Anno VII. TORINO, 14 giugno 1908. N. 24

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

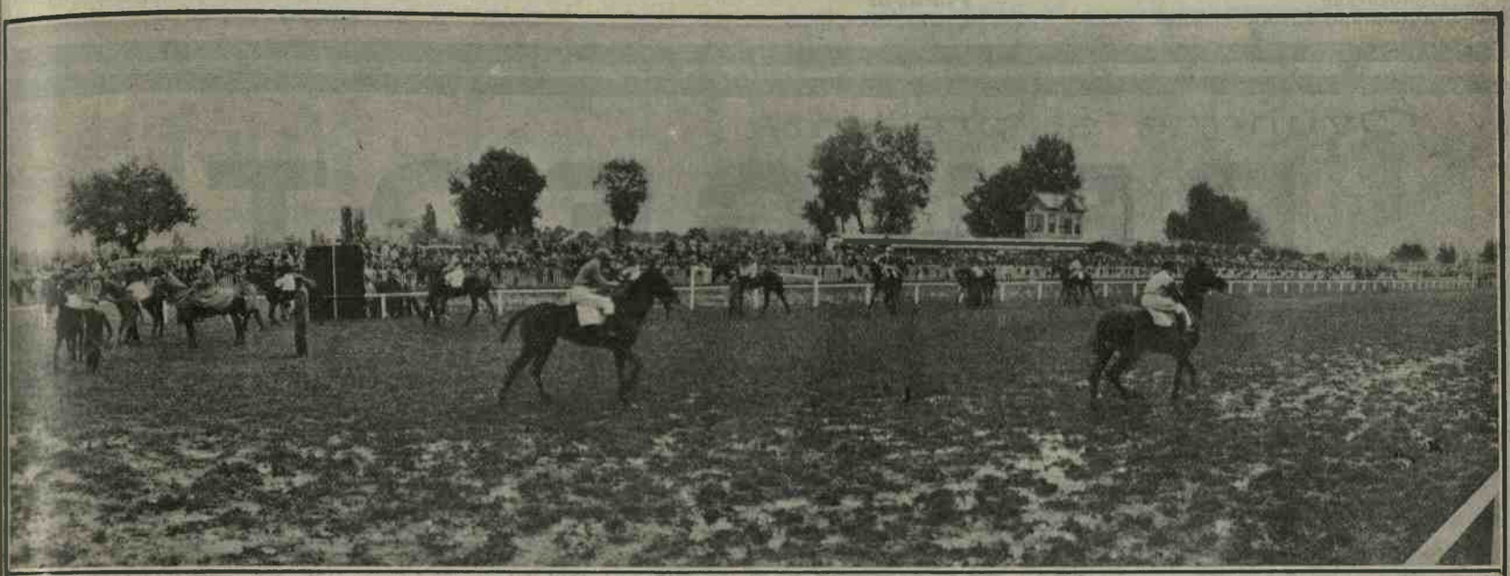
(Conto corrente colla Posta).

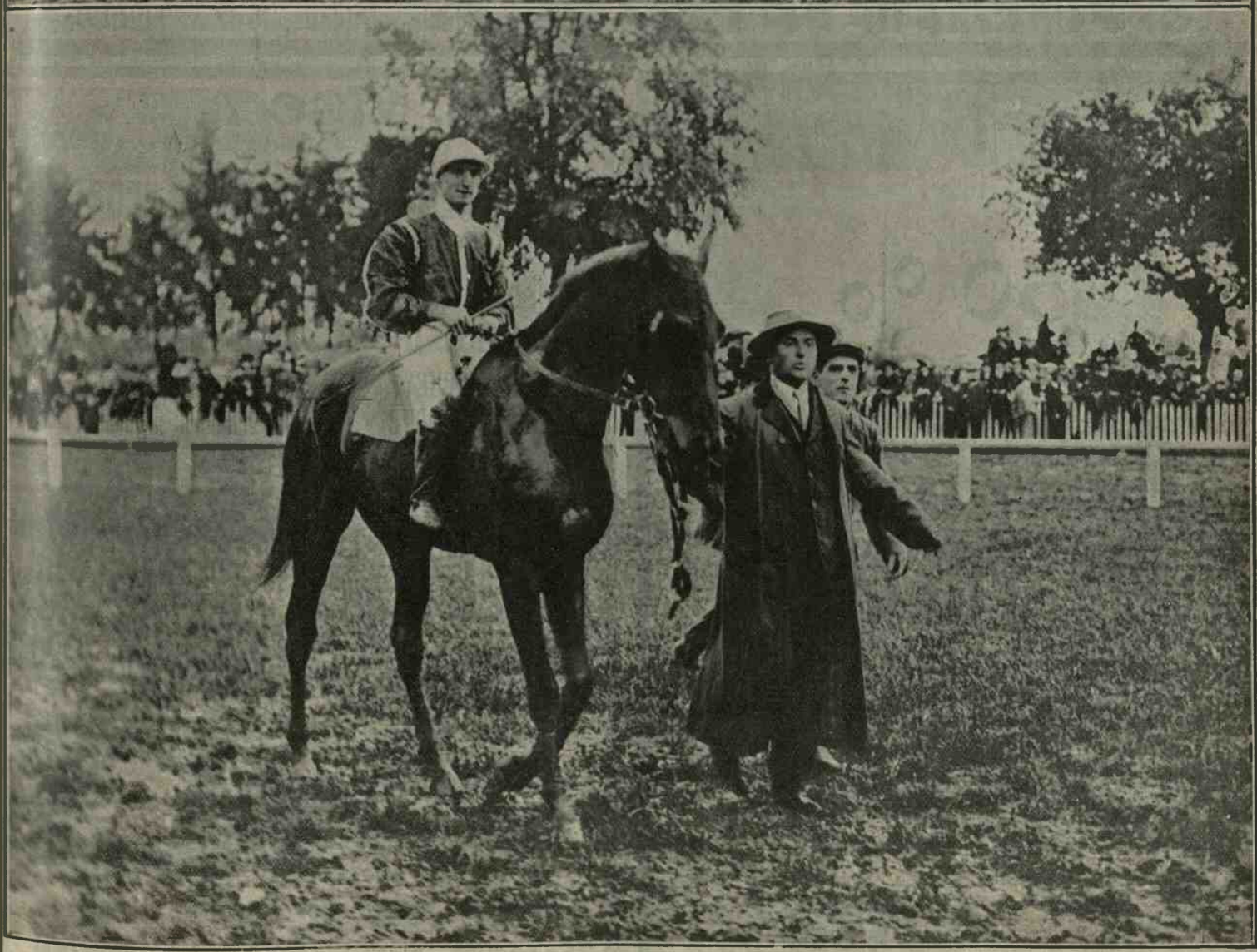
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

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

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale





Il V Gran Premio Ambrosiano a S. Siro.

In alto: I concorrenti si portano alla partenza. — *In basso:* *Brimo*, della scuderia di Besnate, montato da Jacobs, vincitore del V Gran Premio Ambrosiano (San Siro, 7 giugno). (Fotografia presa colla pioggia dalla rinomata ditta A. Foli - Milano).

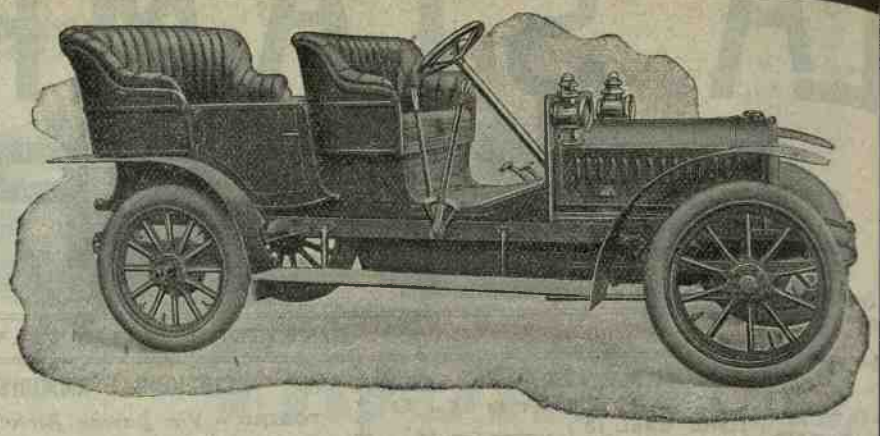
Visitate i nuovi Modelli 1908

DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

Società Anonima Garages E. Nagliati	— *Firenze*
Id. Id. Id. Alessio	— *Torino*
Id. Id. Id. Id.	— *Roma*
Id. 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

Ovunque si presenta

PEUGEOT

TRIONFA!...

BARCELLONA: **Gran Corsa di Vetturette . Coppa di Catalogna:**
1° **Giuppone** - 3° **Rodriguez** su Vetturette **LION-PEUGEOT.**

PARIGI - Match **Mayor-Taylor, Poulain, Ellegaard:**
1° **Ellegaard** su Bicicletta **" PEUGEOT "** Pneus **Wolber.**

BRUXELLES: **Gran Corsa Internazionale su Strada - Giro del Belgio:**
Grandiosa Vittoria Finale:
1° **Petit-Breton** - 2° (vicinissimo) **Garrigou,** entrambi su Bicicletta **" PEUGEOT "** e Pneus **Wolber.**

***Le più ambite vittorie non sfuggono* AI MIGLIORI.**

Agenzia Generale Stabilimenti PEUGEOT:
G. e C. Fratelli PICENA — Corso Principe Oddone, 15-17 - TORINO.

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.

G. VIGO & C.ia

TORINO - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - ***TORINO***

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingrosso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI
GOLF - HOCHEY
CROQUET - CRICKET
Pattini a ruote
ALPINISMO
Sacchi da Montagna - Alpenstock - Bandas molletières - Borracce, ecc. ecc.
Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI
Giuochi di Società
Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono articoli ed accessori di qualunque fabbrica.

Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo
Specialità Mobili per Banche ed Uffici

3 grandi Corse — 3 clamorose Vittorie!

Maggio 1908 - Corsa Torino-Susa-Torino (Km. 100) Gran *Criterium* per dilettanti - 1° arrivato NATALE CHIONIO
" " - Corsa Coppa Rho (Km. 205) . . . . . - 1° classific. GIOVANNI CUNIOLO
Giugno " - Corsa Medaglia di S.M. la Regina Margherita (Km. 154) Torino-Ivrea Biella-Torino - 1° arrivato A. LIBERO

montando tutti la Bicicletta **MAINO** (serie Peugeot - gomme Wolber)

CICLISTI che agognate allori e premi! Non esitate nella scelta.

Ditta GIOVANNI MAINO, Portici Garibaldi - ALESSANDRIA

"AUTOLOC"

Per la praticità, semplicità e sicurezza, è adoperato dalle grandi Fabbriche francesi di Automobili.

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.
Via Ormea, 26.
TORINO
Telefono 29-19

"AUTOLOC"

Officine e Cantieri Napoletani

C. e T. T. PATTISON

(Granili) - NAPOLI - (Granili)

Costruzione di Canotti Automobili a benzina e 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

ZUST

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

NEL MONDO COMMERCIALE SPORTIVO

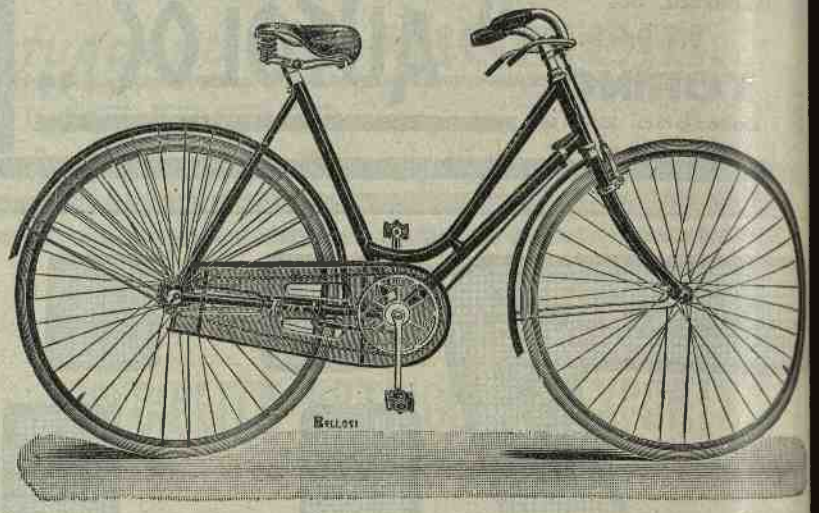
MODELLI 1908 - VELOCIPEDI LUX

Ora che ci troviamo nel colmo della stagione ciclistica sentiamo il dovere di sottoporre all'attenzione dei nostri cortesi lettori i modelli dei rinomati velocipedi *Lux*. Ciò lo facciamo tanto più volentieri in quanto che si tratta della produzione di una importantissima Casa torinese.

Lux viaggio leggero Lire 200.

Le *Officine Lux*, Società Anonima col capitale di lire 696.000, erano sorte per dedicarsi anche ed in modo assai importante alla costruzione degli automobili. La crisi che è sopravvenuta in un modo così inaspettato e che purtroppo ha colpito fieramente l'industria automobilistica (che per Torino oltre che essere un vanto rappresentava un lucro non indifferente), ha indotto diverse fabbriche di automobili a rivolgere le loro energie ad altri rami e ciò per mantenere in attività i loro stabilimenti. Certo una delle fabbriche maggiormente preparate a sopportare detta crisi erano le *Officine Lux*, le quali essendosi già fatto una grande rinomanza nella fabbricazione dei velocipedi, non hanno dovuto che convergere tutta la loro attività nella fabbricazione di questo articolo ed il successo che conseguì, e che noi constatiamo su dati indiscutibili fornitici dalla detta Società, ha superato ogni previsione. Infatti la produzione delle *Officine Lux* si può dire quadruplicata dall'epoca del rilievo della Ditta Eugenio Paschetta, che già era la costruttrice dei velocipedi Lux. Le richieste da tutte le parti d'Italia non solo, ma anche dall'estero ove questa marca ha saputo conquistare importantissimi mercati, sono tali che le *Officine Lux* devono, si può dire, giornalmente pensare a degli ampliamenti di fabbricati ed aumenti di macchinario. Il successo ottenuto non è dovuto solamente al nuovo incremento preso dal ciclismo in questi ultimi anni, ma essenzialmente al fatto che le *Officine Lux* abbandonando il sistema finora e tuttora adottato da gran parte delle grandi Case costruttrici di velocipedi (le quali cercano di imporre i loro prodotti mercè strepitosa *réclame* di vittorie ottenute a base di corse che naturalmente portano dei dispendi grandissimi, i quali devono per forza gravare sul costo del prodotto) le *Officine Lux*, ripetiamo, hanno scelto una via diversa e cioè quella di costruire un tipo perfetto di macchina completamente rispondente a tutte le esigenze del ciclista, ad un prezzo mite; e quello che più ammirevole è che la suddetta Società con un coraggio degno del miglior encomio ha voluto, caso nuovo in questo ramo, fissare i prezzi dei suoi velocipedi, in modo che il compratore può, o direttamente dalle Filiali delle *Officine Lux*, o dai suoi numerosissimi agenti in tutta Italia od all'estero, acquistare i suoi velocipedi senza il rischio di pagare un centesimo di più, come purtroppo succede sovente per altre marche i cui prezzi di vendita sono stabiliti dagli agenti generali od anche dai sub-agenti stessi.

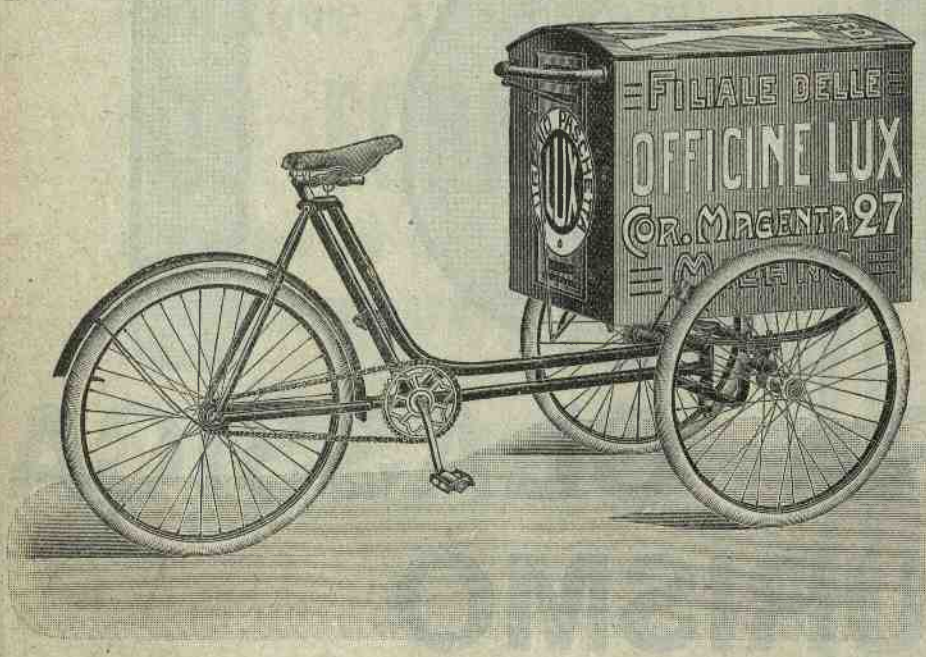
Il miglior sistema, e noi lo crediamo, è quello per una Casa di poter dire: « Noi vendiamo un prodotto perfetto



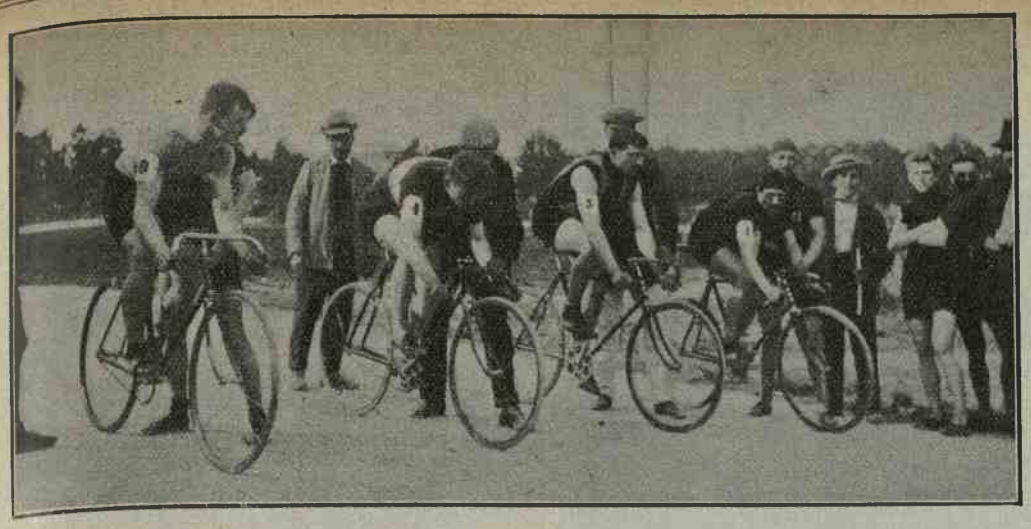
Lux per signora L. 220.

ad un prezzo mite. Questa fabbricazione e questo prezzo sono ottenuti essenzialmente dalla nostra grande produzione. Noi garantiamo i nostri prodotti, ed una garanzia nostra ha certamente un valore indiscutibile ». E noi possiamo bene con convinzione, non solo approvare detto sistema, ma anche coscienziosamente possiamo affermare che per quanto i prezzi dei velocipedi *Lux* siano miti, pure il prodotto è di gran lunga superiore a quello di molte altre marche che a tutti i costi vorrebbero essere di primo ordine, ma che in fondo non lo sono. Noi abbiamo visitato il grandioso impianto delle *Officine Lux* e ci siamo convinti che solamente una importante Casa come questa può ottenere una produzione perfetta.

Ci riserviamo ad un prossimo numero di dare maggiori spiegazioni sul detto impianto, e per ora ci limitiamo anche noi, unendo il nostro plauso a quello della maggioranza dei ciclisti, di consigliare a tutti coloro che ancora non conoscono detta marca, prima di fare i loro acquisti, di visitare i modelli presso il negozio di Torino, via Lagrange, n. 8, presso la Filiale di Milano, corso Magenta 27 o presso gli agenti delle *Officine Lux* nelle città d'Italia, persuasi che ce ne saranno grati siccome cadendo certamente la loro scelta sui prodotti delle *Officine Lux* se ne dichiareranno completamente soddisfatti.



Triciclo trasporto con cassa lamiera verniciata L. 375.



Le corse ciclistiche a Ravenna. — Finale professionisti: Verri, alla corda, Moretti, Gardellin, Nedela.
(Fot. R. Metica - Ravenna).

corsa automobilistica SUSA - MONCENISIO

Una dozzina di prime iscrizioni.

Il successo della grande riunione del 21 giugno va empre più delineandosi.

Giovedì scorso la presidenza del Comitato organizzatore e cioè il comm. Tacconis, il cav. Rostain ed il direttore della *Stampa Sportiva*, su di una celere 4 HP Brevetti Fiat, compirono un dettagliato sopraluogo a Susa e per tutto il percorso fino all'Ospizio del Moncenisio.

A Susa s'incontrarono col sindaco cav. Mestrallet, sig. Valloire, capo-console del *Touring*; cav. Pettinati, sotto-prefetto di Susa; il colonnello d'artiglieria comandante del presidio, ed il tenente dei carabinieri sig. Morelli.

La simpatica cittadina, appollaiata alle falde del Cenisio e le sue più spiccate personalità si sono date con vero entusiasmo e grande meticolosità a preparare pei suoi minimi dettagli l'organizzazione dell'importante riunione automobilistica.

Nella caserma d'artiglieria fu già disposto pel Parco chiuso, e per uno spazioso locale adibito ai Volontari ciclisti, cui è affidato il servizio d'ordine durante lo svolgimento della corsa, ed alla Croce Verde, la benemerita istituzione sanitario-sportiva cittadina, sempre pronta a prestare la preziosa e disinteressata opera sua umanitaria.

Il traguardo di partenza verrà tenuto sgombro da un forte contingente di forza pubblica; ai lati verranno disposte delle forti funi per lasciar completamente libero il grande spazio dove verrà data la partenza.

Il punto di arrivo venne fissato a monte della Gran Croce, subito dopo il ponte Rosso, a 1924 metri sul livello del mare.

Al Moncenisio la Commissione si abboccò col tenente-colonnello dei bersaglieri cav. D'Agostino pel servizio d'ordine all'arrivo. Quivi verrà istituito apposito posto telefonico in comunicazione diretta con Susa, traguardo di partenza.

Verrà eretto un vasto palco per le Autorità; un altro ne verrà probabilmente costrutto alle Scale.

Innumerevole sarà *more solito* il concorso del pubblico susino e torinese nella gran giornata.

La ditta Lubin, a prezzi modici, ha stabilito speciali carovane dalla nostra città direttamente al Moncenisio, fino a Susa in ferrovia, da Susa al Cenisio con automobili e carrozze.

***

Le prime iscrizioni cominciano pertanto a pervenire. L'*Auto*, il magno organo sportivo parigino, dà già per certi undici concorrenti francesi. Al giornale organizzatore la *Stampa Sportiva* pervennero inoltre le regolari iscrizioni di due *Peugeot*, una delle quali verrà pilotata dal famoso campione Giuppone, il trionfatore di tutte le ultime corse di vetturette, una *Fouillaron* (Grillet), una *Sizaire-Naudin*, una *Lucia*.

Nelle motociclette figurano per ora iscritte 2 *Peugeot*, ma si attende l'intervento già assicurato delle *Primus*, delle *Motosacoche* e delle *Moto-Rêve*.

Da questo primo lotto di concorrenti si può quindi fin d'ora essere veramente soddisfatti del felice esito che sortirà la manifestazione bandita dalla *Stampa Sportiva*, vivissimamente attesa da tutto il mondo sportivo italiano e francese.

I partecipanti alla corsa Napoli-Santa Maria C. V. - Napoli.
(Fot. A. e C. Gaggiano, Napoli).

NOTE CICLISTICHE

La gara ciclistica Umberto I si svolse domenica, organizzata dalla Società *La Torino*. Nonostante il pessimo tempo, 44 dei 46 inscritti si presentarono alla partenza. Alle 5,53 venne dato il *via*, sotto una pioggia dirotta.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Libero; 2. Borgarello, a 50 metri; 3. Cellerino, a 5 minuti; 4. Torre, a 8 minuti; 5. Leone, a 13 minuti, davanti a Musso 6.; 7. Della Matta, 8. Selmin, 9. Micca, 10. Sannazzaro, 11. Capella, 12. Bianco, 13. Cravotto, 14. Data.

*** Il corridore Luigi Ganna ha battuto al Velodromo Milanese il *record* italiano dell'ora, percorrendo km. 40 e 405 metri.

*** Nella corsa Giro del Belgio in bicicletta sono giunti: 1. Petit Breton, 2. Garrigou, 3. Plateau.

Petit Breton ha vinto con un vantaggio di una lunghezza su Garrigou.

*** A Bologna si sono disputate le prime corse ciclistiche.

Corsa Stayers. — 1. Stol, allenato da Russet; 2. Taylor, allenato da Piccioni; 3. Schmann; 4. Nedela.

Corsa Firenze. — 1. Rossetto, 2. Piccioni, 3. Taylor.

*** Indetta dallo *Sport-Club Audace* di Napoli, ebbe luogo domenica una corsa ciclistica di resistenza sul percorso Napoli-Santa Maria C. V.-Capua-Maddaloria, Caserta-Napoli, km. 73.

Allo *starter* si presentarono 11 partenti. La vittoria arrise facilmente al ben noto *Gianni Pinto* della *Società Sportiva Napoli*, in ore 2,35, montante macchina *Bianchi*. Secondo arrivato Miele, della *S. S. N.*; terzo d'Ameglio, idem. In tal maniera la *S. S. N.* rimane vincitrice della Targa offerta dai Cantieri Navali *Fit* per quella Società che raggiungesse il maggior numero di punti nei primi dieci arrivati. Due altri furono gli arrivati in tempo massimo, che era di ore 3,15.

*** A Ravenna, nel Velodromo di Santa Maria in Porto, hanno avuto luogo nei giorni 30 e 31 maggio e 1° giugno delle splendide corse ciclistiche.

Alla riunione hanno preso parte, oltre un gran numero di dilettanti conosciutissimi in tutta Italia, parecchi professionisti, fra i quali notiamo: Verri, Gardellin, Moretti, Mori, Gold, Bauman, Nedela e Lehman.

La Società *Pedale* con la sua energica iniziativa ha così riunito una brillante riunione tanto per il numero dei corridori, quanto per l'interesse destato nei numerosi spettatori dalle splendide gare Ecco pertanto il risultato delle gare:

Gara apertura (dilettanti): 1. Celotti, 2. Guberti, 3. Malatesta, 4. Kramer II.

Gara Pedale (professionisti): 1. Gardellin, 2. Verri, 3. Nedela, 4. Moretti.

Gara Velodromo (dilettanti): 1. Ferrari, 2. Portioli, 3. Lodesani, 4. Celotti, 5. Zanzottera (caduto).

Gara Tandem, internazionale professionisti: 1. Verri-Nedela, 2. Gold-Bauman.

Gara Tandem, internazionale dilettanti: 1. Portioli-Lodesani, 2. Ferrari-Zanzottera.

Gara Ravenna, internazionale dilettanti: 1. Ferrari, 2. Lodesani, 3. Zanzottera, 4. Galloni.

Gara Esercenti, km. 10, dilettanti: 1. Zanzottera (19'), 2. Lodesani, 3. Ferrari, 4. Portioli, 5. Malatesta.

Corsa Felicitas per dilettanti: 1 Galloni, 2. Malatesta, 3. Galvani, 4. Kramer III.

Campionato Romagnolo Dilettanti: 1. Celotti, 2. Rocchi, 3. Kramer III, 4. Ranieri.

Corsa Handicap, internazionale professionisti: 1. Lehman, 2. Gardellin, 3. Nedela, 4. Moretti.

Corsa Consolazione per dilettanti romagnoli: 1. Malatesta, 2. Pasi, 3. Galvani, 4. Pasi.

*** Indetta dall'*Unione Sportiva Faentina* ha avuto luogo la corsa Faenza-Forlì-Ravenna-Faenza, km. 71.

Dei 25 inscritti 20 partirono, ed arrivò primo con splendida volata:

1. Juberti Elio, del *Pedale* di Ravenna, in ore 2,22; 2. Malatesta Guglielmo, della medesima Società, ad una macchina; 3. Brasei Canzio, di Cesena, a mezza macchina; 4. Rocchi Attilio, dell'*U. S. F.*, a sei macchine, caduto vicino al traguardo; 5. Venturi Domenico, dell'*U. S. F.*, a sei minuti dai primi.

Juberti Elia,
primo arrivato nella corsa Faenza-Ravenna-Faenza.

La corsa dei Quattro Ponti

(Vedi illustrazioni a pag. 13).

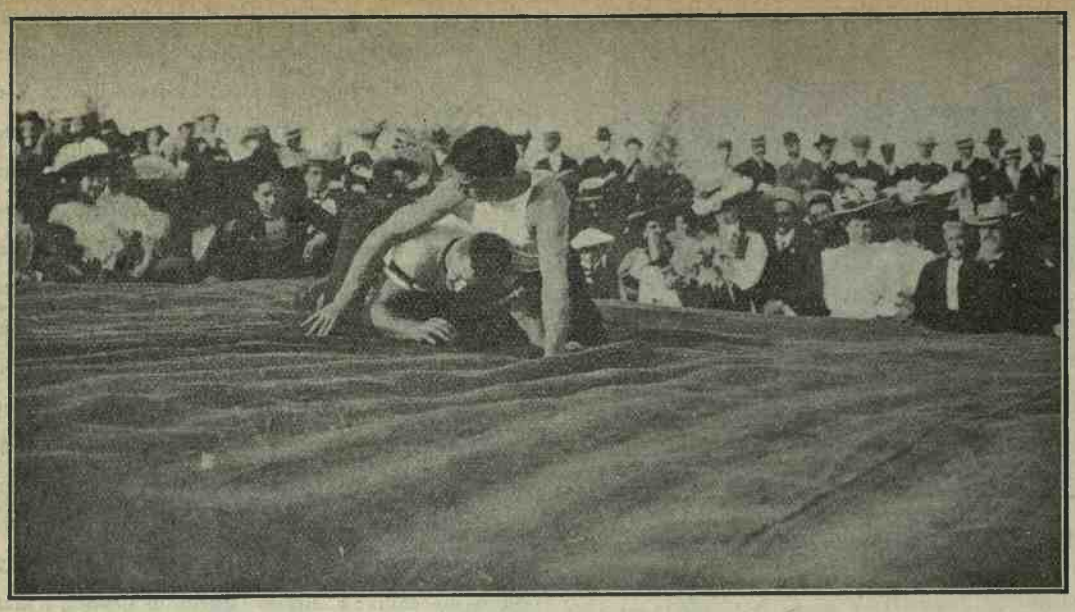
La corsa dei quattro ponti indetta dalla *Gazzetta dello Sport* si svolse domenica 7 giugno con partenza e arrivo presso il monumento della Crimea e fu animata. La prova di corsa, a cui parteciparono più di 65 corridori, fu disputatissima specialmente per la conquista del premio di rappresentanza fra le società consistente in una ricca *Coppa Taboga* che venne vinta dall'*Unione Sportiva Torinese* con punti 11. Secondo fu lo *Sport Pedestre Robur* con punti 9. Terzo l'*U. P. I. Atalanta*. L'ordine individuale d'arrivo fu: 1.o Cattro (*Robur*); 2.o Rivarolo P. (*U. S. T.*); 3.o Dragone G. (*Atalanta*); 4.o Abratis (*Robur*); 5.o Sciolli (*U. S. T.*); 6.o Goffi (*La Piemonte*); 7.o Buzzetti (*Audace*); 8.o Lombardi (*U. S. T.*).

Nella gara di marcia il premio di rappresentanza fu vinto dal *Sport Pedestre Robur*, che aveva la quasi totalità dei concorrenti suoi soci, mentre individualmente il noto marciatore milanese Claro vinse il primo premio seguìto dal 2.o Rambaudi di Torino; 3.o Urani (id.); 4.o Della Torre di Milano; 6.o Piola (Torino); 6.o Cantù di Busto Arsizio; 7.o Castelli (Torino); 8.o Ferrero (id.); 9.o Marra di Piacenza.

IN BIBLIOTECA

Annuaire de Route de l'A.-C. F. — Questa importantissima ed utile pubblicazione dell' A.-C. F. è al suo nono anno di vita. Contiene un buon numero di itinerari francesi ed europei per gli sportisti dell'automobile, tavole schematiche di città e località svariate, utili indicazioni di gite, *hôtels*, *garages*. E' una guida indispensabile agli amatori dei lunghi viaggi internazionali, dando notizie precise sulle pratiche di dogana, ed indicando i corrispondenti dell'A.-C. F. dai varii centri di Francia. — Richiederlo a Parigi, piazza della Concordia, 8. — Prezzo L. 2,50.

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.
Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



Le eliminatorie a Roma per le Olimpiadi di Londra. — Le gare di lotta all'aperto.
(Fot. P. Sbisà - Roma).

Le grandi feste sportive di Roma

indette dal Comitato Nazionale di educazione fisica

Sono riuscite imponenti. Ecco la cronaca fedele della grande riunione ginnico-sportiva nazionale a Roma. Qualche piccolo nèo, qualche involontaria imperfezione nella distribuzione delle gare non hanno però guastato nel suo complesso questa importante manifestazione della gioventù italiana. Grandioso per concorso e per effetto coreografico è riuscito il saggio collettivo delle ottanta squadre nelle loro evoluzioni le più disparate ed eleganti. Notato e altamente encomiato il numeroso concorso delle squadre femminili che bene si distinsero.

Tutte le gare sortirono indistintamente un ottimo successo. Solo fu criticato nei campionati podistici il concetto di far disputare troppe gare nello stesso giorno, e specialmente di aver fatto disputare le lunghe corse e marcie di resistenza, 20 e 40 km., alle due del pomeriggio, sotto un solleone accecante e che purtroppo fece sentire i suoi disastrosi effetti colpendo di insolazione parecchi concorrenti.

La stagione avanzata nell'estate non era certo la più favorevole per la disputa dei Campionati podistici, onde è da augurarsi che con l'anno prossimo la data verrà scelta più opportunamente.

***

Ecco l'elenco dei premiati ai quali il Re ha distribuito i premi in piazza di Siena:

Concorso metodico di ginnastica educativa.

Categoria I, Sezione B. (Scuole secondarie maschili inferiori). Medaglia d'oro: Colavini Guido di Roma, prof. Frattini Vincenzo di Roma.

Categoria II, Sezione A. (Scuole secondarie femminili inferiori). Medaglia d'oro: Cesarano Ines di Genova.

Categoria II, Sezione B. (Scuole secondarie femminili superiori). Medaglia d'oro: Cesarano Ines di Genova.

Categoria III (militari). Medaglia d'oro: capitano Bettinelli Andrea (10. bersaglieri); tenente Bosio Camillo (2. genio); maresciallo Capalozza Raffaele (32. fanteria); maresciallo Cecconi Antonio (1. artiglieria da campagna); furiere magg. Lucertini Tito (66. fanteria); tenente Manzini Antonio (40 fanteria); maestro Racchi Giovanni (allievi carabinieri); maresciallo Sanipoli Riccardo (65. fanteria); furiere Veneziale Ernesto (6. bersaglieri).

Alpinismo.

Premi di rappresentanza:
Battaglioni scolastici di Roma, medaglia d'argento.
Ricreatorio *XX Settembre* di Roma, id. id.

Atletica.

Sollevamento pesi:
Medaglia d'oro media, campionato pesi minimi: Gargano Andrea, *Cristoforo Colombo*, Genova.
Medaglia d'oro media, campionato pesi medi: Zocchi Giuseppe di Roma.
Medaglia d'oro media, campionato pesi massimi: Storace Gaetano di Sampierdarena.

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

Campione nazionale sollevamento pesi. Medaglia d'oro, dono di S. M. il Re e binoccolo da campagna, dono del Comitato prov. di Perugia: Storace Gaetano di Sampierdarena.

Lotta.

Medaglia d'oro piccola, categoria pesi minimi: Porro, della *Pro Italia*, Spezia.
Medaglia d'oro piccola, categoria pesi medi: Andreoli Ambrogio, *Club Atletico Milanese*.
Medaglia d'oro piccola, categoria pesi massimi: Canepa Speri, della *Cristoforo Colombo* di Genova.

Canottaggio.

1. — *Yole* da mare a 4 vogatori (juniores). Coppa artistica di maiolica e bronzo dorato (dono dell'onorevole Lucchini). Canottieri *Garda* di Salò.
2. — *Skiff* (senior). Coppa del Lago (dono del Comune di Castel Gandolfo). Canottieri *Arno* di Pisa.
3. — *Outriggers* a 4 vogatori (juniores). Vasi maiolica (dono del Credito Italiano). *Club del Remo* di Roma.
4. — *Skiff* (junior). Calamaio d'argento (dono della Società del tiro a segno di Cosenza). Canottieri *Arno* di Pisa.
5. — *Outriggers* a 2 vogatori (seniores). Medaglia d'oro (dono del *Club Alpino Italiano*). Canottieri *Aniene* di Roma.
6. — *Outriggers* a 8 vogatori (juniores). Coppa di Roma e centro da tavola d'argento (dono del Comitato Prov. di Bari). Canottieri *Tevere* di Roma.
7. — *Outriggers* a 4 vogatori (seniores). Coppa d'argento (dono della Ditta Ricordi). Canottieri *Adda* di Lodi.
8. — *Outriggers* a 2 vogatori (juniores). Sveglia cappuccina (dono del Municipio di Cosenza). Canottieri *Aniene* di Roma.
9. — *Double scull* (seniores). Vaso di bronzo d[orato] (dono della Provincia di Napoli). *Club del Remo* di Roma.
10. — *Outriggers* a 8 vogatori (seniores). T[rofeo] *challenge* dell'Istituto e medaglia d'oro (dono di S. M. il Re). Canottieri *Aniene* di Roma.

Corsa ciclistica nazionale su strada.

Primo arrivato, medaglia d'oro (dono di S. M. il Re) e rivoltella (dono del Comitato Prov. di Modena).
Alla Società alla quale appartiene il primo arrivato. Targa *challenge* dell'Istituto.

Marcia ufficiale dell'Audax Italiano.

Medaglia d'oro (dono di S. M. la Regina Madre). Sezione *Audax* di Roma.

Nuoto.

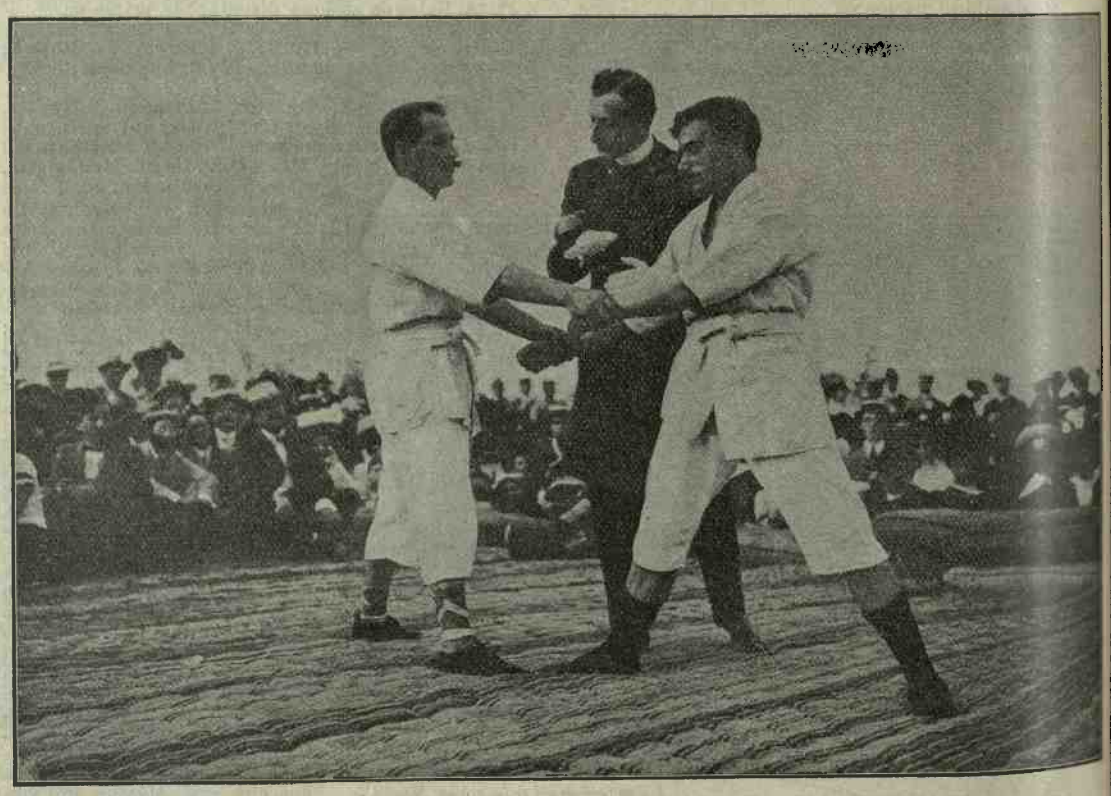
Gara nazionale di metri 185, vaso artistico di maiolica alla Società (dono delle Società proprietari stabilimenti di Roma) e medaglia d'oro al vincitore Massa Mario (*Ardita Juventus*, Nervi).
Gara nazionale di metri 400. Targa *challenge* dell'Istituto alla Società e medaglia d'oro al vincitore Bronner Vincenzo (*Società Romana di nuoto*).
Gara popolare di metri 400. Medaglia d'oro e calamaio di metallo (dono del Credito Italiano). Bronner Vincenzo (*Società Romana di nuoto*).
Gara di tuffi. Medaglia d'argento. Bonfanti Carlo (*Società Nettuno* di Milano).

Podismo.

Corsa piana, metri 100. Coppa *challenge* alla Società medaglia d'oro e calamaio di metallo al vincitore (dono Comitato Prov. di Modena). Barozzi Umberto (*Società Ginnastica*, Novara).
Corsa ostacoli, metri 110. Coppa *challenge* alla Società e medaglia d'oro al vincitore. Pagani Alfonso (*Società Ginnastica*, Roma).
Corsa piana, metri 400. Coppa *challenge* alla Società e medaglia d'oro al vincitore. Lunghi Emilio (*Sport Pedestre Genova*).
Corsa piana, metri 1000. Coppa *Challenge* alla Società e medaglia d'oro al vincitore. Lunghi Emilio *Sport Pedestre Genova*.
Corsa piana, metri 5000. Coppa *Challenge* alla Società e medaglia d'oro al vincitore. Pagliani Pericle *Società podistica Lazio*.
Marcia di metri 1500. Coppa *Challenge* alla Società e medaglia d'oro al vincitore, Fontana Pietro, *Busto Arsizio*.
Corsa piana di chilometri 20. Coppa *Challenge* alla Società e medaglia d'oro al vincitore. Pietri Durando *Società ginnastica Pro Patria*, Carpi.
Marcia di chilometri 10. Coppa *Challenge* alla Società e medaglia d'oro al vincitore. Claro Angelo *Società Agamennon* di Milano.
Corsa Maratona di chilometri 40. Medaglia d'oro ed un abito sport (dono della ditta Pola e Todescan Umberto Blasi della *C. Colombo* di Roma.
Steeple Chase di metri 1200. Vaso giapponese alla Società (dono del Comitato provinciale di Reggio Calabria) e medaglia d'oro al vincitore. Sig. Cartasegna
Gross-Contry nazionale di chilometri 12. Targa *Challenge* e medaglia d'oro al vincitore Nelli.
Corsa nazionale Staffette di metri 1480. Targa *Challenge* dell'Istituto e medaglia d'oro (dono di S. M. il Re). *Società Audace* di Torino.

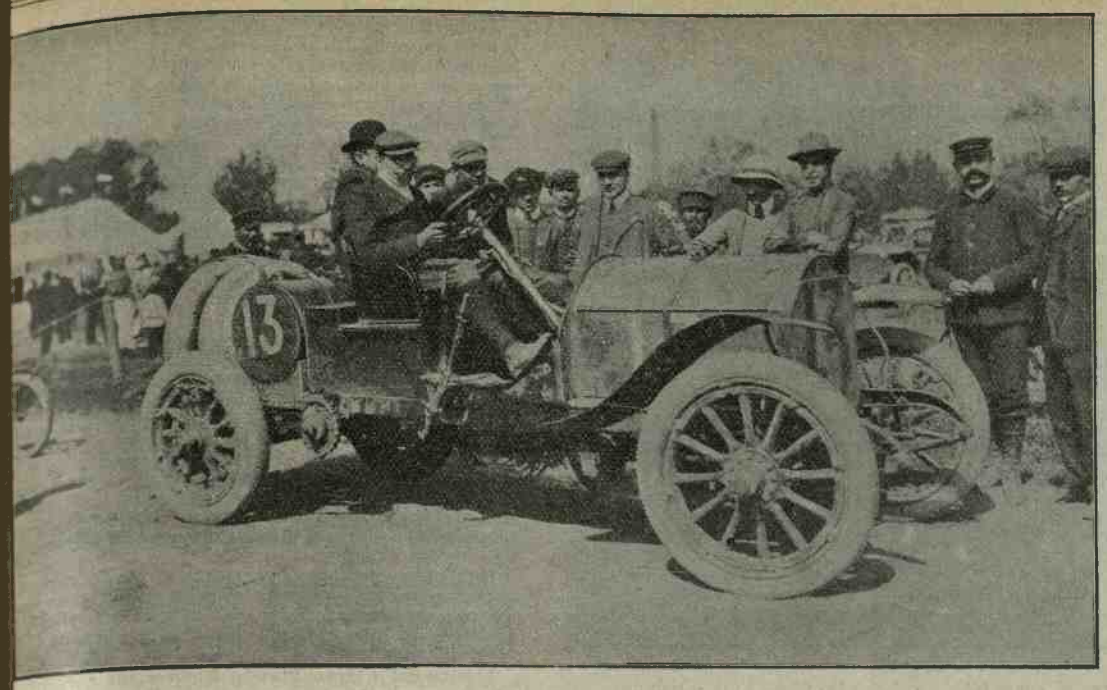
Scherma.

Campione dilettanti spada. Medaglia d'oro (dono di S. M. il Re). Maggiorotti di Milano.



Un assalto di lotta sistema giapponese fra marinai italiani, svoltosi a Roma alla presenza del ministro Mirabello.
(Fot. P. Sbisà - Roma).

"The Pearl,,
Marca depositata
La migliore Serie per costruzione di Biciclette
Vendita esclusiva: **Bozzi, Durando e C. - Milano** - Corso Genova, 9.



La corsa Mosca-Pietroburgo. — Vagner su Fiat *vince la seconda categoria.* (Fot. Branger - Parigi).

Campione dilettanti sciabola. Valigia in pelle (dono del sig. Galileo Canessa di Livorno). Pirzio Biroli Alessandro.

Campione militare spada. Medaglia d'oro (dono del Ministero della Guerra). Tenente Diana.

Campione militare sciabola. *Nécessaire* da *toilette* d'argento (dono del Comitato prov. di Cosenza). Tenente Pirzio Biroli Giuseppe.

Campione spada da terreno. Coppa Ravaschieri (*Challenge*) (dono dell'onor. conte Vincenzo Ravaschieri. Tenente Pirzio Biroli Giuseppe.

Tiro a segno, rappresentanze educazione fisica.

Premio delle Società. Medaglia d'oro e Targa *Challenge* dell'Istituto. Società di Roma.

Premio individuale. Medaglia d'oro (dono di S. M. il Re). Ticchi Riccardo, Livorno.

Campionati indetti dall'Unione dei tiratori italiani.

Gara Reale: 1° premio — Balena, Livorno.

Campionato Italia: 1° premio — Ticchi, Livorno.

Campionato ufficiali: 1° premio — Capitano Tiberi, 7° fanteria.

Campionato sottufficiali: 1° premio — Brigadiere Mingarelli (Legione allievi carabinieri).

Capionato camporali e soldati: 1° premio — Carabiniere Di Maggio (Legione allievi).

Campionato pistola: 1° premio — Frasca, Napoli.

Gara allenamento: 1° premio — Ticchi, Livorno.

Allenamento pistola: 1° premio — Bonicelli, Brescia.

Foot-ball.

Squadre di 1ª categoria. — Targa *Challenge* dell'Istituto. Coppa (dono del Comune di Napoli) e palone da *foot-ball* (dono sig. Pezzarossa di Bari). *Unione Sportiva Milanese* e *F. C. Juventus* di Torino, pari merito.

Premio d'onore.

Alla rappresentanza della regia marina, per aver partecipato con numerose squadre al *Foot-ball*, alla Palla vibrata, al Nuoto e all'Accademia di *ju-jitsu* (stendardo del Comitato prov. di Ascoli Piceno).

Le vittorie della "Fiat„ all'estero

La corsa Mosca-Pietroburgo. Il match Fiat-Napier.

La grande marca torinese Fiat meglio non poteva inaugurare la nuova stagione sportiva. La vittoria riportata nella lunga corsa Mosca-Pietroburgo, il *record* della velocità raggiunto sulla pista di Broockland sono due risultati più che significativi.

Macchina resistente e veloce al tempo stesso conferma di essere sempre la vettura costrutta nelle grandiose officine Fiat di Torino; insuperabili per abilità e coraggio dimostrano sempre i suoi campioni: Nazzaro e Wagner. Noi ci compiacciamo vivamente di questi risultati che altamente onorano la nostra industria ed auguriamo che quel primato così meritatamente raggiunto nel 1907 rimanga alla Fiat.

Ecco i risultati della corsa Mosca-Pietroburgo:

Il 31 maggio, alle ore 1.45, a Tsarkoje-Selo (Pietroburgo), alle porte della grande capitale russa, si è avuta la partenza della seconda grande corsa Pietroburgo-Mosca.

Dopo una corsa accanitamente disputata la classificazione riuscì come segue:

Prima categoria. — 1. Héméry (Benz), in 8, 30'48". *Record* del 1907: Duray (Lorrain-Diétrich), 9, 22' — 2. Demogeot (Darracq), in 8, 42'12" — 3. Pope (Italia), in 13, 47'30".

Seconda categoria. — 1, Wagner (Fiat), in 8, 49'48" — 2. Eros (S.P.A.), in 14, 4'18".

Terza categoria. — 1. Folkin (Fiat), *pneus* Dunlop, in 12, 36' — 2. Primavesi (Diatto Clément), in 13, 8'12" — 3. Tschoudoff (Berliet), in 13, 17'48".

Quarta categoria. 1. Hieronymus (Laurens-Clément), *pneus* Persan, in 18, 3'.

***

Il tanto atteso *match* Nazzaro-Newton o meglio Fiat-Napier ha avuto il suo epilogo sulla pista di Broockland l'8 di giugno.

La pista di Broockland venne costrutta l'anno scorso nei dintorni di Weybridg, a 30 km. da Londra, ed occupò 4000 operai.

Costrutta tutta in cemento, è dell'ampiezza di trenta metri. Si svolge in un ovale con un rettilineo che la taglia trasversalmente; è lunga tre miglia e mezzo, con due rettilinei di quasi un miglio ciascuno. Le curve sono tutte calcolate in modo da poter essere superate con qualsiasi velocità. In un certo punto si è dovuto costruire un ponte su di un fiume per il passaggio della pista, ed in un altro questa corre attraverso una profonda trincea, la cui escavazione richiese lo spostamento di 500.000 tonnellate di materiale.

Grandi e capaci palchi per gli spettatori furono costrutti nei punti principali e più sopraelevati del grande autodromo.

La macchina che il Comitato inglese commissionò alla Fiat perchè Nazzaro potesse rilevare la sfida di Edge è una 175 HP a 4 cilindri di 190×160 di alesaggio. Il motore compie 1300 giri al minuto primo. Il peso della vettura è di 1200 kg.

Alle prove la velocità raggiunta fu di 190 chilometri all'ora.

La *Napier* è una 6 cilindri, 200 HP, che nelle prove fornì una velocità di pressochè 200 chilometri all'ora.

Munito di un tale veicolo, terribile divoratore di velocità, Nazzaro non poteva che vincere...

Questa era l'opinione generale. Ma era necessario considerare che i guidatori inglesi si sono specializzati nelle corse che quasi quotidianamente compiono in allenamento od in gare sul loro autodromo, e che perciò, muniti pur essi di macchine perfezionate, sono temibilissimi in casa propria, perchè pratici della pista.

Edge e Newton infatti erano considerati fino a ieri i principi di Broockland. Ma venne un re del volante, un virtuoso fino a ieri delle corse su strade, che si appalesò *d'emblé* padrone della pista chiusa e vinse con quella regolarità di marcia sua caratteristica. Egli infatti, il Nazzaro, aveva l'ordine esplicito di filare dietro alla macchina inglese sempre in seconda posizione; sorpassare solo al momento opportuno l'avversario, e cioè negli ultimi chilometri.

E Nazzaro fedele alla consegna, filò dietro alla *Napier* fino agli ultimi chilometri, al qual punto accelerò progressivamente.

Ma la *Napier*, esausta del grande sforzo, ad uno svolto di curva repentinamente si arrestò. Il motore si è rotto, e la vettura ne subì grave danno.

Newton e il suo meccanico seppero arrestare di colpo la macchina senza farsi alcun male. Nazzaro seppe abilmente evitare l'improvviso ostacolo formato dalla vettura *Napier* ferma sulla pista.

L'inseguitore passò come una freccia a fianco del ferito, fra un subbisso di applausi, primo tagliando il traguardo con la gloriosa *Fiat*.

I giri di pista da compiersi erano dieci, e cioè un totale di circa 45 chilometri e 360 metri. Fu alla fine del terzo giro che l'Italia passò a fianco alla fiera Brittannia, accasciata e vinta.

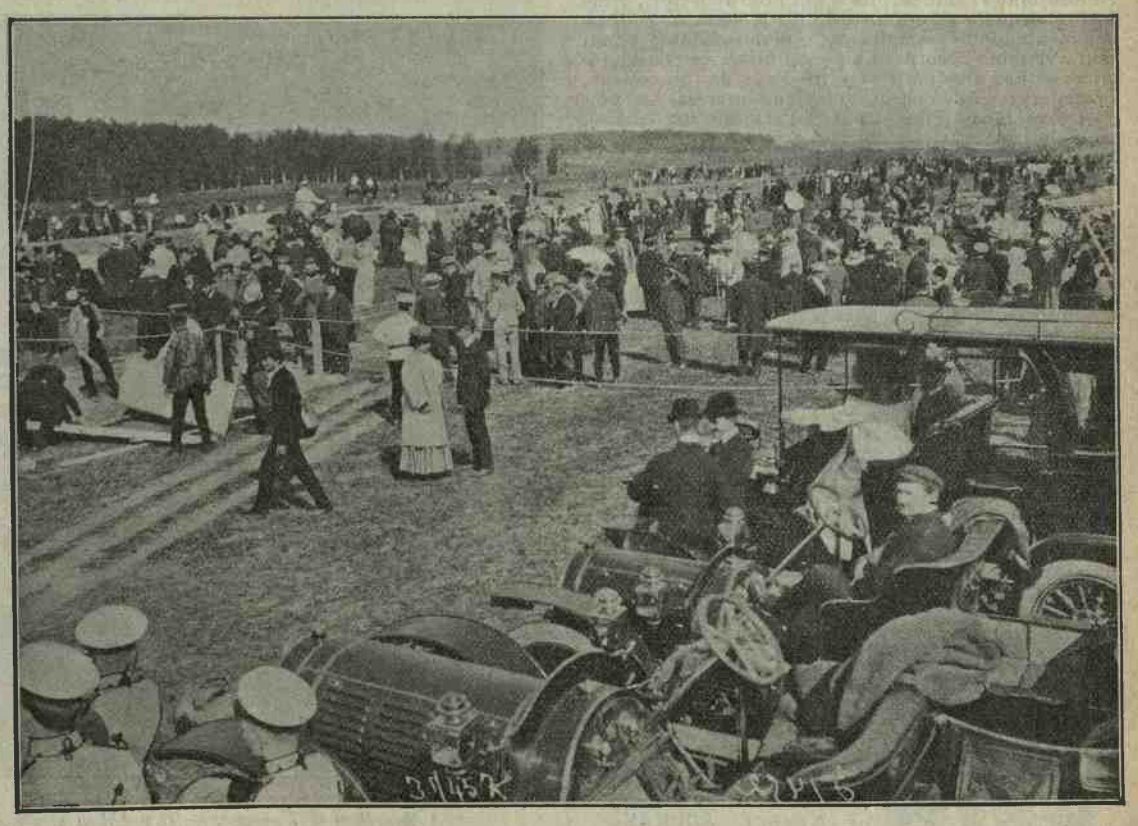
Il popolo inglese, riconosciuto grande per la sua flemma, per la sua calma, leale e generoso, tradì per un istante la sua caratteristica e con un urlo solo di vittoria, dall'ebbrezza procurata dal terribile duello dei due mostri rombanti e vertiginosamente inseguentisi a 180 chilometri all'ora, si abbandonò alle più alte grida di entusiasmo e di plauso incondizionato per l'abile ed intrepido guidatore italiano, per quel magnifico e portentoso congegno meccanico venutogli dall'Italia a misurarsi tranquillamente col miglior prodotto dell'automobilismo inglese, col più noto guidatore nazionale.

La sconfitta inglese non merita però disprezzo. E' degna di onore, perchè la lotta fu fino all'ultimo momento cavallerescamente e strenuamente combattuta dal rappresentante inglese.

Meravigliosa è la marcia tenuta dalla vettura *Fiat*. Nazzaro riuscì a compiere il percorso stabilito per il *match* mantenendo la vettura alla velocità media di km. 152 e 155 metri e superando negli ultimi giri i 180 all'ora.

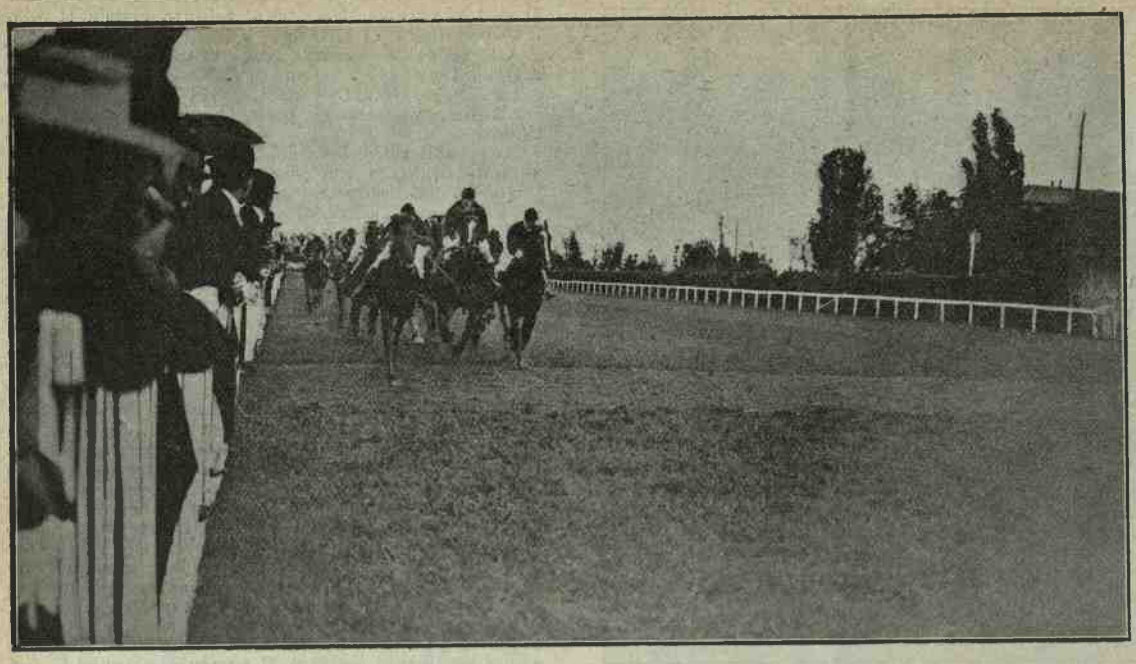
Nazzaro, quando lasciò il volante della sua 170 cavalli, non dimostrava punto di essere stanco. Il pubblico lo attorniò, si felicitò con lui, e volle vedere la macchina da vicino.

La velocità raggiunta dall'italiano segna il *record* della pista di Broockland. Newton nei tre giri aveva raggiunto la velocità di 179 chilometri all'ora.



La corsa Mosca-Pietroburgo. — Veduta generale dell'arrivo.- Il Pubblico. (Fot. Branger - Parigi).

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



Durante il Gran Premio Ambrosiano. — In corsa ai cancelli. (Fot. A. Foli - Milano).

Il "V Gran Premio Ambrosiano,,

Elementi e uomini concorsero ad alterare il normale svolgersi del «Quinto Gran Premio Ambrosiano».

Il cielo non poteva essere più inclemente nè giuocare un tiro più birbone alla maggior festa sportiva: aveva già distolto moltissimi intenzionati dal recarsi a San Siro mediante certe nubi grosse, minacciose, gravide di pioggia; appena iniziate le corse una pioggia fitta, insistente, rabbiosa sopraggiunse a far sparire ogni sfoggio di eleganza dalle tribune, ad allentare un terreno già pesante per l'abbondante acqua caduta in precedenza. Chè, malgrado la minaccia del cielo, una vera folla gremiva e circolava domenica scorsa nel recinto di San Siro; le tribune vennero letteralmente prese di assalto, il prato presentava quella sua caratteristica animazione chiassosa sì che il bilancio della giornata deve aver chiuso ancora in modo degno le sue partite. La pioggia alterò la nota mondana in quanto che tutto il mondo femminile, che per l'occasione aveva sfoggiato le ultime creazioni della moda, dovette nascondere completamente ogni traccia di eleganza sotto ampi e chiusi impermeabili, diffondendo ovunque una nota grigia uniforme col tempo, ma impropria colla festa celebrata. Appena finito il «Gran Premio Ambrosiano» l'esodo fu quasi generale; nel prato, poi, si assistette al fatto caratteristico di una fuga parziale, ma numerosa, di spettatori prima ancora che si fosse svolto il *clou* della giornata.

Gli elementi ebbero una grave colpa; ma non minore fu quella di alcuni uomini che contribuirono a distruggere ogni spirito sportivo della giornata mediante una partenza disastrosa nel «Gran Premio Ambrosiano». L'incidente è già noto ai lettori, come fatto del quale si è impadronito la stampa politica commentandolo ampiamente e diversamente; e noi non avremmo accordato ad esso ulteriore considerazione se non fossimo tratti in scena da un collega, il quale pretende che noi ci siamo espressi in proposito in modo feroce contro l'attuale *starter* ritenendolo inadatto alla carica coperta. Ora, nulla di più inesatto e di meno vero; abbiamo detto — e questa è la più grave espressione da noi telegrafata alla *La Stampa* — che mai gran premio ebbe una partenza più disastrosa. E ciò suona, ed è in realtà, un po' diverso dall'accusa di inettitudine che si vuole da noi rivolta al marchese Fassati. Che questi da un po' di tempo vada peggiorando nell'esplicazione del proprio mandato è cosa notoria e da ognuno constatata; ma appunto i primi saggi buoni rimangono a vietare a chiunque di lanciare una simile taccia contro lo *starter* della *Società Lombarda. Errare humanum est*, e uno sbaglio può essere commesso anche dal marchese Fassati, quantunque ora gli si potrebbe rivolgere il benevolo consiglio che è giunto il momento di ravvedersi, altrimenti l'eccezione diventa una dannosa abitudine. Chè il pretendere di accettare come perfezione quanto ci viene fornito, solo perchè proviene da quella fonte, è un'esigenza ridicola e assurda. Abbiamo udito — scendendo dalla tribuna, appena effettuata la corsa — un coro di difensori che proclamavano l'irresponsabilità dello *starter* nella partenza che ha guastato lo svolgimento del «Gran Premio Ambrosiano». Certo lodiamo questi amici, i quali all'occasione sanno chiudere ambedue gli occhi pur di non demolire il loro idolo; l'intenzione è delle più lodevoli. Ma occorrerebbe essere ciechi o combattere per partito preso il voler scindere la responsabilità del marchese Fassati o sgravarlo di qualunque addebito. Il solo fatto che venne permessa una partenza, in cui i nastri furono strappati, basta a includere pure lo *starter* fra coloro che contribuirono al biasimato incidente; anche senza ricercare se i cavalli non erano allineati e in azione, ossia in condizioni inadatte per un buono *start* come infatti si trovavano.

Il contro *starter* agì impulsivamente agitando la bandiera di falsa partenza senza alcuna autorizzazione, ma forse egli credeva di prevenire un avviso del suo principale, non supponendo certo che fosse convalidato dallo *starter* un tale arbitrio dei fantini e fosse giudicata buona una mossa simile.

Il signor Murphy fu il capro espiatorio del momento, sebbene la sua responsabilità apparisse minore di altre. I veri autori biasimevoli sono i fantini. Oggi in Italia essi si sono imposti: dovrebbero partire da piede fermo, e invece ciò accade ben raramente; sarebbero obbligati a partire ben allineati e per contro questa regola ormai rappresenta l'eccezione; dovrebbero rispettare e attenersi scrupolosamente agli ordini dello *starter*..., mai si ebbero persone più indisciplinate.

La longanimità e la bonomia del marchese Fassati coltivarono l'insubordinazione e la tracotanza di questi professionisti, i quali cercano di rubare la partenza invece di attenersi alle norme regolamentari.

E le multe? chiederà qualcuno. Esistono, infatti, e a volte sono inflitte; ma quale efficacia esse hanno se nella maggior parte vengono pagate dalle scuderie per le quali i fantini montano e di cui questi difendono gli interessi? All'estero con simili fantini si agirebbe ben diversamente.

Come si ha un differente rispetto all'autorità di una carica. E la differenza si appalesò domenica quando Spears e Lynham fermavano i loro cavalli mentre i *jockeys* italiani proseguivano noncuranti i segnali del contro *starter*, al quale avrebbero dovuto por mente e prestare la debita obbedienza.

Si è creato un ambiente assai riottoso, che occorre ricondurre alla norma ad ogni costo, con i più energici e solleciti provvedimenti, se non si vuole che ne derivi un danno allo sport.

Non sappiamo ancora quali siano le iniziative della Società Lombarda a questo proposito, ma non saranno certo nè tardive, nè inadatte, giacchè il sodalizio milanese ci ha abituati a un'azione intesa a meritarsi quella benevolenza e quella simpatia da parte del pubblico, che ora pochi vorrebbero inconsciamente compromettere, se non distruggere.

L'iniziativa riformatrice della Società Lombarda non dovrebbe, però, limitarsi alla sola partenza: la sua previggenza e l'oculata azione si estenda in tutti i meandri che cercano minare il buon funzionamento delle corse al galoppo.

Oggi non crediamo opportuno di prolungare una requisitoria, già protratta oltre il nostro stesso desiderio, e recriminare fatti sui quali ci riserviamo di ritornare in una prossima occasione, a chiusura della stagione sportiva.

L'esito del «Gran Premio Ambrosiano» non presenta, quindi, quest'anno, tutte quelle caratteristiche di serietà e normali come di consueto. Tuttavia non giungiamo all'affermazione assoluta che la gran prova italiana venne completamente rovinata dall'incidente di partenza.

Tranne *Diadoque* del signor M. Caillault, gli altri favoriti della quota partirono assai vicini, e per cui il risultato deve considerarsi come esatto; anzi, il vincitore *Brimo* partì di qualche lunghezza dietro a *Demetrio*, che si trovava ai fianchi di *Qui Vive*.

L'ordine di arrivo corrispose alle previsioni della carta, e solo è da lamentarsi che il rappresentante francese non abbia potuto correre la propria chance e fornirci di una linea di confronto coi migliori soggetti del nostro allevamento.

Il «Gran Premio Ambrosiano 1908» venne disputato da un lotto di concorrenti numeroso e comprendente alcuni soggetti distinti. *Demetrio*, *Brimo* e *Qui Vive* erano i cavalli che maggiormente fermavano l'attenzione degli spettatori e seducevano con le loro doti fisiche.

Il puledro del Principe Doria, che doveva rendere tre chili al vincitore di Torino e sei al campione della Razza di Besnate, sembrava un po' passato di condizione, quantunque la sua massa muscolare apparisse saliente e ben rilevata; come affinati erano pure *Qui Vive* e *Brimo*, sebbene l'estremo limite di allenamento cui vennero condotti questi due puledri conferisse ai medesimi un grado di distinzione più appariscente.

Dopo di essi era oggetto di curiosità il concorrente francese, *Diadoque;* ma esso non corrispose apparentemente all'aspettativa.

E' un cavallo di forme comuni, tozzo, alto sulle gambe, senza distinzione nella testa e nell'incollatura

A San Siro il 7 giugno. — Il pubblico si affolla attorno al peso dopo il Gran Premio Ambrosiano. (Fot. A. Foli - Milano)

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

GARAGES RIUNITI
F.I.A.T. - ALBERTI - STORERO
Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 1908
10-14 HP *a cardano*
15-20 - 20-30 HP *a cardano*
18-24 - 28-40 - 40-50 - 60 HP *a catena*
75 HP (Tipo Taunus)
F.I.A.T.

TOT
DIGESTIBLE-CACHETS

tura e dal petto ridotto; in esso esiste una sproporzione fra il treno anteriore e quello posteriore, giacchè l'unico pregio di *Diadoque* è un posteriore di una potenza e di uno sviluppo rimarchevoli.

Con ciò non vogliamo negare della qualità a questo figlio di Perth e Danphine; il fatto di rappresentare una scuderia importante come quella del signor M. Caillault, significa che *Diadoque* possedeva *chances* di primo ordine per ben figurare nel « Quinto Gran Premio Ambrosiano »; ma la sua non sarebbe stata una vittoria facile, chè *Brimo* vinse in tale stile da offrire l'illusione che tenesse altre risorse disponibili, qualora gli si fosse apportato un attacco più energico.

Gli altri candidati non raccoglievano che i suffragi degli amatori delle grosse quote; tuttavia non possiamo nascondere l'ottima impressione destata da *Rubello*, da *Crown Princess* e anche da *Montebello*, malgrado il lungo periodo di allenamento subìto dall'uno e dall'altro.

Madrée veniva osservata per pura curiosità; è un vero peccato che la sua scuderia abbia voluto mantenerla in treno, mentre in razza avrebbe potuto fornire un prodotto ben più utile della madre: la vincitrice dell'« Ambrosiano 1907 » accoppiata con uno stallone dalle estremità granitiche, dovrebbe dare una buona generazione.

Mantenendola in allenamento, *Madrée* logora inutilmente il suo fisico, compromettendo le sue future funzioni di fattrice. *Belbuc* aveva qualche sostenitore come piazzato, mentre abbandonato era *Bridge*, pel quale non convenivano le condizioni del terreno assai pesante. *Monsalvato* e *Milia* erano gli estremi *outsiders*... *outsiders* dalla probabilità di vincere se tutti gli altri fossero rimasti al palo.

La corsa, svoltasi fra la generale disattenzione, riuscì animatissima, quantunque privata di due elementi interessantissimi: dopo di aver migliorato gradatamente la propria posizione *Brimo* passò in testa nel rettilineo d'arrivo portato per parecchio tempo a sole braccia e sorretto in ultimo anche con la frusta per sottrarsi all'attacco di *Qui Vive*, che sopraggiungeva minaccioso e veloce. Dietro ai due laureati abbiamo avuto un'ottima lotta pel terzo posto fra *Demetrio*, che si era sempre tenuto vicino ai *leaders* seguendo una tattica nuova con risultato pure poco soddisfacente, e *Ruscello*, sorto all'estremo momento con un vigoroso *finish* che assicurò la terza moneta ai puledro di Razza Volta. *Montebello*, che aveva rilevato dai rappresentanti di Sir Rholand a metà percorso l'assunto di regolare l'andatura, giungeva ancora quinto, completando l'assoluto trionfo dei tre anni sui loro maggiori. Ma non si deve dare soverchio peso a questa asserzione, chè nell'attuale « Gran Premio Ambrosiano » figuravano solo una quattro anni, *Madrée*, lasciata in corsa non si sa per quale ragione, un cavallo, *Bridge*, reduce dalle corse a vendere e un *derby-vinner*, *Belbuc*, che non deve valere molto, date le saltuarie e inconcludenti *performances*.

Tuttavia in *Brimo* e in *Qui Vive*, noi dovremmo avere due ottimi puledri: sul loro conto ci siamo già espressi tempo addietro, ma solo ora essi sono giunti all'apogeo della loro condizione. Alla Razza di Desnate, fortunata proprietaria del vincitore, i nostri rallegramenti; al signor Alberto Chantre che con amore, zelo e intelligenza attende personalmente al proprio allevamento e al lavoro dei suoi prodotti, l'augurio che la vittoria oggi sfuggitagli possa arridergli in un avvenire molto prossimo.

Giovanni Galleani.

A San Siro. — Il pubblico del pesage. (Fot. A. Foli - Milano).

Signor Fiorini, della Commissione Esecutiva per il Circuito di Bologna.

Il Circuito di Bologna

Nulla dies sine... coppa. Sono infatti giunte a Bologna l'una dopo l'altra, ad aggiungersi a quelle del Re e della città di Milano, l'artistica Coppa di Genova, la Coppa Salemi e quella di Florio. A giorni (non faccio indiscrezioni perchè ne è già giunta la conferma) s'attende la Coppa del dott. Ravà Sforni, quella del Municipio di Bologna che insieme all'artistica Targa saranno gli ambiti trofei della corsa 6-7 settembre. Chi vorrà essere il n. 1 nella serie delle iscrizioni ufficiali? Chi inciderà il suo nome accanto a quello di Raggio e di Cagno? A chi sorriderà l'alata Vittoria? Tutti a Bologna son diventati sportivi: dal caffettiere al lustrascarpe, dal vetturino al venditore di giornali tutti parlano del Circuito. Mai eco lontana di corse e di vittorie trovò tanti ascoltatori. Non parliamo poi del Caffè di Borgo Panigale, che è divenuto un vero centro sportivo, un A. C. in miniatura. Ad ogni rombo d'automobile, il farmacista, il droghiere, la simpatica brunetta del Caffè con tutti gli avventori s'affacciano sull'uscio, salutano col cenno gli automobilisti:

— L'è Gregurein!

— No: l'è un automobil da coursa!

Guardano il polverone e ritornano all'usato lavoro commentando e discutendo. Neppur della polvere si lamentano più! E dir che della polvere in questi giorni ce n'è parecchia, vuoi per la mancanza di pioggia, vuoi per i frequentissimi passaggi d'automobili. Il dott. Sanguinetti, Fiorini, tutti quelli della Commissione tecnica insomma sono infatti sul Circuito dalla mattina alla sera a sorvegliare e ad affrettare i lavori. Sì anche ad affrettare. Con questi scioperi generali che sono in vista per la mietitura, non si sa mai dove si vada a finire; e con molta saggezza l'A. C. ha disposto in modo che i lavori stradali più grossi e la correzione del ponte sul Lavino sieno finiti al più presto possibile.

Tutto procede di bene in meglio; e quando questo settembre dalla Francia, dalla Germania, dall'Inghilterra, dalle ridenti spiagge del Tirreno a quelle dell'Adriatico qua converranno, a questa festa dell'industria e del commercio, concorrenti e spettatori innumerevoli, ben potranno dire che la nostrà città non ha tradito il suo motto: *Bononia docet!*

Bologna, 8 giugno 1908.

Umberto Nobili.

Esposizione-vendita dell'Automobile e del Ciclo di Piacenza

(9 agosto - 14 settembre 1908).

La Esposizione-vendita dell'Automobile e del Ciclo, che, come già abbiamo annunciato, avrà luogo a Piacenza, dal 9 agosto al 14 settembre c. a., dal numero delle domande di ammissione finora pervenute al Comitato promette di riuscire una solenne manifestazione della industria Ciclo-Automobilistica.

Il padiglione, elegantissimo, opera dell'ing. Ranza, piacentino, sarà la sera sfarzosamente illuminato.

Questa Esposizione acquisterà una importanza tanto maggiore per l'industria, inquantochè sarà seguìta dal grande Concorso *Internazionale di Automobili industriali*, al quale già hanno assicurato la loro partecipazione le più reputate case costruttrici di camions ed omnibus automobili tanto estere che nazionali.

Rammentiamo che le *domande di ammissione per la Esposizione-vendita dell'Automobili e del Ciclo* predetta debbono essere dirette al Presidente della Commissione Sport e Automobili di Piacenza, a cui le Case potranno rivolgersi per informazioni.

Scuola per conduttori, meccanici e chauffeurs

Allo scopo di aderire alle richieste di parecchi *sportsmen*, la Direzione di questa Scuola ha ordinato un corso diurno accelerato per *gentlemen*, della durata di un mese.

Il corso, che si svolgerà secondo i programmi che si possono avere dalla Direzione, via Balbis, n. 1, si inaugurerà il giorno 15 corrente.

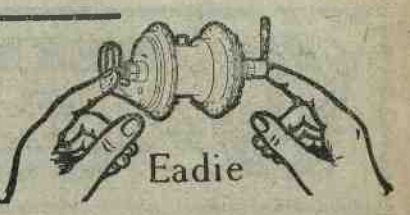
CORRISPONDENZA

Cagliari. — Valerio Fadda. Si rivolga alla ditta Musy padre e figio, via Po, 1 Torino.

Milano. — B. Braga. Quando ci giunse il vostro scritto la materia d'ippica era già impaginata. Al prossimo numero. Saluti. V. G.

Milano. — Ripamonti. Idem. Grazie.

Dott. Umberto Sanguinetti, della Commissione Esecutiva per il Circuito di Bologna.

Eadie
È IL MOZZO DEI PIÙ GRANDI MERITI
Ha due moltipliche: una per le condizioni normali, l'altra per le salite. Ha un freno dolce, potente ed immancabile, una ruota libera assolutamente senza frizione.
IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI GROSSISTI


Le grandi prove ippiche all'estero

Il Derby d'Epsom *(3 giugno)*.

Il più grande e popolare avvenimento sportivo della *season* londinese, la corsa del Derby ad Epsom, si è svolto con un tempo magnifico, attirando sul luogo una folla immensa, ed è finito impreveduta mente con la vittoria di un allevatore italiano.

Il Derby quest'anno offriva speciale interesse perchè fra i cavalli inscritti era *Perrier*, di proprietà di Re Edoardo VII, e su questo cavallo si fissavano molte speranze, poichè esso aveva già vinto il mese scorso la corsa del *Grand National*. Ma a prescindere dalla parte sportiva dell'avvenimento, quella di oggi fu più che altro una magnifica festa campestre, una colossale scampagnata, di cui godettero parecchie centinaia di migliaia di londinesi e di persone accorse dalle città vicine. Una folla così immensa non si è mai veduta da venti anni a questa parte.

E' noto che la corsa del Derby è per cavalli di tre anni, su di un percorso di un miglio e mezzo (2413 metri) e col premio, per il primo arrivato, di L. 161.250.

Il campo di Epsom, quando cominciò la corsa, pochi minuti dopo le 15, presentava un colpo d'occhio indimenticabile.

Nella folla innumerevole abbondavano le signore in elegantissime *toillettes* estive. Era uno spettacolo magico, una vera festa di colori sotto il cielo smagliante.

I *bookmakers* fecero affari d'oro. Le scommesse raggiunsero somme altissime. Gran favorito era *Norman III* di A. Belmont e veniva quindi *Perrier*, anch'esso buon favorito, e il vincitore del Derby francese *Seasick* di Vanderbilt. Il cav. Ginistrelli, un ricco signore italiano, che risiede da molti anni a Londra, dove gode di estese relazioni nell'alta società e nei circoli del *turf*, aveva iscritto una sua cavalla, nata ed allevata in Inghilterra, *Signorinetta*. Nessuno prevedeva la vittoria dell'*outsider*, che perciò i *bookmakers* davano fino all'ultimo momento a cento contro uno. Invece *Signorinetta* vinse per alcune lunghezze, battendo *Primer* del duca di Portland.

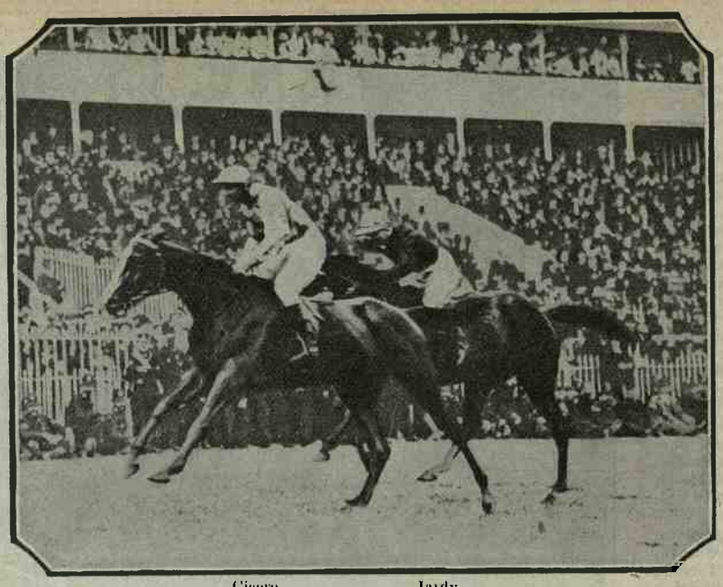
Il cavallo del Re giunse buon quarto.

La vittoria di *Signorinetta* era così completamente inattesa, che non fu nemmeno accolta coi soliti applausi. Il pubblico, evidentemente contrariato, mantenne un silenzio quasi triste e cominciò con una rapidità straordinaria a sfollare l'immenso prato.

Il nostro connazionale, la cui vittoria si deve esclusivamente al suo merito personale, perchè la puledra fu ben trenata da lui stesso, è diventato da un momento all'altro l'uomo più popolare d'Inghilterra.

Vincere il Derby di Epsom è un onore supremo per ogni *sportsman*, e gli inglesi sono tutti *sportsmen* nell'animo.

Le vittorie di stranieri nel Derby sono, per altro, assai rare, ciò che rende notevole la vittoria del cav. Ginestrelli.



Cicero Jardy

L'arrivo del Derby d'Epsom *nel 1905.*

Il Derby austriaco *(7 giugno)*.

Il Derby austriaco, dotato di 114 mila lire, metri 2400, si corse sotto pochi favorevoli auspici: anzitutto, le abbondanti piogge cadute negli ultimi giorni avevano reso la pista in uno stato deplorevole; poi il tempaccio di domenica fece diminuire di molto il concorso del pubblico. L'ippodromo di Freudenau non presentava domenica l'aspetto degli anni scorsi.

Le prime corse passarono senza sollevare troppo interesse nel pubblico: però pel Derby vi era grande aspettativa, che negli ultimi giorni si era andata mutando nei circoli sportivi in vera ansia, poichè anche i più addentrati nelle segrete cose non sapevano prevedere l'esito.

Il risultato fu un disastro per i cavalli austriaci: del resto, anche il favorito, quantunque abbia passato secondo il traguardo, non può vantare un esito brillante. Un vero trionfo inatteso fu quello del cavallo russo, fino all'ultimo momento competitore poco pericoloso.

Ecco il risultato: 1. *Intrigant*, cavallo russo, del principe Lubomirsky, montato dal celebre fantino francese Stern; 2. per una lunghezza, *Horizont*, germanico, montato dal fantino O' Connor; 3. a grande distanza, *Kottingbrunn*; 4. *Karmento*, austriaci.

Il grande "Steeple,, d'Auteuil *(7 giugno)*.

L'ippodromo d'Auteuil, al limitare del bosco di Boulogne, fu invaso da una folla straordinaria e le tribune rigurgitavano di spettatori eleganti. Poco prima del Gran Premio giunse all'ippodromo anche il presidente della Repubblica, Fallières. Accompagnavano alla corsa parecchi ministri.

Allo *Steeple*, m. 6500, sul quale naturalmente si concentrò tutta l'attenzione del pubblico, hanno partecipato 10 cavalli favoriti erano *Royal Visiteur* e *Journaliste*. Il primo ostacolo *Royal Visiteur*, che è in testa, rischia di cadere e comincia a perdere terreno. I dieci cavalli formano un magnifico gruppo fin quasi al termine del lungo percorso. All'ultimo rettilineo *Lardolo*, di E. Fischhof (Woodland, 76), a mezzo del capo si slancia innanzi e giunge primo al traguardo per mezza lunghezza vincendo L. 125.000 ed un oggetto d'arte di valore di L. 10.000; 2. per due lunghezze *Pharaon*, di A. Veil Picard; 3. *Adonis II* di Gaston Dreyfus.

La vittoria inattesa di *Dandolo*, che aveva già guadagnato lo stesso cospicuo premio quattro anni or sono ed era sovraccarico rispetto ai concorrenti, ha sollevato l'entusiasmo del pubblico immenso. Il presidente della Repubblica si è congratulato vivamente col proprietario Fischhof.

Anche le altre corse per i premi minori sono riuscite assai interessanti. Gli incidenti sono stati pochissimi e insignificanti. Nel grande *Steeple* tutti dieci cavalli sono giunti al traguardo senza incidente, cosa che accade raramente.

L'importanza educativa dell'alpinismo

(Continuazione e fine, vedi numero preced.).

L'alto alpinismo rimane e rimarrà, anche dopo passata la sua opera eroica, una scuola di vita e virtù solo a chi sappia e voglia prenderlo sul serio ed accostarsi alle montagne col sentimento riverente che meritano.

A quest'effetto occorre essere sinceri ed onesti, volersi provare a vincere le difficoltà ed i pericoli per virtù propria, non già per esclusiva e tacita opera altrui; scorgere nelle guide dei maestri e dei cooperatori, non già dei burattinai che ci sballottino a destra e a manca arrischiando la loro pelle, ma mettendo bene al sicuro la nostra; voler misurare il passo alla gamba, non affrontare difficoltà alle quali non siamo ancora preparati.

Così inteso, l'alto alpinismo rimane e rimarrà ca-

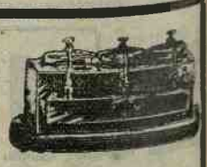
Gladiateur, *l'unico prodotto francese che ha trionfato finora nel* Derby d'Epsom, *vincendo la prova nel 1865.*

REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

FARI e FANALI *per Automobili*

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906



tente educatore di caratteri per le difficoltà con le nola la nostra energia, e per i pericoli coi rafforza il nostro coraggio.

Per le sue difficoltà l'alto alpinismo ci dà tutte le ebbrezze e tutti gli ammaestramenti d'una lotta che stessi abbiamo scelta, e che ha bisogno per esser vinta di tutte le nostre facoltà fisiche e morali.

In questa lotta tutti i vantaggi sembrano stare dalla parte dell'avversario, cinto di ghiacci, difeso da pareti verticali, collegato con tutte le minacce degli elementi. Noi lo affrontiamo con le piccole forze corporali e con quelle grandi dell'intelligenza e della volontà.

Siamo soli nella lotta. Il gran pubblico non ci sostiene, ma piuttosto ci beffeggia, come già fece il pastore che incontrò il Petrarca nella sua celebre salita al Ventoux.

Chi segue l'alpinista nelle sue ansie, nei suoi pericoli nelle sue sconfitte e nelle sue vittorie? Egli non si trova già in una pista circondata da pubblico incitante e plaudente al vincitore. Egli è solo dinanzi a sè stesso, con pochi fidi. Può avanzare o retrocedere come gli garba. Nessuno gli dirà nulla. Egli è solo dinanzi a sè stesso: è lui il suo proprio giudice.

Chi ingaggia una lotta coi monti deve essersi ben preparato ad essa, con una lunga azione disciplinatrice ed educatrice delle sue principali facoltà.

Non basta la robustezza fisica, ma ci vuole una forte volontà, la quale possa resistere ai disagi, alle noie e alle fatiche prolungate, nè receda alle prime sconfitte, ma persista sino alla vittoria. Ci vuole un carattere che sappia.

.... vincere l'ambascia
con l'animo che vince ogni battaglia
se col suo grave corpo non s'accascia.

Ed occorre una intelligenza pronta come l'occhio, a trovare la via giusta, a discernere i punti d'appoggio sicuri, ad evitare i malcerti; a prevedere e prevenire i capricci e le bizze della montagna; ed anche è necessaria una forte disciplina interna che assegni agli uni il compito di comandare, agli altri quello d'obbedire; ed un senso di responsabilità collettiva, poichè il passo falso d'uno della cordata, che nei siti pericolosi non si deve sciogliere mai, può trarre a rovina tutti gli altri.

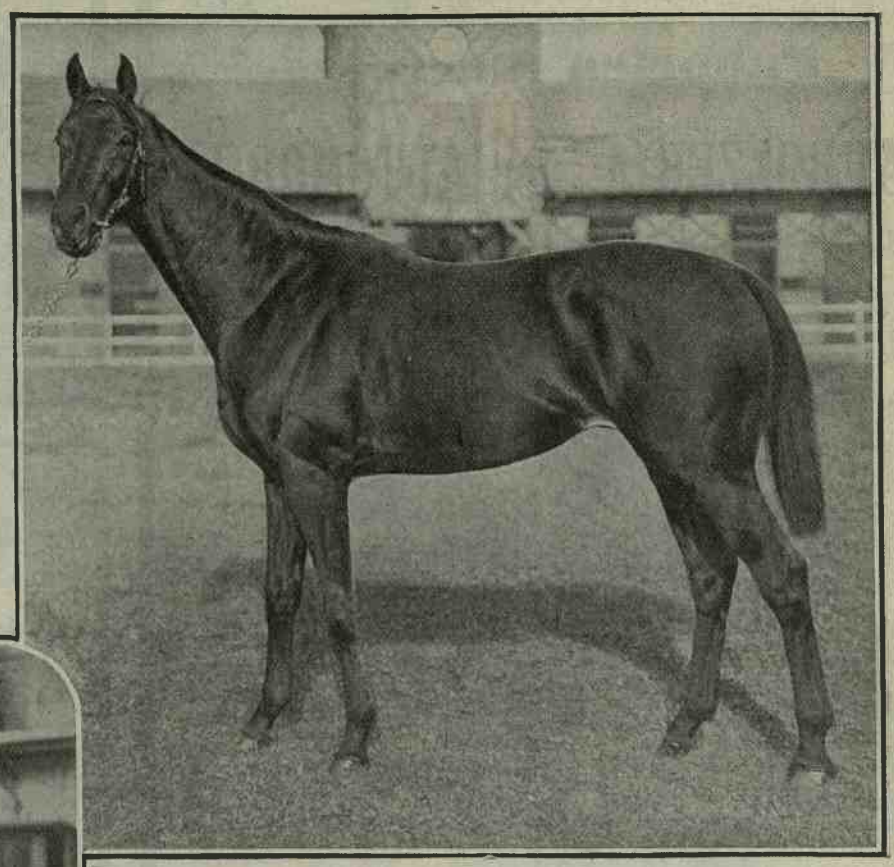
Certamente queste qualità devono in certa misura esistere già possedute dall'alpinista; ma moltissimo può fare la preparazione.

Nell'evoluzione fisica e mentale, osserva assai giustamente il *Guyan*, vediamo che nessun essere ebbe mai da bel principio un organo completo; ma questo venne determinato, sviluppato, perfezionato dalla funzione.

Il miglior modo d'imparar a vivere è vivere, agire secondo quanto crediamo sia bene. Non importa se dapprincipio troveremo difficoltà: l'azione stessa susciterà in noi le virtù per vincerle; e ci sembrerà un gioco quanto prima ci costava tanto sforzo.

All'alpinista il quale dopo lunga preparazione s'accinga ad un'impresa degna delle sue forze e vi si metta con tutta l'energia accumulata a quell'effetto, la vittoria qualunque essa sia, grande o piccola, dà gioie ineffabili. Egli acquista veramente la coscienza d'esser cresciuto nel suo valore, d'aver salito un gradino non soltanto nella scala dei monti, ma in quella ben più ardua del suo perfezionamento. Sente di *valere* e perciò anche di *dovere* di più.

E' egli possibile che questi sentimenti non abbiano nessun effetto sulla vita usuale? Ahno: chi ha temprato in questa guisa il proprio carattere, non è possibile rifugga nella vita pratica da nessuna difficoltà e da nessun pericolo che valgano la pena d'essere corsi; e sarà anche pronto alla dedizione di tutto sè stesso, perchè sa che si può profittevolmente concentrare tutta una vita in un momento supremo d'amore, di lotta e di sacrificio.



Vinicius.

Gouvernant.

Congiunti colle difficoltà sono i pericoli. L'alpinismo oltrechè bello, faticoso e difficile, è, entro certi limiti, pericoloso, per quanto assai meno di quello che i paurosi vogliono far credere.

E che perciò? Quest'elemento, che per tanti forma il pretesto di condannare l'alpinismo, per noi costituisce una delle principali ragioni della sua superiorità. Noi crediamo con *Guyan* che proprio nel pericolo ci sia una potenza educatrice, la quale invano si cercherebbe altrove; e che il pericolo porti al massimo grado di perfezione tutte le nostre facoltà. Ben s'espresse a questo proposito Guido Rey, lo scopritore d'una nuova e rischiosissima via sul Cervino, dicendo: «Quando l'uomo fiuta il rischio diventa uomo per davvero con quanto esso ha di più primitivamente bello e valente».

Ma come? Ma se tutto quanto nella storia ci fu di grande, derivò dal rischio? Ma se in esso stanno le radici dell'eroico e del sublime? Ma se la vita stessa in tutte le sue manifestazioni non è che un rischio?

Cos'è il pensiero scientifico se non un rischio? C'è un'opinione corrente universalmente accettata e difesa. Lo scienziato non se ne fida. Vuol provarne la base con metodi certi, sapere il vero, se è possibile; e lavora con inaudito coraggio sfidando i dileggi e le persecuzioni, e magari, ahimè, l'abbandono di amici cari. E se la verità non la trova, vuol arrischiare lui un'ipotesi metafisica, liberamente indipendentemente dalle credenze accettate od imposte. Che cos'è questo se non un rischio, ed un rischio che costò la vita o la felicità, a tanti eccelsi eroi del pensiero?

Il rischio è poi grandissima parte della nostra vita industriale. La funzione dell'imprenditore, di questo

Storm.

RASOIO DI SICUREZZA
LUNA
SEMPRE REGOLATO
12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO
VENDITA ALL'INGROSSO LEIDHEUSER & C.o TORINO VIA PRINCIPE AMEDEO 16

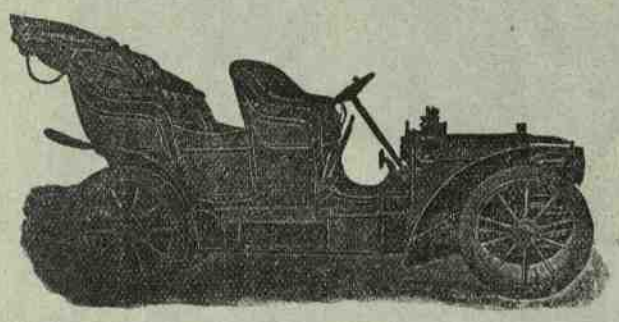
ZÜST
28/45 HP
LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO
Rappresentante Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO

"La Nazionale,,

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO-GARAGE

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle

TORINO - Via Bava, 42, angolo Via Balbo - **TORINO**

ALLA

TARGA FLORIO

IL GIRO PIU' VELOCE

è stato fatto da *Raggio* su Vettura

S. P. A.

in *2,29.* - Velocità oraria di Km. *60* (non cronometrata ufficialmente, essendosi fermata al posto di rifornimento a pochi metri dal traguardo).

La **S. P. A.** di **E. Ceirano** si classifica **Terza** a pochi minuti dai primi.

Società Piemontese Automobili - **TORINO.**

La Società Anonima Ligure - Romana

" F. R. A. M. ,,

per la **F**abbricazione, **R**otabili, **A**vantreni, **M**otori

Sede Centrale e Stabilimento in ***ROMA*** - Via Salaria, N. 134
Succursale in ***GENOVA*** - Via XX Settembre, N. 30 - interno 6.

produce VETTURE, OMNIBUS, CAMIONS
con Avantreno Elettrico Sistema " Cantono ,,

Le sue Automobili rappresentano quanto di più elegante, robusto, veloce e pratico si può desiderare nel campo dello sport e dell'industria.

GARAGES: ROMA - Piazza del Popolo, 3, Palazzo Lovatti - **MILANO**, Via Princip. Umberto, 16

Per preventivi e prezzi rivolgersi alla Centrale di ROMA, via Salaria, 134.

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

Sindacato Francese dei Brevetti **E. M. BOWDEN Ltd** - Via Giuseppe Sirtori, 16bis - MILANO

capitano dell'industria, è precisamente di rischiare, e l'America e l'Inghilterra e la Germania valgono industrialmente molto, quanto noi valiamo poco, perchè in quei paesi ci sono uomini che sanno rischiare, e preferiscono una vita intensa e larga, se pur non scevra da qualche pericolo, ad una vita monotona ed ingloriosa.

Lo stesso amor di patria non è che un rischio. Quando mai vediamo noi con precisione la via che dobbiamo scegliere per servire alla patria? Quasi tutte le grandi imprese o spedizioni patriottiche furono un salto nel buio, un rischio fatto da gente che sapeva osare perchè sapeva amare. Fu grazie ad alcuni rischi eroici che vennero formate ad unità le principali nazioni.

E gli esempi e le dilucidazioni di codesta tesi si potrebbero moltiplicare.

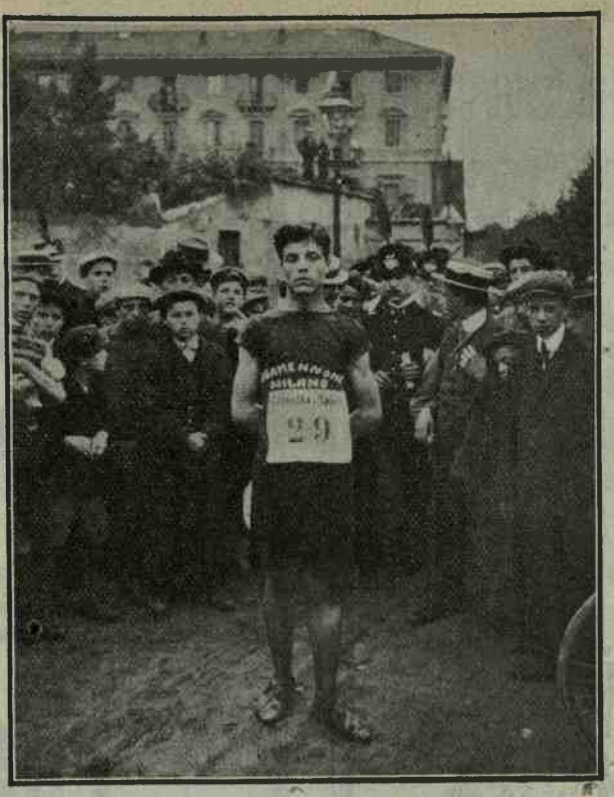
Certamente noi non dobbiamo cercare il rischio per se stesso, quasi per giuoco; ma bensì in vista d'un fine elevato, diretto od indiretto.

Oh io non vengo a predicarvi l'alpinismo come fine a se stesso. Ma vengo a dirvi che è vano sperare di trovare in noi l'ardimento o l'eroismo nel momento opportuno (e quale è il momento opportuno; chi lo saprà cogliere a volo, se non è a ciò finemente educato?) se prima non sarà stato il nostro animo convenientemente foggiato.

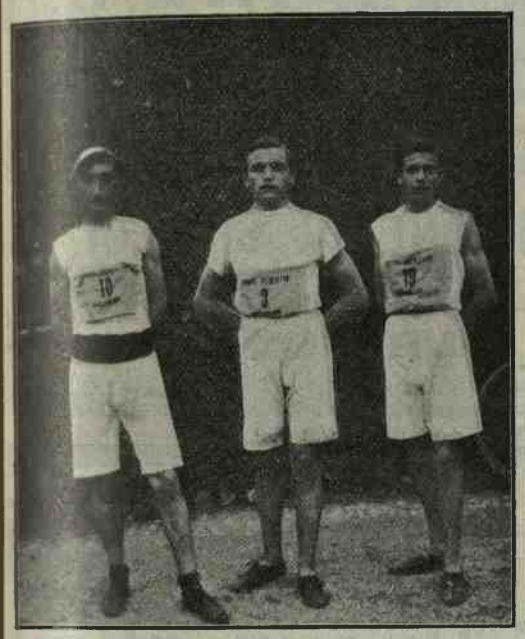
Bisogna, in una parola, formare l'uomo in maniera, che le grandi azioni sgorghino da lui come l'acqua montanina fa da una polla vigorosa, cosicchè fare il bene sia per lui un'abitudine non già un calcolo, una fatica, uno sforzo eccezionale.

Nè ad ottener ciò bastano le parole o gli esempi teorici. Ci vuole l'azione. Ed io dico che uno dei migliori campi d'azione, una delle più efficaci scuole di carattere, specie per i giovani, è l'alpinismo inteso seriamente, e ripeto che lo è in modo particolare per le sue difficoltà ed i suoi pericoli.

Entrambi sono di natura piuttosto soggettiva che



Olaro Angelo, 1° arrivato nella gara di marcia dei 4 ponti. (Fot. Ambrosio - Torino).



Gara di corsa dei 4 ponti. — Da sinistra a destra: *Rivarolo Pasquale, Cattro Giuseppe, Abratis.* (Fot. Ambrosio - Torino).

soggettiva, tali cioè che si possono vincere con l'abilità, la prudenza e la preparazione.

Solo una piccola parte delle disgrazie alpine è dovuta a cause che non si potevano evitare, nè prevedere, come a dire caduta improvvisa di sassi o di ghiaccio, irrompere repentino della bufera od altre. La massima parte degli infortuni ha pur troppo per causa la cattiva preparazione degli alpinisti, la loro imprudenza, la temerità (ed è temerario chi osa più di quanto sa di poter osare), un subito ribassamento della volontà o dell'attenzione, una soverchia fiducia nelle proprie forze, la vanità di vincere ad ogni costo, e via dicendo: ossia da cause che si sarebbero potuto benissimo evitare.

Appunto nello sforzo di ridurre queste cause, di portare noi stessi all'altezza delle difficoltà e dei pericoli che vogliamo superare sta, io credo, il segreto del valore educativo dell'alpinismo: per il quale esso non verrà mai raccomandato abbastanza.

E' vero, malgrado ogni più accurata preparazione, la morte coglie talvolta sulle Alpi anche il loro più abile e prudente amatore. Gli antichi invero chiamerebbero bella codesta morte, poichè colpisce l'uomo nella pienezza delle sue forze, in uno stato di grazia, e lo salva dalla triste vecchiezza.

Ma ai moderni essa fa orrore. Anzi, il gran pubblico, si compiace assai spesso di imprecare a codeste povere vittime dell'alpinismo: quel pubblico ch'è invece così indulgente per le disgrazie, assai più numerose, del circo, della pista e d'altri sports, che sieno a lui più famigliari e gli servano di spettacolo gradito.

Noi sentiamo all'incontro per codeste vittime profondo rispetto, perchè ci appaiono come i martiri di una bella idea ch'essi hanno rivelato al mondo, ed alla quale hanno serbato anche morendo, poichè la loro morte insegnerà ai sopravvenienti ad evitare certi passi od a superarli con tecnica migliore.

Nessun progresso umano s'è attuato senza sacrifici, perchè pretendere che l'alpinimo faccia un'eccezione?

L'alpinismo, appunto perchè è una forma di vita più ricca e più intensa, può venir compreso ed amato a preferenza dai giovani; e ad essi altresì riesce particolarmente giovevole.

La gioventù è ricca di energie non ancora smussate dalla monotona vita professionale. Queste energie domandano di sfogarsi, e se non offriamo loro un campo degno, lo cercheranno da sè, ove verrà loro fatto di trovarlo, in codesta età così povera di occasioni magnanime. E mentre alcuni si perderanno in elucubrazioni astratte o in vane sentimentalità, malgrado il sangue generoso li spinga all'azione, altri affogheranno gli istinti più elevati in gioie volgari, o si rovineranno nel vizio.

Oh lanciate codesti giovani in braccio alle montagne, lasciate che sentano il bacio del vento e del sole, e il fischio della bufera sulle candide cime; lasciate che esercitino le braccia al colpo della piccozza od all'asperità delle rupi; e temprino il coraggio e il volere alle difficoltà dei monti; lasciate che espandano e disciplinino su quelle altezze il loro divino ardore giovanile, che con immensa pietà troppo spesso vediamo dissiparsi per vie indegne.

E voi, pie madri che m'ascoltate, non rimproveratemi temendo dei pericoli che i vostri figli possano correre sulle montagne. Di ben altri pericoli dovete paventare per il frutto delle vostre viscere. Lasciateli venire i vostri figli sulle montagne: noi insegneremo loro come s'abbiano a vincere i pericoli dei monti, e questi insegneranno a loro come si debbano vincere i pericoli e le difficoltà ben più gravi che li aspettano al piano.

Amate i vostri figli di quell'amore forte che dimostraste sopportando la loro prigionia ad Innsbruck, baciateli quando partono per le montagne, ma ancor più quando ne ritornano, poichè ne saranno tornati agguerriti contro la fiacchezza e la viltà.

***

Oh montagne silenziose e belle, sian grazie a voi per le visioni di bellezza, di bontà e di forza che ci ispirate; per la fiducia che fate sorgere in chi vi ama.

Quando il piano è riarso, e s'attende invano la pioggia, è il rivo fresco scendente dalle vostre altezze che ancora mantiene la vita.

Oh venga a noi assieme alle vostre acque, la vostra forte voce, che scota dal pessimismo vano codesto popolo intorpidito, che lo risusciti alle gioie della vita laboriosa ed intensa, che lo riconduca ai vertici antichi.

I partecipanti alla 2ª marcia del Fortior Podistico Italiano, sezione di Busto Arsizio (km. 50), 30-31 maggio. (Fot. Paracchi).

E voi specialmente, o giovani, nei quali riposa il destino avvenire della patria, dovete raccogliere questa voce e seguirla.

Non tollerate che solo gli stranieri frequentino le nostre montagne, ma percorretele voi stessi con animo religioso, per attingere in esse quel carattere e quelle virtù di cui la patria nostra ha sopra ogni altra cosa bisogno.

Non lasciatevi spaventare da nessuna difficoltà, neanche da quella economica. L'alpinismo è per tutti, basta saperlo fare e limitarsi nelle spese. Non vi sono difficoltà per chi voglia seriamente.

Ma per volere bisogna amare. Ecco il grande segreto per riuscire. Amate, amate sempre e vincerete.

Dott. Giovanni Lorenzoni.

Il primo anniversario del Fortior Podistico Italiano

In questi giorni l'Associazione Nazionale del *Fortior Podistico Italiano* festeggia il suo primo anniversario con una grande marcia notturna ufficiale per l'ambito titolo sportivo che verrà effettuata contemporaneamente in tutti i centri sportivi d'Italia.

La Direzione generale che ha sede presso lo *Sport Pedestre Genova* al 6 giugno aveva già autorizzate le seguenti marcie (km. 50 in ore 9):

Palermo, Società Ginnastica Ercole — *Verona*, Associazione Ginnastica Bentegodi — *Trieste*, Società Ginnastica Juventus — *Catania*, Comitato Sportsmen — *Portomaurizio*, Società Ginnastica Maurina — *Chiavari*, Veloce Club Chiavarese — *Torino*, Pro Sport Barriera Nizza — *Lodi*, Giovane Lodi — *Busto Arsizio*, Sport Club — *Napoli*, Audax Podistico Italiano — *Venezia*, Società Ginnastica Fortior — *Maddalena*, Società Ginnastica Ilva — *Milano*, Società Podistica Tiremm Innanz — *Poggibonsi*, Unione Sportiva — *Catania*, 2° Comitato Sportsmen — *Napoli*, Sport Club Napoli — *Santa Maria Capua Vetere*, Audax Podistico Italiano — *Siena*, Mens sana in corpore sano — *Melegnano*, Unione Ciclo-Ginnastica — *Firenze*, Unione Sportiva Fiorentina — *Brescia*, Club Sport Brescia — *Cuneo*, Unione Sportiva Alta Italia — *Volterra*, Comitato Sportsmen — *Trieste*, C. Sport. Edera — *Acqui*, Comitato Sportsmen — *Palermo*, Unione Sportiva Siciliana — *Lucca*, Voluntas — *Biella*, Club Sport Veloces — *Spezia*, Comitato Sportsmen — *Parenzo*, Società Ginnastica — *Albenga*, Circolo S. Filippo Neri — *Rovigo*, Società Ginnastica Francesco Gabrielli — *Trieste*, Società Ginnastica Libertas — *Genova*, Gran marcia organizzata dallo *Sport Pedestre Genova* in unione alle Società ginnastiche *Nicola Mameli* di Voltri, *Libertas* di Sestri Ponente, *Velo Union* di Sampierdarena.

La Direzione generale del *Fortior* per questa marcia anniversaria ha fatto stampare un ricco diploma a sette colori ed ha fatto coniare dal Nelli di Firenze un'artistica targhetta d'argento commemorativa.

Del meraviglioso risultato, che senza dubbio otterrà questa nazionale marcia del *Fortior Podistico Italiano*, diremo in uno dei prossimi numeri, intanto incitiamo tutte le Società ginnastiche e sportive ad aderire alla bella iniziativa, chiedendo subito allo *Sport Pedestre Genova* statuti e programmi della maggiore associazione turistica podistica nazionale.

Bacci.

Giuria e vincitori delle gare podistiche promosse dallo Sporting Club *di Menaggio. — 1 Ing. G. Cardone, 2 Pizzala E. presidente dello* S. C. *di Menaggio, 3 G. Lavelli, 4 A. Mezzera, tutti della Giuria; 5 Brumini, 3° arrivato corsa di resistenza, 6 Zanti 1° arrivato, 7 Castiglioni 2° arrivato; 8 Brambilla 1° arrivato corsa di velocità.*

L'abbonamento alla **Stampa Sportiva** costa Lire 5 all'anno

Chi più spende, meno spende!

Pneus **BATES** Leicester

Selle **MIDDLEMORE** Coventry

Biciclette **ABINGDON** Birmingham

Agenti Generali: **CAMILLO OGGIONI e C.**

*Via Ausonio, 6. - **MILANO** - Via Lesmi, 9.*

"The PEARL"

Marca depositata

LA MIGLIORE SERIE PER COSTRUZIONE DI BICICLETTE

Vendita esclusiva:

BOZZI, DURANDO E C.

MILANO - Corso Genova, n. 9 - MILANO

I migliori Corridori

si affidano ai migliori Pneumatici

1° Giugno - **Coppa Rho** - *Km. 205*
Classifica ufficiale: 1° **Cuniolo,** *macchina* MAINO
2° **Massironi,** „ DEI

2° Giugno - **Napoli,** *Corsa Audace* - *Km. 80*
1° **Miele S. - 2° Pinto A.,** *macchine* CIPULLO

„ **Ravenna,** *Handicap* - 1° **Nedela**

„ **Velodromo Milanese,** *Corsa Internazionale*
1° **Stol** *battendo Wandeborn, Dupré e tutti i migliori*
Corsa Handicap - 1° **Stol**
Corsa traguardi - **Stol** *ne vince* **3** *su* **4** *ed arriva* **PRIMO**

7 Giugno - **Bologna,** *Corsa Stayer con allenatori, 15 Km.* - 1° **Stol**

tutti su **Pneumatici** **WOLBER**

che rivelano anche in Italia la loro **assoluta superiorità.**

Agenzia Pneumatici **WOLBER** - SCIPIONE BALBIANI - MILANO, Piazza Castello, 20

Fatti e pronostici

Si dice, e forse non ancora da tutti con pari convinta sincerità, che il *femminismo* è il soggetto di attualità, la vittoria dell'anno, l'argomento nuovo del giorno.

Sì, soggiungo io lietissima: è la *donna*. La *donna* dormente e sonnacchiosa che balza vivente dall'immobilità per risuonare d'un armonioso accordo di promesse indescrivibilmente dolci ed affettuose.

Ad essa m'inchino riverente; all'alito caldo e succolento che da essa si spande attorno, riscaldo il mio vecchio cuore e le invio il mio modesto e cordiale saluto.

***

Ardente ed azzurro il cielo estivo, senza nubi, inondeva di una luminosità scottante la distesa dell'arena; dalla dominante gradinata del Pulvinare avvampava un calore di fuoco; il sole scintillava fremente i suoi bagliori negli occhi, ed a stento si potevano seguire i movimenti delle squadre in prova.

Di tanto in tanto però, dalla circostante generale attenzione bisbigliante, si librava una nota più alta, un *brava* più sonoro, un *bene* più squillante.

Era un esercizio nuovo della squadra genovese, quadri con manubrii della squadra torinese, una proiezione colle bacchette della romana, un salto a canni della milanese, della veronese... e via, via, che provocavano gli applausi spontanei e vigorosi di un pubblico *sorpreso*.

Era come un'onda più audace di un bel mare che risalga scherzosa alla riva e s'indugia tranquillamente allo scoglio.

Le gentili insegnanti e le concorrenti meravigliano e si facevano simpaticamente ammirare per il progresso e le *novità* degli esercizi introdotti e *praticati* nella ginnastica femminile.

Alla Villa Reale di Milano. — Festa ginnastica dei bambini. Il giuoco del diabolo. (Fot. A. Foli - Milano).

Alla Villa Reale di Milano. — Festa ginnastica dei bambini. Una partenza. (Fot. A. Foli - Milano).

Allora, due anni fa, la ginnastica femminile generalmente interessava *pochi*, ed appunto in quel giorno di festa mondiale a cui accenno, sotto quel sole ardente, fra i fremiti dei primi entusiasmi che l'ammirevole slancio delle apostole ferventi, sfidando il nebbioso abisso dell'apatia e dello scetticismo, seppero suscitare, io ebbi la fredda impressione dell'isolamento e dell'abbandono, tanto che, per un'egregia direttrice di palestra che si lagnava meco della noncuranza in cui si lasciava dalle famiglie, dalle autorità, dalla stampa un insegnamento tanto importante per le condizioni fisiche e morali della donna, io non seppi trovare una parola sola d'incoraggiamento persuasivo e sentito.

Il suo sogno, pur riconoscendone la perfettibilità dell'aspirazione, mi pareva un sogno irrealizzabile.

La formidabile massa dei ginnasti che avanzava [illegible] trionfalmente dagli orgogliosi e forti gonfaloni, mi sembrò gravitare tutta sopra la delicata frescia lillipuziana dei corpicini allineati, che tendeva a tenderla in due immense ali. Mi sembrò che i possenti stessero per schiacciare un piccolo nido di colombe sperdute.

Tentavo ripetere a me stessa quanto mi studiavo far comprendere agli altri; richiamavo alla memoria i trionfi più completi della pertinace volontà [illegible], ma sentivo che in me preponderava, mio malgrado, la diffidenza ed il timore della nostra povertà.

Ora invece non più. I fatti provano con chiara evidenza che si sta raggiungendo un glorioso periodo di massima attività anche nel *campo* dei *campi*, che ha pure la sua nobile e stretta attinenza con quelli tanto sapientemente lumeggiati in questi giorni.

Le piccole mani s'intrecciano in una stretta tenace e si concatenandosi compatte e resistenti si allungano, si rompono sollevando i muri, rovesciando gli ostacoli: delle anguste e scolorite palestre sorgono vivide alla scialba ed incerta luce, in cui oscillarono finora timorose e fuggenti, e si avvinghiano in amorevole e ineffabile abbraccio fraterno. Allacciamento terso di una finalità profonda che sarà senza dubbio la feconda trama in cui s'intesseranno gradualmente ed agevolmente i fili della stoffa intellettiva, morale e pratica della nuova donna che sorge; ed essa, piccola nuova *atleta*, sotto gli ameni viali e sulla ghiaia dei campi, celebrerà colla massima cerimonia i ginnici salutari esercizi, che ogni nazione incivilita promuove ed incoraggia, dedicandoli, non agli idoli astratti, ma alla realizzabile idealità del lavoro necessario alla vita, ed alla completa, grandiosa conquista dei propri diritti.

Marion.

COSE LIETE

Il sig. Luigi Brigatti, di cui son note le benemerenze nello sport automobilistico, è stato di recente insignito della croce di cavaliere della Corona d'Italia, dietro proposta del Ministero di A. I. e C.

Il Brigatti fu uno dei fondatori dell'Automobile-Club di Milano, ed è attualmente direttore della Scuola *chauffeurs*, istituita dallo stesso Automobile-Club.

A lui giungano i nostri rallegramenti e le felicitazioni di tutto il mondo automobilistico italiano per la meritata onorificenza.

*** L'on. Luigi Lucchini, il ben noto apostolo del problema dell'educazione fisica in Italia, è stato testè nominato senatore.

All'illustre giureconsulto, che tanto cordiale plebiscito di felicitazioni si ebbe per le numerose benemerenze nel campo giuridico e sportivo, a nome di tutti gli sportisti italiani facciamo le nostre più sentite congratulazioni.

CORRISPONDENZA

Cunco. — A. Baglione. Facciamo cenno nella *Stampa*. per la *Stampa Sportiva* ci occorrono fotografie, che attendiamo.

Bologna. — Nobili. Spedite copie. La spesa è di lire 5.

Roma. — Unione Sportiva *Gloria*. Illustreremo volontieri ogni risultato, se ci invierete delle buone istantanee.

San Paulo (Brasile). — M. Marcello. Congratulazioni per la sua nomina a presidente del *Club Esperia*.

New York. — Penazzo. Cambiato indirizzo. Messo in corso il giornale al signor Campioni.

Milano. — Raimondi. Vi abbiamo restituito i due ultimi manoscritti.

Novi Ligure. — N. Secondi. Appena lo spazio ce lo permetterà, la favoriremo.

Lucca. — Club Sportivo Studentesco. Grazie. Ce ne serviremo.

Castelfranco Emilia. — V. P. Si rivolga alla Scuola per conduttori di automobili in Torino, via Balbis.

Busto Arsizio. — E. F. I programmi, lo sa, non possono trovare posto.

Ravenna. — Ferrario. Obbligato. Le caricature non ci servono. V. G.

Roma. — Direzione *Audax Italiano*. La prosa senza l'illustrazione fotografica non ci interessa.

Milano. — Rag. Terragni. Prendiamo nota. Ossequii.

Alla Villa Reale di Milano. — Una festa ginnastica dei bambini. In attesa del turno. (Fot. A. Foli - Milano).

Le vittorie della MOTO-RÊVE

Il 31 Maggio 1908 ha avuto luogo il terzo Concorso di resistenza e di regolarità organizzato dalla **Union Motocycliste de l'Est,** *sul percorso Weinfelden, Romanshorn, Tagerwilen,* ***Km. 171.***

Nella seconda categoria comprendente le macchine da 3 a 6 HP, la **Moto-Rêve** *ottiene il* **PRIMO** *e* **SECONDO premio,** *con felicitazioni della Giuria per la sua marcia eccezionalmente regolare.*

Del consumo è stato tenuto conto per la classifica ed è risultato di 3 litri e 3/4 per ogni **Moto Rêve** *per i 171 Km.*

La MOTO-RÊVE ITALIANA
MILANO — Via Moscova, 10 — MILANO

Roma - 7 Giugno

Corsa Nazionale della Forza e Coraggio
(Km. 220) - **1° Beni Dario**

Corsa Nazionale " Educazione Fisica "
(Km. 100) - **1° Celli**

***Entrambi con bicicletta munita di* pneumatici**

DUNLOP

***costantemente* insuperabili.**

The Dunlop Pneumatic Tyre Co LTD
MILANO — Via Giuseppe Sirtori, 1A — **MILANO**
Telefono 12-70 Telegrammi: PNEUMATIC.

La Ditta **G. FOÀ & C.** - *Materiale ed accessori per Velocipedi ed Automobili*
Succ. a Guido Bini & C.

AVVISA

che col **10 corr.** aprirà i propri nuovi Magazzini e sarà lieta di spedire Gratis a richiesta dei Sigg. Costruttori e Meccanici il completo
Catalogo Illustrato 1908-1909.

Rappresentanze e deposito delle primarie case Inglesi, Tedesche e Francesi - MILANO - Piazza Monforte, 2.
Telefono 62-52 - Telegrammi: GIFOA - Milano.

Milano. — Galleani. Telegrafa sempre tutti i fan... Domenica i tuoi telegrammi ci furono rimessi ritardo.

Vicenza. — Larghini. Spedita tessera.

Porto Maurizio. — A. Montaldi. Basterà ch'ella scriva all' « U. V. I., Alessandria ».

Cagliari. — La Marea. Occorre ch'Ella si abboni regolarmente. Nessuna riduzione verrebbe concessa. Per il resto mandi pure, ma se le fotografie non saranno belle non le pubblicheremo.

Torino. — Dott. G. Scotti. Per ora ci manca lo spazio.

Genova. — Rota. Tutt'altro che dimenticarla. Sono troppi avvenimenti che ci rubano tutto lo spazio.

Milano. — Dott. Vincenzi. Il suo articolo non interessa il nostro giornale.

Vercelli. — G. Meriglio. Prendiamo giusta nota. N'altra volta si faccia premura di informarci subito.

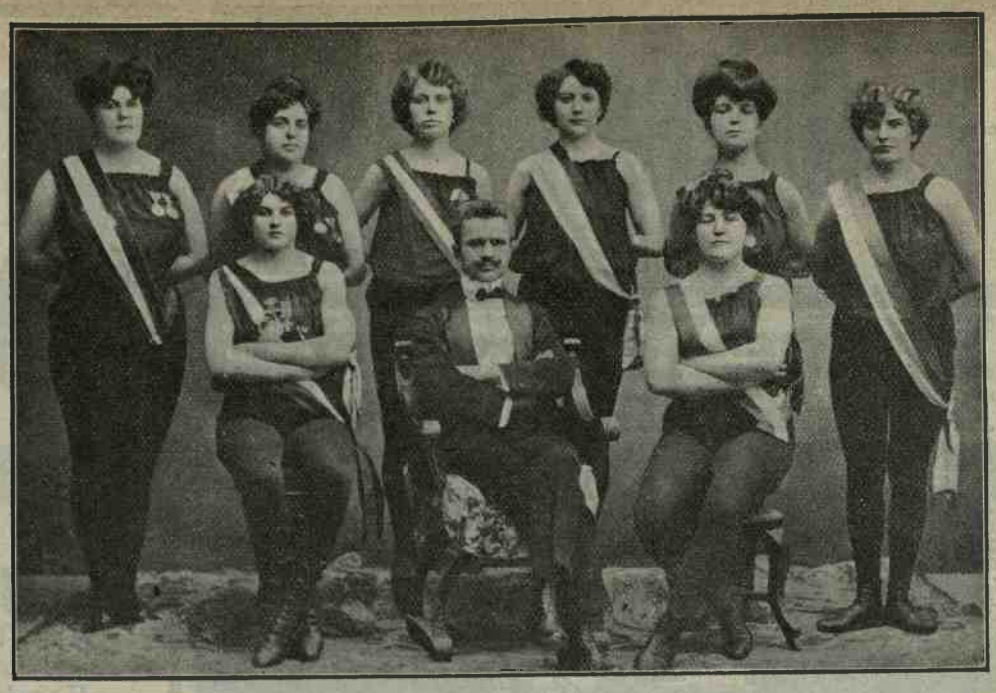
Bologna. — Nobili. Fui occupatissimo. Scusi e faccia l'accordo con Pelliccioni. Spedite le copie. Saluti dottore.

Genova. — Associazione Sportiva. Grazie per i sa... inviateci. Augurii.

Roma. — Andreotti. Le fotografie inviate sono troppo scure e quindi irriproducibili. L'abbonamento costa L. 5 all'anno.

Firenze. — Sandyford. Eccola servita.

Firenze. — Coppedi. Grazie. Come vede non ritardammo troppo nel pubblicare quanto le interessa.



Le lottatrici che attualmente fanno il giro dei palcoscenici d'Italia, dirette dal sig. Jos Rosenstein. Da sinistra a destra: *1.a Schwarz (camp. Germanico), 2.a Mariot (camp. Inglese), 3.a Ellose (Danimarca), 4.a van Hesteren (Olanda), 5.a Meister (Svezia), 6.a Beux (camp. Sassone).* Di sotto da sinistra a destra: *1.a Bertram (camp. Austriaco), 2.o Jos Rosenstein (direttore), 3.a Schwartle (Svizzera).*
(Fot. G. Sandyford - Firenze).

Giuoco del calcio

Torneo di "foot-ball,, bandito dall'S. N. E. F.

Dire che le gare di *foot-ball* bandite dall'*S. N. E. F.* fossero organizzate bene, sarebbe un voler adulare il Comitato, che duolmi dover dire ha dimostrato di non essere affatto adatto per organizzare simili tornei.

La squadra femminile della Società Ginnastica Isolao d'Iglesias col maestro Raffaele Carta.

Troppi comandanti, ma nessun dirigente; ecco il vero difetto. Non so con quale criterio fossero stabilite le eliminatorie, ma ciò che so che non tutti i rappresentanti delle quattro Società concorrenti erano presenti, e ciò certo non per colpa delle Società, ma del Comitato, che per nulla si degnò darne avviso, anzi dirò di più, ci fu qualche rappresentante di qualche Società, non certo settentrionale, che combinò le cose in maniera tale da escludere l'intervento di qualchenuno che gli sarebbe potuto nuocere. Ma la critica!

Alle 15 dovevavo cominciare le eliminatorie ai Parioli nel campo del *Roman Foot-ball Club*, ma fino alle 17 non hanno inizio. Si presentano in gara il *Foot-ball Club Juventus* di Torino e il *Naples Foot-ball Club* di Napoli. Tralascio di descrivere le fasi di questo *match*, che dimostrò la deficienza della squadra napoletana a confronto di quella torinese.

Nel secondo *match* si presentarono l'*Unione Sportiva Milanese* e la *Società Podistica Lazio*. La squadra milanese cominciò il giuoco con riserva di protesta perchè nella squadra della *Lazio* vi sono elementi appartenenti al *R. F. C.* e alla *Virtus*. Il *match* si comincia accanito sotto l'abile direzione del *referee* signor Goodley di Torino. Quantunque la *Lazio* faccia qualche scappata sotto il *goal* avversario, non riesce a marcare alcun punto, mentre che l'*Unione Sportiva Milanese* riesce a vincere, marcando pure essa, come la squadra di Torino, 6 *goals* a zero.

Impressionò per il suo giuoco straordinario il *goal-keeper* dell'*U. S. M.*, il giovane Desimoni.

***

Il giorno seguente, alle ore 15,30, ha luogo la finale in Piazza di Siena fra l'*U. S. M.* e il *F. C. J.* Il giuoco comincia subito accanitissimo, con una leggera superiorità per i torinesi, che giuocano, a differenza del giorno precedente, in un modo straordinario. Il *back* Ferraris è sorprendente, e il *Nazzareno* Nay non è da meno. La partita si prosegue accanita, fin troppo in certi minuti, tanto che il *referee* è costretto in certi minuti ad interrompere, perchè troppo *rough*. Dopo un succedersi di tentativi la *Juventus* marca il primo *goal*, seguito tosto da uno dell'*U. S. M.*, che sono gli unici della giornata. Nel secondo *half-time* all'*U. S. M.* viene concesso un *penalty*, ma il Magni, che ha l'onore del *shoot*, piglia la palla troppo sotto dimodochè non marca il punto. *Referee* fu il signor Calì di Genova, il qualenon mi è parso in alcun minuti molto... attento, giacchè vi fu un momento in cui la *Juventus* marcò un punto perchè la palla era penetrata più di metà attraverso il *goal*, ma egli non credette doversi concederlo. Vi fu pure qualche *penalty* da dare, ma pure questo non credette concederlo. La partita si chiuse con un *goal* pari.

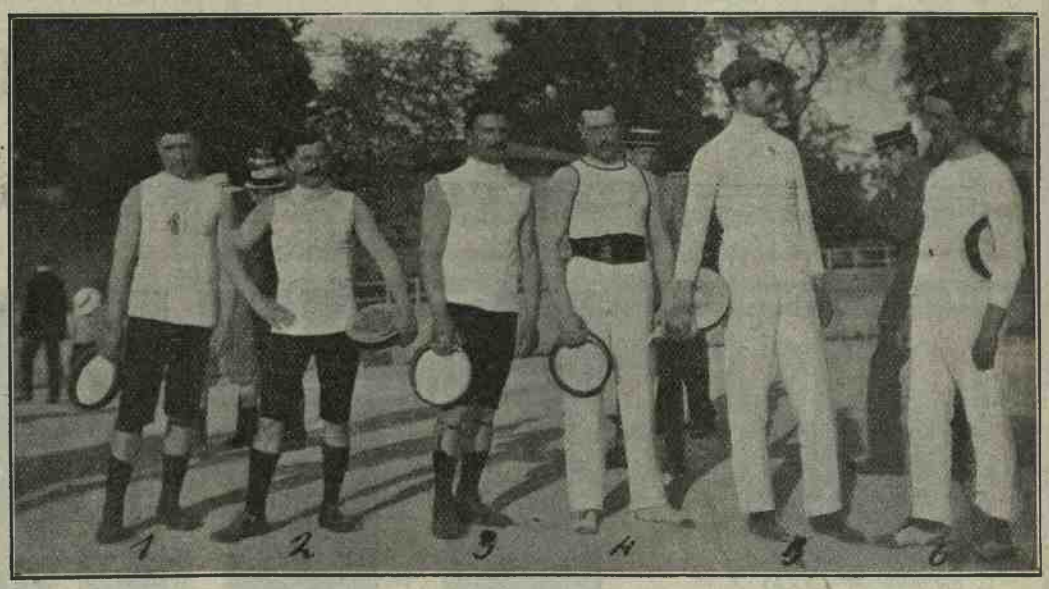
Si sarebbe dovuto proseguire per altri due intervalli di un quarto d'ora, ma il Comitato con criterio nuovo volle che i due capitani si dividessero la *challenge* ed i premi. Non discuto su questo criterio assai strano del Comitato, giacchè troppo dovrei dire.

S. M. il Re intervenne alla festa ed assistette dal palco reale allo svolgersi del *match*.

***

Il giorno 4 doveva aver luogo il *retour-match* fra il *Naples Foot-ball Club* e la *Società Podistica Lazio*, ma questa, dopo aver tenuto la suaccennata Società per 48 ore sulle spese a Roma, dichiarò non poter giuocare perchè mancante di giuocatori. Io non discuto in merito a questo fatto, nuovo negli annali dello sport, giacchè so che la questione è *sub judicio* della Federazione, e quindi non è il caso per ora parlarne. Solo riporto il lettore a quanto pubblicava *Il Mattino* in merito a questo *match:*

« Doveva poi aver luogo il *retour-match* fra il *Naples Foot-ball Club* e la *Lazio*, senonchè questa, con atto nuovo negli annali dello sport, si rifiutò di giuocare, dichiarando di non aver gli elementi sufficienti. La scusa non era molto buona, anzi era molto cattiva. Quando non si hanno gli elementi sufficienti, non si rifiuta una rivincita dovuta: si gioca e si perde, come fanno tutti i Clubs che non tengono al puntiglio, e che sanno le cortesie che ci si deve tra *sportsmen*. Del resto, pel *Naples* il *match* può dirsi giocato e vinto, vista la insussistenza della scusa addotta dai romani ».



Al « Club Sportivo Firenze », - Il campionato sociale del tamburello. — 1 Feretti Ruggero, 2 Fontanesi Pietro, 3 Penzo Gabriele, 4 Zanchi Giuseppe, 5 Marozzi Gino, 6 Barone Camuccini.
(Fot. E. Coppedè - Firenze).

BIANCHI
BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

Il Bicicletto

PIÙ LEGGERO
PIÙ ELEGANTE
PIÙ SOLIDO
PIÙ SCORREVOLE

Rudge-Whitworth
Britain's Best Bicycle

Agente Generale per l'Italia:

UGO VELADINI

MILANO

Via Vittor Pisani, N. 12 - 14

S. I. A.

Società Internazionale Automobili
Anonima per Azioni

Bologna-Torino

Vendita esclusiva della Fabbrica

Moteurs et Automobiles "LUCIA,,

di **GINEVRA**

Châssis 6 cilindri

con tutti i perfezionamenti moderni

Frs. 17500 a Ginevra

Corsa Pietroburgo-Mosca

3ª Categoria - 1° FOLKIN (vettura F. I. A. T.)

1ª Categoria - 2° DEMOGEOT (vettura DARRACQ)

entrambi su pneus

DUNLOP

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd. - Milano - Via Giuseppe Sirtori, n. 1ª

PNEUMATICI METZELER

per Automobili, Cicli e Motocicli.

Società per Azioni: **METZELER & C. - Monaco di Baviera** — Agenzia Italiana con Deposito: **E. Hirschgartner** - Torino
Corso Oporto, 36 — Telefono 30-22.

MANIFATTURA PNEUMATICI

Francesco Damiani

Specialità Tubolari da pista e strada.

Riparazioni garantite a Coperture e Camere d'aria d'Automobili.

TORINO - Via Sant'Anselmo, 19 - ***TORINO***

La Candela

POGNON

VITTORIOSA *ogni giorno al* Meeting di Monaco.

Finale: 1°, 2° e 3° premio,
90 % dei successi d'oggi giorno.

IN VENDITA DOVUNQUE
Ingrosso:
D. FILOGAMO e C. - Torino
BOUGIE POGNON Ltd.
London S. W.

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

Stabilimento Italiano

per le **Riparazioni dei Copertoni e Pneumatici per Automobili**
(Lavorazione garantita)

V. RICHIARDONE e C.

PREMIATO con **Diploma di Gran Premio e Medaglia d'Oro all'Esposizione di Madrid 1907.**
Diploma di Gran Premio e Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Internazionale - Napoli 1907.
Medaglia d'Oro Esposizione Internazionale - Pisa 1907.

Rechapage "Sirpa,,

rinforzo in cuoio ed in gomma, sistema speciale *brevettato* per riparazioni ai copertoni ed alle camere d'aria.

FARI, FANALI, TROMBE e CORNETTE
della Premiata Ditta **I. E. ARNOLD di Dresda.**

Piazza Statuto, n. 10 - **TORINO** - Telefono 29-14.

CANTIERE NAVALE
NAPOLI
= **Spiaggia delle Marinelle** =

F.I.T.

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo
Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina
Barche da Canottieri - Yole e Outtriggers

Preventivi e Cataloghi gratis. — Telegrammi: **FIT - Napoli.**

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA — MILANO

Accumulatori doppi

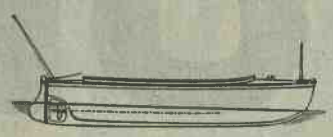
PER MOTOCICLETTE — PER AUTOMOBILI

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

Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI

SEDE IN GENOVA



Barche e Yachts a vela - Yachts a vapore
Yachts automobili - Lancie da salvataggio - Idroplani
Canotti Automobili - Trasporti - Rimorchiatori fluviali.

GRAND PRIX all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.

Preventivi e Cataloghi a richiesta. — Per telegrammi: **SIAM** - Genova.

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**

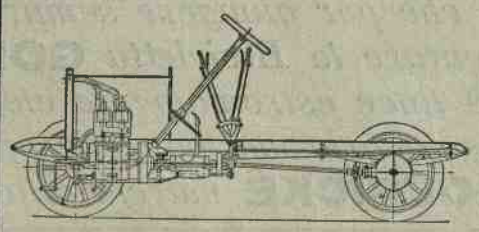
Esclusiva vendita e rappresentanza per il Piemonte della ***Società italiana di Fonotipia ed Odeon*** i migliori dischi cantati dai più celebri artisti.

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

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

Vetturette "MARENGO,,

Il più grande successo dell'Esposizione di Torino



Châssis 8-10 HP, 2 cilindri, Tipo B
L. 3450.

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.

PIETROBURGO - MOSCA

Km. 686

CATEGORIA 105 mm. di ALESAGGIO

1° F.I.A.T.

CATEGORIA 130 mm. di ALESAGGIO

1° F.I.A.T. ore 8 49' 48" | 2° X ore 14 4' 18"

L'ENORME DIFFERENZA di ore 5,15 DAL 1° AL 2° ARRIVATO

(Categ^ia 130 mm.), IN RELAZIONE AI POCHI MINUTI DAL 1° (Categ^ia 180 mm.), DIMOSTRA

L'ASSOLUTA, STAORDINARIA SUPERIORITÀ

DELLA **F.I.A.T.** SU TUTTE LE ALTRE MARCHE

AGENTI GENERALI

TORINO Corso Massimo d'Azeglio, 16

MILANO - ROMA - FIRENZE
GENOVA - PADOVA - NAPOLI

GARAGES RIUNITI

F.I.A.T.
ALBERTI
STORERO

Gli ultimi clamorosi Trionfi della

GOERICKE

in Italia!

RAVENNA — *Corsa Tandem Internazionale* - 1° Verri.
Grande Corsa Internazionale Dilettanti - 1° Ferrari.
Grande Corsa Velocità Professionisti - 1° Moretti.
Grande Premio Dilettanti - 1° Ferrari.
Corsa Tandem Professionisti - 1° Verri.
Corsa Tandem Dilettanti - 1^n Portioli-Lodesani.

PADOVA — *Match Italo-Straniero* - 1° Verri.
Handicap Internazionale - 1° Verri.

MANTOVA — *Gran Premio Internazionale Professionisti* - 1° Verri.
Campionato Provinciale Dilettanti - 1° Ferrari.

FIRENZE — *Eliminatorie Italiane per le Olimpiadi di Londra.* (7 Giugno 1908):
Corsa del Kilometro: 1° Portioli di Mantova.
(che rappresenterà l'Italia alla festa Mondiale dello Sport).

Ciò vuol dire che per giungere sempre primi, o almeno vicino ai primi posti, occorre sempre montare la Bicicletta **GOERICKE.** *Essa è una macchina di esecuzione perfetta, di linee estremamente eleganti, e sopratutto di una robustezza di materiale che è la sola prerogativa delle grandi Case Mondiali!*

Fra queste **GOERICKE** *marcia alla testa.*

Agenti Generali per l'Italia: Ditta **ALTERAUGE & HARDY** - MILANO - Via Nino Bixio, 17

Succursale di Torino: Signor **J. B. Ricco** - Via Petrarca, 7.

Depositi presso: **Erminio Venturelli,** Corso S. Maurizio, **Torino — Aimé e C.,** Via Saluzzo, **Torino.**

PONZO GIOVANNI Gerente responsabile.

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