

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Arcobaleno
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

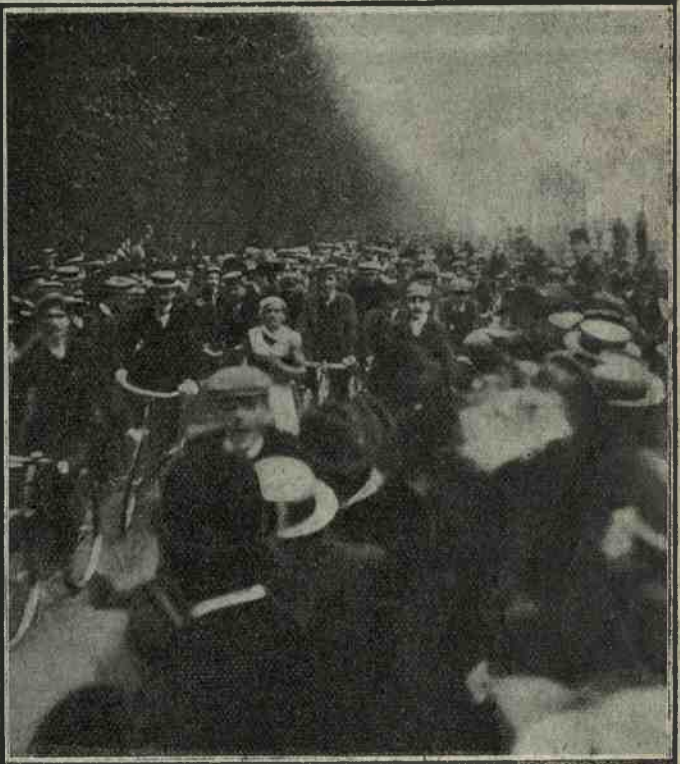
(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
 Anno L. 6 - Estero L. 9
 Da Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 Estero .. 15

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

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale



LA MARATONA ITALIANA.

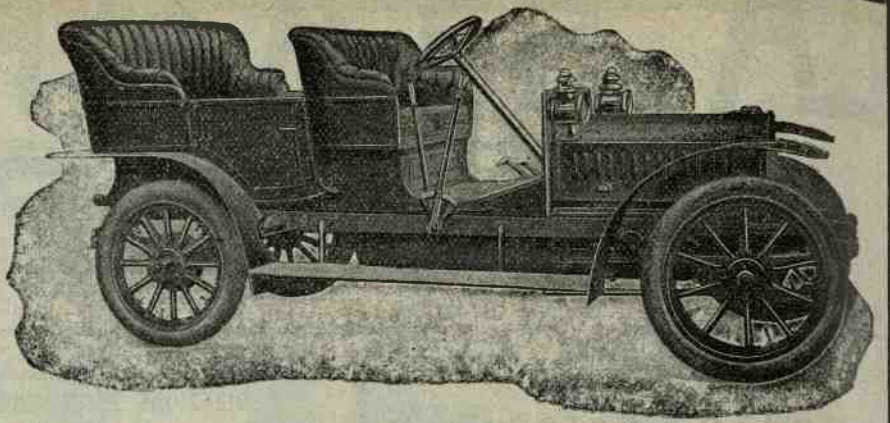
In alto a sinistra: La partenza dei corridori. — A destra: L'arrivo di Losi. — In basso: La partenza dei marciatori preceduti dai francesi Siret, Millot e Neveau. (Fot. Luca Comerio - Milano).

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

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

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

GARAGE PER AUTOMOBILI

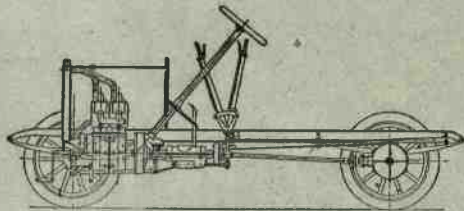
SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Vetturette "MARENGO"

Il più grande successo dell'Esposizione di Torino



Chassis 8-10 HP, 2 cilindri, Tipo B
 L. 8450.

TIPO POPOLARE

8 HP, 1 cilindro, tre velocità e marcia indietro, cardano, termosifone, carrozzeria due posti

L. 2950.

Per prenotazioni e richieste di rappresentanza rivolgersi:
 Società Automobili "MARENGO", - GENOVA - Via Maddaloni, 3.

G. DURIO

Madonna di Campagna

TORINO

*Gomme
 Vulcanizzate
 e
 Tubolari
 per Biciclette*

DURIO

18 Primi Premi in 47 giorni

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.

Corsa FONTANETTO PO - LIVORNO

1° e 2° arrivate Macchine Ravasio-Casale
con Gomme

"LABOR"

MANIFATTURA ITALIANA PNEUMATICI

TORINO - Via S. Secondo, 86

Camere d'aria
tubolari (Palmer)



Marca di Fabbrica

M.I.P.

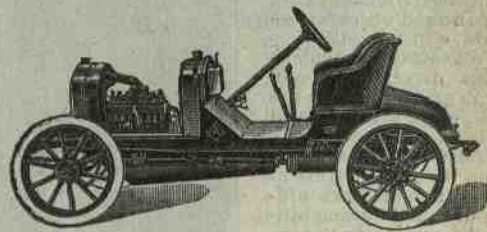


Marca di Fabbrica

Coperture
Tele ingommate

Vetturette

ALCYON



4 Cilindri - Carrozzeria a 2 posti - Magneto - Cardano - Tre velocità - Marcia Indietro.

Tipo 8-10 HP (Alesaggio 62) L. 5500.

Tipo 12 HP (Alesaggio 72) „ 6400.

Tipo 12 HP (Alesaggio 75) „ 6800.

Vetturetta Monocilindrica 8 HP - Carrozzeria a due posti - Accensione ad accumulatore, L. 4500

Rappresentanza Generale per l'Italia:

TORINO - Via Volta, 5 - **TORINO**

Cataloghi a richiesta. -w- Ceroansi Agenti.

Biciclette e Serie ALCYON

TORINO - Via Volta, 5.

MILANO - **A. OLDI**, Via Borgonuovo, 15.

NEW YORK - PARIGI

LA VETTURA

ZÜST

Su Gomme **PIRELLI**, ha terminato a **PARIGI** il suo

GIRO DEL MONDO

percorrendo in

AMERICA, ASIA ed EUROPA

circa **48,000 CHILOMETRI**

cioè 9000 Chilometri più della **PROTOS** e 4500 Chilometri più della **THOMAS**

senza usare mai la Ferrovia

L'epilogo del Giro del Mondo in automobile

Antonio Scarfoglio in patria.

Antonio Scarfoglio, il giovane collega che quasi un anno intero fu via da noi, che compì la più colossale impresa giornalistica che sarebbe stato possibile immaginare coi moderni, ancora imperfetti, mezzi di locomozione, Antonio Scarfoglio, il simpatico *Toto* come lo chiamano i colleghi, ha rimesso alfin piede in Italia, ha finito il suo viaggio fantastico, il suo fenomenale *tour de force*, è ritornato alla sua scrivania di redazione con la stessa disinvoltura, lo stesso buon umore, la stessa spensieratezza con la quale in un freddo mattino del gennaio di quest'anno che muore era saltato a bordo della gloriosa *Züst* diretto a Parigi e quindi all'Haÿve per imbarcarsi alla volta di New York.

Simpatico nella sua inesauribile vena umoristica, ammirevole nella prontezza con la quale in un... *Fiat*... cioè... in una... *Züst*, rimpinza d'un carattere minuto, e in uno stile forbito e fantasioso, qualche dozzina di cartelle, buon compagno, eccellente amico, è stato salutato al suo ritorno a Torino non da una folla lievitata d'entusiasmo da gran battute di giornali, non da Enti ufficiali di quell'automobilismo che pur gli fu l'unico meraviglioso mezzo per compire la grandiosa impresa, ma con un abbraccio caldo d'ammirazione, sincero, affettuoso dai colleghi di redazione della *Stampa*..., con un abbraccio nella semplicità del quale v'era tutta un'affettuosa dimostrazione di chi conosce come sia difficile la mansione del giornalista moderno, quanti sacrifici costi dedicarsi, per lunghi mesi, per lunghi anni, ad un'impresa per darne di essa quotidianamente notizia e relazione ad un popolo intero, di chi vive della vita del giornale e ne sa quindi tutte le difficoltà, come qualche volta arriva ad assaporarne tutte le soddisfazioni.

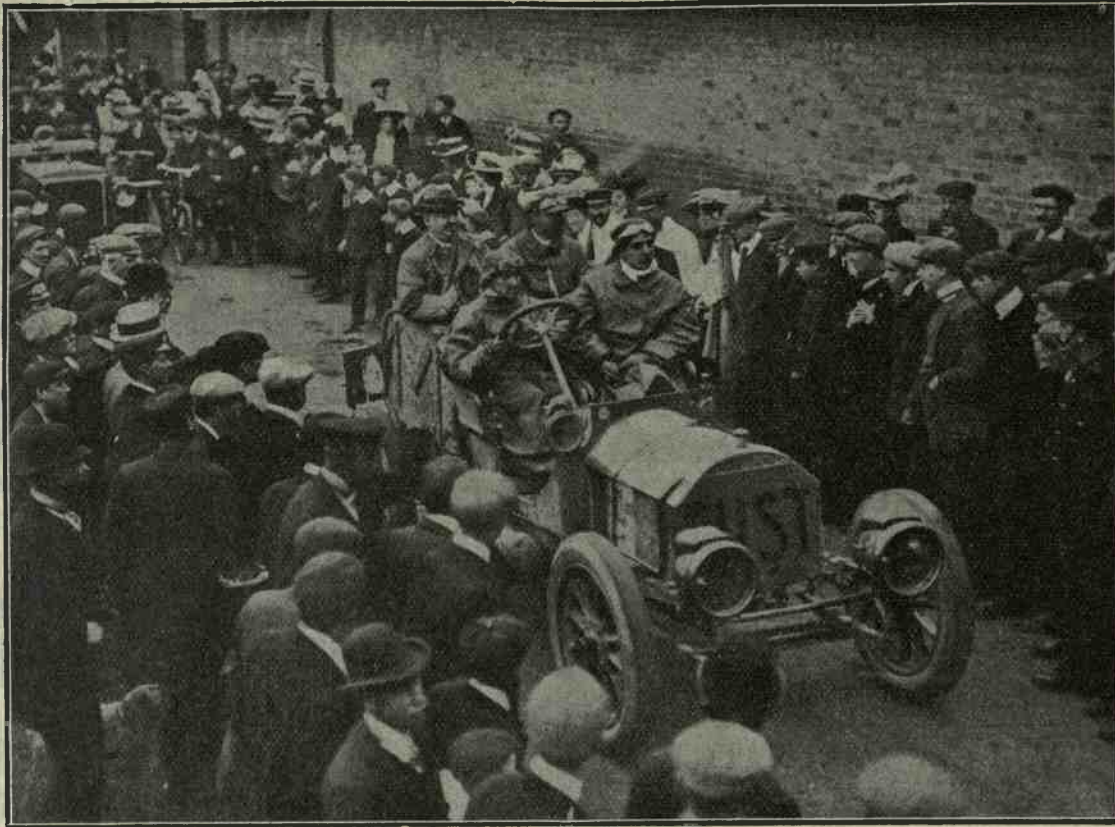
A *Toto* ritornato, unica forse figura gloriosa, della impresa fallita come organizzazione, non certo come esperimento d'uomini, a *Toto* il nostro benvenuto!

La flemmatica Inghilterra, la nebbiosa Londra seppero rendergli i dovuti onori decretandogli il trionfo degli eroi, trionfo di fiori, di applausi, di *hurrà*; To-

suoi pleniluni, tutto il colore dei suoi panorami, nella giovane mentalità del nuovo eroe del giornalismo moderno: Antonio Scarfoglio.

Fra il suo popolo primitivo, chiasoso, esuberante, *Toto* troverà forse il trionfo più agognato e più sincero... Le notti insonni, il rigor dei geli, l'incubo di una morte che pareva attenderlo a ogni tappa dello sconfinato viaggio, i triacchi, bivacchi nell'abbandono della macchina stanca sulla steppa nevosa, o nella vallée inondata, o a fianco dello scalato monte, tutto dimenticherà Scarfoglio arrivando nella sua Napoli in un radioso e tepido mattino d'autunno, quando verrà portato in trionfo e salutato come un figlio, come sangue del suo sangue da quel popolo per il quale — mentre magistralmente e a tempo seppero mettere a nudo le brutture ed il pattume dei bassi fondi — seppero sovente poi trovare accenti toccanti e sciogliere il focoso e patriottico peana all'anima sua forte e generosa.

G. Corradino Corradini.



L'arrivo di Scarfoglio sulla *Züst* a Londra. (Fot. Argns Photo Reportage).

rino, più flemmatica ancora, non gli decretò il trionfo popolare, ma lo salutò un eroe con forse maggiore competenza, dato l'ambiente nel quale e fra il quale il benvenuto gli fu dato.

Ora lo attende Napoli, sua patria d'origine, Napoli l'incantevole e fantasiosa creatrice di tanti ingegni meravigliosi, Napoli che ha saputo trasfondere tutto il fuoco del suo Vesuvio, tutto il romanticismo dei

ora forma il corredo indispensabile d'ogni buon podista italiano. Ma l'opera del *Fortior* non si arresterà a questi già ottimi risultati, il suo crescendo non avrà sosta, e già si stanno preparando le marce ufficiali d'autunno — con speciale premiazione — che faranno fremere di nuovo e caldo entusiasmo le più belle, le più forti energie dedite al più utile e popolare degli sport.

Barbi.
La Direzione che ha sede a Genova in via S. Donato, 7, primo piano, fornisce gratuitamente statuti e stampati.

Le marce autunnali del Fortior Podistico Italiano

Nel turbinoso affannarsi di questo prodigo periodo di vita sportiva, una benemerita Associazione si rileva per suo progressivo e costante incremento. Intendiamo parlare del *Fortior Podistico Italiano* che in questi mesi di vita conta ben quattro mila laureati dell'ambito brevettato.

È il trionfo d'un lavoro di zelo, ma soprattutto merito di una idea ottima, tornita con ledevoli e retti criteri che hanno spianato tutte le forme burocratiche, hanno reso facile, esteso ed ambito un titolo sportivo che

GRAN PREMIO INDUSTRIA CICLISTICA INTERNAZIONALE

percorso: Milano - Mantova - Asola - Mantova (Km. 255).

ERNESTO FERRARI

l'unico montante **BICICLETTA**

LABOR
CHAUVIN

e **PNEUMATICI**

vince il Primo Traguardo di Mantova aggiudicandosi la **Grande Medaglia d'Oro** del Municipio di Mantova e la **Grande Medaglia del Ministero dell'I. A. C.**

Rappresentanti Generali per l'Italia:
MILANO - Piazza Castello, 16 - **MILANO**

GILARDONI, DELLA CHA & C.

Rappresentante per Torino e l'Alto Piemonte: **E. BASSO** - Torino, Corso Vittorio Emanuele, 96.

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



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

Gran Premio delle Veturlette (Dieppe 1908):

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

Il 90010 del successi dal 1896 a oggi.

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

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

Vendibile in **TORINO**, presso la Ditta **GEIRANO & C^o** - Corso Vitt. Eman. 9
e presso i suoi agenti:

Ditta **R. BORGHI** - Corso Re Umberto, 38 - Ditta **D. FILOGAMO** - Via del Mille, 24

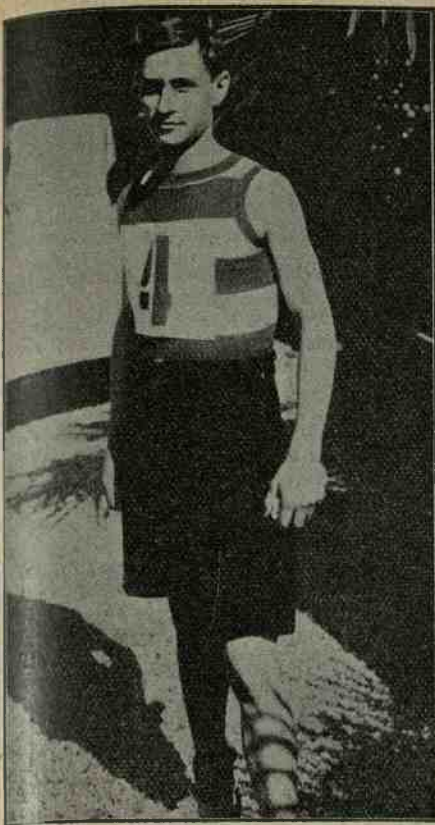
PICCIONI TEDESCHI

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi

Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania

Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro al Piccione

Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro



Il corridore francese Siret, che fece il percorso della Maratona nel minor tempo (ore 2,42'28").

La « Maratona », italiana

Completo successo ha riportato la prima gara « Maratona » disputata in Italia per iniziativa del giornale il Secolo e per merito speciale del collega avv. Edgardo Longoni.

Successo di organizzazione, concorso straordinario di campioni, folla immensa di spettatori e trionfo sportivo al tempo stesso.

Ohi è stato domenica sul percorso della « Maratona », chi ha goduto di quello straordinario spettacolo offerto dall'Arena, chi ha seguito la falange dei corridori e marciatori, chi ha presenziato al loro arrivo al traguardo finale può darsi ragione del nostro asserto.

I partenti per la corsa furono 361. Arrivarono nel tempo massimo 126 corridori.

Per la marcia ne partirono 643 e ne arrivarono nel tempo massimo 317.

Ecco un bilancio sportivo più che buono. Tra la falange dei partecipanti, fra i 1004 giovani che risposero all'appello, vi

erano i buoni, i mediocri, ma in ogni modo tutti i migliori. Losi, Frascini, Pagliani, Russo, Bianchi, Quattropani, Olaro, Pavesi, Urani, Zangrilli, Cani, Piccinini, ecco i dodici uomini sui quali maggiormente si contava ed i quali risposero con entusiasmo all'appello cimentandosi nel modo migliore.

Il risultato sportivo fu dunque buono, molto buono. Il giovane Losi ha vinto abbassando il tempo della « Maratona » inglese, e se difficile riuscì allora quella prova, per il caldo e la polvere, non meno difficile fu la « Maratona » italiana, svoltasi su terreno cattivo, fangoso e per di più invaso da una folla immensa, incalcolabile di ciclisti, automobilisti e pedoni, i quali spesso ostacolarono il passaggio. Non solo il vincitore ha coperto il percorso con una media di 15 chilometri all'ora, ma egli ha vinto sorridendo senza che in lui nulla denotasse soverchia stanchezza.

Non meno meritevole è il Olaro, il quale ha ottenuto una media oraria splendida superiore ai 9 km.

Losi, Olaro e Lunghi, ecco le tre figure sportive che domenica riportarono la palma della vittoria.

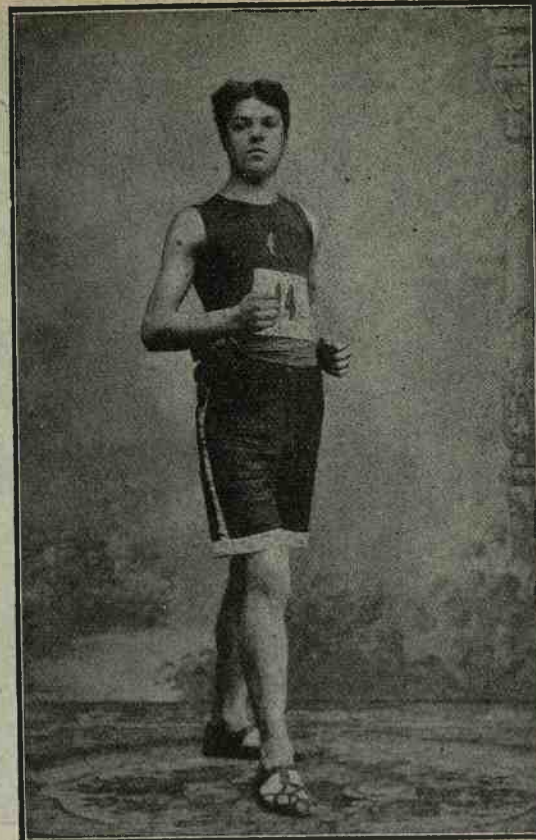
Nella gara del miglio, Lunghi E. si distacca dagli avversari con una facilità ed una sovrappiù sorprendente. Procedendo ad andatura elegante, col busto ampio ed eretto, ben modellato, il Lunghi acquista immediatamente, per il suo stile di corsa, l'ammirazione del pubblico, conquistandone le simpatie e meritandosi entusiastici applausi. Ben presto porta il suo vantaggio da 5 a 10, a 20 metri, inutilmente inseguito da Cartasegna, da Gamma e da Bettioli. All'ultimo giro di pista Lunghi accelera ancora l'andatura, percorrendo il tratto che lo separa dal traguardo tra un subisso di applausi.

Nella gara con ostacoli si sperava che il Lunghi trovasse un po' più di opposizione; ma alle prese la sua superiorità si appalesò di nuovo assoluta.

Fra i mille attori dello spettacoloso convegno podistico italiano, trovammo pure ed in gran numero delle mediocrità che vollero tentare, forse, una prova per la quale non erano del tutto bene preparate ed in ciò si deve vedere la causa prima della differenza di cifre fra i partenti e gli arrivati. Ma i migliori erano tutti là.

Nessuno mancò, per cui la « Maratona » italiana riuscì in modo più che lusinghiero.

Essa riuscì bene, ma potrà in avvenire riuscire anche meglio.



Angelo Olaro, dell'Agamennone di Milano, vincitore della Maratona di marcia.

Roma. — Izzo S. Grazie, troppo poco chiare per clichés.

Genova. — Peytrignet. Peccato il ritardo. Non più in tempo per entrare in questo numero. La serberemo per la prima occasione.

Taranto. — M. Rapisardi. La notizia ci giunge troppo tardi e senza fotografie. Ci interesseremo del prossimo campionato regionale. Grazie in ogni modo della premura.

Torino. — A. Scalzotto. Passiamo cartolina al nostro critico della materia.

Genova. — Rota. Non si riferiva a lei. Fu un errore. Impossibile passare il resto. Lo spazio in questi giorni ci è tiranno. Veda come l'attualità viene illustrata. Saluti. V. G.

Modena. — Baccarani. Abbia pazienza. Certo nel prossimo numero.

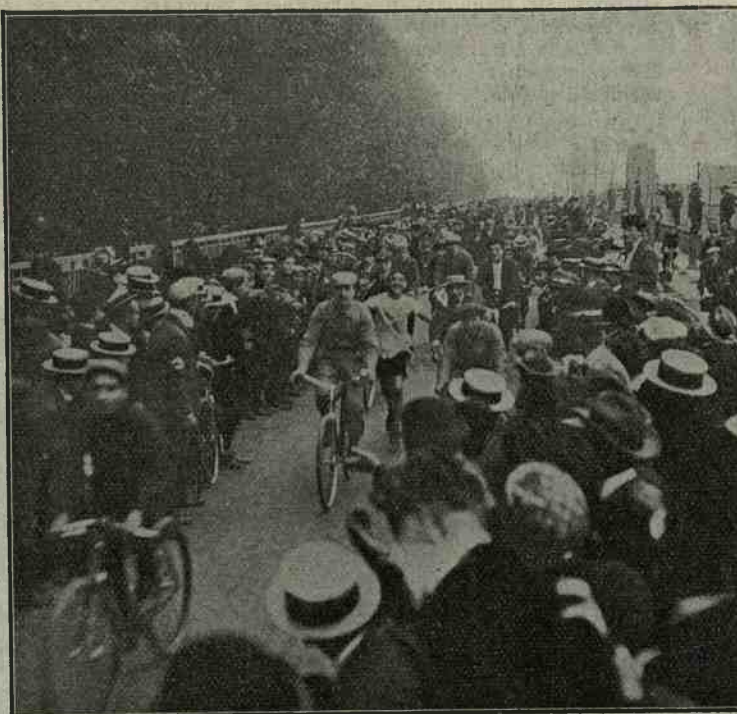
Savona. — O. Tessitore. Ben volentieri. Al più presto.

Firenze. — Gino Vecchietti. Vi ringraziamo dell'offerta, ma per ora non possiamo esaudire tutte le richieste dell'attualità, e quindi impossibile accogliere l'illustrazione di avvenimenti passati.

Reggio Calabria. — Lo Presti. Grazie. Certo nel prossimo numero.

Milano. — Cicerchia. Grazie. Già avevamo fatto la scelta delle numerose giunteci, quando ci pervenne la vostra.

Vicenza. — M. Largini. E le fotografie?



L'arrivo di Frascini 2° nella corsa della Maratona italiana. (Fot. Luca Comerio - Milano).

Rimediato a qualche piccolo neo di organizzazione inevitabile in una primitiva e così colossale impresa sportiva, dato agio al concorrente ad una maggiore preparazione, noi registreremo un successo sportivo completo. Quanto però oggi si è già ottenuto merita plauso ed ammirazione e di ciò devono esserne soddisfatti i coraggiosi organizzatori.

Lo sport italiano ha registrato nella « Maratona » del Secolo la più grandiosa sua manifestazione del 1908.

GUSTAVO VERONA.

(Vedere a pag. 8 la classifica ufficiale).

CORRISPONDENZA

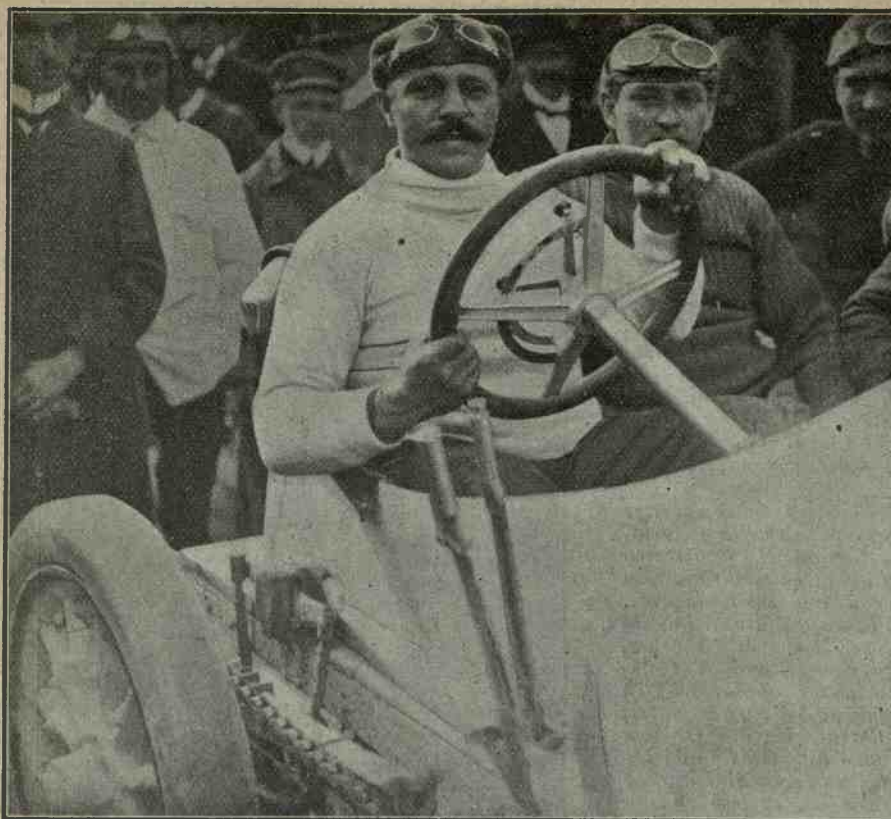
Noceto. — D. Delfrate. Facemmo cenno alla precedente corrispondenza solo nell'ultimo numero, perché lo spazio ci è finora mancato. L'ultima inviataci non può essere inserita perché i programmi non trovano posto nel nostro giornale. V. G.



Frascini Antonio, di Omegna, 2° arrivato nella corsa Maratona.



Urani Egildo, di Torino, campione piemontese, 3° nella marcia della Maratona.



Le corse al Semmering. Salzer, sulla Mercedes, vince in tutte le categorie. (Fot. Argus Photo Reportage).

mana la corsa automobilistica in salita al Semmering.

Il percorso era di dieci chilometri, con una differenza altometrica di 400 metri. La partenza avvenne dal villaggio di Schottwien e l'arrivo allo spartiacque del Semmering, tra il confine della bassa Austria e della Stiria. E' questa la decima corsa indetta dal Club Automobile austriaco. Le macchine erano state divise in undici gruppi, a seconda del diametro cilindrico: il primo gruppo era formato dalle motociclette e venivano poi le macchine da viaggio e da corsa divise in classi, a seconda del numero dei cilindri e dei loro diametri.

In questi gruppi concorrevano macchine austriache e macchine tedesche. Solo nel gruppo delle carrozze a quattro cilindri erano iscritte le macchine italiane Isotta-Fraschini, Spa, Bianchi e qualcuna francese ed inglese; ma la Isotta-Fraschini si ritirò con altre, ritenendo difettoso il regolamento della corsa.

L'industria italiana si è tuttavia benissimo impostata nella corsa in cui era rappresentata, e cioè nelle vetture a quattro cilindri con 130 mm. d'alesaggio sopra 15 concorrenti, giunse 1^a Opel, pilotata da Opel, in 8' ed 8"; 2^a Bianchi, pilotata da Franchini, in 8' e 12"; la Spa, guidata da Piccoli, giunse 7^a in 9' 54".

Il terzo ed il quarto posto vennero occupati dalle Mercedes, il quinto dalla Metallurgique ed il sesto dalla Benz. Essendosi poi squalificate due vetture, per sovraccarico irregolare, la Spa fu qualificata quinta.

Ancora una volta sulla strada di Salon a Arles si è svolto il meeting di Provence, più comunemente conosciuto come meeting di Salon.

La maggior velocità è stata raggiunta dalla Brasier nel chilometro lanciato, che ha coperto il chilometro ad una velocità oraria di 168,210 all'ora.



NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS"
CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTI-FERRARA

Da una corrispondenza del nostro rappresentante di New York togliamo:

« Il 5 settembre a St-Paul, Minn., lo chauffeur Raffaele De Palma di New York batteva il record mondiale, tenuto fino allora da Walter Christie sulla stessa pista.

« Il De Palma guidava la Fiat Ciclone, coprendo il tratto di un miglio in 51 secondi, e la Walter Christie (Fabbrica Christie), guidata da Walter Christie, non finiva il circuito che dopo 55 1/2 minuti secondi.

« La Fiat Ciclone è la stessa macchina su cui morì il compianto Cedrino ».

* Splendida fu la vittoria riportata dalla macchina Isotta e Fraschini, il giorno 7 corrente a Lowell (Stato di Massachusetts) sul circuito di Merrimack-Valley, di 10 miglia, compiendo il totale della corsa di 254,4 miglia in ore 4 42' 34" (media 54 miglia l'ora).

Ecco il risultato della corsa:
Louis Strang, 60 HP Isotta-Fraschini, 4 42' 34";
Harry Grant, 60 » Locomobile, 6 14' 50";
Will. Bourque, 30 » Knox, 6 33' 28";
G. Robertson, 50 » Fiat, 6 38' 32";
Franck Lecault, 50 » Simplex, rottura;
Robert Burman, 30 » Buick, squalificata;
Charles Basle, 50 » Knox, rottura.

Premi: 1. Trofeo donato da Mr. Butler Amer e dollari 500, offerti dalla Michelin Company al guidatore; 2. Dollari 250; 3. Dollari 150.

La Fiat, guidata da Robertson, si teneva vicina alla macchina vincitrice, ma è stata sfortunata, avendo perduti due pneumatici in un solo giro ed avendo avuti altri piccoli incidenti.

La Isotta-Fraschini vincitrice è la stessa che vinse il trofeo di Briarelliff.

Domenica si è disputata in Francia la Coppa delle Vetturette.

Eccone la classifica:

1. Sizaire Naudin (Naudin) in ore 5 14' 8";
2. Sizaire-Naudin (Sizaire) in ore 5 21';
3. Lyon Peugeot (Goux) in ore 5 53' 50";
4. Lebouc, 5 43' 53"; 5. Collomb, 5 47' 29"; 6. Me-nard, 6 14' 49"; 7. Sonvico, 6 19' 29"; 8. Beck, 6 19' 43"; 9. D'Avary, 6 35' 13"; 10. Richard, 6 36' 16"; 11. Rivierre, 6 39' 48"; 12. Boillot, 6 ore 40' 59"; 13. Roisan, 6 54' 48"; 14. Gassier, 6 57' 22"; 15. Meaux, 7 3' 16"; 16. Schweitzer, 7 3' 41".

Il percorso era di 320 chilometri (8 giri di 40 km. ciascuno).

Nel regno degli automobili

Le ultime corse all'estero.

Sul circuito dell'isola di Man si è disputato per la quarta volta il Tourist Trophy, l'elegantissima statuette d'oro riprodotte il Mercurio del Giambologna, che l'Automobile Club di Gran Bretagna e Irlanda riserva fin dal 1905 alle vetture da turismo.

Per la prima volta il trofeo veniva disputato col regolamento dell'alesaggio che per le vetture concorrenti doveva essere di quattro pollici o dieci centimetri.

Contro questa corsa ultimamente si era sollevata l'opinione pubblica a cagione dei pericoli che presentava il percorso; specialmente il Times aveva fatta una vivace campagna per la sua abolizione.

Viceversa il Royal Automobile Club di Gran Bretagna e Irlanda, che è come il Jockey Club del mondo automobilistico, la difese strenuamente contro tutte le opposizioni.

In occasione di questa grande prova inglese, nell'isola di Man è stato tracciato un circuito di 60 chilometri e 350 metri. Questo circuito doveva essere percorso nove volte, ciò che fa un totale di 543 chilometri e 150 metri. In alcuni punti il percorso presenta degli svolti pericolosissimi, per cui si temevano delle disgrazie, che fortunatamente non avvennero. In un punto il percorso assume la forma di una forcina, e un'altra voltata è anche più acuta a forma di V.

Alla gara hanno preso parte 35 concorrenti, in massima parte inglesi e francesi; degli italiani, soltanto due S. C. A. T. concorrevano. Inalberavano la nostra bandiera, ma erano guidate da chauffeurs inglesi.

Al terzo giro l'italiano Resta dovette ritirarsi in seguito a un guasto. In quel momento era alla testa una Darraq.

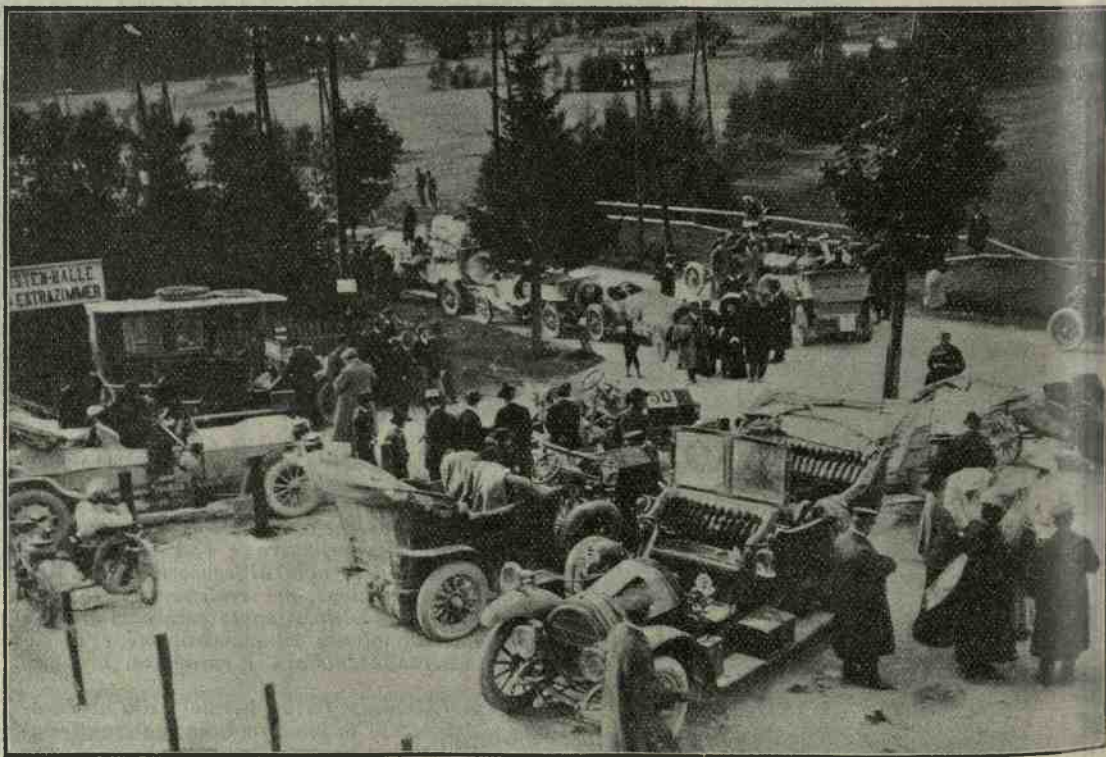
Ecco i tempi nei primi quattro giri: George su Darraq, ore 2 56' 32"; Guinness su Darraq, ore 2 57' 53"; Tuck su Humber-Beeston, ore 2 58' 36"; Watson su Hutton ore 2 59' 4"; Reid su Humber-Beeston, ore 3 1' 22"; Robert su Arrol-Johnston, ore 3 4' 3"; Porter su Calthorpe, ore 3 11' 12"; Hutton su Hutton, ore 3 13' 32"; Cooper su Metallurgique, ore 3 13' 56"; Thornycroft su Thornycroft, ore 3 18' 35"; Outhwaite su Vinot, ore 3 20' 6".

Al quinto giro la Calthorpe di Porter si rovesciò; però la macchina e lo chauffeur rimasero miracolosamente illesi.

Ecco i risultati definitivi:

E' giunta prima in ore 6 43' 5" la macchina Hutton, guidata da Watson; seconda la Darraq guidata da Guinness, in ore 6 45' 21"; terza la Darraq guidata da George, in ore 6 48' 36".

* Si è disputata pure in quest'ultima setti-



Le corse al Semmering. Un garage all'aperto.

Fot. Argus Photo Reportage).

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



persone, una Benz 24 HP, sino a ottanta all'ora. E con questo materiale, il costo non è caro. Hanno naturalmente un tassametro che sul tassametro delle vetture a cavalli presenta una differenza di dieci pfennig di più. A Berlino poi, le automobili e le vetture a cavallo costano precisamente la stessa

La corsa di automobili sulla salita di Evreux. La signorina Herven e il suo meccanico.
(Fot. Argus Photo Reportage).

Automobilismo in pratica e viceversa

Nel numero 38 della *Stampa Sportiva*, in un articolo intitolato « Pro automobile », Raffaele Perrone accenna brevemente, e colla conoscenza solita ch'egli possiede in materia, all'automobilismo pratico adibito per trasporti di merce e di persone.

Mi permetto di prendere l'idea di questo mio scritto dal suaccennato articolo, e spero che l'esimio collega non se n'avrà a male.

E' semplicemente vero: le corse e le vittorie sportive dovevano esser mezzo e non fine all'incremento del nuovo mezzo di locomozione.

Invece, finita una corsa, si scrive, o almeno, ne scrivono i giornali politici qualche accenno, ne traggono quelli sportivi qualche ammaestramento... poi si aspetta un'altra corsa, per ricominciare poi daccapo.

L'automobilismo usato per veri scopi pratici è in Italia veramente ai suoi primordi, e non dovrebbe essere così. L'industria nostra ormai è ricca, è forte, anche dopo le recenti crisi, le automobili in Italia costano come, e meno che negli altri paesi, il pubblico le è abbastanza favorevole... eppure per gli scopi pubblici l'automobile è ancora una reietta.

La macchina tanto decantata per utilità e praticità ha vinto il cavallo nelle arene sportive, ma il cavallo si è preso una rivincita nella vita.

La stampa ha appoggiato la causa automobilistica in questi ultimi anni, come solo oggi appoggia la causa motonautica e aeronautica. Ma la stampa è un potere... lo dicono il quarto, eppure è abbastanza debole. Gli enti amministrativi che avrebbero dovuto incoraggiare le iniziative moderne, di instaurare nuovi sistemi di servizi per migliorare i commerci e le industrie, si son accontentati di una passività veramente inspiegabile. Le autorità amministrative non han saputo tener conto dei risultati sportivi dati dall'automobile, han lasciato che chi volesse, facesse, se avesse potuto, qualche cosa. E l'italiano non è uno spirito tenace.

In Germania, per citare le città principali, Berlino, Hamburg, Lipsia, Dresda, Monaco, Norimberga, hanno tutte un discreto numero di vetture pubbliche automobili che facendo una enorme concorrenza alle vetture a cavallo, le obbligheranno a lasciare queste città e a cercare un altro mercato più piccolo e più ristretto.

Le automobili pubbliche di Monaco, per esempio, sono in numero grandissimo: circa centoventi, e non si può dire che l'impresa o le imprese abbiano pensato di servirsi di scarti automobilistici. No: il tipo di automobile da piazza non è un dato tipo d'una data marca, ma vi son Fiat, Benz, Mercedes, Protos, Renault, De Dietrich, Isotta, Opel ed altre macchine buonissime. Di più i motori son tutti in buono stato: mi ricordo d'aver parlato io su una vettura da piazza carica di cinque

cosa, mentre a Vienna le due tariffe sono diversissime, presentando un grande vantaggio economico a favore dei cavalli. Ma il mercato tedesco non è nelle stesse condizioni del mercato austriaco.

Di più: l'automobile, in Germania, è adibito a molti usi, alcuni dei quali a noi sono noti e comuni, mentre moltissimi ci faranno quasi stupire.

Premesso che innumerevoli ditte possiedono in tutta la Germania furgoni automobilistici, i pompieri disimpegnano il loro ufficio con automobili, la pulizia e l'innaffiamento delle strade è compiuta da automobili, le società per l'illuminazione cittadina hanno per i loro servizi delle automobili, e a Berlino è anche comparsa un'automobile funebre. Di più, in qualche lago della Baviera si sono inaugurati dei servizi di trasporto di merci e persone con canotti automobili, e a Dresda, sull'Elba, ho visto qualche canotto automobile funzionare a meraviglia come tram lacustre, più a buon mercato dei vaporette. A Monaco, inoltre, ad Amburgo, ad Hannover, mi pare anche a Berlino, esistono delle automobili che due volte al giorno compiono dei giri intorno alla città, per quei forestieri che non possano fermarsi molto tempo, e per coloro che, anche potendo, desiderano avere un'idea della città e risparmiare

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI
“ATALA”
LA RIVELAZIONE DEL 1908
Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

tempo. La passeggiata costa, mi pare, quattro marchi, ossia cinque lire, e la spesa non è eccessiva.

Tutto, dunque, il trasporto di persone e di merci coll'automobile è già sviluppato in Germania, mentre da noi sta nascendo, e purtroppo rachitico.

A Milano vi sono delle automobili pubbliche, ma non così a buon mercato, in numero assai esiguo e con materiale abbastanza scadente; a Torino, la cittadella dell'automobilismo italiano, nulla di simile, e nemmeno — ciò che sarebbe già qualcosa — di peggio; a Genova, la città che benchè scossa dalla crisi borsaria potrebbe pensare all'industria dei forestieri e a quel ch'essa rende (vedere la Svizzera e la Germania), e inaugurare perciò un buon servizio automobilistico attraverso le vie montagnose, è ben lontana dal realizzare un simile sogno.

A Roma, a Napoli, a Firenze, a Palermo, a Messina, dice poi il collega Perrone, nulla assolutamente di simile... e ha ragione, eccettuato per Firenze. Qualche fiorentino allargherà gli occhi e spalancherà la bocca, forse meravigliato, eppure è così. Esiste a Firenze un'impresa automobilistica che possiede due o tre automobili, Fiat se non erro, adibiti al servizio dei passeggeri che vogliono visitare Firenze e le colline, anzi un servizio automobilistico è stato ultimamente inaugurato dalla stessa ditta pel tratto di strada che da Pontedera conduce ai Bagni di Casciana, presso Pisa.

Un'impresa che dunque ha qualche affinità, anzi molta affinità colle società tedesche, alle quali ho accennato più sopra, ma un'impresa che ha un difetto solo per essere italiana: è tedesca.

Ed ecco come, i tedeschi, gente abbastanza pratica, dopo d'esser venuti in Italia ad ammirarne le mille bellezze, dopo aver piantato mille *Deutsche Häuser* nei mille posti più belli d'Italia, incominceranno a fare una terza calata in Italia, e, prendendo le nostre automobili, ci condurranno a passeggio in casa nostra per farci ammirare le bellezze della nostra patria.

E' qualcosa di ridicolo: Non faccio questione di nazionalità, ma di praticità. Il fatto d'un tedesco che impianta una società simile, è capibilissimo, dato il carattere tedesco e la passività malleabile dell'anima italiana.

Almeno l'esempio servisse e il signor Brauer potesse diventare milionario, miliardario magari, e così gl'italiani potranno capire che non basta vincere delle corse automobilistiche con macchine ottime, e campioni audaci, ma bisogna anche saper far fruttare una vittoria.



La vettura Isotta-Fraschini vince in America la corsa di Merrimack-Valley.
(Fot. Argus Photo Reportage).

ZÜST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale
ENRICO MAGGIORI - MILANO



La giuria della Maratona italiana. — Il terzo da sinistra a destra dei signori seduti è l'avv. Edgardo Longoni, ideatore della Maratona italiana. (Fot. Luca Comerio - Milano).

Se poi, noi non fossimo assolutamente buoni a vedere un fenomeno anche dal lato pratico, non dico solamente, ma anche, e se, dopo il concorso di Piacenza e qualche altro simile, i nostri industriali credessero bene di seguirlo sempre a trasportare le merci come i nostri vecchi forse trasportavano gli « espressi », e se ancora gli enti amministrativi stimassero opportuno ostacolare ancora la praticità dell'automobilismo e con leggi e con tasse, allora non ci sarebbe che un rimedio: fare una quarta calata di tedeschi che c'insegnerebbero subito il modo di fare e di far fruttare l'automobilismo.

E così non sia.

Nino Salvaneschi.

La Maratona italiana

Le classifiche ufficiali.

Maratona di corsa.

Dopo un lungo lavoro di controllo la Giuria ha emesso il suo verdetto.

1. Losi G. in ore 254' 6" 4/5 — 2. Fracchi A. in ore 254' 56" 1/5 — 3. Pagliani P. in ore 258' 28" 1/5 — 4. Russo F. in ore 32' 85" 1/5 — 5. Bianchi E. in ore 32' 55" 8/5 — 6. Quattropiani C. in ore 34' 29" 8/5 — 7. Blasi U. in ore 35' 18" 2/5 — 8. Madei G. in ore

85' 25" 2/5 — 9. De Micheli A. in ore 89' 12" 3/5 — 10. Natali T. in ore 89' 25" 1/5 — 11. Cappellini E. in ore 811' 52" 4/5 — 12. De Maria A. in ore 318' 9" 1/5 — 13. Veroni G. in ore 317' 7" 1/5 — 14. Zanti F. in ore 318' 26" 2/5 — 15. Emanuelli P. in ore 319' 8" — 16. Calari M. in ore 321' 88" 1/5 — 17. Castiglioni G. in ore 321' 88" 2/5 — 18. Perazzi V. in ore 322' 8" 4/5 — 19. Berta S. in ore 324' 21" — 20. Rasero S. in ore 325' 2" 2/5 — 21. Mori M. in ore 327' 29" 8/5 — 22. Crespiatico D. in ore 328' 80" — 23. Viarengo D. in ore 329' 4" — 24. Pagliani A. in ore 329' 18".

Nella categoria dei professionisti arrivano:

1. Siret in ore 242' 28" 2/5 — 2. Novau in ore 330' 57" — 3. Milot in ore 331' 59".

Maratona di marcia.

Percorso km. 42, i concorrenti partono alle 13,15. 1. Claro Angelo, *Agamennone* Milano, 17,36'25", impiegando ore 4,21'25".

2. Pavesi Donato, *P. R. L. Milano*, 17,36'32".
3. Urani Egildo, *S. P. Robur* Torino, 17,37'39".
4. Zangrilli Romano, *G. C. Roma*, 17,49'20".
5. Cani Pietro, *Fortitudo* Bologna, 17,49'20".
6. Piccinini Cesare, *La Fratellanza* Modena, 17,50'.
7. Mara Giovanni, *S. C. Busto Arsizio*, 17,50'59".
8. Schiano Giuseppe, *C. S. Padova*, 17,54'15".
9. Marani Edoardo, *P. R. L. Milano*, 17,56'40".
10. Lavoni Antonio, *Voluntas* Milano, 17,57'26".
11. Pensa P., *P. R. L. Milano*, 17,59'26".
12. Felani Sisto, *pompieri*, 1° cat., 18,48".
13. Falchi A., *P. R. L. Milano*, 18,1'58".
14. Canedi R., *San Giovanni Persiceto*, 18,2'30".
15. Paolucci R., *C. C. Roma*, 18,2'57".
16. Fumagalli L., *G. O. Bergamo*, 18,3'37".
17. Vitali M., *Club Busto Arsizio* Milano, 18,4'47"; 18.

Bolla G., *Voluntas* Milano, 18,4'47" 1/5. 19. Carpani E., *S. C. Busto Arsizio*, 18,5'27". 20. Caccia V. 18,6'42" 2/5; 21. Calcatera M., *Milano*, 18,6'42" 2/5; 22. Locatelli G., *S. B. Bergamo*, 18,7'47". 23. Romiglioli C., *P. J. Firenze*, 18,7'47". 24. Rosconi A., *A. S. Milano*, 18,8'38". 25. Brunelli G., *Turro Milanese*, 18,8'46". 26. Sala A., *Monza*, 18,9'00". 27. Bacchini A., *Agamennone* Milano, 18,9'6". 28. Tognadu I., *A. Sciesa* Milano, 18,9'24". 29. Testa G. 11° bersaglieri, *Casalino*, 18,10'49". 30. Ghio A., *P. R. L. Milano*, 18,10'49".

Corsa del miglio.

1. Lunghi di Genova, distanziando prima il gruppo seguito dal bravo Cartasegna e poi, con bellissimo scatto, lo stesso Cartasegna, percorrendo il miglio in 4'42" 4/5.

2. Cartasegna di Torino in 4'58" 4/5.

3. Gama di Milano in 5'14" 4/5.

4. Maraia di Milano in 5'15".

5. Dell'Era di Milano in 5'19" 1/8.

Seguono: Della Valle, Davoglio, Tremolada, Ghezzi Ciusti, Bona.

Corsa con ostacoli.

1. Lunghi di Genova, 2'46" 2/5; 2. Cartasegna di Torino, 4'57" 4/5; 3. Bettoli Luigi di Arona, 5'10" 4/5; 4. Grassi, 5'8"; 5. Dacolla, 5'10" 4/5; 6. Carcano, 5'16" 1/5. Seguono: Cardani e Vendezio.

Giuoco del calcio

La nostra iniziativa.

Il nostro giornale, che già nella primavera scorsa s'era fatto patrocinatore di una specie di ente fra le società dissidenti torinesi, ha rinnovata l'opera di riavvicinamento delle due tendenze, e di paciere in due sedute tenutesi nei nostri locali nella seconda quindicina di settembre.

Vi convennero i signori Dick, Valvassori e Ballin del *F. C. Torino*, avv. Donna, Hess e Nay del *F. C. Juventus*, Corradini e Berardo del *F. C. Piononero*, Grassi della *Pulsis et Sol* di Chieri.

La riunione fu presieduta dal nostro direttore, si deve al suo tatto nonché alla sua energia e all'inizio la discussione non si fece qualche volta piuttosto burrascosa di quanto minacciava.

Seduto, infatti, il cortese contraddittorio delle parti sostenenti le due opposte tendenze, senza addiventare in alcuna delle due sedute non ad un concerto, ma neppure ad un lontano accordo, si passò alla seconda parte della discussione e cioè sull'opportunità a meno di lasciare a Milano ancora quest'anno la sede della *F. I. F.*

Nella prima riunione i presenti ritennero, per varie motivazioni, l'utilità che l'Ente federale sia tolto a Milano, e, dopo elevata discussione, si venne a discutere l'opportunità di portare la Federazione a Torino avanzando poi un'eventuale lista di nomi da proporre alla presidenza.

Anche qui l'accordo parve ottenersi quasi semplicemente mediante una lista di comune intesa combinata.

Queste decisioni vennero però tutte prese in via privata, riservandosi gli stessi rappresentanti di portarle di ragione pubblica in via ufficiale alla seconda seduta, avendo la *Juventus F. C.* avanzate riserve nell'approvazione della lista, nella quale sarebbero pure entrati due suoi rappresentanti.

Ma nella seconda riunione, con l'improvvisa dichiarazione esplicita del rappresentante della *Juventus* di



I vincitori delle corse del miglio e con ostacoli (m. 1500). — Da sinistra a destra: Lunghi, 1° arrivato, Bacolla 5°, Grassi 4°, Cartasegna 2°, Carcano, Pasta, Bettoli, Verderio, Bardone, Gardilla. (Fot. Luca Comerio - Milano).

BIANCHI

BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

non voler assolutamente accordare il proprio appoggio alla lista concordata per facilitare il trasporto a Torino della sede della F. I. F., e tanto meno di voler ritornare a discutere la vexata quaestio di un cambiamento alle denominazioni dei campionati come vennero fissate l'anno scorso, il nodo gordiano fu tagliato dalla Juventus, ma rimase ugualmente aggrovigliato per le altre Società convenute con spirito conciliativo. Constatatosi quindi l'assoluta impossibilità di giungere ad un completo accordo, ad un'amichevole intesa fra le due massime Società del calcio cittadine, per il carattere di personalità che fra esse assumono quelle che pure dovrebbero essere elevate discussioni di principio, il nostro giornale, demoralizzato dalla condotta equivoca e di malinteso che dovette constatare nei rapporti dei Foot-ball Clubs in parola, desiste dalla sua impresa, persuaso che ogni ulteriore tentativo per pacificare le due parti avversarie riuscirebbe assolutamente infruttuoso.

Victor Hugo avrebbe fatto cantare al monello parigino:

C'est la faute a...

E siccome per la rima nella canzone non v'è un nome solo, così io credo che, pure nel caso nostro, la *faute* non sia tutta d'un solo!

G. C. C.

Notizie a fascio.

I matches dei Giochi Olimpici a Londra. — Alla chiusura del ciclo dei giochi olimpici mancano ancora a disputarsi alcune gare atletiche. Così per il foot-ball Association vennero decise le date delle gare internazionali. Esse vennero così fissate:

19 ottobre. — Ungheria contro Olanda, e Francia (squadra B) contro Danimarca.

20 ottobre. — Boemia contro Francia (squadra A), e Stati Uniti contro Svezia.

21 ottobre. — Semifinali: Boemia o Francia (squadra A) contro Danimarca o Francia (squadra B); Stati Uniti o Svezia contro Ungheria od Olanda.

22 ottobre. — Finali fra le due vincenti le semifinali.

Come si vede da questo progetto, la patria d'origine del giuoco del calcio, e cioè l'Italia, e le due nazionali di Europa dove maggiormente è diffuso e si giuoca il foot ball: Inghilterra e Svizzera, non figurano partecipanti alle Olimpiadi di Londra.

A Vicenza domenica scorsa ebbero luogo le gare di Calcio per la Coppa Pro Vicenza. Essa è challenge e fu vinta il 1° anno (1907) dall'Associazione del Calcio vicentina. Quest'anno si presentarono a disputarsela il Foot-Ball Club di Venezia, l'Associazione del Calcio e l'Olympia di Vicenza. Le gare ebbero luogo per sorreggio e giocarono prima il Foot-Ball Club di Venezia e l'Associazione del Calcio, mentre l'Olympia rimase in finale. Vinse il Foot-Ball Club di Venezia con 3 goals ad 1. Quindi giocarono la vincente e l'Olympia la quale dopo un'accanita difesa dovette cedere con 3 a 2. Però avendo nella seconda ripresa giocato quindici minuti meno che nella prima e cinque meno del tempo prestabilito, la Società Olympia ha spinto reclamo alla F. I. F.

A Milano, in occasione della Maratona, si svolsero sulla pelouse dell'Arena alcune partite di foot-ball fra le seguenti squadre: U. S. M., Libertas, Unitas e l'Ausonia F. C.

Eliminate nel mattino le squadre dell'Unitas e dell'Ausonia, nel pomeriggio s'incontrarono: U. S. M. e Libertas, la quale nel primo tempo riesce a marcare un goal. Però poco dopo la seconda ripresa, essendosi preannunciato l'arrivo dei primi concorrenti alla Maratona, il pubblico — che pure al match molto aveva mostrato di appassionarsi — pretese la cessazione della gara. Ciò che fu accordato, sospendendo in tal modo il match. La F. I. F. deciderà poi quando e dove dovrà ultimarsi o ripetersi l'interessante incontro fra U. S. M. e Libertas F. C. che quest'anno promette assai bene.

A Crema, pure domenica scorsa, per iniziativa di una locale Associazione venne dispu-

tata la Targa Crema per squadre non classificate nei campionati.

Si presentarono alle gare la Libertas, il C. S. Trevigliese, la Lambro di Milano, la De Amicis di Crema ed il Milan Cricket, che rimase facile trionfatore di tutti gli avversari.

** Togliamo dalla Gazzetta dello Sport: « A rintuzzare l'entusiasmo dei giovani e numerosi soci del F. C. Piemonte, opportunamente la Direzione di esso

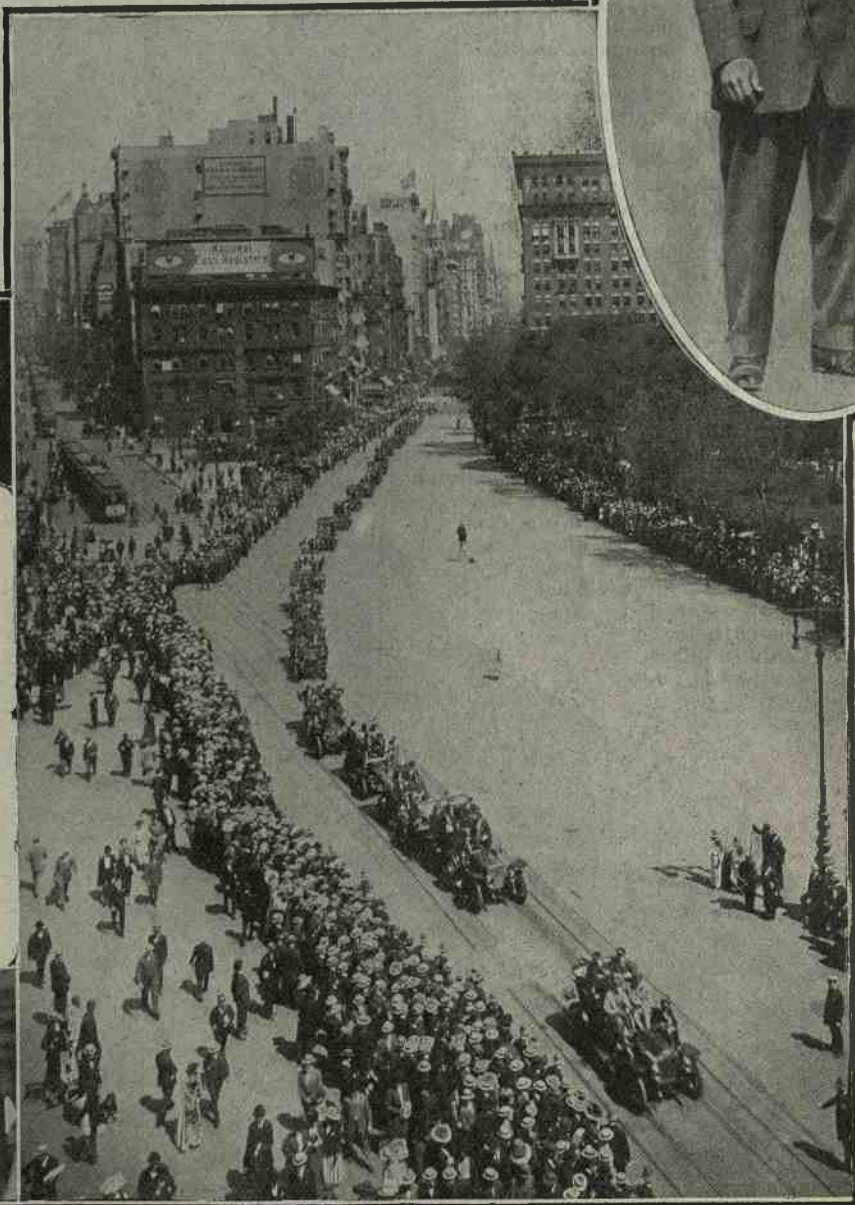
toria, che tutti bevettero nella Coppa di Campionato Italiano brillantemente vinta quest'anno dal modesto ma già molto apprezzato F. C. Piemonte ».

** Rettifichiamo un involontario errore d'interpretazione. La Challenge Terragni messa in palio dall'Unitas Club di Milano, non è riservata alle sole squadre lombarde, ma a tutte le squadre italiane di III Categoria, fuorchè le vincitrici dei rispettivi campionati regionali.



Il ritorno a New-York del vincitore della Maratona inglese. Il presidente Roosevelt fra gli atleti americani.

inaugurò la presente stagione con una originale festiciuola sul sistema inglese promossa dal presidente, il collega G. C. Corradini, il quale dopo aver inneggiato ai primi trionfi del giovane Club ed auspicato ai venturi, offrì ai convenuti il champagne della vit-



L'arrivo a New-York.

Hayes, vincitore della Maratona inglese.

Il presidente Roosevelt e suo figlio parlano col vincitore Hayes.

“ The Pearl ,,

Marea depositata

La migliore Serie per costruzione di Biciette

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

Fra dirigibili ed aereoplani

Un superbo volo di W. Wright — Un nuovo concorrente americano — Il dirigibile italiano.

Il più superbo e felice dei voli tentati finora da Wilburg Wright ha avuto luogo di sera; nella sera sono infatti le ore migliori e più propizie all'uscita degli aereoplani per i loro esperimenti. Wright, col aereoplano si è alzato da terra nel suo solito campo di manovre, e si è mantenuto continuamente in aria per ben un'ora e trentun minuti primi, percorrendo una distanza complessiva di 66 chilometri e 600 metri, vale a dire più di 700 metri al minuto. La velocità era stata regolarmente cronometrata e perciò Wright ha vinto, con questo volo, le Coppe dell'aviazione e di Michelin.

Fra coloro che presenziarono al gran volo, Wright ha destato grande ammirazione e molte congratulazioni.

Pochi giorni appresso W. Wright ripeteva l'esperimento percorrendo km. 39 in 54' minuti.

L'aereoplano salì all'altezza di circa 12 metri. Verso le 16,30 il vento, che da principio era debole, si mise a soffiare con forza con una velocità da m. 3,50 ad 8 al secondo.

L'aereoplano preso dal vento da ovest subiva di quando in quando delle pericolose deviazioni, si abbassava bruscamente rasentando il suolo e poi si innalzava con facilità. Nelle voltate, colto di traverso dalla brezza, si inclinava più che di abitudine e gli spettatori angosciati s'aspettavano ad ogni istante di veder precipitare il simpatico uccello bianco. Ma l'aereoplano manovrava con sicurezza a guisa d'un alcone che sfida la tempesta.

Questo spettacolo meraviglioso entusiasma talmente la folla che per meglio vedere essa invase la pista.

Quando Wilburg Wright vide la folla avanzarsi, ebbe paura di un accidente e prese terra. Egli aveva fatto 19 volte e mezzo il giro del campo e il suo volo era durato 54' 3" 1/5; la distanza percorsa era di km. 39.

Questo costituisce un nuovo record per la Coppa Michelin.

L'America segue con grande attenzione ed attività i progressi dell'aviazione.

Un telegramma da New York reca che è stato inventato un nuovo aereoplano da certo Schreuder di New York, segretario dell'Aereo-Club americano, il quale dichiara che sorpasserà la macchina dei Wright. Lo Schreuder dice che farà costruire una macchina basata sul principio delle frecce di carta che i bambini costruiscono a scuola e che descrivono nell'aria delle traiettorie. La forma della macchina ricorda pure quella di un yacht colla chiglia molto prolungata, che abbia un buon carico di zavorra.

L'inventore dice che la sua aereonave può correre con vento impetuoso, senza temere di rovesciarsi. Ma questa macchina sarà stabilita in maniera da tagliare il vento se non spirerà troppo forte. Il motore è a gas.

La descrizione della macchina, fatta dall'inventore, sembra interessante e i suoi modelli paiono realizzabili, ma non sono ancora state fatte esperienze conclusive.

Il Genio militare italiano smentisce la notizia che il dirigibile, costruito dalla



Brigata specialisti del genio, venga di questi giorni trasportato da Bracciano a Roma, quasi che la nuova aereonave fosse in grado di viaggiare. Gli ideatori del nuovo dirigibile militare, in base ai calcoli eseguiti, hanno grande fiducia sulla buona riuscita della loro opera, ma questa

si trova per adesso alle prime prove, che avvengono quotidianamente sul lago di Bracciano. Il dirigibile, le cui parti furono costruite esclusivamente dalle officine della Brigata, è stato da poco montato e gli esperimenti che si stanno compiendo servono appunto a collaudare i vari elementi che formano il delicato organismo. Eseguito il collaudo incominceranno i veri voli. Però è necessario ancora qualche tempo perchè il dirigibile abbia il battesimo delle grandi altezze.

A Torino o a Roma?

(Per il 1911).

Questa mia, che si può dire lettera aperta, la dedico agli organizzatori delle due grandi Mostre occasione dal cinquantenario dello Statuto per il 1911. Ho letto i programmi, per quel che riguarda la



Per il record dell'altezza è stata eretta una piattaforma alta 25 metri.



Wilburg Wright, continua i suoi esperimenti a Mans.

W. Wright prima di un volo.



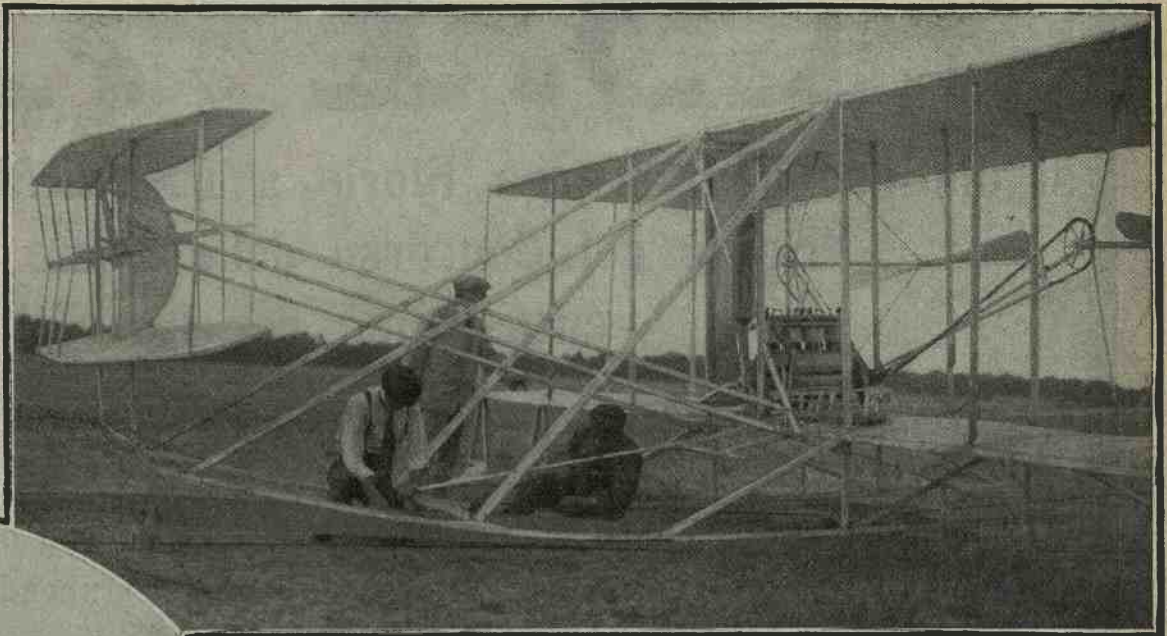
BEJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58
FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie
 Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diplome d'Onore alle Mostre Automobilistiche Milano 1906



sportiva (ormai indispensabile per la buona riuscita di ogni festa nazionale od internazionale), non posso che compiacermene. Ma nel compiacimento mio c'è sempre un dubbio, e tale dubbio esprimo con una domanda: siete egregi organizzatori, che tutti questi eccellenti biglietti da mille, da voi apparecchiati per manifestazioni sportive dell'anno 1911, vi danno quel frutto che ogni buon amministratore deve attendere non sul colpo, ma a scadenza più o meno lunga? Perché, ascoltate, anzi leggetemi un po', egregi organizzatori; noi abbiamo, per il gusto e per il bene del pubblico, feste... e feste. Abbiamo i giochi di artificio, i palloni... di carta, i congressi, cantate, ecc., ecc., tutte belle cose, che vi fanno applaudire, sgolare con delle triplici e quadriplici salve di tedeschissimi *urrah!*... e poi chi è visto, s'è visto... al giorno dopo. Queste sono così dette feste... del momento. Poi abbiamo quelle che durano. Esse sono le mostre del lavoro, delle invenzioni moderne, della propaganda di cose utili, della creazione e promulgazione di leggi civili, della constatazione di vittorie del genio umano; ed anche qui mettiamo l'ecc., ecc. Ma questa seconda categoria di feste (sebbene non sempre faccia bella e grande mostra di sé nei programmi) è sempre quella da preferirsi dalle persone serie e per bene, e che, avendo in mano il governo di una collettività, sono nel più stretto dovere di promuovere, organizzare e portare a compimento.

bicicletta con le gambe di Pietri Dorando (l'unico nome sul quale si sieno sbizzarriti a danno dei processi... sensazionali), che sarebbe idea degli organizzatori dell'una o dell'altra città di creare per l'occasione uno stadio, nel quale organizzare le Olimpiadi, quelle tali Olimpiadi che pare abbiano avuto un scarso successo sportivo anche a Londra ultimamente (e si che gli inglesi di

sia in legno, ma in pietra; sia cioè duraturo e segni un'epoca, segni una data, quella della rinascenza dell'educazione fisica del popolo in Italia. A questo volevo venire io con le mie chiacchiere, o egregi organizzatori. Voi avete l'occasione propizia, voi avete quasi dei mezzi finanziari bastevoli, avete il momento storico, il momento emotivo, diciamo così, e prendere la palla al balzo



W. Wright prima della partenza.



Alcuni ammiratori di Wright.

sport ne mangiano a colazione ed a pranzo!). Ebbene, a malgrado della cosa, io sono favorevole alla faccenda dello stadio, ma ad un patto: che esso cioè non

vi dovrebbe riuscire la cosa la più facile di questo mondo... sportivo. Io, vedete, sono modesto e vi cedo l'idea, assicurandovi che non ne pretenderò mai e poi mai la priorità; anzi, se vi fa ciò piacere, onde non più sentirmi a lamentare questo eterno ed inascoltato lamento, io vi giuro che appena voi avrete compiuto qualche cosa di serio io mi ritirerò completamente dall'agone giornalistico-sportivo e non spezzerò la penna per conservarla solo a scrivere quella triplice, tedeschissima salve di *urrah!* che finora, perdonatemi, non ho avuto ancora il coraggio di gridare.

Perché, egregi organizzatori, lasciate che io ve lo dichiaro franco ed aperto, sono vecchio, ne ho visto esposizioni, ne ho assistito a congressi... anche ginnastici, ho gli occhi pieni di luminarie e le orecchie stordite dai mortaretti, ma qualche cosa di serio, di forte, di vitale, di duraturo, di veramente utile io non l'ho ancora potuto ammirare ed i miei riccioli biondi... voleranno, ma ho i miei riveriti dubbi sull'avvenire... cioè, cioè, ho una leggera speranza in voi, nel 1911 e nel cinquantenario! E per non tediarvi più eccovi la mia idea: iniziate tanto a Torino che a Roma, o almeno in una delle due grandi ed illustri città, la creazione di quei campi sportivi popolari che sono la mia fissazione e che dovrebbero essere anche quella degli uomini che veramente pensano ad una sana educazione sportiva delle masse popolari. E fate pure quante Olimpiadi volete, con relativi congressi e banchetti e luminarie, ma lasciate dopo di ciò un'opera duratura ed altamente meritoria, onde veramente si ricordi di voi il popolo tutto, che da un principio tale ritrarrà forza e valore. Questa l'idea; entrare nei particolari di essa con organizzatori della vostra forza sarebbe quasi un'offesa, quindi io mi ritiro ed attendo.

Che sia giunta veramente la benedetta epoca preconizzata da tanta gente per bene, la quale non si ferma alle vaghe accademie fatte di chiacchiere e chiacchiere, ma che attende dei ben maturi fatti per plaudire con l'animo sereno?

Dovremo noi ricordare il 1911 come un'era di inizio per la rinascita di un popolo forte, sano e pronto a tutto?

Meno male che l'epoca è vicina e l'attendere non ci farà perdere la pazienza. Purchè però non si debba perdere l'illusione!

Napoli, 1908.

Raffaele Perrone.

CORRISPONDENZA

Milano. — Foli. Riprenderemo la materia colla prossima puntata.
Piacenza. — Casini. Parliamo del Concorso. Le fotografie inviateci ci serviranno forse in parte nel prossimo numero. Grazie e saluti.

Perché, organizzatori egregi delle feste di Torino e Roma nel 1911 (ripeto: io mi rivolgo agli organizzatori della parte sportiva del grande programma), se si trattasse di fuochi, luminarie, musiche, cantate e... congressi, allora voi potreste starvene a casa comodamente, senza noia alcuna, ed a noi basterebbe un impresario qualunque per far tutto, e fare forse meglio di voi (senza ombra alcuna di offesa per il vostro spirito organizzatore). Ma voi invece il mondo sportivo si attende qualche cosa di buono, appartenente alla seconda categoria di feste; qualche cosa che faccia ricordare il 1911, il cinquantenario dello Statuto, e, cosa che in fondo dei conti non può discarare, anche il vostro rispettabile nome. Ho letto, ma i giornali politici, quando trattano di cose di sport, conondono le notizie di una



Delagrangé.

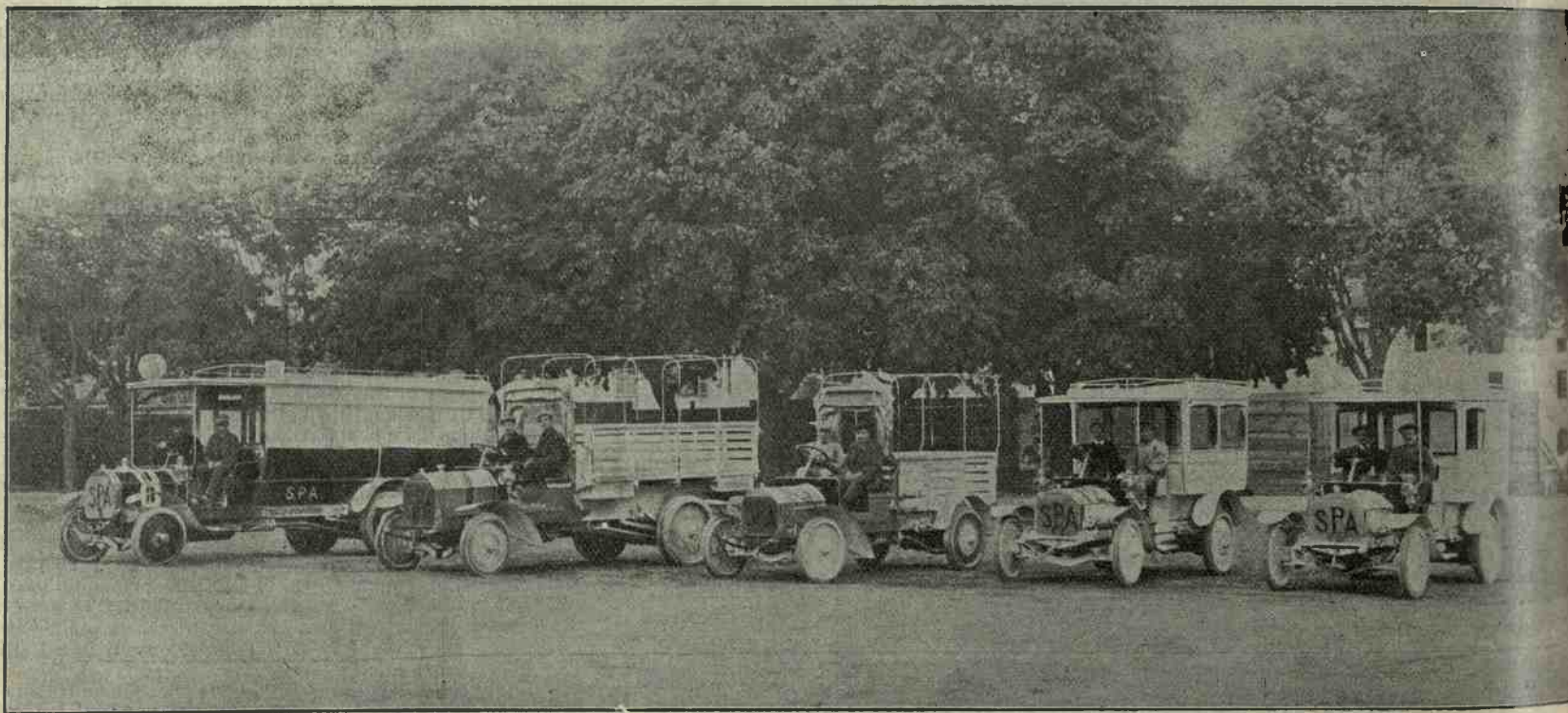
ZEDEL Vettura 10-14 - 4 cilindri
Carrozzeria a due e a quattro posti.
La più conveniente per professionisti e per città.
SOCIETA' ANONIMA FRERA - MILANO

La S.P.A.

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 o/o a quello dei migliori concorrenti.

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

Società Piemontese Automobili - TORINO - Barriera della Crocetta

Per vedere in **lungo** e in **largo**
Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
 dei Fari

B. R. C. ALPHA

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



I Fari

B. R. C. Alpha

sono i **Fari del Re**
 perchè sono realmente i **Re dei Fari.**

BOAS RODRIGUEZ & C^{IE}

PARIS - 67, Boulevard de Charonne - PARIS
 Agenti per l'Italia: Fratelli BLANC - Via Ariosto, 17 - Milano.

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

In tutti i Concorsi per Omnibus e Camions, le **Gomme Piene POLACK** dimostrano la loro incontrastata superiorità e sono perciò le preferite.

Nel Concorso di Piacenza, come nel precedente di Roma, gli Omnibus e Camions con

GOMME PIENE

POLACK

vengono classificati fra i primi arrivati in tutte le Categorie e vincono i due primi premi: **Medaglia oro dell'Automobile Club d'Italia** e **Coppa del Ministero Poste e Telegrafi**

(con Carro ed Omnibus **S. P. A.**).

Agenti
 con Deposito:

BONZI & MARCHI =

Via S. Nicolao, 1.
MILANO

L'autunno del ciclismo

Gli ultimi convegni e corse ciclistiche.

L'epoca dei convegni. Le grandi corse ciclistiche, quelle che hanno un nome da perpetuare annualmente, che formano il *critérium* primaverile, od autunnale dello sport ciclistico italiano, possono dir terminate ed attendono l'anno nuovo per concedere la riaffermazione di nuove vittorie, e le soddisfazioni di sospirate rivincite. Chiusosi, diremo così, nella sua parte ufficiale,



Alfredo Peytrignet, presidente dell'U. S. Genovese e della Giuria della corsa XX Settembre. (Fot. Montabone - Genova).

ruolo delle grandi corse, daremo delle ultime avvenute breve cenno, soffermandoci piuttosto particolarmente sui numerosi convegni tenutisi nell'ultima decade.

Il XX settembre a Piacenza, in occasione delle grandi feste sportive per l'inaugurazione del Ponte al Po, fu tenuto il Convegno generale ciclistico organizzato dal T. C. I.

Esso è riuscito magnificamente. Il Re ha assistito alla sfilata delle squadre.

Sfilarono in tutto tremila ciclisti con numerose catfare. Nel pomeriggio i partecipanti al convegno fecero una nuova sfilata per la città dinanzi ad un pubblico enorme.

I premi vennero assegnati come segue:

Prima categoria — Maggior numero di interventi, medaglia d'oro del T. C. I. al *Lento Club* di Parma; medaglia *vermeil*, *Pedale Parmigiano* di Parma.

Vennero pure assegnati premi alle Società di Dogno, Pieve, Trento, Piacenza ed altre.

Categoria distanza assoluta — *Coppa di resistenza*, alla *Cristoforo Colombo* di Genova; medaglia d'oro, *Sezione del T. C. I.* di Como.

Categoria distanza relativa — Medaglia d'oro grande, *Veloce Club* di Pirano; medaglia d'oro, *Cristoforo Colombo* di Genova, e *Fino Mornasco*.

Categoria fanfara — 2.o *Lento* di Parma; 2.o



Gerbi arrivando a Napoli.

(Fot. Bayon - Napoli).

Veloce Club di Reggio Emilia; 3.o Società ciclistica *Aurora* di Puve.

Pure la domenica 20, egregiamente organizzato da alcuni appassionati sportisti, a Canale venne tenuto un convegno ciclistico che sortì un esito lusinghiero, essendo il primo che ebbe finora luogo a Canale.

Restarono classificate: 1.a *La Perseveranza* e 2.a *l'Unione Sportiva*, entrambe di Moncalieri; 3.a *l'Audace* di Bra.

Nell'occasione venne pure disputata una corsa ciclistica, Canale-Bosco-Sommariva-Bra-Canale (km. 50) che fu vinta da Manara di Asti.

Nelle domeniche precedenti altri riuscitissimi convegni ciclistici si svolsero a Belgirate, a Bergamo, dove convennero oltre 500 pedalatori da ogni parte dell'Alta Italia; a Vobarno in quel di Brescia, ed a Susa, come già abbiamo avuto campo di accennare.

Nel campo delle corse ciclistiche abbiamo a menzionarne parecchie; alcune di importanza locale ed altre di maggior interesse. Di queste, ottimamente riuscita fu la *XX Settembre Dilettanti*, organizzata col patrocinio del nostro giornale dal *Club Ciclistico Robur* su di un percorso di km. 178.

Abbiamo assistito alla partenza e seguito lo svolgersi di questa riuscita competizione ciclistica.

I concorrenti che si allinearono al traguardo furono:

Borgarello, Bianco e Marchesi, della *Robur*; Capella, dell'*Hermes*; Musso, di Torino; Mistretta, di Savona; Remondino, di Alessandria; Data, di Ciriè; Gallia Pietro, della *Robur*; Ceva, della *Libertas*; Lampaggi, del *Veloce Club* di Genova; Binelli, del *Club Audace*; Valsania, della *Moltiplica* di Chieri; Giordanino, dell'*Hermes*; Forno, della *Pro Sport Barriera di Nizza*; Durio, di Torino; Gallia, di Torino; Micca di Torino; Uberti, dell'*Unione Sportiva Torinese*. Dopo le raccomandazioni del signor Perona il gruppo partì compatto a forte andatura. Noi salimmo su un'automobile 24 HP che la *Fiat* aveva messo gentilmente a disposizione della Giuria e pilotata dal noto *chauffeur* Baiona. Con noi presero posto i signori Teresio Nazzaro e Antonio Fagnani (fratello il primo, meccanico il secondo del gran campione Felice Nazzaro), nonché i signori Perona, dottor Delaude, Morsolin della Casa Ambrosio, fotografo del nostro giornale, Masoero, Monetti e De Giorgis.

La corsa si svolse sul percorso: Torino, Raccogni, Savigliano, Fossano, Bra, Villafranca, Poirino, Trofarello, Torino, e fin dopo Savigliano il gruppo si mantenne compatto. A questo punto cominciarono le disgrazie di Bianco, pedalatore fortissimo, che più volte fu costretto appiedarsi per forature di gomme. Egli è però dotato di energia straordinaria e presto si ricongiunge al gruppo. Anche Lampaggi di Genova è stato un poco staccato, ma poi ha ripreso contatto.

Al traguardo di Fossano, passano tutti in gruppo, tranne Marchesi. Egli appare indisposto. Sempre a forte andatura i corridori marciano verso Bra, dove sono controllati alle 10,58, quindi si dirigono ad Alba. In questo tratto cominciano parecchi distanziamenti e cioè sono Bianco, Marchesi, Musso, che marciano con qualche ritardo. Ad Alba sono quasi tutti nuovamente assieme, ed il loro passaggio si verifica alle 11,27. Qui sono fermati per il passaggio a livello chiuso e si dà loro la partenza alle 11,32. Remondino e Borgarello sulla salita di Canale attaccano un passo indiatolato e distaccano in breve gli altri concorrenti. Passano al controllo di Villafranca con 6 minuti di vantaggio, e qui si ferma più tardi Uberti, che appare indisposto. E' subito visitato dal dottore Delaude, ma nulla vi riscontra di grave.

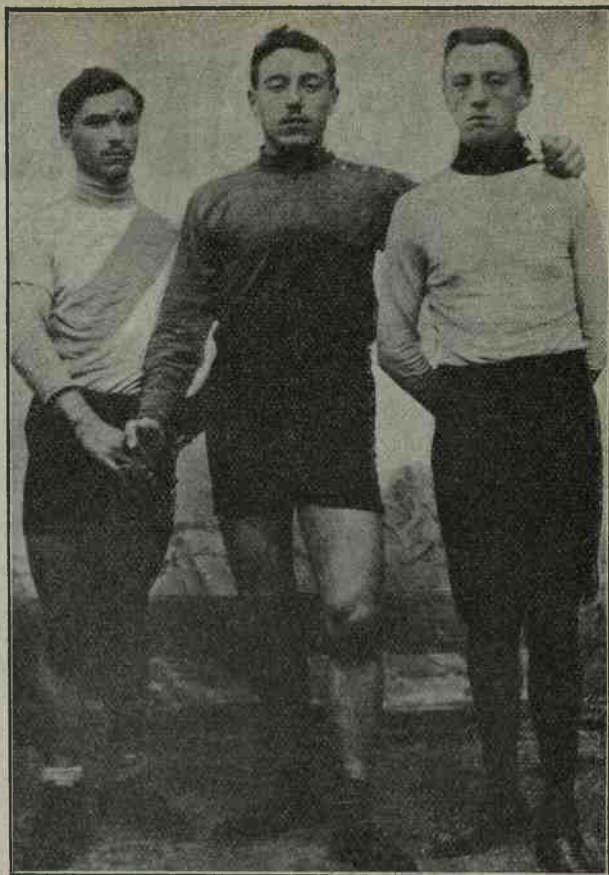
La corsa continua splendidamente e siamo presto a Torino, dove sull'ampio stradale di Nizza si allinea una folla considerevole, tenuta a stento sui fianchi della strada. Pochi minuti ancora poi Borgarello e Remondino che lottano disperatamente per il primo posto passano, si può dire, assieme il traguardo. « Sono pari, sono pari! » si grida. La Giuria proclama arrivo *deat-heat* e decide (a norma regolamento 76 dell'U. V. I.) di classificare 1.o Remondino perchè si trovò sul fianco sinistro della strada. Quindi 2.o Borgarello.

Entrambi hanno impiegato ore 6,13 con una velocità oraria di quasi 30 chilometri all'ora.

Remondino, primo arrivato, vince così la splendida medaglia d'oro di S. M. il Re.

Dopo 13 minuti giunge 3.o per qualche macchina, Capella; 4.o Bianco; dopo altri 4 minuti giunge 5.o Mistretta, poi 6.o Data, che impiega ore 6,19; 7.o Marchesi, ore 6,32; 8.o Valsania, ore 6,40; 9.o Binelli, ore 6,44; 10.o Micca, ore 6,47. Quindi Lampaggi, Forno, Gallia M. e Gallia Pietro. Erano partiti in 19, sono ritornati in 14; il risultato è stato più che soddisfacente, dato il percorso lungo e faticosissimo.

Nessun incidente si ebbe a verificare, di



La corsa XX Settembre in Liguria. Nel centro, Canepa Rofaele, 1° arrivato; a sinistra, Correga Luigi, 2°; a destra, Isolabella Alfredo, 3°.

nessuna sorta, e il *Club Ciclistico Robur* di Torino può quindi andar fiero del risultato ottenuto dalla sua prima corsa nazionale dilettanti Venti Settembre.

A Genova pure, mentre nella grande capitale i nostri migliori pedalatori professionisti s'accingevano alla conquista del traguardo trionfale, i baldi dilettanti liguri-piemontesi ingaggiavano una bella lotta, non meno agguerrita, disputandosi il lauro della vittoria.

La XX Settembre dilettanti, promossa sì egregiamente dalla novella *Unione Sportiva Genovese*, non poteva avere migliore riuscita, e il plauso per la perfetta organizzazione fu unanime da parte di tutte le Società concorrenti, di tutta la folla sportiva assiepata lungo i diversi punti del percorso.

Ciò dovrebbe rendere orgogliosa la nobile Società ed in special modo l'egregio suo presidente, signor Alfredo Peytrignet, il quale, con quella serenità che gli è comune e mercè i saggi criteri sportivi, seppe portare al termine, con successo, la difficile impresa.

La partenza dei 90 corridori inseritti ebbe luogo a Busalla, alle ore 9,36, con perfetto ordine.

Formatosi il primo gruppo dei migliori, con alla testa Rossi di Novi, Canepa, Calore, Costa di Genova, l'andatura si mantenne sempre veloce fino al passaggio a livello a Castel San Giovanni, dopo Tortona, dove il Rossi con agilità e sveltezza



Cittera, 4° arrivato e primo dei dilettanti nella corsa Roma-Napoli-Roma. (Fot. A. Collari - Roma).

TOURIST TROPHY

(543 Km. e 150 metri)

Nel **1006** questa Corsa è stata vinta da **C. S. Rolls** su una Vettura **Rolls Royce** munita di

PNEUS DUNLOP

Nel **1007** questa Corsa è stata vinta da **E. Curtis** su una Vettura **Rover** munita di

PNEUS DUNLOP

mentre fra le Vetture di turismo vinse **G. P. Mills** su una Vettura **Beeston Humber** munita di

PNEUS DUNLOP

Nel **1008** questa Corsa venne vinta da:

1° W. WATSON	su Vettura	HUTTON
2° A. LEE GUINNESS	„	DARRACQ
3° A. E. GEODGE	„	DARRACQ

tutte munite di PNEUMATICI



DUNLOP

il trionfatore delle Riunioni di:

SPA ove **DUNLOP** arrivò **3** volte **1°** | VENTOUX ove **DUNLOP** arrivò **1** volta **1°**
 SALON „ **DUNLOP** „ **7** „ **1°** | EVREUX „ **DUNLOP** „ **8** „ **1°**
 ed alla TARGA DI BOLOGNA **1°** con Porporato su BERLIET.

Questi sono i fatti incontestabili che consacrano la superiorità del Pneu **DUNLOP** per Automobili.

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

avaleò primo i cancelli chiusi, prendendo un vantaggio sugli altri di 300 metri, portandolo più sino al traguardo, dove giunge con minuti di vantaggio.
 Rimasti nel secondo gruppo Canepa, Costa, Calore, con passo sostenuto si misero all'inseguimento del fuggitivo, dando luogo fra i tre ad una volata, arrivando Costa, Calore, Canepa.
 Il pubblico numeroso, che presenziava già da l'arrivo, fu largo d'applausi per i tre gresisti, biasimando la vittoria del Rossi, essendosi la voce che fu per una buona parte del percorso allenato da una motocicletta.
 Entusiasmarono gli altri arrivi, i quali seguirono sino ai 59.
 Alle ore 15,20 la Giuria ha tolto il traguardo, radunatasi il giorno seguente nella sede sociale, nominati i passaggi e i reclami dei controlli squalificava il primo arrivato, signor Rossi, della Forza e Virtù di Novi, essendosi fatto per vario tratto di cammino, fatto allenare da una motocicletta e da altri corridori fuori gara.
 Ecco quindi la classifica ufficiale:
 1. Costa Virgilio, della Genova, in ore 3,33;
 2. Calore Cesare, id., a ruota; 3. Canepa Raffaele, dell'Unione Sportiva Genovese, a ruota; 4. Coppo,



Ricordo delle corse di Cuzzolo. — Fronti per la partenza.



La corsa Venti Settembre dilettanti a Torino. Serravalle 2° arrivato. Remondino 1° arrivato. (Fot. Ambrosio - Torino).

5. S. O. Alessandria; 6. Brusaporci, della Genova; 7. Badano, id.; 8. Allegri A., dell'Unione Sportiva Genovese; 9. Rebori C., id.; 10. Massone, della Genova; 11. Carrega L., dell'Unione Sportiva Genovese; 12. Vecchio Saturno, della Genova; 13. Straxino, id.; 14. Garofano, dell'Unione Sportiva Genovese; 15. Benassati, del Velo Union; 16. Molinari, dell'Unione Sportiva Genovese; 17. Patrone, id.; 18. Galaizaz, id.; 19. Isolabella, id.; 20. Dominianni, id.; 21. Parodi E., id.
 Più gli altri 39 in tempo massimo, premiati con medaglia d'argento.
 A Serravalle Scrivia la domenica precedente, iniziativa della neo-Sezione locale del Veloce Club Ligure, si era pure svolta una corsa Serravalle-Novio-Ovada-Novio (km. 64) che diede i seguenti risultati:
 1. Paolo Coppo, della Forza e Coraggio di Alessandria; 2. Bagnasco Natale, Club Ciclistico di Casano; 3. Peschiera Emilio, Cristoforo Colombo di Genova; 4. Cacciatore Angelo di Viguzzolo; 5. Bolognini Anacleto, S. O. Alessandrino; 6. Motta Giuseppe, di Silvano; 7. Pittaluga Domiziano,

U. S., Pontedecimo; 8. Raviolo Geremia, C. C. di Cassano; 9. Canepa Salvatore, U. S. di Pontedecimo; 10. Morbelli Luigi, Spartana di Genova.
 Domenica scorsa 27, un'altra mezza dozzina di corse si svolsero nell'alta Italia, ed una a Roma. Quest'ultima bandita dalla Cristoforo Colombo di Roma, si è svolta sul percorso Roma-Tivoli-Vicovaro-Poggio Maiano-Passo Tosese-Roma (km. 150). Dei 22 iscritti ne partirono 18. Arrivarono: 1. Ottorino Celli, in ore 5,7'50"; 2. Giovanni Ciotti, in ore 5,7'51"; 3. Armando Lori, in ore 5,23"; 4. Guido Magrini; 5. Ettore Flavoni.

Lo scudo challenge venne assegnato allo Sporting Club che ebbe i migliori piazzati. La medaglia d'oro del Re fu vinta dalla Cristoforo Colombo col maggior numero di arrivati in tempo massimo.

Sul percorso Milano-Mantova venne disputato da un lotto di 40 corridori il Gran Premio dell'Industria Ciclistica, corsa organizzata dallo Sport Club Milano in unione alla Forza e Concordia di Mantova.

I primi concorrenti giunsero a Mantova verso le 14 e 14. Il plotone serrato giunse sul rettilineo d'arrivo a tutta velocità. Sono 7 corridori in linea, tanto che pare abbiano tutti ad arrivare contemporaneamente. Gli ultimi sforzi danno la palma a Danesi dello Sport Club di Milano, giunto primo per tre quarti di macchina; 2. Zanzottera; 3. Cuniolo; 4. Ganna; 5. Ferrari, tutti a pochi centimetri l'uno dall'altro e seguiti subito da Pesce, Ghilardini ed altri. Danesi vince la grandissima medaglia d'oro del Re, Zanzottera quella grande d'oro del comm. Ravà-Sforzi di Mantova, gli altri altre medaglie d'oro e premi in danaro.

Zanzottera è tosto condotto al posto di guardia medica per alcune escoriazioni alle gambe prodotesi in una caduta a circa 40 chilometri dal traguardo. Molte altre cadute, senza conseguenze notevoli, avvennero durante il percorso. Nessun incidente, se si toglie quello di un convoglio del tram a vapore che si arrestò equivocando sul segnale di un ispettore ciclista che teneva in mano una banderuola rossa, e conseguenti proteste del personale del treno con relativa contravvenzione.

Il percorso fu coperto dai primi arrivati in ore 8,11, con una velocità di circa 32 chilometri all'ora.

Per ultime delle corse su strada disputatesi domenica scorsa 27 ricorderemo la Treviso-Belluno-Treviso, organizzata dal Club Sportivo di Treviso, che segnò la vittoria di Micheletto G., di Sacile, seguito da Vinazzi di Treviso e Castellini di Vicenza.

Il Campionato Brianzolo sul percorso Erba-Incino, indetta dal Veloce Club Eupili, che venne vinto da Alquati del V. C. E.; 2. Grambelli; 3. Roscio; 4. Galli.

Il Campionato Verellese che fu appannaggio di Bossolo; 2. Scovolo; 3. E. Ara.

Infine menzioneremo la riuscitissima riunione ultima svoltasi al Campo Sportivo Torinese, dove il Granaglia vinse in bello stile il Match Internazionale Professionista avanti allo svizzero Rheinwald, al negro Hedspath, Singrossi, e Tabacchi.

Bruni, il celebre stayer, che per la prima volta si presentava sulla nostra pista, vinse facilmente in uno stile superbo tutte le corse nelle quali si presentò, dando saggio d'una endurance, souplesse, e forza di gartetti addirittura meravigliosa.



La corsa ciclistica Serravalle-Ovada, del Veloce Club Ligure. — 1° Coppo, 2° Bagnasco, 4° Cacciatore, 5° Bolognini, A Alberti, B il forte serravallese Bailo, C Baio, G Cavanna, segretario. (Fot. E. Marraccini Serravalle Scrivia).

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

Eadie LA MIGLIOR BICICLETTA DEL MONDO
 ELEGANTE - FORTE - LEGGERA
 Prima di decidervi nei vostri acquisti esigete dal vostro fornitore di vedere il nuovo modello EADIE.
 Esclusivo Rappresentante per l'Italia: GIULIO MARQUART - Milano.

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.



“TUPHINE”,
I migliori Foot-balls italiani

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

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

EDOUARD DOBIED & C^{ie}

COUVET, 21 (Svizzera)

Fabbrica di pezzi staccati per Velocipedi, Motocicli e Automobili



La Candela **“PRESTA”**, gode dappertutto la miglior reputazione, per l'accensione di Magneti ed Accumulatori, per Motociclette ed Automobili.



Valvole Tipo **“DUNLOP”**,

“PRESTA”, per Biciclette

Mozzo a ruota libera **“EDCO”**,
(Tre velocità)

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



Rappresentante Generale per l'Italia:

RICCARDO CHENTRENS

Via Vincenzo Monti, 14 - MILANO - Telefono 62-74.

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

"AUTOLOC"

Non più nottolini, non più denti d'arresto. Con l'**AUTOLOC** si ha il bloccaggio tanto progressivo quanto assoluto ed irreversibile.

Società Forniture Generali per Automobili

119. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC"

GARAGE SOUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Chassis 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

Chassis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

12/16 - 22/30 - 35/45 HP — Modelli speciali e catana per Omnibus a 8 o 10 posti.

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

Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti

Marca Volard (marca depositata)

SOLAVO 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 od 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.**



GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	litri	Lire	litri	litri	litri	TIPO	NOME	litri	Lire	litri	litri	litri
2 H 2	Mofe	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.Sacoché	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

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).

Filliale in TORINO: Via Sant'Anselmo, 28.

GI 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.

Dopo l'esito del

CONCORSO INTERNAZIONALE

per

'AUTOMOBILI INDUSTRIALI

PIACENZA - 18-24 Settembre 1908

TELEGRAMMA

PIRELLI & C. - Milano,

Torino, 26-9.

“ Ci è grato testificarvi la nostra completa soddisfazione
 “ per le gomme da voi forniteci per i due veicoli che hanno
 “ partecipato al Concorso Internazionale per Automobili In-
 “ dustriali di Piacenza, uno dei quali - N. 3 - dal Ministero
 “ della Guerra venne classificato 1° della Seconda Categoria
 “ ed acquistato, e l'altro - N. 2 - premiato con Medaglia d'Oro.
 “ Siamo inoltre lieti parteciparvi che le vostre gomme,
 “ malgrado la difficile prova, trovansi in perfetto stato.

“ **ITALA** „

*Anche Cagno, il celebre capo guidatore dell'ITALA, conver-
 sando con persone che desideravano conoscere il suo competente
 parere, si espresse in termini ugualmente lusinghieri per l'ottimo
 comportamento delle GOMME*

PIRELLI

DITTA PIRELLI E C. Via Ponte Seveso, 21
MILANO