.

Da quando la Juventus si è incamminata sulla via delle quotidiane sostituzioni, poco ha reso di buono. Se riuscirà invece a completare una squadra e tenerla uguale per qualche tempo, non le mancheranno i successi, perchè la stoffa c'è, nelle *casacche bianche e nere*, e come!

La sconfitta con 2 goals ad 1 patita domenica scorsa a Milano contro l'U. S. M. le serve d'esempio.

All'U. S. M. vittoriosa, e vincente le due coppe e le due medaglie d'oro messe in palio dal Comitato Nazionale d'educazione fisica, i nostri rallegramenti. Se impreparata ha saputo vincere il *match* di do-

menica scorsa, deve lusingarsi, quando avrà ripresa la sua forma stabile e completa, di toccare maggiori e più persuasivi trionfi.

Il foot-ball nell'Argentina.

Ci scrive l'egregio amico Andrea Nicola da Buenos Aires:

Fra gli sports atletici, il più conosciuto e il più praticato nella Repubblica Argentina è certamente il giuoco del *foot-ball*.

Importatovi, come in ogni parte, dagli inglesi, questo salutare giuoco fece in questa terra progressi veramente straordinari, per cui non è da stupirsi se nella sola città di Buenos Aires i *clubs* di *foot ball* si contino a dirittura a centinaia.

Quasi tutte le squadre fanno parte della *Argentine Foot-Ball Association*, che è affigliata a quella inglese.

I campionati che si disputano annualmente sono divisi in quattro categorie, e tutti gli anni le iscrizioni sono sempre più numerose.

Tralasciando le categorie secondarie, ricorderò i nomi delle squadre concorrenti al campionato di 1ª categoria, che sono i seguenti: *Alumni, Belgrano, Quilmes, Lomas, S. Isidro, Estudiantes, S. Martin, Portenos, Reformer, Argentinos di Quilmes, Nacional*.

Il campionato viene disputato col sistema *match* e *retour match*, per cui tutte le squadre si incontrano due volte.

Vincitrice del campionato dello scorso anno fu la squadra degli *Alumni*, che anche quest'anno pare abbia molte probabilità di riaffermarsi in prima posizione, ciò che porterebbe le sue vittorie di Campionato a sei consecutive. Suoi più forti competitori sono i *teams* di *Belgrano* e *S. Isidro*.

Oltre alla gara di campionato, da alcuni anni a questa parte si disputano diverse gare internazionali colle squadre della vicina Repubblica dell'Uruguay.

Queste gare hanno in palio la *Coppa Lipton*, che si disputa fra una squadra composta di giocatori di nazionalità argentina con una di giocatori orientali.

La *Coppa Newton* fra una squadra composta di giocatori residenti nell'Argentina (ed alla quale possono partecipare i giocatori stranieri) ed una di giocatori residenti nell'Uruguay.

La *Coppa d'onore* fra la squadra di un club vincitore delle eliminazioni argentine e la vincente delle eliminatorie orientali.

Il primo incontro internazionale che si disputò quest'anno fu appunto quello per la *Coppa Lipton*, che si giocò in Montevideo alla presenza di ben 10 mila persone, e che terminò con un *match* nullo, le due squadre avendo marcati 2 goals ciascuna.

Presto si disputeranno le altre due gare, cioè la *Coppa Newton*, che si giocherà in Buenos Aires, e la *Coppa d'onore*, che si giocherà in Montevideo, e delle quali non mancherò d'informare la *Stampa Sportiva*.

Corriere Genovese.

Andrea Doria I, Genova Club I per la coppa Goetzlof Genova

Un comunicato ai giornali locali diceva: A tutti è noto il cortese antagonismo esistente fra le due squadre cittadine che da più di un anno non si incontrano di modo che la partita sarà delle più acca-



nite, contrastate ed interessanti che mai si abbia potuto vedere.

L'articolista, vedesi, persona molto addentro nelle cose sportive, pronosticando il suesposto, non aveva di certo pensato che la partita non dovesse avere un felice risultato. Quando, all'inizio del giuoco, il *referee* Pedroni del *Milan Club* dette il fischio d'attacco, l'ansia, la trepidazione era in possesso dei numerosi spettatori. I giocatori si acciararono rabbiosamente uno contro l'altro con accanimento fin troppo marcato, l'antagonismo cortese che l'articolista aveva previsto, si cambiò in una vera... caccia all'uomo.

Il pallone viaggiava da un campo all'altro senza che palese risultasse una superiorità di squadra. Per un fallo a danno della *Doria*, Hug del *Genoa* deve tirare la palla. Questa viene parata in modo evidente col capo dal terzino Cali, che la portò avanti rimettendola in giuoco. Un giocatore del *Genoa*, forse suggestionato da qualche visione, grida *hands hands* e il *referee*, paternamente accondiscendendo a quel grido, fischia, fermando il giuoco.

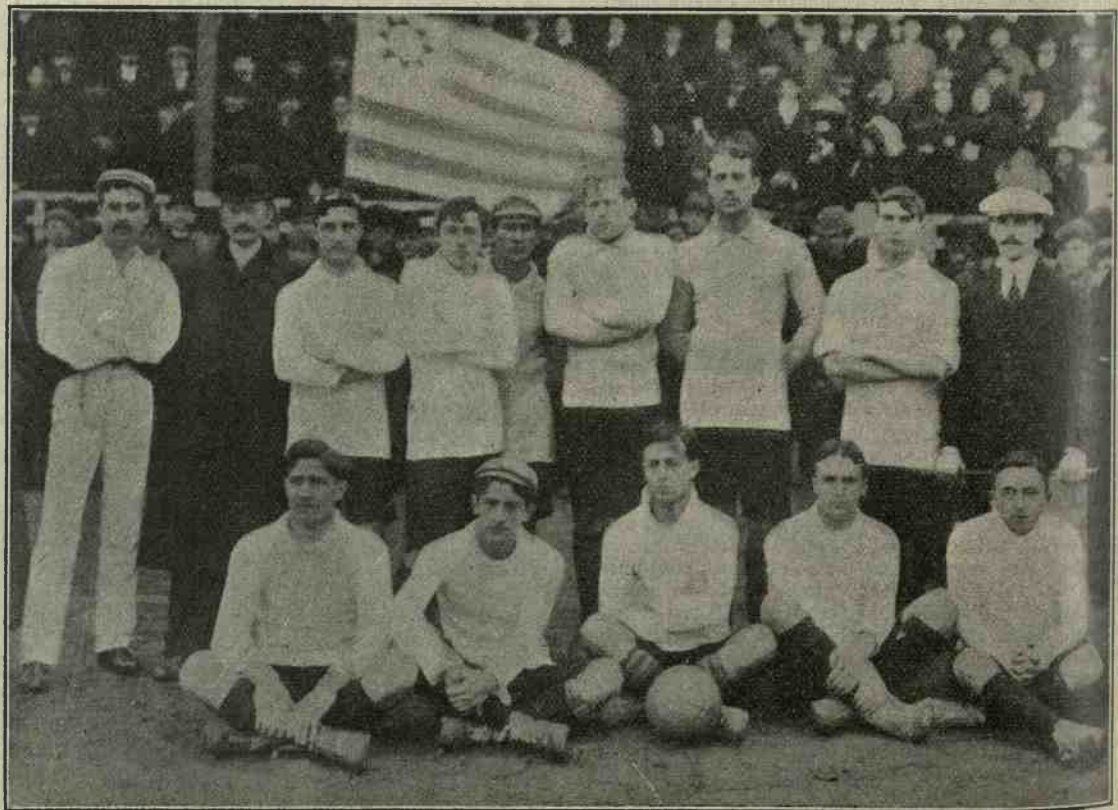
Che è, si domandano stupiti e giocatori e spettatori. Cali ha toccato la palla con le mani!

Il *Genoa* avrebbe così a suo vantaggio un *penalty*. Il pubblico protesta che non è giusto; il *referee* a qualche giocatore del *Genoa*, che si; ed è appunto qui, dopo 82 minuti di giuoco, che il capitano della *Doria* ordina alla sua squadra di ritirarsi come protesta al deliberato del *referee*. Applausi calorosi da parte della maggioranza del pubblico approvano la decisione presa e gli 11 giocatori come un sol uomo abbandonano il campo.

Il pubblico invade la *pelouse*, le discussioni si incrociano da ogni parte animatissime; avvicino poco di poi il direttore della *Doria* sig. Grondona, che mi fa edotto di sua dichiarazione firmata da giocatori inglesi che poco prima avevano giuocato col *Genoa*, e da altre persone rispettabilissime affatto interessate in alcuna Società le quali attestano che Cali o altri non hanno toccato la palla con le mani. Il *referee*, vista la decisione della *Doria* voleva annullare il suo deliberato di prima; ma Cali come capitano ha creduto bene di non più continuare quella partita che, causa gli animi eccitatissimi dei giocatori e spettatori, non poteva avere che un doloroso epilogo. A mio debole modo di vedere, Pedroni lo ritengo un buonissimo giocatore prima fila; ma giudice in una partita mai, tanto più quando si trovano di fronte due squadre come quelle in parola.

Egli è troppo impressionabile e accondiscende... a chi grida di più. Le squadre erano così formate, della *Doria*: Marchetti, Cali, Leporati, Peri, Smidli, Galletti I, Ansaldo, Baglietto, Santamaria, Steinegger, R-petto; del *Genoa*: Bancalari, Hug, Storace, Cevano, Herzog, Marengo, Marassi, Crono, Giroud, Herrmann, Guetzlof.

A domenica la 3ª partita col *Milan Club*.



Il foot-ball nell'Argentina. La squadra del Club Atletico San Isidro, uno dei primi della Repubblica Argentina. (Fot. I. Penza - Montevideo).

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



La Coppa di vetturine in Francia. — Sixaire secondo arrivato.

L'Andrea Doria di Genova, dando esempio di vero sentimento ospitale, restando però sempre ossequiente ai suoi principi, fondò ultimamente, e su proposta dei soci Steinegger, Schmidly e Miglio, una squadra composta di elementi internazionali. Con tal squadra è intenzionata di partecipare al Campionato federale, mentre con quella italiana parteciperà al solito Campionato nazionale. Ci piace constatare l'attività di questa Società eminentemente sportiva e dei componenti il Consiglio direttivo del reparto Foot-Ball, con a capo l'egregio direttore A. Grondona, giovane entusiasta di tal genere di sport, e che tanto a lui deve l'Andrea Doria se oggi è classificata fra le prime d'Italia.

A direttore della squadra, che si chiamerà International Foot-Ball Team Andrea Doria, fu a unanimità eletto il sig. Adolfo Staeheli, simpaticissimo e concettuosissimo giocatore e ginnasta svizzero. Augurii, augurii.

Con una giornata splendida, forse troppo calda, ebbe luogo domenica scorsa a Genova la prima gara per disputarsi la Coppa Goetzlof. Erano di fronte la squadra dell'Internazionale di Milano, che per la prima volta si presentava a Genova, e quella del Genoa Club.

Publico invero poco numeroso assistette a questa gara, che pure si annunciava interessantissima.

Gioco per niente animato, specie nella prima ripresa, e fiacco da parte dei milanesi, che giocarono scombuscolati e senza assieme, non esplicando quasi mai quel giuoco che pur a loro non doveva mancare, essendo detta squadra formata di elementi buoni e tutti vecchi del giuoco. Poco allenamento; ecco la causa della loro disastrosa sconfitta. Nella seconda ripresa, invece, più si animarono e fu in questa che riuscirono a marcare al loro attivo due porte per merito di Glauss e Schuler.

La squadra genovese si presenta invece quest'anno sembratissima. E' essa formata da elementi buoni, frutto di altrettante buone importazioni estere, che darà, in questa stagione, molto filo da torcere alle squadre... colleghe e no.

Il suo giuoco è pesante, velocissimo, specie la prima fila che è composta da Marassi, Crocco, Giroud, Herrmann, Goetzlof.

Il cap. Hug, terzino, sostiene da solo un giuoco fortissimo, tanto lavora quest'uomo lasciando spesso volte scoperta un po' troppo la sua porta. E' velocissimo, ha un calcio sicuro e potente; un buon giocatore è, ecco tutto.

Pure il nostro halfback Herzog, altro buon giocatore fortissimo quanto corretto. I... genovesi vinsero così con dieci porte a due; quattro fatte da Herrmann, tre da Giroud, una da Crocco, una da Herzog, e un calcio di rigore; questo assegnato dal referee a torto, da Hug.

Le squadre erano composte:
Genoa Club: Bancalari, Hug cap., Storace, Cevano, Herzog, Marengo, Goetzlof, Herrmann, Giroud, Crocco, Marassi.

Internazionale: Cocchi, Markel, Fossati, Wipf, Bosshard, Fuertner, Rietman, Crespi, Du Chêne, Glauss, Schuler.

Giudice di campo, E. Pasteur.
A domenica 11 la seconda gara fra il Genoa Club e l'Andrea Doria di Genova.

Enorme è l'aspettativa per questo incontro.
Emmeace.

Notizie a fascio.

Coppa Balduino.

Una importantissima gara di foot-ball verrà disputata a Casteggio nel prossimo novembre 1908 per la Coppa Balduino. La gara è libera alle sole squadre

di 2a categoria con giocatori prettamente italiani che non abbiano mai giocato i campionati federali e italiani di 1a categoria. La Coppa sarà triennale ed a giorni verrà pubblicato il regolamento approvato dalla F. I. F.

La Coppa è dono del sig. Balduino comm. avv. cavaliere Cesare, presid. onorario del Casteggio Club.

Sull'indovinatissimo programma di questa Coppa, messa in palio dal benemerito Casteggio Club, ritorneremo a parlarne fra breve.

* Domenica scorsa a Pinerolo, alla presenza d'un pubblico numeroso, si svolse un match disputatissimo tra una squadra di migliori giocatori locali e la prima squadra del F. C. Junior di Torino. Alla fine della prima ripresa il risultato era il seguente: Pinerolo 3, Junior 1. Ma i giocatori della Jun or non si scoraggiarono e verso la fine della seconda ripresa in meno di 20 minuti si gnarono 5 goals. La squadra vincente era così composta: Tirozino, Arrigo, Parachini, Radiolo, Ferrero, Boccardo, Margaritora 1°, Mattea, Gherzi, Boggio. Bisogna poi notare che la squadra dei pinerolesi era composta di soli 9 giocatori.

Funzionava da referee il signor Actis del F. C. Piemonte.

* Pure domenica, sul campo del F. C. Juventus, si svolse l'annunciato match fra una squadra mista della Juventus e la prima del F. C. Piemonte così composta: Faroppa, Peruzzi 1°, Tagliabue, Berardo E., Simonazzi, Viale V., Coppa, Gavinelli, Berardo 1°, Peruzzi S., Valobra.

La squadra dei bianchi e neri, dotata di alcuni noti giocatori stranieri fiancheggiati da alcuni dei suoi migliori giovani elementi, era composta come segue: Haang, Collino S., Frey, Englich, Goccioni, Varetto, Aimone, Mazzonis, Armano, Corbelli I., Jaquet.

Nel primo tempo il Piemonte fa 1 goal a suo svantaggio. Nella ripresa le camicie ce'esti segnano invece 4 goals per merito del piccolo Silvio Peruzzi, di Berardo F. e Gavinelli. Totale: F. C. Piemonte, 4; F. C. Juventus, 1. La partita si svolse regolarissima sotto l'arbitraggio dell'impareggiabile signor Godley.

* Sul campo del Milan Club ebbe luogo un match fra le prime squadre dell'Ausonia e del Milan Club. Arbitrata dall'ing. Camperio la partita si svolse animatissima ed egregiamente giocata da entrambe le squadre; specialmente ammirata la prima linea dell'Ausonia che diede campo alla difesa avversaria di dimostrare la sua virtuosità. Il match si chiuse colla vittoria dell'Ausonia con 2 goals a zero.

* All'Areua poi si svolse il finale per la Coppa Terragni riservata alle terze squadre. Vinse l'Unitas Club con 4 goals a 2 dell'Unione Sportiva Milanese.

Il giuoco si mantenne animatissimo.

Corriere automobilistico

Con la corsa di vetturine in Francia si può dire definitivamente chiuso il grandioso ciclo delle manifestazioni sportive d'Europa. Ora è l'America che si prepara a registrare avvenimenti della massima importanza come, la Coppa Wandersbilt ed il Grand Prix d'America. A quest'ultimo vi parteciperanno pure due case italiane.

Confermiamo oggi la notizia data sulla scelta dei rappresentanti dell'Italia al Grand Prix d'America. Essi sono Cagno, Piacenza e Fournier. La Fiat ha scelto come terzo guidatore, oltre Nazzaro e Wagner, il corridore americano Di Palma.

Le vetture Itala e Fiat vennero già spedite a New York. I quattro corridori, Nazzaro, Wagner, Cagno e Piacenza partirono mercoledì per l'America.

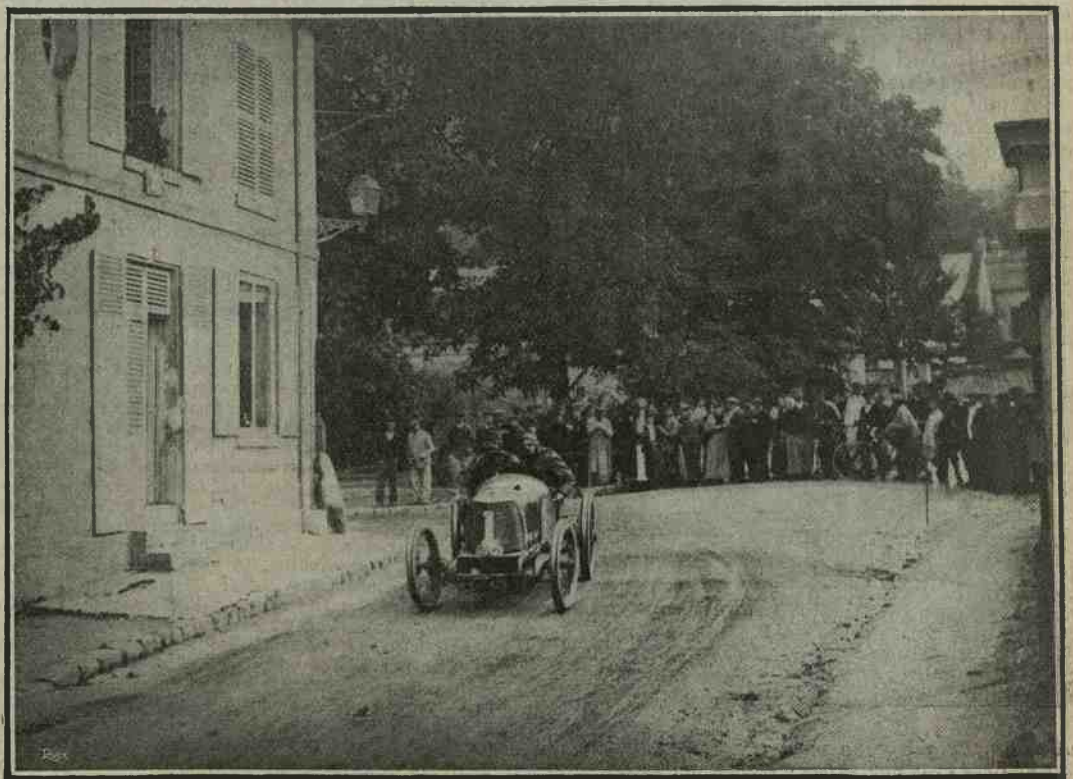
Come si sa, quest'anno Lancia rinuncia al viaggio in America e cede il suo posto ad un altro valente guidatore.

Il Di Palma, un degno allievo del defunto Cedrino, ha già battuto parecchi records americani, ed è uno dei corridori oggi più in voga nell'America del Nord.

* Nazzaro prima di partire per l'America ha avuto una nuova prova della sua grande fama che gode nel mondo automobilistico europeo.

Una ricchissima e bella signora russa, caratteristico ed ardo tipo di sportswoman, proprietaria di scuderia da corsa e di mezza dozzina di automobili, di passaggio per l'Italia, ha voluto fermarsi a Torino per provare insieme col noto chauffeur Felice Nazzaro l'automobile con la quale questi vinse il famoso match sulla pista di Brookland.

La Direzione della fabbrica non ebbe difficoltà ad accondiscendere all'eccentrico desiderio della signora. La quale, accoccolata sul sedile del meccanico, ha raggiunto lungo la strada di Avigliana-



Durante l'ultima corsa di vetturine in Francia. — Il passaggio di Ménard a Pierrefonds.

“ The Pearl , ,

Marea depositata

La migliore Serie per costruzione di Biciclette

Vendita esclusiva: Bozzi, Durando e C. • Milano • Corso Genova, 9.



Giovanni Cuniolo, di Tortona, per la terza volta Campione Italiano Professionisti su strada, riconferma il suo grande valore.

Susa persino velocità di 175 km. all'ora, riportandone tale emozione che, discendendo entusiasta dalla automobile, ad esprimere la sua soddisfazione, si tolse dal polso un ricchissimo monile, tempestato di pietre preziose, e lo presentò a Nazario quale ricordo. E il monile russo è andato ad aggiungersi alla collezione delle medaglie e delle coppe del simpatico e fortunato *chauffeur*.

L'A. C. di Bologna, riunitosi in assemblea sabato scorso, ha proceduto alla rielezione del Consiglio direttivo dimessosi, dopo il Circuito, per ottenere un libero giudizio dai soci stessi.

Il Consiglio direttivo riuscì così composto:

Presidente: Ugo Gregorini-Bingham.

Vice-Presidente: conte Gualtiero Isolani.

Segretario: Armando Armandi-Avogli.

Economo: Pompeo Stanzani.

Consiglieri: marchese Ludovico Paolucci delle Roncole; Arnaldo Fiorini; Cesare Rizzoli; Francesco Baldi; ing. Enrico Brunetti.

L'ex-vice-presidente dott. Marco Sassòli si è dimesso per ragioni professionali.

L'Associazione degli Industriali e Commercianti ha pure nominata una Commissione finanziaria

per il Circuito 1909 di cui è presidente il signor Gallotti, presidente della Camera di commercio di Bologna.

Il presidente della Commissione sportiva dell'A. C. I. ci comunica quanto segue:

« Si avvertono gli interessati che, a norma dell'articolo 5 del regolamento di

corse, il giorno 8 novembre prossimo (domenica), alle ore 14, si terrà nei locali dell'A. C. I. (via Bogino, 13, Torino), una riunione per la compilazione del Calendario sportivo 1909.

« A tale riunione le Società o i privati che intendessero organizzare corse o gare di automobili potranno farsi rappresentare da un delegato, pur-

chè abbiano ottemperato alle disposizioni dell'articolo 7 del regolamento ».

Di questi giorni si è aperto in Parigi il 1er Congrès de la Route, al quale interverranno le rappresentanze dei principali Governi e quelle di tutte le Società automobilistiche e turistiche.

L'Automobile-Club d'Italia aveva naturalmente disposto perchè alcuni suoi delegati intervenissero a rappresentarlo alle interessantissime riunioni, e si iscriveva anzi quale membro « donatore » del Congresso. Ma essendo venuto a sapere che il Governo italiano, contrariamente alle sue prime intenzioni, non sarebbe intervenuto per ragioni speciali, l'A. C. I. credette suo dovere di imitare nell'astensione il R. Governo, del che diede, con motivazione, conoscenza alla Presidenza del Congresso.

In occasione dell'inaugurazione dell'automodromo americano a Long-Island si è disputata una corsa di resistenza cui parteciparono 19 vetture.

La corsa era riservata alle vetture di serie, e si svolgeva per 234 miglia, pari a km. 376,506. Un'altra volta l'Italia, e un'altra volta l'Isotta e Fraschini riportarono una clamorosa vittoria.

1. Isotta Fraschini (Lytte) in 3 35' 6" ad una media chilometrica di 105 all'ora; 2. Renault, francese.



Bruno Carattoli, campione umbro di velocità.

Le ultime corse ciclistiche in Italia.

Sono gli ultimi guizzi dell'autunno avanzato, gli ultimi exploits prima di appendere nel tarlato granaio la compagna delle lunghe e salutari gite estive, queste corse e corsette ciclistiche dell'ultima decade.

Eccezione fatta per i Campionati italiani di resistenza nei riguardi delle corse su strada, e delle ultime manifestazioni sul nostro Velodromo Umberto I nei riguardi delle corse su pista, possiamo dire che tutta la rimanente pleiade di riunioni ciclistiche ben poca importanza hanno assunto, riducendosi per di più ad avvenimenti regionali, o locali, di qualche piccolo centro.

Non perciò noi verremo meno all'abitudine nostra di ricordare anche il piccolo avvenimento, perchè sono queste minori competizioni che ci daranno poi un giorno il concorrente *outsider* della grande gara, della corsa classica.

Accenneremo pertanto, anzitutto, al Campionato italiano di resistenza, che venne disputato la scorsa domenica sul percorso: Alessandria, Valenza, Mortara, Vigevano, Milano, Lecco, Como (km. 173). In due categorie erano suddivisi i concorrenti: *professionisti* e *dilettanti*. Se quest'ultimo gruppo riuscì quanto di meglio il dilettantismo ciclistico italiano ci offre oggi giorno, non altrettanto si può dire invece essersi ottenuto per la categoria professionisti, parecchi dei quali, e non dei mediocri, si astennero *more solito* dall'importante competizione, sia per percorso troppo breve, come per timore di compromettere un nome che rappresenta non solo una soddisfazione morale, ma ben anche quella materiale!

Questa corsa si svolse regolarmente; 43 furono i dilettanti partecipanti, 11 i professionisti.

Ecco la classifica sociale:

Professionisti: 1. Cuniolo, di Tortona; 2. Galletti, di Milano; 3. Ferrari, di Mantova.

Dilettanti: 1. Cittera, di Legnano; 2. Lampaggi, di Genova; 3. Remondini, di Alessandria.

Contemporaneamente che questo Campionato di resistenza svolgevasi sulla strada Alessandria-Como, a Torino, sulla pista del Velodromo Umberto I, un'altra importante gara di mezzofondo metteva di fronte ai due italiani: Bruni, di Milano, e Ponzio, di Torino, il più popolare campione francese Jac-



Cittera, di Legnano, già primo arrivato dei dilettanti nella corsa Roma-Napoli, oggi vincitore del campionato italiano dilettanti su strada, battendo una schiera di fortissimi corridori.

quelin ed il tedesco Ingold. Fra questi quattro campioni *stayers* fu disputato un *match* su tre prove, le due prime di 10 e l'ultima di 15 km., con allenatori meccanici.

Malgrado le belle difese opposte al campione Bruni dal nostro Ponzio e dal forte Jacquelin, questi due ultimi dovettero accontentarsi rispettivamente del terzo e del quarto posto dietro a Bruni ed Ingold, in parte anche a causa del cattivo funzionamento delle loro macchine allenatrici.

Ed ora accenneremo ad un'altra riunione di indubbia importanza: la corsa *Val di Taro*, caratterizzata da 27 concorrenti e che segnò una regolare sconfitta di Gerbi; arrivato quarto dietro al piemontese Necchi Pierino, 1.; Pavese, 2. Rossi, 3.

L'importante riunione venne egregiamente organizzata dall'*Unione Sportiva Nocetiana*.

Un'altra riunione originale ed interessante fu quella promossa al lago del Segrino dalla *Gazzetta dello Sport* fra vecchi campioni del ciclismo italiano con in palio due Coppe, dono dei benemeriti fratelli Radice. Divisa in tre categorie diede i seguenti risultati:

Corsa vecchie glorie, km. 20, quattro giri del lago. — 1. Tarlarini, 2. Bruni; poi Ferrario e Nazario.

Corsa veterani, km. 41. — 1. Vigorelli, 2. Corbella, 3. Banfi.

Si disputarono inoltre alcune corse dilettanti che suscitarono un discreto interesse.

Altre corse ebbero a Vado Ligure, dove trionfò Zanon seguito da Dansi e Scilavo.

A Biella, dove il locale Campionato restò a Negro dell'*Excelsior*.

A Palermo, dove si svolse con ottimo successo il Campionato Siciliano che sortì l'esito seguente:

1. Lugaro, 2. Paladino, 3. Lardi, 4. Dolci, 5. Lo Cascio.

La *Pro-Vercelli* ha fatto disputare il Campionato

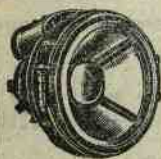


A destra, Luca Bosso, a sinistra, Scovolo Luigi, arrivati rispettivamente primo e secondo nel campionato Vercellese.

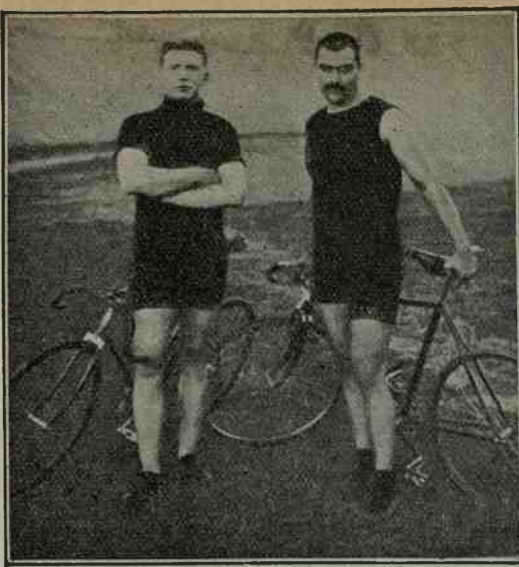


L. Moschetti, camp. umbro 1908 di resistenza, km. 19.

BEJNA-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



...ese ciclistico pei nati e residenti nel circondario di Vercelli.
 Il percorso scelto era quello dei passati campionati: Vercelli-Gattinara-Biella-Cavaglia-Santhea-Verelli, km. 108.
 Il gruppo dei partenti si conservò compatto per tutto il percorso, compiendolo ad una andatura superiore a 30 km. all'ora, alternandosi alla testa Bossera, che vinse il traguardo posto alla sommità della collina ed Ara, da due anni campione, che vinse il traguardo di Biella.
 L'arrivo avvenne con volata fortissima in gruppo serrato: Luca Bossola conservava il primo posto con due macchine di vantaggio sul 2. Scovolo Luigi, un nuovo, ritenuto l'outsider della corsa; 3. Emilio Ara, campione negli anni 1905 e 1906; 4. e 5. Zanetto e Innocenti.
 Tutti gli arrivati erano della società banditrice della gara.
 Finalmente anche la regione Umbra ha bandito quest'anno i suoi campionati, ed era giusto e quasi bisogno che i vincitori delle numerose corse locali riunissero definitivamente e fra loro si disputasse il primato.
 Il risultato fu più che soddisfacente per una prima



A sinistra, Gardellin, vincitore del Match internazionale a 4 a Torino, inoltre vincitore del piccolo premio di Neuilly (Francia). — A destra, Messori, vincitore delle più importanti corse sulle piste d'Italia. (Fot. Ambrosio - Torino).



Bruni, il noto stayer europeo, detentore di records mondiali, imbattibile sulle piste di Torino e Milano. (Fot. Ambrosio - Torino).

Campionato di resistenza (km. 50): 1° Fontani, 2° Tani, 3° Bocchino.
 Ed ora restiamo in attesa della prossima importante disputa del Giro Ciclistico di Sicilia; ardita e geniale iniziativa del benemerito mecenate dello sport, cav. V. Florio.

CORRISPONDENZA

Casteggio. — G. S. Grazie. Sempre a disposizione il nostro giornale, ma nei limiti del possibile.
 Roma. — G. Collari. Grazie gentile risposta. Mi dispongo ad attendere. Saluti. V. G.
 New York. — F. Maniscalco. Grazie. Mandate e sempre gradiremo vostri scritti.
 Roma. — L. S. Vecchia. Grazie. Nel prossimo numero.
 Villafranca in Lunigiana. — De Gregorio. Saluti. V. G.
 Cosenza. — P. M. Dirigersi ing. Marengo, direttore della Scuola Meccanici e Conduttori di automobili in Torino, via Po, 6.
 Omegna. — Capra. Pubblicheremo volentieri al più presto.

Napoli. — Perrone. Nel prossimo numero. Oggi ci era impossibile. A tempo sempre. Saluti. V. G.
 Genova. — Miglio. Fu proprio causa il ritardo postale. Oggi pubblichiamo tutto.
 Bussoleno. — Raimondo. Veramente riconoscenti.
 Perugia. — Campitelli. E' tornato a Perugia? Mandi pure per quanto si riferisce al 24-25 ottobre, con fotografie.

Nel mondo commerciale sportivo

La prima Officina d'Aeronautica in Italia.

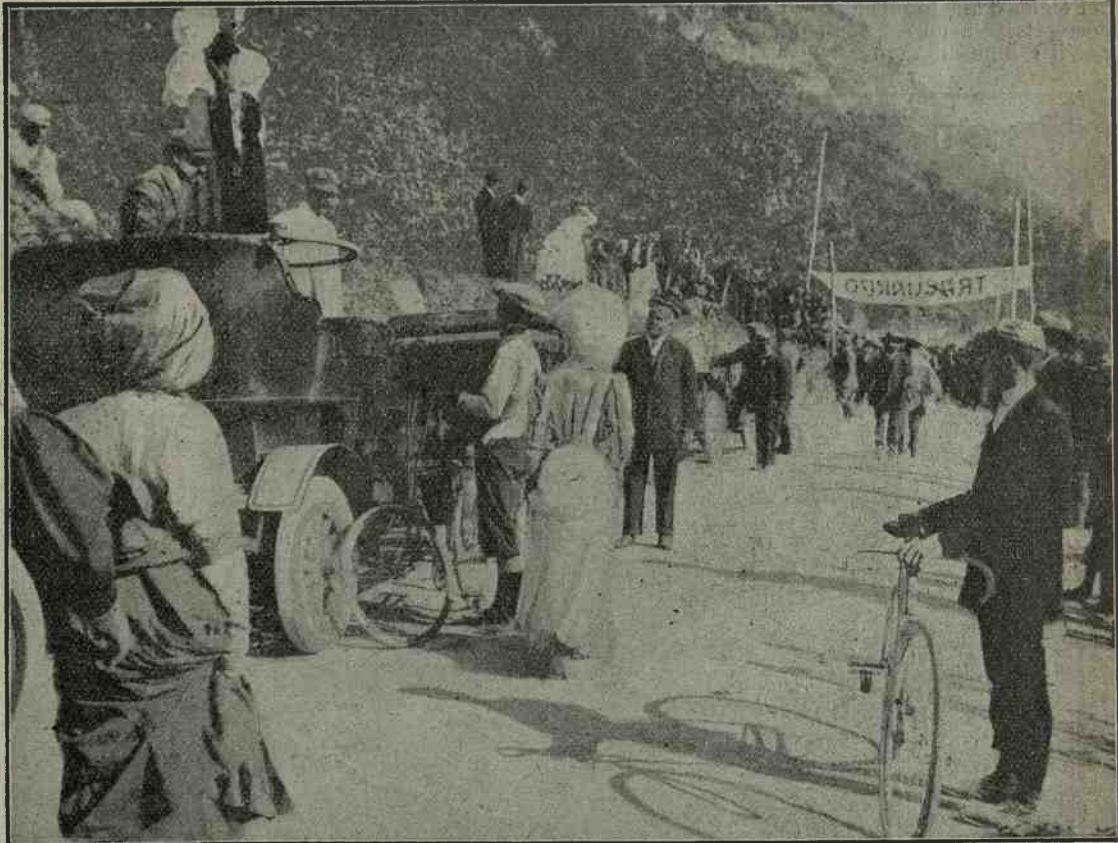
Siamo in grado di poter annunziare che sono sorte in Torino, via Legnano, 9, per iniziativa dell'ingegnere Franz Miller, delle Officine di costruzioni aeronautiche, le prime in Italia che possano vantare una sapiente direzione tecnica, unita ad una grande lar-



E. Jacquelin, il veterano del ciclismo internazionale, alle corse del Velodromo Umberto I a Torino. (Fot. Ambrosio - Torino).

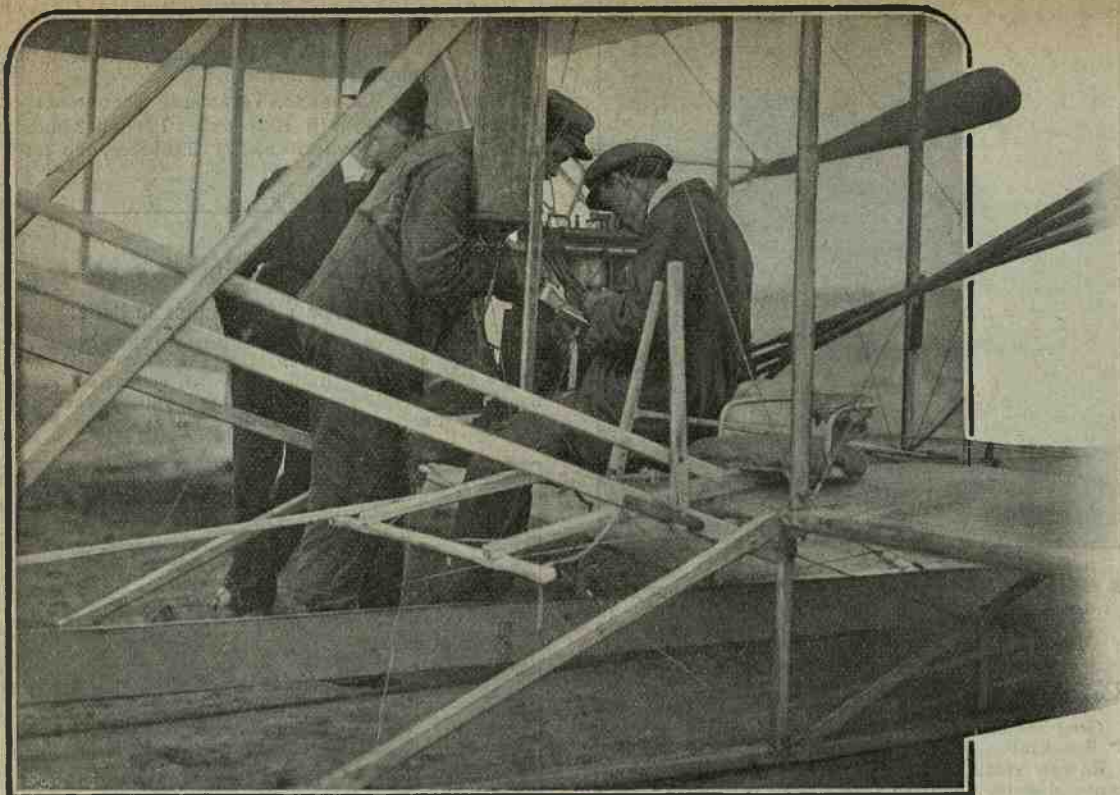
ghezza di vedute che l'ing. Miller, noto a tutti quanti in Italia si occupano scientificamente di aeronautica, possiede.
 Nell'augurare all'ardito ingegnere che le sue officine abbiano presto importanti e numerose costruzioni, simili a quelle che egli ha già iniziate, noi ci permettiamo addirittura a tutti coloro che desiderano che presto si raggiunga la soluzione dell'arduo problema del volo.

corsa di tal genere e si è potuto constatare che anche questa dimenticata regione, nel campo dello sport, ha dei buoni elementi, i quali incoraggiati e coltivati non sarebbero di meno agli altri. Speriamo dunque nell'entusiasmo dei giovani e sappiano cogliere il momento di questo rifiorire.
 Il Campionato di resistenza si svolse su di un percorso di km. 100. Le strade erano orribili per l'acqua caduta il giorno avanti, ma non importa, i bravi giovani partono con un passo assai sostenuto. Cominciano i distacchi sulla salita di Magione, il gruppo di testa si forma.
 Degli Oddi batte il passo, improvvisamente Moschetti fugge e attraversa il paese come un fulmine, gli altri se ne accorgono e dopo un vivo inseguimento lo raggiungono. Decisamente Moschetti vuole rimanere solo, anche lui acquista nuova energia quando riesce a staccare gli altri. Ogni sua fuga è vana ed allora si contenta di disputare la vittoria in volata. Il passo rallenta e s'incomincia la salita di Perugia dov'è l'arrivo.
 Mancano solo due chilometri e Moschetti aumenta l'andatura, rimangono solo in tre alla testa e procedono velocemente verso il traguardo. Il pubblico numerosissimo commenta; è trepidante quando da lontano puntano i corridori.
 A 200 m., con uno scatto, parte deciso Moschetti, per un momento la lotta è vivacissima con Franceschini, ma con uno sforzo di tutto se stesso riesce ad avere il sopravvento; 2° è Franceschini; 3° Maruccci.
 Il pubblico applaude e quasi porta in trionfo il simpatico giovane, egli ha vinto da vero campione. Moschetti tiene nell'Umbria il primato, egli ha delle grandi qualità e se non fossero le sue occupazioni e il trovarsi qua, certamente diverrebbe una nuova speranza del ciclismo italiano. Sono innumerevoli ormai le sue vittorie.
 Giunse secondo ad Umbertide dietro a Messori (campione italiano) e battendo Binda di Pesaro, ad Acquapendente battendo Bruni e Fortuna, vinse ad Azzano, Montefalco, Tavernelle, Magione, ecc.
 * Domenica, 4 ottobre, poi si svolsero i campionati di velocità. Numerosi furono i concorrenti e numeroso ed elegante era il pubblico accorso prendendo vivamente parte alla lotta.
 La corsa fu all'americana: 1° riuscì Bruno Caratoli di Perugia; 2° Guido Saviotti di Arpino; 3° Belli Bigoletto di Terni; 4° Franceschini di Perugia.
 * A Treviso: la Coppa Treviso, disputata da una ventina di concorrenti su di un percorso di km. 180, venne vinta da Micheletto.
 E infine i campionati toscani che vennero disputati domenica scorsa a Firenze, dando i seguenti risultati: Campionato velocità (dilettanti, m. 1000): 1° Masini, 2° Tani, 3° Parigi.



La riuscitissima riunione dei veterani ciclisti al Sagrino per la Coppa Radice. (Fot. Luca Comerio - Milano).

A tutti i meccanici e costruttori consigliamo l'uso delle **SERIE**  **S. A. F.**
 perchè te più convenienti per robustezza, eleganza e per il prezzo mite.
 Società Anonima FRERA - Milano 



Wilbur Wright, recordman del mondo. — Gli ultimi preparativi.

Impressioni ad un gran volo di Wright

L'amico cav. Arturo Mercanti ha riassunto per il Corriere della Sera le sue impressioni riportate assistendo ad un gran volo di Wright. Ci piace qui riportare l'interessante corrispondenza spedita il 10 ottobre da Le Mans al giornale milanese:

Stamane Wilbur Wright aveva telefonato dall'hangar del campo di Auvours, dove dorme, che oggi, a cagione della pioggia, non avrebbe volato. La Commissione e la folla raccolta davanti all'albergo del Dauphin si attardavano attorno a Hart O' Berg, la seconda volontà di Wright; folla di avveniristi nel più elevato senso della parola: Santos Dumont, Archdeacon, Bollée, Weiler, Delagrange, Farman, tutto un nucleo di professori della religione del volo e che tende a costituire nella vita un mondo distinto come già fu del ciclismo e dell'automobilismo.

Poichè cessa la pioggia e il vento si leva, a poco per volta un centinaio di automobili si avvia per il campo di Auvours. Io prendo posto sopra

una venerabile Amedée Bollée del 1896, che corse la Parigi-Bordeaux, la Parigi-Vienna e la Parigi-Madrid; gloriosa vettura che tramanda ancora quel primo odore di combustibile che inebriò tanti audaci.

Il campo di Auvours si trova fra Champagne e Ivry-l'Évêché, contenuto dalle due strade divergenti dalla fourche del circuito della Sarthe, dove l'automobilismo italiano conobbe la gloria.

I delegati del Congresso internazionale della strada dovrebbero percorrere queste strade che per il *goudronnage* di allora rimangono ancora perfette.

Un premio di 100.000 franchi.

Il campo di Auvours racchiude una spianata di terreno sabbioso dell'estensione di poco più della nuova piazza d'Armi di Milano, qua e là vestita di cespugli e cinta tutt'intorno da una corona di giovani abeti. L'hangar è chiuso; al sommo leggiamo: « L'aeroplano oggi non vola ». E' da un mese che questa scritta manifesta al pubblico l'umore dell'aviatore.

Sul campo, Delagrange, Farman, Rousseau, Rei-

chel discutono intorno al circuito aereo italiano. De la Vaulx e Armangaud accettano la proposta di una conferenza internazionale a Parigi e dell'istituzione di un Comitato promotore di concorsi per stabilire un calendario. Delagrange esprime il proprio rammarico che la sua *tournee* in Italia non abbia almeno decorato il suo occhio di un nastro. « E ora — soggiunge — dopo Wright nous sommes tous finis. E' incredibile, ha del miracolo quello che sa fare in aria quest'uomo con quell'apparecchio ».

Il tempo migliora; la brezza di meriggio batte nelle bandierette rosse che segnano l'itinerario della corsa dell'aeroplano. Wright fa annunciare che volerà. Arrivano intanto i membri del controllo ed espongono il programma che chiude oggi il ciclo dei voli di Wright a Le Mans. Questo programma consiste nell'acquisto dell'aeroplano verso un premio di 100.000 franchi quando Wright abbia effettuato un volo durato almeno un'ora all'altezza di almeno 20 metri e un percorso minimo di 50 chilometri senza fermate, a condizione sempre che vi siano a bordo due persone.

I preparativi per il controllo fervono. La folla aumenta. Alle 2 la fanteria e la cavalleria sgombrano rapidamente il campo. E' questo il momento tragico del bracciale. Il bracciale è il nastro rosso delle grandi organizzazioni sportive. Chi non ha il bracciale è fatto sgombrare. Hart O' Berg per deferenza alla nazionalità italiana mi nomina commissario e mi dà il mio nastro.

Wilbur esce per un momento dall'hangar. Non un applauso nella gran folla, perchè si sa che egli detesta le manifestazioni di qualsiasi specie e disprezza quasi il pubblico.

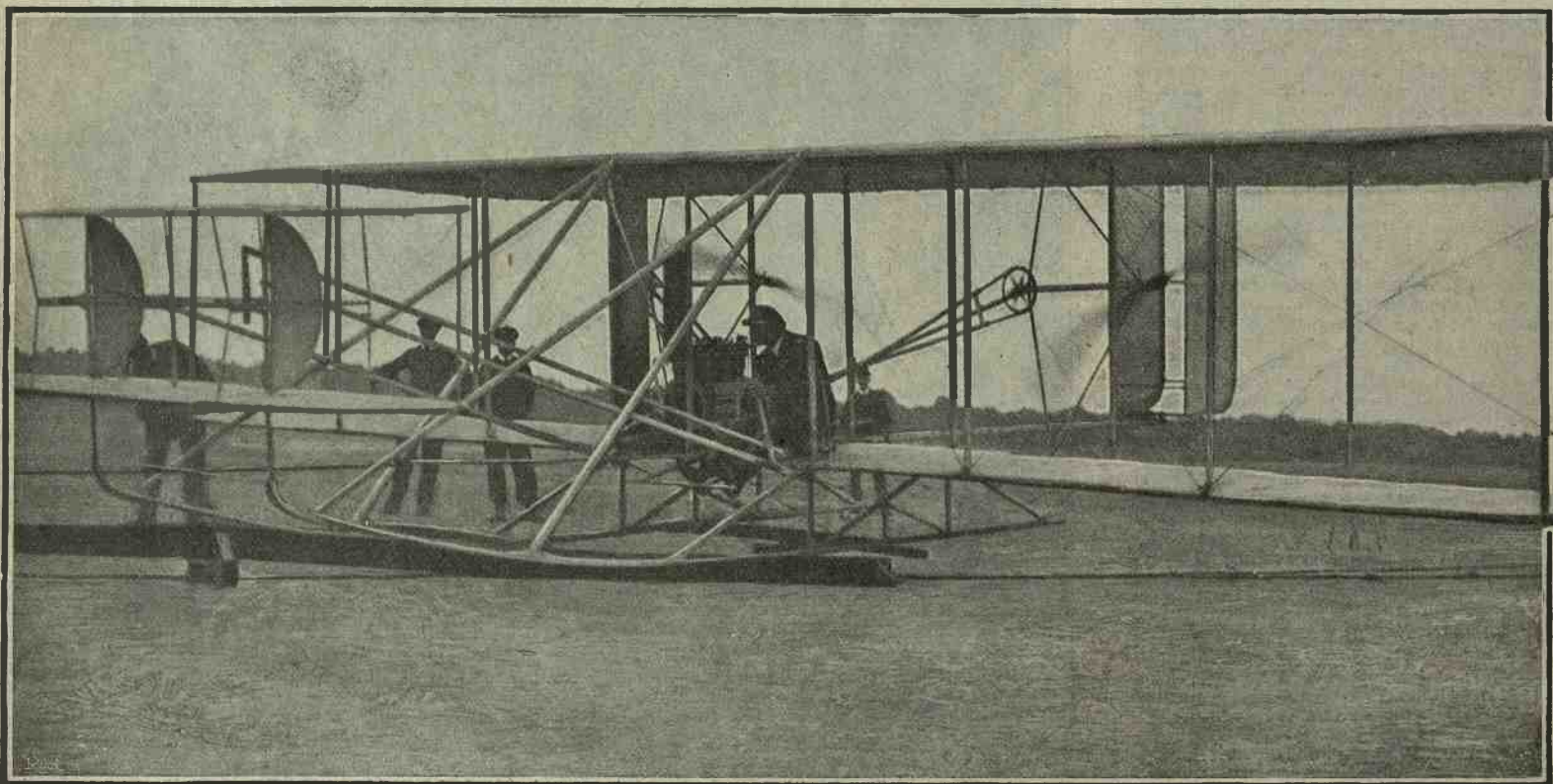
Quest'uomo, del quale solo nel maggio scorso si scriveva come di un mito, ha l'aria di chi vive solo in mezzo alle moltitudini, di chi attraversa una calca senza vedere nessuno. Asciutto, abbronzato, succinto, coll'occhio sempre fisso innanzi ed una grande bocca energica. Sono presentato a lui da O' Berg.

— *Italy* — risponde — *Vous êtes des braves vous.* Già, lanciate dei circuiti aerei.

Gli faccio vedere la carta del Touring col foglio di Brescia, attraendo la viva attenzione sulla plaga formata dal quasi ininterrotto succedersi di brughiere fra Montichiari, Calcinato e Ponte San Marco. Esclama:

— *Wel*, forse io verrò.

Intanto si fa uscire l'aeroplano dall'hangar. Esce dà un senso di enorme progresso in confronto degli aeroplani francesi, di cui fu anche un poco il padre. Evidenti differenze si osservano nelle ali di *gauchissement*, che hanno, nei viraggi, effetti di resistenza come le curve di sopraelevazione nei velodromi, nel timone di profondità innanzi e in quello di elevazione, a tergo. Il motore di soli 28 HP, a quattro cilindri, ha la disposizione del peso come i motori delle vetture. Ha due eliche giranti senza contrario, su sistema di catena sopra un medesimo albero. Infine il modo di lancio su rotaia lunga 25 metri, sulla quale solo



Il motore s'incammina.

BIANCHI

BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO



L'aeroplano comincia ad alzarsi.

deve svilupparsi lo sforzo della spinta, in maniera che, oltrepassata quella, l'aeroplano è già lanciato in aria. Così, semplici, saranno le stazioni per l'avvenire degli aeroplani: un campo di 300 metri da un lato, una rotaia di legno, un pilone, due ruote formanti il carrello.

Alle 4,30 Wilbur esce sul campo con l'aeroplano che posa sulla rotaia. Prova le eliche, esamina le catene, mette in marcia il motore, aziona alternativamente l'accensione: tutto approvato, anche il passeggero, membro dell'istituto Painlevé, che Wright mette a posto come un sacco di zavorra, senza un gesto, senza una parola, senza un'espressione qualsiasi del volto. Poi siede egli pure, impugnando con viva energia le due leve di comando di ogni organo dell'apparecchio. Il motore strepita con clamore ferrigno, le eliche roteano; è partito e marcia già contro il cielo, contro il sole!

Pure un istante ricade: il sacco di zavorra ha voluto, tronfio, salutare la propria incosciente storica fortuna, e con questo gesto ha staccato il filo d'accensione.

Settanta chilometri a due.

L'aeroplano è ricondotto al pilone di manovra e riconincia. Eccolo partito come da una cattedrale, all'alto nell'aria; ciò che riesce sorprendente e meraviglioso, è la stabilità della corsa e della direzione senza scosse, senza oscillazioni, senza ondulazioni. Meglio non procede una rapida e leggera nave sopra uno specchio d'acqua tranquilla, e pare quasi una grande ed agile slitta, scivolante sopra un ideale, invisibile piano di cristallo.

— *Les applaudissements sont défendus!* — grida qualcuno.

I minuti passano, i giri si seguono con viraggi stupefacenti di sicurezza. Un quarto d'ora, mezz'ora: tutti sono sospesi, tutti seguono l'agile e sicura libellula, che pare una piccola nave, tanto è diritto e sicuro il viaggio. Tutti volano, anche il tempo, e il sole cade e la nave fila; alle bandierette si sostituiscono dei fanali.

Anche l'ora è passata, e i 50 chilometri sono varcati. Le tenebre scendono; mille fari s'accendono quasi a creare una città di sogno e l'aeroplano non si vede più che pel ritmo delle quattro scintille del motore che si ode volare. In fine, dopo un'ora e un quarto, e dopo 70 chilometri, l'aeroplano dolcemente prende terra presso al pilone.

La cavalleria allontana i curiosi: Wilbur non vuole essere inquietato dall'entusiasmo. L'aeroplano e l'aviatore e il premio e il brevetto si chiudono nel breve recinto di legno; la gente commossa sfolla.

Oggi, senza offese a trattati e senza timori di guerra, l'umanità ha proclamato l'annessione di un regno della natura.

Arturo Mercanti.

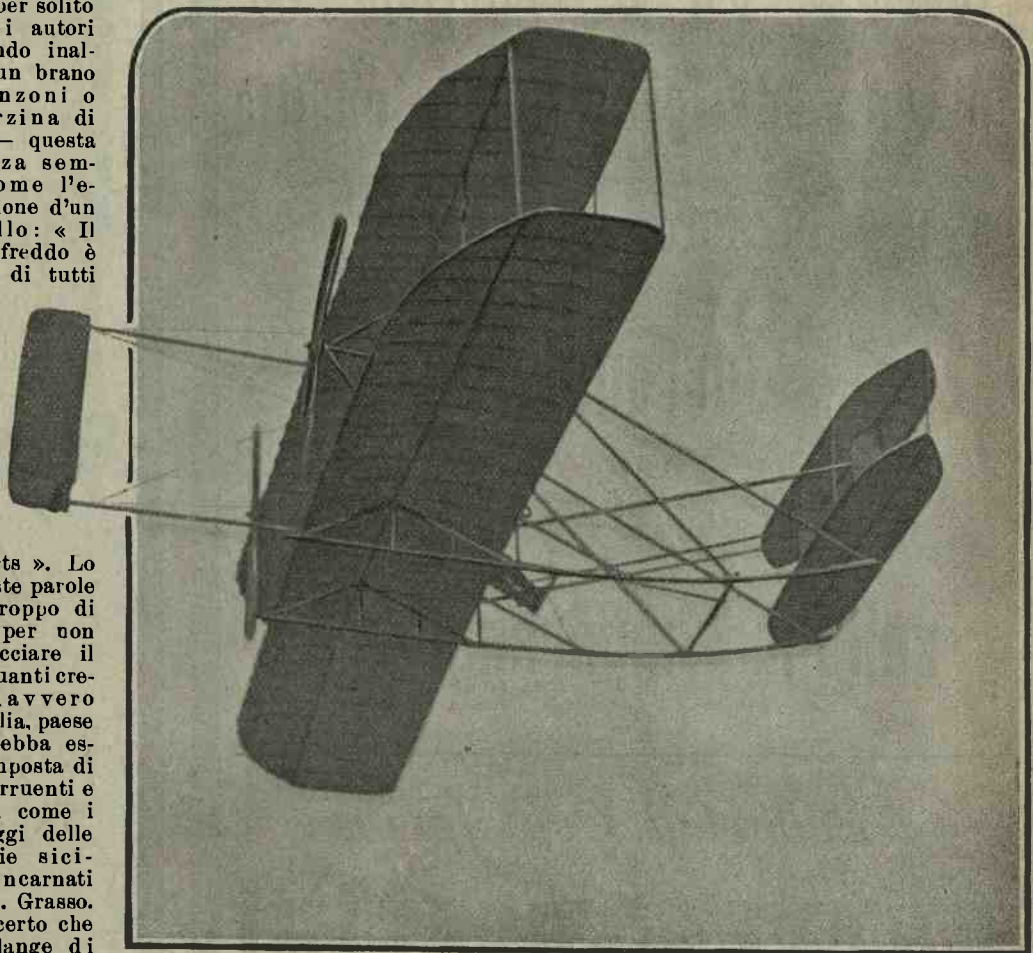
Il sangue freddo nello sport

Se io scrivessi il « Manuale del perfetto sportivo » vorrei porre, a destra della prima pagina, là dove per solito tutti gli autori del mondo inalberano un brano del Manzoni o una terzina di Dante — questa sentenza semplice come l'esclamazione d'un fanciullo: « Il sangue freddo è la base di tutti

rispondermi con un'altra falange d'argomenti per dimostrare come lo sport in Italia sia fatto di entusiasmo e di calore, non di freddezza e di calcolo sul tipo del suo fratello anglicano.

« La patria del whisky e delle faccie sbarbate — sento gridare da ogni parte — non va confusa con la culla del marsala e delle barbe monumentali. L'intelligenza vivace ed il cuore ardente trasportano alle grandi conquiste più della mente ragionatrice e del braccio di ferro ».

Eppure io invito i miei contraddittori a osservare i fatti e a fissare lo sguardo negli occhi dei nostri più grandi campioni dello sport. In essi l'animosità latina, questa forza pericolosa e fatale come un'arma a doppio taglio, capace di lanciare chi ne è provvisto sulle vette più alte o negli



Nell'aria.



**NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS".**

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



ZÜST

28 / 45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentanti Generali
ENRICO MAGGIORANI - MILANO

I Cicli

“ **ATAALA** ”

hanno imperato nel 1908 e saranno preferiti anche nella stagione 1909 per la loro costruzione perfetta sotto ogni rapporto, per il materiale impiegato di primissima qualità e per la loro

scorrevolezza

e

solidità impareggiabile.

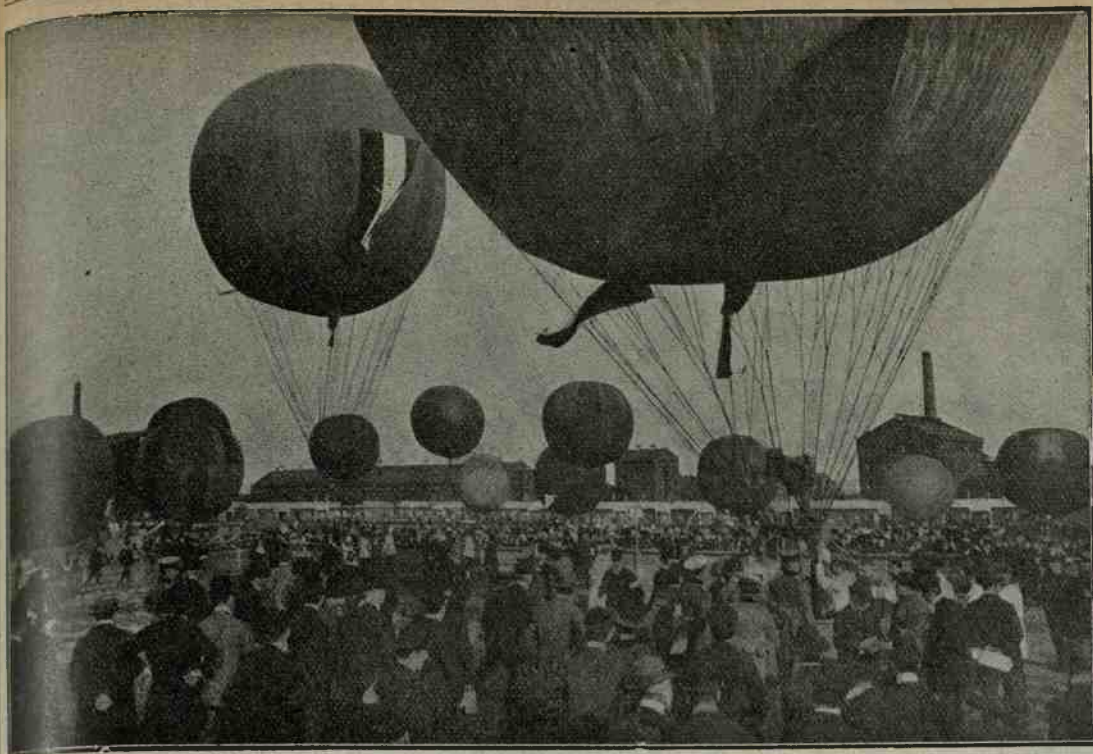
Fabbrica Velocipedi

GATTI e PELLINI

MILANO

Viale Porta Nuova, 2.





La Coppa Gordon Bennett. — La partenza. (Fot. Argus-Photo Reportage).

TOT
DIGESTIBILI-CACETS

— ...Salvo quando discorrete con la fidanzata — soggiunsi io.
E questa volta Nazzaro sorrise... sul serio.
Del resto, nessuna impresa sportiva fu mai condotta a buon

punto senza la massima calma. Tutti coloro che sono destinati al bacio del successo, hanno un segno caratteristico, che è come la bussola del loro stato normale. Se perdono quello, l'orizzonte si oscura dinanzi ad essi e la vittoria mancherà.

Se Wright avesse subito una variazione qualsiasi nelle linee rigide del suo volto rasato, se Delagrange avesse lasciato cadere di bocca la sigaretta, se Antonio Scarfoglio avesse abbandonato la sua macchina da scrivere, quelli non avrebbero volato, e questo non avrebbe compiuto il giro del mondo.

Giovanni Corvetto.

La gara aeronautica per la coppa Gordon-Bennett

Ventitre palloni hanno partecipato alla importante prova che quest'anno per la terza volta si disputava a Berlino. Al momento di andare in macchina 20 aereostati hanno preso terra e fra questi i tre italiani del *Basilola*, pilotato dal capitano Frassinetti col comm. Coblanchi. Essi hanno spedito un dispaccio a mezzogiorno e 30 minuti di martedì, dicente:

« Monaco di Baviera, 13 ottobre, sera.

« L'aerostato *Basilola*, partito da Berlino domenica alle ore 16, è passato sopra Lübben, Jalleberg, Lipsia, Magdeburgo, Hannover, Rottamburg ed è sceso lunedì alle ore 19 presso Breme, a poca distanza dal mare del Nord. Potevo proseguire il viaggio ancora per circa 20 ore, ma l'incertezza dei venti e la lontananza dell'Inghilterra hanno sconsigliato la traversata del mare. Percorsi circa 800 chilometri in 23 ore.

« FRASSINETTI ».

Il pallone *Aetos* del principe Scipione Borghese, pilotato dal tenente Ettore Cianetti, è sceso nei prati di Ipwege, a circa dieci chilometri al nord di Oldenburg.

Il terzo pallone italiano concorrente era il *Ruvenzori*, col pilota Celestino Uselli e Mario Borsalino. I due valenti aeronauti sono rimasti nell'aria 30 ore. Essi hanno inviato da Brak Oldenburg il seguente telegramma: « Il pallone *Ruvenzori*, dopo avere effettuato un lungo percorso ad est ed al sud della Germania, è sceso ad ovest, presso la foce del Weser, sulle coste del Mare del Nord. Il vento soffiava fortissimo. Dopo 30 ore di viaggio, disponevamo ancora di 500 chilogrammi di zavorra.

« USELLI-BORSALINO ».

Al momento di andare in macchina non si conosce ancora la classifica, ma tutto lascia a credere che il primo posto toccherà finora all'inglese John Dumille, il cui pallone *Banshee* scese, come si disse, a 435 chilometri.

Erbloeh, l'attuale detentore della coppa Gordon-Bennett, sperava di vincere anche la gara quest'anno, ma la sua obbligatoria discesa essendo avvenuta a soli 340 chilometri di distanza da Berlino, esclude assolutamente la possibilità della sua vittoria.

abissi più profondi, è sepolta sotto una maschera di gelo, sotto uno strato d'impassibilità. E' sepolta, non è uccisa. Rimane in fondo al petto robusto dei nostri campioni a far l'ufficio dell'ultimo bicchierino di *cognac*, a dare lo scatto finale, la spinta decisiva, quella che getta d'un balzo l'eroe in braccio alla vittoria. E da essa appunto deriva la superiorità incontrastabile dei nostri sportisti su quelli del nord. Il sangue freddo inonda e riempie tutte le vene d'un inglese, ne forma l'intera sostanza e la vitalità, mentre invernica soltanto quelle d'un italiano, e vale a moderarne il palpito violento, che mette la febbre nei polsi e l'entusiasmo nel cuore.

Anche il proiettile, all'atto della sua partenza, deve uscire da una bocca da fuoco rigida ed immota, resistente e sicura, ma, al fine della sua traiettoria, sarà tanto più micidiale quanta maggior forza esplosiva conterrà dentro di sé. Noi siamo come il proiettile ad esplosione: l'entusiasmo è la nostra dinamite.

Il segreto del successo consiste nel farlo scattare a tempo. Guai se lo scoppio avviene un secondo prima dell'istante opportuno. La partita si può considerare definitivamente perduta.

Osservate Dorando Pietri, il piccolo ometto di Carpi, che l'Inghilterra, col largo respiro dei suoi applausi formidabili, ha sollevato — come il vento solleva una piuma — sul trono della celebrità. I suoi occhietti vispi, che si sono accesi di gioia agli squilli delle fanfare militari e nel fervore delle prime corse giovanili, ora sono immobili e fissi: guardano lontano, verso qualche cosa, che noi non potremo vedere mai, e che li attrae inevitabilmente a sé, col fascino d'una chimera.

E' forse uno stradale bianco, sul quale ondeggia una nuvola di polvere indorata di sole... la strada che conduce alla corona d'alloro, quella su cui bisogna correre, correre sempre, oppure cadere! Ma egli non si commuove, come si crederrebbe, a quella vista: il suo cuore non è in ansia, né i suoi nervi hanno un tremito. Guarda, pensa e rimane impassibile. Considera freddamente, come se non si trattasse di sé, in quanto tempo si potranno superare tanti chilometri, e immagina la stanchezza progressiva che s'impadronirà delle sue gambe. Egli sa che solo in tal modo, con la calma più assoluta, si arriva alla mèta. Se un concorrente la contrasterà sino alla fine, allora soltanto — ma negli ultimi minuti — sarà lecito aprire le valvole dell'entusiasmo...

Dorando Pietri pensa a queste cose, mentre voi gli parlate dei suoi trionfi, e sorride a fior di labbra mantenendo sul volto il pallore normale. Io credo che, pur essendo semi-svenuto, egli serbasse il medesimo abito morale e lo stesso aspetto pensoso anche quando, dopo la Maratona, lo presentavano a Sua Maestà britannica.

E il campione del volante, Felice Nazzaro? E' capace, appena disceso dalla macchina, dopo aver battuto il record dell'ora, di stringervi la punta delle dita nella sua mano gelata, domandandovi se avete fatto buona campagna.

Voi vi affannate a complimentarlo, interrogandolo sulle fatiche della corsa, ed egli vi guarda

trasognato come se parlaste arabo, e non si ricordasse affatto di essere rimasto in automobile sino a poco prima.

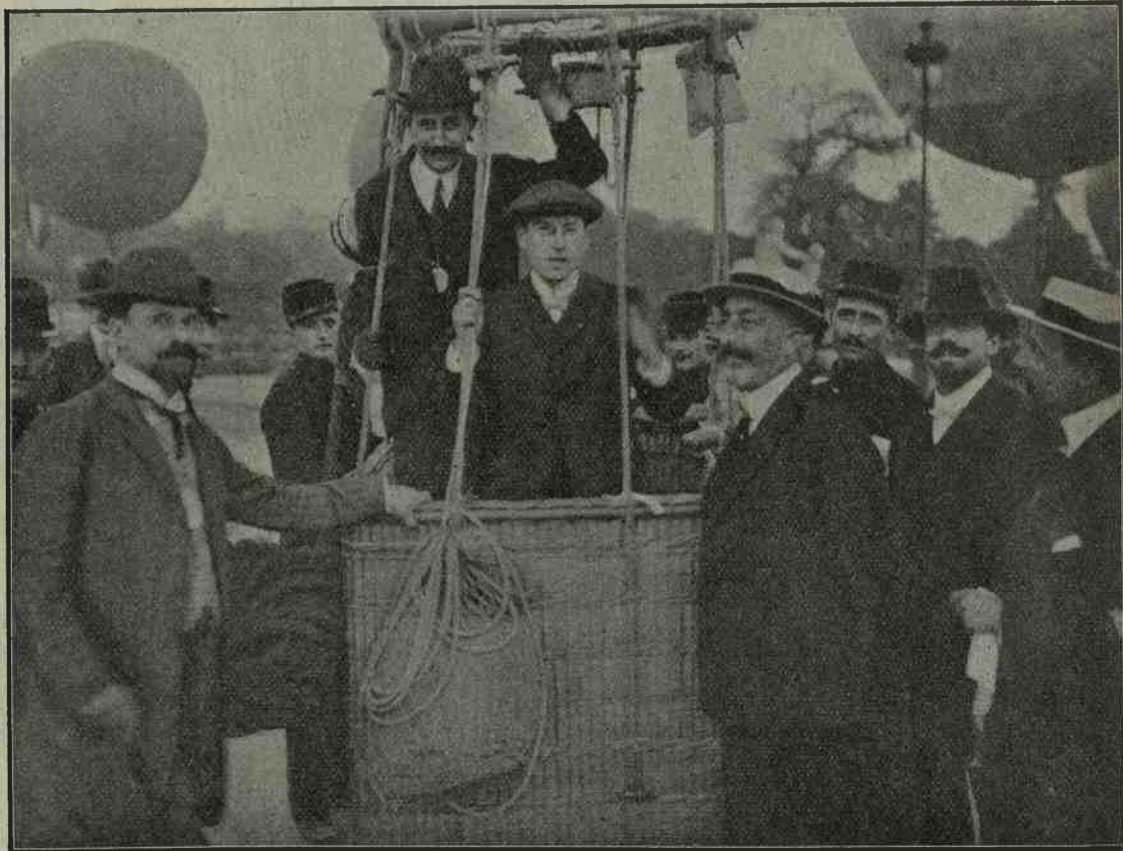
Alla fine, quando fate silenzio attendendo una risposta, Nazzaro discende dalle nuvole e mormora:

— Già, non è mica andata male...

E fa coll'angolo della bocca una smorfia, che per lui rappresenta un grande sorriso. Perché Nazzaro, come tutti gli uomini che hanno visto e provato tutto, non ride mai. Anch'egli ha lo sguardo immobile, quasi privo di espressione, fermo sopra un punto lontano, visibile soltanto a lui, ha quello sguardo strano, suggestivo, che non abbandona mai le sue pupille, sia egli seduto tranquillamente al caffè, o sia chino sul volante, intento a veder fuggire vertiginosamente la via sotto le ruote della sua vettura.

Egli stesso, da me interrogato sul segreto del suo successo, in una sera di bonaccia — occupandosi per una volta tanto di sé — mi disse:

— Tutte le vittorie le devo al mio sangue freddo, che non perdo mai.



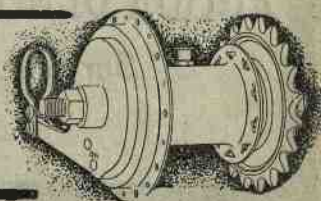
G. Blanchet, vincitore del Grand Prix dell'Aereo Club di Francia a bordo del pallone Centaure. (Fot. Branger - Parigi).

Eadie

IL SOLO MOZZO A FRENO CONTROPEDALE

che per i suoi grandi meriti ha conquistato le simpatie di ogni ciclista. La dolcezza, la potenzialità e la prontezza del freno; la scorrevolezza della ruota libera, rendono il Mozzo EADIE della massima perfezione e lo inasizzano al disopra di ogni altro.

Rappresentante esclusivo per l'Italia: GIULIO MARQUART - Milano.



Psiche



ASSAGGIATELO!
MIGLIORE DEL COGNAC

eccellente con

ACQUA DI NOCERA UMBRA

" Sorgente Angelica "

F. BISLERI & C. - MILANO



Arrivo di Antonio Scarfoglio a Napoli. — A fianco il fratello Paolo e dietro i fratelli Carlo e Michele. (Fot. Napoli).

La fine del "raid", New York-Parigi
In porto.

Si è stancata ed è morta. Come un vecchio, vecchio uomo che molto abbia travagliato e che i corchi, aspettando la morte, per stanchezza di vivere.

Aveva attraversato tutte le terre degli uomini, con la prora dritta a ponente; aveva calcato tutte le strade; aveva risalito il corso della civiltà dalle sue foci alle sue sorgenti, aveva visto sul suo viso nascere, vivere e morire tutte le stelle del firmamento, in un pellegrinaggio lento e faticoso ogni giorno, d'ogni ora, per nove mesi. Aspramente stata la via e terroce la natura, ostili gli uomini, inclemente il cielo, ma essa, la buona nave aveva vinto, con lentezza, con pazienza, con tenacia, di tutto, degli uomini e della terra, del cielo e del travaglio. Ed era arrivata, presso al porto di Bussoleno, aveva quasi raggiunto il sole contro l'estremo confine di mare dopo la caccia affannosa sulle sue vecchie membra ferite e nere della polvere di tutte le strade era passato il soffio dell'entusiasmo dei popoli acclamantila in trionfo.

Finalmente, le vele stanche essa aveva spiegate, l'avventurosa cara vella nostra, verso il porto dolce, verso il paese solatio, per le vie profumate d'Italia. Era la tappa ultima, la tappa gioconda, la tappa trionfale, quella sola per cui essa aveva perseverato e resistito e vinto. Ma era troppo stanca, ed è morta, uccisa, divorata da quel terribile nemico che le aveva per mesi e mesi soffiata la vita nelle vene, che tre volte già le era saltato in gola a strangolarla e che l'abbatteva infine, per terra, sulla soglia del tempio, come un bove spezzato. Contro la gettata del porto, la navicella è fatto naufragio, dopo il viaggio compiuto, dopo il travaglio finito. E noi che di essa eravamo stati fieri, che il suo sforzo avevamo aiutato con tutta la forza dei nostri polsi, con tutto l'impeto della nostra volontà, noi, naufraghi e smarriti, ritornavamo dolenti, abbattuti, tristissimi verso la terra promessa che aveva popolato tutti i nostri sogni e acceso tutti i nostri desiderii, nelle steppe ondulate, nei deserti soffocanti, nelle notti di gelo di neve.

Ma quando poi, annegata in una nebbiola tiepida che saliva dal mare, Napoli è apparsa, sonnacchiosa nel pomeriggio assolato, gettante dal canto all'altro del mare le sue braccia colme di case, quando la città divina ha biancheggiato sugli alberi di Capodichino sull'azzurro cupo del mare e sull'azzurro tenuissimo del cielo, quando tutte le cose note e care rimaste per mesi e mesi ricordo ci sono balzate innanzi in una luce piena di luce e di realtà come volessero abbracciarci, tutta la tristezza nostra, tutta la

malinconia di quella cosa nostra distrutta e morta è sparita, è fuggita, scacciata dal sole e dalla gioia del ritorno, dalla felicità raggiunta infine, dal porto toccato in cima all'aspro viaggio. Poi, per le calde vie di Napoli, tra un sonante esercito di macchine, è stata la frenesia d'un popolo in delirio, l'entusiasmo sconfinato, un urlo solo corrente da casa a casa, da uomo a uomo, salente intorno a noi e al povero nome nostro in un clamore confuso di vittoria. E' stato il ritorno trionfale, il premio del nostro lungo travaglio, la ricompensa grande, troppo grande per il nostro povero sforzo. La tristezza era tanto lontana in quel momento e la gioia tanto grande...

Di questo, ma non di questo solo io ringrazio i napoletani. Poichè soprattutto io sono grato loro d'avermi dato la felicità di constatare che tutto quanto Haaga ed io avevamo fatto attraverso il mondo non era stata una sterile cosa e che il tentativo nostro aveva trovato qui una eco entusiastica. Quando un popolo comprende uno sforzo e lo ammira e l'onora molto oltre la misura che gli è dovuta, questo popolo deve, senza dubbio, avere nel fondo dell'anima sua la potenzialità di compiere lo sforzo stesso, di tendere i muscoli suoi alla stessa fatica, di combattere e

vincere la stessa battaglia.

Io ho sempre creduto alla grandezza del nostro seme, alla forza della gente nostra, la più bella e la più vivida di tutte quelle che hanno sgranato la loro storia lieta o triste sotto la luce del sole, ed ero partito con questa fede, resistendo a tutte le ironie, a tutti i dubbi, a tutti gli scetticismi che avevano salutato l'annuncio della mia risoluzione, sperando di ricondurre in patria la stessa fede, la stessa certezza, attraverso il mondo. I distillatori di paradossi che hanno stabilito da anni, con ragionamenti tirati coi denti, pescati un po' qua e là nei libri e nelle filosofie germinate da un secolo a questa parte nella dolce terra

RASOIO di SICUREZZA
LUNA SEMPRE REGOLATO
 12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO
 LEIDHEUSER & C. TORINO

di Francia, che hanno stabilito, dicevo, la nostra incurabile putredine; tutti coloro che hanno fatto di questo paese nostro mirabile un cimitero o un asilo d'alienati, ridevano della mia puerile ingenuità o s'irritavano della bella mistificazione. E il popolo tutto era con loro, con quelli che ridevano, avvelenato lentamente da quel pianterello quotidiano, persuaso man mano della morte che era salita a poco a poco per tutto il suo corpo, e che aveva ucciso i suoi muscoli e fiaccata la sua forza, convinto che il suo destino ormai fosse d'accosciarsi all'ombra d'un fico e d'attendere che i secoli passassero sulla sua rovina. E io sono ritornato ed ho compiuta l'avventura. Modesta avventura, non gloriosa ed eroica, ma avventura certo di volontà, di pazienza, di ostinazione, compiuta senza rumore e senza strepiti, a dimostrare un principio. E non solo io l'ho compiuta, ma tutta Napoli l'ha compiuta con me, Napoli diffidente prima o scettica, che ha cominciato poi a seguirne gli episodi, che ha finito per amarne gli uomini, che immeritamente l'ha onorata come una cosa grande mentre era solo una cosa paziente, che mi ha accolto in trionfo e mi ha stretto tra le sue braccia affettuose; Napoli, questa indimenticabile Napoli che io ho ritrovata su tutte le vie degli uomini, levata sulle umili braccia di cento, di mille, di centomila figli suoi, compienti ciascuno oscuramente il loro piccolo sforzo di conquista, affannati tutti, in mezzo al vasto mondo, alla ricostruzione della loro patria lontana, malati tutti e sempre del desiderio acutissimo di quest'arco azzurro di mare vivente ancora in fondo ai loro occhi e sul culmine dell'anima loro; Napoli, Napoli, questo grande paese straripato, dilagato attraverso la terra intera per la povera fatica di tanta semente sua portata via lontano da un vento di bufera. Tutta, tutta Napoli l'ha compiuta con me la bella gesta, con me che ne portavo meco il nome, con me che saldavo lungo il globo in una sola catena tutte le piccole oasi in cui il suo ricordo viveva, con me che partivo per congiungerle nelle mani una corona che allacciasse il mondo... Tutta, tutta Napoli, con me.

Ed ora, arrivato in patria, ritornato alla terra



L'epilogo finale del raid New York-Parigi. - La macchina Züst viene trasportata in ferrovia a Milano. Il passaggio a Bussoleno. La verifica doganale. (Fot. G. Raimondo - Bussoleno).

GARAGES RIVNITI
FIAT-ALBERTI-STORERO
 DOPO L'ULTIMA VITTORIA DEL CIRCUITO di BOLOGNA quale l'acchina oserà contendere il primato alla **F.I.A.T.?**
 Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

DUNLOP

è il vincitore
delle seguenti
prove automobilistiche


e dimostra la sua indiscussa **superiorità** per **qualità** e **resistenza**
nulla ad esso importando l'asperità del percorso, nè il peso, nè la velocità della Vettura.

Targa di Bologna	<i>il</i>	1°
Settimana di Ostenda	<i>3 volte</i>	1°
Riunione di Mont-Ventoux	<i>il</i>	1°
Coppa del Duca d'Orleans	<i>24 volte</i>	1°
Riunione di Salon	<i>7 volte</i>	1°
Coppa di Normandia	<i>il</i>	1°
Coppa di Spa	<i>il</i>	1°
Riunione di Evreux	<i>8 volte</i>	1°
Coppa Pilette	<i>il</i>	1°
Coppa di Spa (Turismo)	<i>il</i>	1°
Coppa Williams	<i>il</i>	1°
Coppa di Ostenda	<i>il</i>	1°
Riunione di Boulogne s m	<i>4 volte</i>	1°
Riunione di Gaillon	<i>5 volte</i>	1°
Coppa di Vetturette	<i>un posto fra i primi tre</i>	
Tourist Trophy	<i>i primi tre arrivati</i>	

tutti coi

PNEUMATICI
per Automobili

DUNLOP

 **Ogni commento è superfluo !!!** 

The Dunlop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^A - Milano
Telefono 12-70 - Indirizzo telegrafico: PNEUMATIC.



La vettura americana Thomas, concorrente al raid New-York-Parigi. Lungo le rive del mare del Giappone.

Cav. avv. Cesare Goria Gatti (Presidente), Ing. Emilio Marengo (Direttore della Scuola), Cav. uff. A. Rostain (Direttore Società Brevetti Fiat), Dott. Domenico Lovisetto, Ten. Luigi Mina (Presidente Aereo-Club Torino), Ing. Franz Miller, ecc.

Alle lezioni teoriche faranno seguito: un breve corso di montatura dei pneumatici, e lezioni pratiche di guida sull'automobile. A complemento del corso verranno tenute conferenze sulle più note marche del mercato automobilistico, e si visiteranno gli stabilimenti più importanti della città.

Del nuovo ed interessante argomento d'attualità « la navigazione aerea » verrà fatto largo cenno in una serie di conferenze con proiezioni, tenute da specialisti.

Le iscrizioni regolari avranno principio il 26 ottobre. Per programmi e schiarimenti rivolgersi alla Direzione, via Balbis, n. 1.

La corsa delle 24 ore a New York

(Nostra corrisp. particolare).

Il giorno 18 settembre, sulla pista di « Brighton Beach » ha avuto luogo la *Corsa delle 24 ore*. Anche quest'anno, come gli anni passati, vi si radunarono, per conquistare la palma della vittoria, le macchine delle migliori fabbriche americane e qualche macchina europea, fra le quali, la nostra gloriosa Fiat.



La vettura americana in aiuto a quella tedesca.

Le macchine concorrenti erano in numero di 11 fra americane ed europee, ed eccone i risultati:

1. Lozier, 45 HP (Michener e Lynch), miglia 1092, classificata 2 — 2. Lozier, 50 HP (Mulford e Cobe), m. 1107, cl. 1 — 3. Fiat, 35 HP (Parker e Copra), m. 1074, cl. 3 — 4. Stearn, 80-60 HP (Laurent e Marquis), m. 1050, cl. 4 — 5. Renault, 35-45 HP (Sartori e Clement), capovolta — 6. Simplex, 50 HP (Robertson e Lescant), m. 1029, cl. 5 — 7. Acme, 45 HP (Strang e Rodgers), m. 976, cl. 7 — 8. Thomas, 40 HP (Roberts e Martin) m. 955, cl. 8 — 9. S. P. O., 16 HP (Juhász Riedsen), m. 635, cl. 9 — 10. Garford, 40 HP (Valentine e Dary), m. 387, cl. 10 — 11. Allen-Kingston 40 HP (De Palma e Rippigille), m. 1027, cl. 6.

La corsa è incominciata il giorno 18 alle ore 20, terminando alle ore 24 del 19, essendovi stata una fermata di 4 ore per inaffiare la pista con olio, a causa della polvere.

Ogni macchina aveva due guidatori che si davano il cambio ogni 8 ore.

La Fiat di poca forza motrice in confronto alle prime due arrivate, ha dato eccellenti prove durante le 24 ore, risultando la terza, e di certo sarebbe stata la seconda, se non fosse stata penalizzata di nove giri, perchè corse per un po' di tempo con i fanali di dietro spenti, ed ha poi dovuto riparare roture di pneumatici. La stessa macchina, guidata dal defunto Cedrino, l'anno scorso vinceva la corsa, compiendo 984 miglia nelle 24 ore.

Di incidenti se ne ebbe a deplorare uno solo, e fu quello di Sartori su Renault, il quale si capovoltò riportando frattura al braccio destro e la rottura di due costole, e ne avrà per una quarantina di giorni.

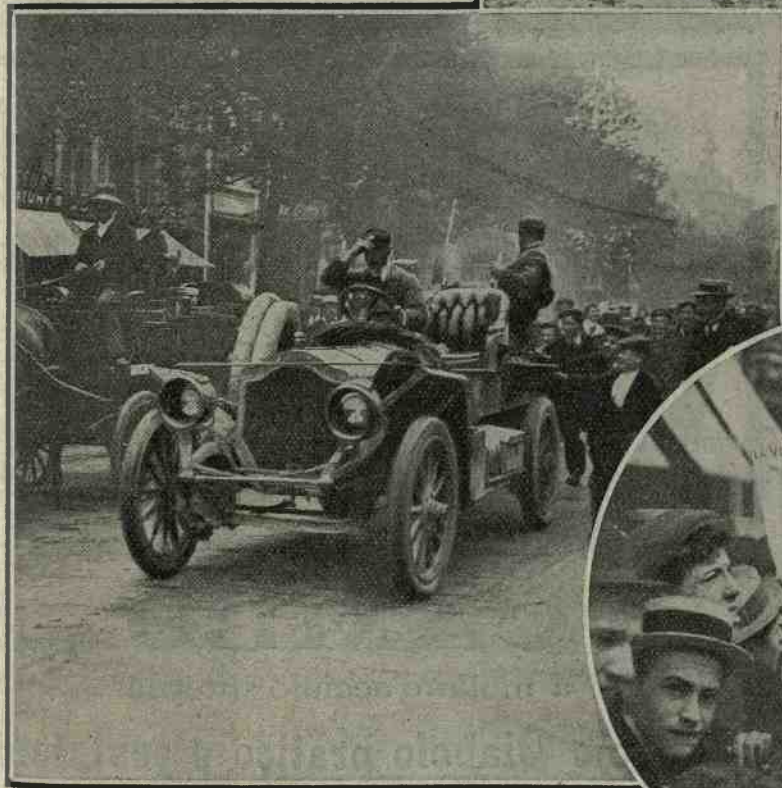
Prima di incominciare la *Corsa delle 24 ore* vi furono altri eventi di minore importanza, i quali però destarono vivo interesse, e specialmente il *Maith Race di 5 miglia* tra una Fiat *Ciclone* 90 HP, guidata da Raffaele De Palma, e una B. L. M. 120 HP, guidata da Buckley. Vinse il De Palma coprendo i 5 miglia in 5' 11" e 1/5, mentre il Buckley impiegava 5' 19" 4/5. Raffaele De Palma che guida la Fiat *Ciclone*, ha preso il posto del compianto valoroso Cedrino. Ha dato prove di sé, riportando negli ultimi giorni strepitose vittorie.

Sono in grado di annunziarvi che in breve vi sarà un'altra corsa di 24 ore, la quale riuscirà più interessante. Non mancherò d'informarvene dettagliatamente.

New York, 1° ottobre 1908.

Filippo Maniscalco.

ma, io sono orgoglioso di quanto ho fatto. In America, quando la macchina Züst si allineò al traguardo, la gente rideva. Ci chiamavano il *children's car*, la macchina dei bambini, e ci domandavano se credessimo di trovare degli arancenti sulle cime delle Montagne Rocciose. La leggenda della nostra fibra infiacchita da troppe sole e da troppa primavera aveva passato il mare con noi e metteva radici e germineva nella terra della forza e dell'audacia. Noi tacevamo. Poi partimmo. Le vicende furono tristi e liete, più tristi che liete; le fatiche furono aspre, ma noi seguitammo. L'America



La vettura americana a Parigi giunge il 31 luglio.



Il conduttore della vettura americana, Scheuster.

Scuola per meccanici e conduttori d'automobili di Torino

La Scuola per Meccanici e Conduttori di automobili (*chauffeurs*) di Torino, che nel corrente anno ha ottenuto l'approvazione e l'appoggio dei Ministeri: Poste e Telegrafi, Agricoltura, Industria e Commercio, entrerà nel suo quinto anno di vita.

I corsi per *Gentlemen* e Meccanici ricominceranno ai primi del prossimo dicembre con programma più esteso, che verrà svolto anche in questo anno dalle più spiccate notabilità del ceto automobilistico, quali gli ingegneri G. Balocco (Direttore Società Itala), A. Bertoldo (*Rapid*), Marchese Ferrero di Ventimiglia cav. Alfonso (Presidente *Automobile Club d'Italia*),

ghiacciata passò; poi l'Asia flagellata dalla pioggia; l'Europa ci venne incontro con le braccia colme di catastrofi; Parigi ci apparve in una mattinata di sole, sorridendoci. Era finita; il *children's car* era arrivato. Ci guardammo intorno: gli altri, quelli delle razze forti e grandi, quelli dei popoli sani e freschi mancavano, rimasti con l'ossa stroncate in mezzo alle steppe o arrivati in treno, comodamente. E dall'America i concorrenti più forti, quelli che ci avevano deriso parlando di noi come della *Macaroni Flyers*, alla partenza, ci telegrafavano la loro ammirazione... La prova era fatta...

Antonio Scarfoglio.

Officine e Cantieri Napoletani
C. e T. T. PATTISON
 (Granili) - **NAPOLI** - (Granili)

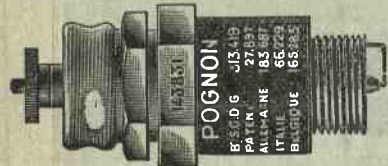
Costruzione di Canotti Automobili a benzina o petrolio
 di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI
SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI
 RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE
 Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

PICCIONI TEDESCHI

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi
Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania
 Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro ai Piccione
 Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro

Ancora e sempre la vera Candela **POGNON!**



Gran Premio delle Vetture (Dieppe 1908):
 Clément-Bayard 1^a arriv. delle vetture Francesi.

Gran Premio delle Vetturette (Dieppe 1908):

1^o, 5^o, 9^o arrivato vetture Delage;
 2^o e 8^o arrivato vetture Sizaire-Naudin;
 6^o arrivato vettura Thioulin;

il 90 0/10 dei successi dal 1896 a oggi.

Rappresentante: **D. FILOGAMO & C.** - Via del Mille, 24 - TORINO.
 Bougie POGNON Ltd. - London S. W.

Le MOTOCICLETTE

PEUGEOT

sono non solo le più veloci, ma anche
 le più resistenti.

Campo Sportivo Torinese - 11 Ottobre 1908

RAYA AGOSTINO

1^o con MOTO-PEUGEOT 3 1/2 HP

“ Motore tipo commerciale „

nel GRAN MATCH MOTOCICLISTICO battendo Borgo e Rigat.

Ecco come scrivono i signori Clienti:

Sassari,

Oggi compiendo Giro Sardegna, kilom. 820, toccato Sassari
 con Moto leggera PEUGEOT, ottimo viaggio, funzionamento
 splendido, superate salite 12 per cento.

DE-GIORGI - ORTU - PORCU - MADAN.

SPORTSMAN! Prima di fare acquisti di VETTURETTE, MOTOCICLETTE
 e BICICLETTE, chiedate Prezzi e Cataloghi all'

Agenzia Generale Stabilimenti PEUGEOT:

G. e C. FRATELLI PICENA - Corso Principe Oddone, 15-17 - TORINO

I nuovi Modelli 1909 della **Bicicletta**

GOERICKE

sono una **vera creazione** del genere.

Serie

Goericke

finissime ed a prezzi convenientissimi.

Mozzi

Goericke

rappresentano un **vero capolavoro** di meccanica.

Costruttori e Negozianti prima di impegnarvi
 per il 1909 chiedete offerte al Rappresentante
 esclusivo per l'Italia della Casa **GOERICKE.**

Agente Gener. per l'Italia: Ditta **ENRICO ALTERAUGE** - MILANO
 Via Nino Bixio, 17

Succursale di Torino: Signor **I. B. RICCO** - Via Petrarca, 7

Deposito presso: **ERMINIO VENTURELLI**, Corso S. Maurizio, Torino



“**TUPHINE**”
 I migliori Foot-balls inglesi

Adottati dalle
 società estere e
 nazionali per la
 loro resistenza
 e solidità.

“**CAMBO**”

a molla d'acciaio interna.

Il solo Diabolo pratico e resistente

Agenti esclusivi per l'Italia:

G. VIGO & CIA

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Specialità Articoli Sports

GIUOCHI DA GIARDINO E DA SALA

Abbigliamenti per Automobilisti, Ciclisti, Tennis, Foot-ball, ecc.

CATALOGHI E LISTINI A RICHIESTA

ITALIA

CHÂSSIS DA TURISMO:

di 14|20 - 20|30 - 35|45 - 50|60 HP
(4 cilindri)
60 e 75 HP (6 cilindri)

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

Camions - Omnibus - Furgoncini - Carri Pompieri - Ambulanze
Gruppi motori per Canotti da 14 a 300 HP

Fabbrica Automobili **ITALIA** - Torino.

Auto - Ammortizzatore **THOMPSON**

Di facile applicazione alle vetture a cardano ed a catena.
Dichiarato dal Re del Volante, *Vincenzo Lancia*,
quanto di meglio si è fatto in tale genere.

Prezzo dell'apparecchio completo con attacchi L. 200.

Si spediscono cataloghi a richiesta

Vedibile in TORINO, presso la Ditta CEIRANO & C° - Corso Viti. Eman., 9
e presso i suoi agenti:

Ditta R. BORGHI - Corso Re Umberto, 38 - Ditta D. FILOGAMO - Via dei Millo, 24

GARAGE SOUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Châssis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel.
Planche e Capot in alluminio. Trasmissione alla cardano.

Modello 1908: 30|40 HP, L. 17.000 - 40|50, L. 22.000 - 50|70, L. 25.000

Châssis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

12|16 - 22|30 - 35|45 HP - Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione,
il rendimento degli Châssis LA BUIRE è elevatissimo,
quindi estremamente ridotto il consumo.

Canotti automobili

DA CORSA - DA SPIAGGIA - DA LAGHI - DA FIUME

consegna pronta.

Motori delle migliori Case Italiane ed Estere

Rivolgersi: Cantieri Baglietto S. I. A. M. - GENOVA
Via Balbi, 21

Preventivi e Cataloghi a richiesta - Telegrammi SIAM - Genova

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Cap-en	Lire	Cap.	Long.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Cap-en	Lire	Long.	Cap.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	198
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	190
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenhe	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	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

Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti
Marca Volard (marca depositata)

SCLAVO e C. TORINO
Corso Vittorio Emanuele II, n. 68

Tipo **Apollo** di gran lusso grandissimo L. 175
Tipo **Lion** di gran lusso medio » 90
Tipo **Graziosa** di lusso » 55
Tipo **Miraphone** da L. 27 a » 35

Esclusiva vendita e rappresentanza
per il Piemonte della **Società Italiana di Fonotipia ed Odeon**
i migliori dischi cantati dai più celebri artisti.

Albums per dischi, supporti per macchine e punte marca **Volard**.

Assortimento completo delle macchine MONARCH originali e dei dischi GRAMOPHONE, ZONOPHONE, COLUMBIA, PATHÉ FRÈRES, EDEN FAVORITE, ECC.



FABBRICA DI PNEUMATICI

CLÈMENT TOMEAZZI e C.

Amm.: Via Republicana 17 - BOLOGNA - Fabbrica: F. P. Galliera

Coperture e Camere: " LE PNEU CLÈMENT "
" FELSINA "
" Coperture " AMERICANO "

Tubolari e cerchi legno per pista e strada
(preferiti dalla maggioranza dei corridori).

Filiale in TORINO: Via Sant'Anselmo, 28.



Maneggevole
leggera, silenziosa
e forte

La Motosacache

si presta a tutte le
combinazioni.



La Motosacache

è la Macchina
preferita da tutti:
Ufficiali, Turisti,
Professionisti
ed..... equilibristi.



La Motosacache

Brevetti H. e A. Dufaux e C.

è la Regina
delle Biciclette
a motore.

SOCIETA' MECCANICA ITALO-GINEVRINA
TORINO

G. DURIO

Madonna di Campagna

— TORINO —

*Gomme
Vulcanizzate
e
Tubolari
per Biciclette*

DURIO

18 Primi Premi in 47 giorni