

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiri - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Acrostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

In Numero	Italia Cent. 10	Arretrato Cent. 15
	Estero " 15	

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

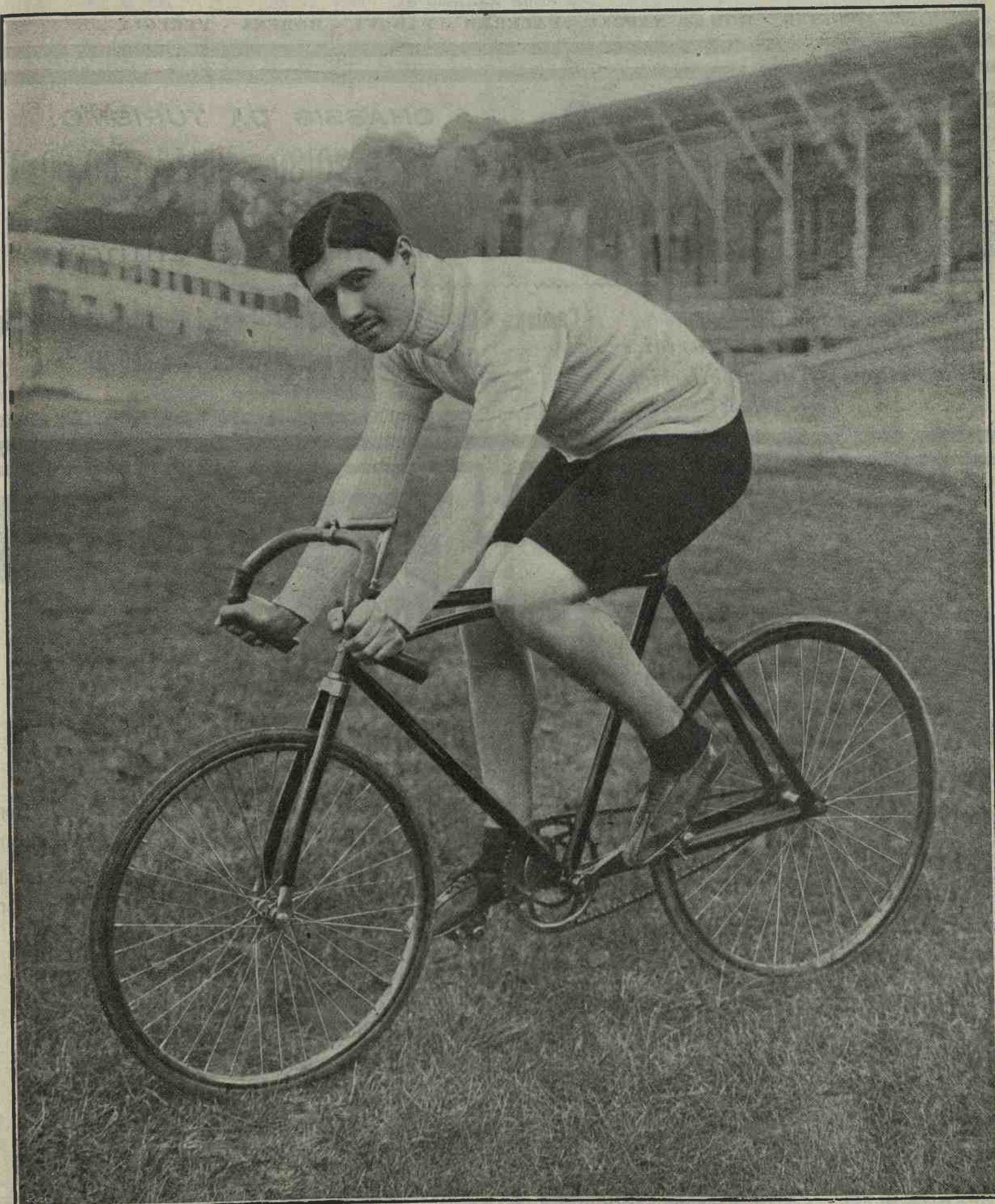
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



Marcel Berthet, il nuovo recordman del mondo. Ha percorso 50 km. senza allenatori in ore 1 15' 13" 4/5

Visitate i nuovi Modelli 1909

DE DION BOUTON

Meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso la

Società Anonima Garages " E. NAGLIATI „

FIRENZE

MILANO

DE DION BOUTON PALACE - Via Borgognissanti, 58

DE DION BOUTON PALACE - Via Montevideo, n. 24

e nelle Agenzie di:

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

ITALA

CHÂSSIS DA TURISMO:

di 14/20 - 20/30 - 35/45 - 50/60 HP

(4 cilindri)

60 e 75 HP (6 cilindri)

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

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

Fabbrica Automobili **ITALA** - Torino.

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

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

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

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

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

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

" **DINAMITE NOBEL** „ Società Anonima - AVIGLIANA

FIAT

FABBRICA ITALIANA

AUTOMOBILI TORINO

Capitale L. 9.000.000

VEETURE da turismo 18/24 e 28/40 HP 4 cil. a catena

„ „ 20/30 HP 4 „ a cardano

„ gran turismo 35/45 e 50/60 HP 6 „ a catena

„ per città 10/15 HP (tipo Fiacre) 4 „ a cardano

„ „ 15/20 „ (Brev. Fiat) 4 „ „

OMNIBUS per Alberghi.

OMNIBUS e CARRI per Servizi Pubblici.

CARRI AMBULANZA e per POMPIERI.

FURGONCINI da consegna.

BOTTI INAFFIATRICI e CARRI-POMPA.

TRAMWAYS a benzina su rotaie.

MOTORI da 12 a 700 HP.

35, Corso Dante - **TORINO** - Corso Dante, 35.

Nel 1908 come nel 1907

IL
GIRO DI LOMBARDIA

la Corsa più importante dell'annata sportiva segna un trionfo per
Francesco FABER 1° arrivato con **Bicicletta originale**

PEUGEOT

Gomme **WOLBER**

Così le tre grandi Corse del 1908 che sono la pietra miliare dell'annata sportiva, cioè:

La Corsa Nazionale

La XX Settembre

Il Giro di Lombardia

} tutti e tre con macchine punzonate

sono appannaggio della **migliore fabbricazione** e del
miglior materiale.

G. e C. F.lli PICENA

TORINO - Corso Principe Oddone, 17

MILANO - Via Cesare Correnti, 3

Agenzia Italiana Pneumatici **WOLBER**

Scipione Balbiani

MILANO - Piazza Castello, 20

 **Si concedono rappresentanze per 1909**
nei centri non ancora rappresentati. 

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

Ditta PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio
per automobili e industrie

Motonafta Germania

Lubrificanti marca Auto-Oil per automobili

Deposito in TORINO:

Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori dazio) Telefono 855.

Stradale di Nizza, 260 (id.)

Via Saluzzo, 11 bis (in città)

Telefono 1660.

G. DURIO

Madonna di Campagna

== TORINO ==

Gomme
Vulcanizzate
e
Tubolari
per Bicyclette

DURIO

18 Primi Premi in 47 giorni

Grande Concorso ippico a Perugia

(Vedi pagina 9).

Pel «Premio Perugia» s'iscrissero 25 cavalli, i quali dovevano superare 12 ostacoli su 1200 m. di distanza, riservato per cavalli d'ogni razza e paese montati da *gentlemen*.

Primo riuscì *Casternone* (irlandese) del ten. Antonelli (L. 1000). Secondo e terzo a parità di merito: *Moonlight* del bar. Di Morpurgo e *Black-Boy* del ten. Bianchetti. Quarto *Mayo Lady* del ten. Scotti.

Seguì la «Gara d'elevazione». I concorrenti erano 6. Primo fu *Gramignon* di Giovannini, montato dal ten. Bianchetti, che superò mirabilmente i m. 2 (L. 500).

Casternone del ten. conte Antonelli, *Moonlight* del barone Di Morpurgo, *Antonino* del ten. conte Negroni e *Genia* del tenente conte Antonelli saltarono a parità m. 1,90.

Nella seconda giornata s'iniziarono le gare con la «Corsa Umbria».

1° fu *Tranquillo* del ten. Paolozzi.

2° *Bebé* del ten. barone Paternò.

3° *Town-Prince* del sig. Giovannini.

Si disputa poi il «Premio Reale» con 9 ostacoli aperta ai partecipanti alle altre categorie del presente concorso.

Il primo premio, consistente in un magnifico orologio e catena di S. M. il Re, fu vinto dal tenente Antonelli con *Casternone*.

2° Paolozzi con *Tranquillo*.

3° Conte ten. Negroni con *Alexander*.

Quindi si disputò il «Campionato nazionale del salto in altezza» rappresentante il *clou* della giornata. Numero massimo di prove ad ogni cavallo: complessivamente 6: ammessi in tutto 6 errori fra abbattere e rifiutare.

Il pubblico vivamente prese parte a questa gara ed un'ovazione entusiastica ebbe l'insuperabile ten. Bianchetti, che brillantemente superò m. 2,01, altezza mai raggiunta in concorsi italiani, con *Gramignon*.

Una lode speciale vada al distinto giovane nob. cav. Romeo Galenga che ha saputo esser l'anima del Concorso organizzando con signorilità e competenza di *sportsman*.

Franco.

italiana fu imponente. La fanfara tenne concerto in bicicletta nel *Cours du Midi* presenti trentamila persone, e suonando dei bellissimi pezzi, fra i quali, in bicicletta, la «Marcia Reale» e la «Marsigliese». Gli applausi furono infiniti, e le ovazioni duravano a riprese parecchi minuti.

Il Governo francese decorava colle palme accademiche (vale a dire cavalieri dell'Ordine della pubblica istruzione) il presidente sig. Michele Zignone, ed il maestro sig. E. Donizzotti, per avere la fanfara concorso ad una festa altamente nobile e filantropica, e il Comitato delle feste e la Colonia italiana, per testimoniare la grande stima alla fanfara, e per dimostrare la loro più grande soddisfazione, inviarono all'Unione Ciclistica due medaglie d'oro a mezzo del Sindaco di Quarona, il quale le consegnò ufficialmente con elevate parole di lode e d'incoraggiamento.

A mezzogiorno ebbe luogo il banchetto sociale, dopo il quale si inviarono telegrammi a S. M. il Re, al dott. Audemard di Lione, presidente del Comitato delle feste, ed al sig. Balbi, presidente della Colonia italiana di Lione.

Flaminio Zerbo.

CORRISPONDENZA

Milano. — Club Minerva. Veramente un po' tardi.

Novara. — Gino Allario. Grazie, obbligati.

Venezia. — Foot-ball Club. Sempre a disposizione.

Treviso. — A. Todri. Grazie della fotografia. Troppo poco nitida però per la riproduzione.

Palermo. — Di Masi. Li pubblicheremo appena potremo.

Napoli. — Bayon. Troppo tardi per questo numero. Certo nel prossimo.

Gorgonzola. — C. Ripamonti. Riceviamo nuovo annuncio e pubblichiamo.

Milano. — Barberino. Riceviamo al momento di andare in macchina.

Sestri Ponente. — Tullio R. Troppo tardi per questo numero. Nel prossimo. Grazie.

Venezia. — Alvisè Duodo. Ben volentieri pubblicheremo. Ci mandi il suo indirizzo.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - Lira 5 all'anno

L'Unione Ciclistica di Quarona Sesia

Domenica scorsa ebbe luogo in Quarona una di quelle simpatiche feste sportive cui è orgoglio e vanto alla società interessata. Si trattava nientemeno della consegna, fatta dal sindaco signor Loro Piana, dei diplomi d'ufficiali dell'accademia francese ai signori Michele Zignone, presidente, e Ernesto Donizzotti, direttore della fanfara, nonché di due artistiche medaglie d'oro pervenute da Lione. Coll'occasione si chiudeva pure il glorioso anno sportivo. La fanfara ciclistica dell'Unione di Quarona si può dire una delle migliori del Piemonte per la indiscutibile valentia degli elementi che la compongono, e benché ancora novella (ha solamente due anni di esistenza) ebbe già agio di gareggiare fra le prime di diverse concorrenti nei convegni ciclistici, ottenendo ovunque il primo premio. A Lione, ove era stata chiamata ai primi di settembre u. s. per concerti di beneficenza nelle feste *Pro soupes populaires*, ebbe il più clamoroso successo. L'accoglienza dei francesi e della Colonia



La Fanfara ciclistica di Quarona Sesia.

1. M. Zignone, presidente; 2. E. Donizzotti, direttore fanfara; 4. G. Balbi, presidente colonia italiana di Lione; 4. L. Didier, tesoriere del Comitato delle feste; 5. Coulaud.



Fornitori
di S. M. la
Regina Madre

FONOTIPIA

MILANO - Via Dante, 4 - MILANO

ULTIMA NOVITA':

Dischi "Fonotipia", a DOPPIA FACCIA
con accompagnamento a Grande Orchestra

CELEBRITÀ MONDIALI

NUOVE PUBBLICAZIONI

NOVITA'!

Dischi

"ODEON"

Dischi

"JUMBO"

a triplicata sonorità.

ULTIMO PERFEZIONAMENTO:

Macchina Modello "BELLINI (F.)", = L. 137,50

LA PIÙ PERFETTA CHE ESISTA.

Chiedere Cataloghi e cartoline illustrate (Serie U) che si spediscono GRATIS dai principali Negozianti del genere e dalla SOCIETÀ ITALIANA DI FONOTIPIA

MILANO - Via Dante, 4 - MILANO.

PREZZI NUOVI



Lo sport in America

Poche sono ormai oggi le manifestazioni sportive di una certa importanza che si svolgono nel vecchio Continente. Se si escludono le prove atletiche che interessano il pubblico sportivo riunito nei teatri, i tornei di scherma che hanno luogo nelle grandi sale d'armi, lo sport all'aria aperta richiama più la nostra attenzione. Il foot-ball, ecco uno dei pochi rami dello sport che durante la stagione invernale fa spesso riaprire i battenti dei nostri grandi ippodromi o velodromi e che raduna sulla pelouse una schiera simpatica di giovani atleti, i quali per la loro valentia e la loro costanza conquistano facilmente la simpatia di un pubblico molto che sfidando ogni temperatura assiste entusiasta allo svolgimento delle loro partite.

In America, invece, tutti gli sports, in questo momento, attraversano un periodo a loro favorevole.

Mentre scriviamo New York sportiva accorre al velodromo di Madison Square Garden per assistere alla grande prova del campionato fra il campione d'America e quello d'Europa. Il nome italiano che è interessato in questa nuova sfida che gli atleti americani hanno lanciato ai figli del vecchio continente, ed è precisamente Pietri Dorando, l'atleta di Carpi, che a nome del suo Paese accetta coraggiosamente la sfida pervenuta dal-



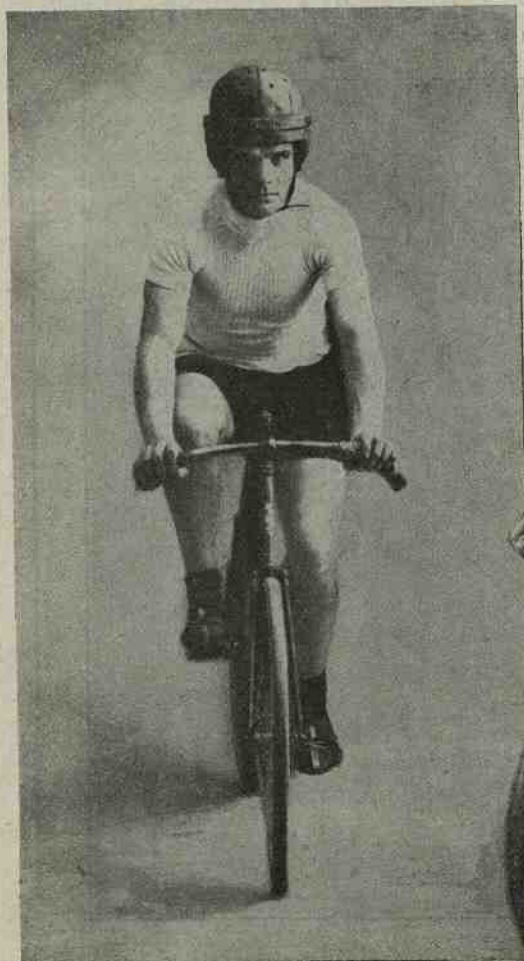
Rutliff.



Brocco.

ricano. Se tale onore, come speriamo, spettasse all'Italia, questa ritornerebbe a conquistare un grande campo di esportazione oltre l'oceano. Sarà una lotta accanita quella di Savannah, ma per il nome italiano, Nazzaro, Wagner, De Palma, Cagne, Piacenza e Fournier sapranno combattere fino all'ultimo.

Il ciclismo registra pure in questo momento in



Wills.

America il suo maggiore avvenimento con la corsa dei sei giorni, che dopo il match Hayes-Dorando Pietri andrà ad incominciare nel velodromo di Madison Square Garden.

La corsa dei 6 giorni in America riunisce ogni anno i più forti professionisti del pedale. Quest'anno i noti impresari Pat Powers e Harry Pollock di New York avevano tentato di reclutare anche qualche forte ciclista italiano, come il Gerbi, ma all'ultimo momento l'équipe europea fu ridotta solo ad un gruppo di francesi e tedeschi.

Mentre il giornale va in macchina infatti Rutliff, Stol, Dupré, L. Georget, F. Faber, Lafourcade, Brocco, Labrousse e Wills, a bordo della Lorraine, fanno rotta per New York.

Ecco così ricordati gli Europei concorrenti alle tre grandi manifestazioni sportive americane della settimana, alle quali la Stampa Sportiva sarà ufficialmente rappresentata dal suo corrispondente ordinario di New York.

GUSTAVO VERONA.



Stol.

Record podistico militare

A Napoli, domenica 22 u. s., il forte podista napoletano Bernardino Mazzearella, socio della Società Sportiva Napoli, ed attualmente volontario nel 9° Reggimento Bersaglieri, compiva il percorso: S. Ferdinando-piazza Municipio-via Marina-S. Giovanni a Teduccio-Portici-Resina-Torre del Greco-Torre Annunziata-Torre del Greco-Resina-Portici-Poggioreale-Reclusorio-via Foria-via Museo-via Roma, km. 42, onde fondare il record podistico militare italiano su un percorso analogo a quello della Maratona.

Partito alle 18 contornato e preceduto da un piccolo plotone di bersaglieri ciclisti ed accompagnato in vettura dallo Stato maggiore del Reggimento, il forte campione compiva felicemente l'intero percorso in ore 2,35. La performance è degna di lode sia per il tempo bellissimo impiegato, sia per lo stato di freschezza in cui si trovava il recordman al suo arrivo. Mentre mi compiaccio di additare ai lettori tutti della Stampa Sportiva questo effort del Mazzearella, non posso far a meno che congratularmi collo Stato maggiore del 9° Bersaglieri che oltre incoraggiarlo in questo suo felice tentativo, lo ha pure aiutato dandogli libertà assoluta onde compiere il lungo e non facile allenamento necessario per compiere felicemente un tale record.

H. M. B.

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

Grande Concorso Ginnastico Internazionale a Montecarlo

Il mese scorso si svolse a Montecarlo un importantissimo concorso ginnastico internazionale indetto dalla Società ginnastica *L'Etoile*.

Detto concorso ebbe esito felicissimo per concorso di Società e di ginnasti.

La maggiore vittoria l'ottenne la città di Savona, che con i suoi ginnasti seppe conseguire i più ricchi premi messi in palio dalle autorità monachesi. E c'è del resto un suntuoso dettaglio dei risultati finali:

Ginnastica (Corona d'alloro). — 1. Classificata del concorso *Fratellanza Ginnastica di Savona*; 2. *Avant Garde Varoise*; 3. *Sempre Avanti di Savona*; 4. *Avant Garde Ni oise*; 5. *Sport Club di Savona*; 6. *Sentinelle Alpine di Beausoleil*.

Gara artistica individuale. — 1. Fregosi Carlo, della *Fratellanza di Savona* (Corona d'alloro); 2. Debenedetti Roberto, id. id.; 3. Rion Jules, dell'*Avant Garde Varoise*, id. id.; 4. Sirello, della *Sempre Avanti di Savona*, id. id.; 5. Tarditi, dell'*Avant Garde di Nizza*, id. id.; 6. Rion Marius, dell'*Avant Garde Varoise*.

Premiati con medaglia d'argento: Lugaro, *Fratellanza di Savona*; Guillion, *Avant Garde di Nizza*; Reibaud, id. id.; Chapot, *Avant Garde Varoise*; Becorpi, *Fratellanza di Savona*; Donelli, *Sport Club*, id.

Gara artistica Juniori. — 1. Bruzzone Giovanni, *Fratellanza di Savona* (Corona di quercia); 2. Chabaut Francisque, *Sentinelle Alpine*, id. id.; 3. Giono, *Sempre Avanti di Savona*, id. id.; 4. Debenedetti (Junior), *Fratellanza di Savona*, id. id.; 5. Ducci, id. id.; 6. Magnano, *Sport Club di Savona*; 7. Camarano, *Sempre Avanti di Savona*; 8. Savageau, *Avant Garde di Nizza*; 9. Godinaeu, *Sentinelle Alpine*.

Premiati con medaglia d'argento: Guillon, *Avant Garde di Nizza*; Ferreiro Batta, *Sempre Avanti di Savona*; Travi, *Fratellanza di Savona*; Mazzoleni, *Sport Club di Savona*; Manone, *Sentinelle Alpine*; Foraut, *Avant Garde di Nizza*; Scalla, id. id.

Corse per squadre (m. 400 con ostacoli). Ogni squadra composta di sei corridori: 1. La squadra dello *Sport Club di Savona*; 2. *Sempre Avanti di Savona*; 3. *Renaissance Mourillonaise*; 4. *Avant Garde di Nizza*; 5. *Avant Garde Seynoise*; 6. *Fratellanza di Savona*.

Seguono al tre quattro squadre. Come si vede da questi brevi risultati, i bravi ginnasti savonesi fecero molto onore allo sport italiano ed in ispecie la brava squadra della *Fratellanza Ginnastica*, che furono applauditi da un pubblico entusiasta.

Ecco l'elenco delle società che presero parte al concorso: la *Vaillante de Cannes*; la *Renaissance*



Concorso ginnastico di Montecarlo. — Da sinistra a destra: Debenedetti Roberto 2° classificato gara artistica Seniores; Fregoni Carlo, 1° classificato gara artistica Seniores; Bruzzone Giovanni, 1° classificato gara artistica Juniores. Tutti e tre della Fratellanza Ginnastica di Savona.

de Toulon; *Sport Club di Savona*; *l'Avant Garde di Nizza*; la *Garde di Mentone*; *Fratellanza Ginnastica di Savona*; *l'Avant Garde de Toulon*; la *Palingenese di Ventimiglia*; *Sezione Femminile di Bordighera*; *Fortitudo di Valectrosia*; *Forti e liberi di Brianza*; *Espérance di Nizza*; *Avant Garde La Seine*; *Sempre Avanti di Savona*; *Sentinelle Alpine di Beausoleil*; *La Marina di Porto Maurizio*; la *Vaillante di Nizza*; *L'Etoile di Monaco*; con un totale di 500 circa ginnasti.

Ai forti ginnasti savonesi complimenti vivissimi. Oreste.

Nel 1911 si terrà in Italia un torneo internazionale di ginnastica

Il Congresso delle Federazioni europee di ginnastica, riunito alla Sorbona di Parigi, approvò all'unanimità parecchi voti, e, fra gli altri, uno tendente a che il V Torneo internazionale abbia luogo nel 1911 in Italia. L'ufficio era presieduto da Cuperus, delegato belga, presidente dell'ufficio internazionale, assistito dal senatore italiano Todaro e da Kajsaer, deputato del Lussemburgo. E così ha deciso che il IV Torneo si tenga il 1° agosto 1909 a Lussemburgo.

Un'ascensione in pallone (Impressioni)

Descrivere un'ascensione aeronautica di soli 100 km. di percorso dopo che alle Gordon-Bennet si sono fatte le migliaia di km. non sarebbe veramente cosa degna, se non si tenesse conto delle circostanze nelle quali ebbe luogo l'ascensione. E' la prima volta che si sia fatta tanta strada partendo da Torino e si può dire il record delle distanze percorse finora dalla nostra città.

Dire perchè i tanti palloni che sono partiti da Torino, specialmente in questi ultimi tempi, non sono mai riusciti a cadere al di là di una media di 50 km. non è difficile. Il Piemonte è chiuso dalla barriera delle Alpi in modo che non può usufruire delle grandi correnti atmosferiche se non assai di rado. Per solito nella conca formata dall'ampio semicerchio dei nostri monti si sviluppano dei venti locali, circoscritti e di non grandi velocità, ed i palloni, impigliati in queste piccole correnti, compiono dei continui giri viziosi avanti ed indietro e non possono utilizzare quel poco tempo che loro è dato di restare in aria come sarebbe necessario per fare veramente della strada.

Un mezzo per fare strada vi sarebbe, ma occorre sollevarsi subito oltre i 3000 metri. Per tale operazione occorre uno scarico di zavorra tale da ridurre a ben poco la navigazione che può ancora compiere il pallone a tale quota. Questa condizione di cose impone assolutamente l'uso di palloni di grande cubatura a meno di condannarsi a non muoversi da Torino.

Domenica, 15 novembre, alzavasi lentamente dal suolo dove era disteso, nell'Officina Consumatori Gas Luce, l'involucro del pallone *Pegaso*, che ha già fatto parlare diverse volte di sé qui a Torino. Verso le 11 e un quarto il pallone, completamente allestito, alla presenza di molte gentili signore e di parecchi signori, soci od aspiranti soci della Società Aeronautica Torinese, gentilmente intervenuti a godere dello spettacolo della partenza, si staccava dal suolo dirigendosi rapidamente verso sud, con a bordo il convinto ed entusiasta aeronauta signor Edgardo Bellia, ed il sottoscritto.

Avevamo con noi una buona provvista di zavorra, circa 300 kg., caparra di una lunga e buona ascensione, e non mancava nella navicella una ottima provvista di viveri, destinati a rendere più lieti i panorami che avrebbero beato i nostri occhi. Eravamo appena staccati da terra ed il barometro non aveva quasi cominciato a muoversi, quando ci gettammo entrambi ai sacchetti di zavorra: il nostro pallone filava diritto contro la guglia della Mole Antonelliana, ed il vento, nel suo capriccio, stava per procurarci di arne una conoscenza molto intima a rischio di lasciar impigliare le funi in qualche aggetto o di far urtare l'involucro contro qualche spigolo poco cortese.



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

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



Concorso ginnastico di Montecarlo. — La squadra della Fratellanza di Savona, 1° classificata al concorso internazionale ginnastico di Monaco. Al centro, l'insuperabile istruttore spirito Domenico, alla sua sinistra il vice presidente della Fratellanza sig. Pessano Nicolò.

LA MOTOSACOCHE

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

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



Concorso ginnastico di Montecarlo. — La squadra dello Sport Club di Savona, che vinse splendidamente la corsa con ostacoli m. 400.

Lo spettacolo della Mole, che dal nostro punto di vista assumeva una grandiosità insolita, come d'un enorme braccio che Torino stendesse verso di noi per afferrarci, ci lasciò qualche momento perplessi se dovevamo evitare quell'abbraccio poderoso, oppure abbandonarci alla curiosità del caso, che avrebbe potuto fornire qualche bella emozione. Ma in pallone è meglio scherzare il meno possibile ed un mezzo sacchetto di zavorra, gettato a tempo, faceva rapidamente sparire sotto i nostri piedi la Mole, mentre noi salutavamo dall'alto la sua stella dorata.

A duecento metri dal suolo, la vista dell'immenso ammasso di case che formi la nostra Torino è davvero imponente. La campagna dattorno ancora non si distingue chiaramente, e l'orizzonte è invaso da una folla fitta fitta di case che si addensano, si accavalcano, cercando di utilizzare tutto lo spazio, tutti gli angoli, tutti gli spiragli, come gente chiamata a godere d'uno spettacolo o d'una festa, ed in mezzo a questo mare di tetti, a questa ridda di comignoli e di abbaini, diritte come prodotte da un taglio energico, le strade e le piazze, dove brulica una massa di punti neri, che si muovono, si agitano, camminano, si sorpassano colla smania addosso, come avviene in un enorme formicaio quando un piede poco avveduto lo sconvolge. Scorgiamo pure coloro che sono fermi a guardare: in piazza San Carlo, sul corso Vittorio Emanuele, parecchi sono fermi e guardano in su, si vedono benissimo i loro visi per aria e noi inviamo loro un saluto con un evviva poderoso che speriamo giunga fino al basso.

Mentre il pallone sale, attraversiamo rapidamente la città, già siamo sopra il castello del Valentino, sul Castello Medioevale, in breve passiamo il Po, là dove il Municipio ancora non ha pensato di mettere un nuovo ponte; volgiamo gli occhi alla collina ed è un nuovo incanto la vista delle ville che vi sono sparse, minuscole, graziose, a vari colori, circondate da giardini che di lassù paiono lillipuziani, dando nel complesso l'aspetto d'immenso mondo in miniatura. Sull'estrema punta della collina, ecco apparire Moncalieri, che chiude come un molo da quella parte l'anfiteatro della collina. Già ci prepariamo a passare sopra il Castello, ma il vento ci sposta invece verso destra facendoci ripassare il Po e portandoci direttamente sopra Nichelino.

Intanto il tempo passa e sentiamo da varie parti il lieto scampanio del mezzogiorno. Bellia è dell'opinione che sia venuto il momento di accompagnare il godimento della vista col porre

mano alle ab bordanti provviste che racchiude la nostra cesta per i viveri, tanto più pensando che è l'ora che i nostri buoni simili del piano inferiore si consolano, ognuno come meglio può, attorno al desco.

Chiunque sa quanto siano più saporiti i cibi allorché si mangia all'aperto in campagna, tanto che non si bada al maggior disagio, pur di potere talvolta cambiare la monotona tavola della sala da pranzo col verde tappeto di un prato. S'immagini per tanto come il nostro stomaco

accogliesse con avidità le vivande condite dall'aria pura di uno strato a 1200 metri dal suolo nel mezzo dell'ampio anfiteatro delle Alpi, avendo sotto gli occhi per tappeto l'ampia pianura piemontese stendentesi in ogni senso con grandiosità senza fine.

Il pallone continuava la sua rotta quasi in linea retta per Vinovo ed Oiasco. Passiamo di nuovo il Po tra Pancalieri e Polonghera e proseguiamo quasi seguendo la linea della Varaita fin sopra Villanova Solaro. Ci attira la curiosità questi paesi della campagna piemontese. Il tutto le stesse caratteristiche: dall'alto e da lontano si vede subito il castello, di solito posto verso la periferia e facilmente distinguibile dal vasto parco che lo circonda. Poi si vedono le case assiepantisi attorno ad una o due chiese che drizzano superbe i loro campanili al cielo. Dal centro si dipartono e si irradiano dritte per la campagna le strade in tutti i sensi. Presso una di queste strade, mestamente accompagnato da qualche cipresso: un cimitero, dove la memoria più o meno assidua dei vivi allinea dei bianchi marmi in sinole fiorite.

Distinguiamo assai bene in lontananza, illuminato da un raggio di sole, il castello di Scarnafigi, più avanti si parano davanti a noi a sinistra Savigliano ed a destra, ai piedi delle Alpi, Saluzzo, due paesi rotondi che ci offrono l'aspetto di due piatti di una bilancia di cui sta a rappresentare il giogo la strada diritta che ne unisce i centri.

Tagliamo questa strada quasi nel suo punto di mezzo. Il nostro pallone aveva ormai filato per

50 km. da Torino in poco meno di due ore, facendo la sua strada quasi in linea retta. Facciamo un rapido conto dei nostri sacchetti di zavorra e troviamo che ci restano ben 14 sacchetti, quanto basta per assicurare ancora una navigazione di più di tre ore con una certa riserva per la discesa. Se si continua adunque colla velocità tenuta finora, si possono comodamente fare ancora 150 chilometri. Guardiamo sulla carta e vediamo che proseguendo la nostra rotta si dovrebbe attraversare le Alpi Marittime ed andare a discendere in riviera, presso Ventimiglia o Mentone.

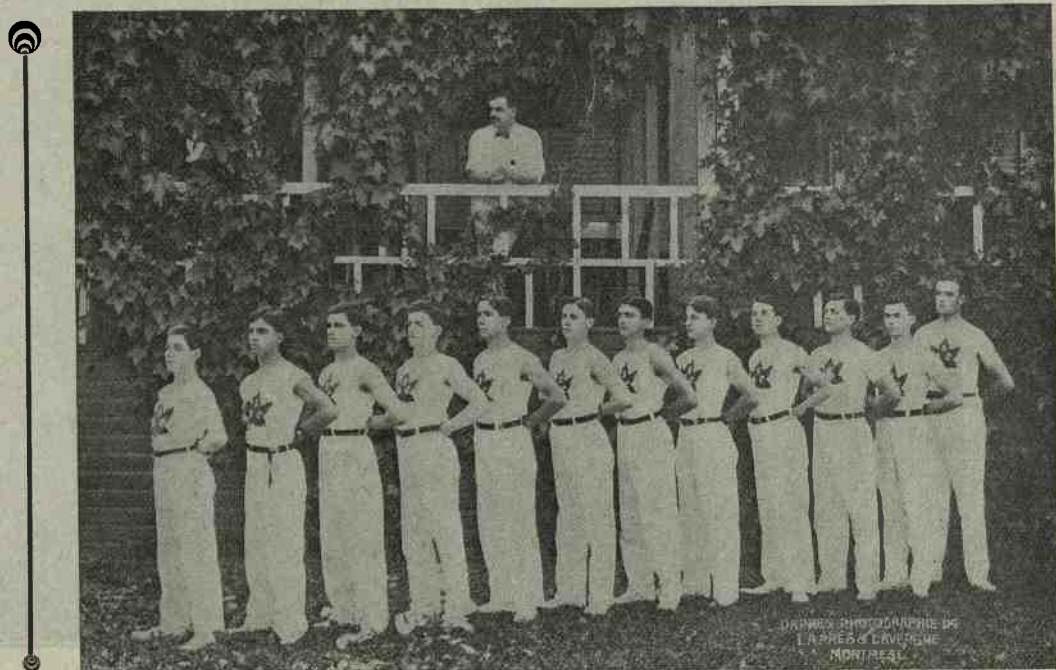
L'idea di compiere una così bella navigazione fa trasalire di gioia anche Bilia. Io procedo sollecitamente ad un conto facile: tenuto conto della velocità del pallone, alle 14,40 dobbiamo essere a Boves, alle 15,40 al Colle di Tenda, alle 16,40 a Sossello, alle 17,40 a Monaco, restandoci tempo sufficiente per ripiegare il materiale prima di notte. Non resta che controllare se la rotta fissata è veramente quella presumibile, e sperare che il vento non muti.

Sulla nostra rotta segniamo una piccola città sul torrente Grana, è Centallo; se il pallone vi passerà sopra vorrà dire che la sua rotta verso Ventimiglia è sicura. Intanto bisogna pensare a passare le Alpi. Nel punto dove dovremo attraversarle, esse hanno una quota media dai 2000 ai 2800 metri.

L'orizzonte ce le presenta avvolte da un estessimo strato di nuvole. Per passare quella massa di monti bisognerà evidentemente sollevarsi al di sopra, entrare cioè nelle nuvole. La traversata d'un paese montuoso nelle nuvole non è certo la cosa più facile se non si tiene il pallone ad una quota superiore a quella delle più alte montagne che si attraversano.

Noi eravamo a poco più di 1500 metri, ed occorreva pertanto sollevarsi almeno a 3000 metri. Decidiamo di raggiungere questa quota a poco a poco cominciando subito a salire. Eravamo sopra Vottignasco, sulla Varaita, e gettiamo alquanto zavorra per toccare i 2000 m. Ma a mano a mano che ci solleviamo ci accorgiamo di un fatto importante per la nostra navigazione. Il vento, che verso i 1000 metri ci aveva portato con una velocità da 25 a 30 km. all'ora, va affievolendosi tanto che mettiamo un tempo enorme a raggiungere Centallo, dove, come si era notato, dovevamo passare. Decidiamo allora di ritornare più in basso ed attraversare la pianura piemontese fino all'estremo suo limite, sui 1000 metri, dove avevamo trovato la corrente più favorevole. Passiamo così sopra Centallo lasciando l'impressione a quei buoni abitanti che noi volemmo scendere ivi. Intanto il caso ci fa passare per una stranezza inaudita sopra una villa dove avevo passato alcuni bei giorni di quest'autunno ed i cui proprietari erano venuti ad assistere alla partenza e ad augurarci buon viaggio.

A 1000 m. troviamo realmente una corrente più forte. In breve siamo sulla Stura e godiamo del magnifico spettacolo della confluenza del Gesso colla Stura, dove sorge Cuneo. Già siamo vicino ai paesi alle falde delle Alpi Marittime e siamo avviati su Peveragno. Davanti a noi si parano diverse vette nevose e bisogna di necessità alzarsi. Verso i 2000 metri una nebbia fine ci av-



La squadra dei ginnasti di Montreal, che partecipò al concorso internazionale cattolico in Vercino.

RASOIO di SICUREZZA
LUNA SEMPRE REGOLATO
12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO

VENDETTA ALL'INGROSSO LEIDHEUSER & C. TORINO VIA RAINCARELLO 16

GARAGES RIVNITI
FIAT-ALBERTI-STORERO
Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

COMPLETO ASSORTIMENTO
VEETURE CHIUSE PER CITTA'
pronte per la consegna

AGENTI GENERALI della Marca

F.I.A.T.

volge e tutto attorno a noi vediamo scendere la neve.

La traversata delle Alpi avrebbe dovuto durare due ore, dopo di che avremmo dovuto scendere, essendo prossimi al mare; ma mentre stiamo salendo ed ancora non è scomparsa assolutamente sotto di noi la vista della terra, ci accorgiamo che il pallone più non procede, ma da circa 20 minuti si è arrestato sopra il paese di Beinette che abbiamo ancora sotto i nostri piedi. La cosa non è di buon augurio, ci significa che stiamo attraversando uno strato di calma e, data la velocità del vento negli strati inferiori, ciò non può avvenire se non esiste al di sopra un altro vento altrettanto forte e con direzione contraria.

In alto avremmo dunque trovato corrente contraria o per lo meno diversa. Dato che noi ci apprestiamo ad attraversare una zona di montagna senza vedere dove andiamo, giacché ci troviamo tra le nuvole, la cosa non è molto rassicurante. Decido pertanto di tentare di passare sopra le nuvole e vedere se sopra di esse troviamo il cielo sereno e qualche cima che permetta di orientarci nel cammino. Se non riusciamo ad attraversare le nuvole bisognerà far un tuffo in alto e scendere in seguito al basso per riconoscere a terra la nuova rotta seguita dal pallone. Andiamo oltre i 3000 m. e fino a 3500, ma le nuvole non accennano a finire. La sfera del sole che avevamo già intravvista più basso a traverso densi strati di vapore, ora anche quella è scomparsa ed il cielo sereno non accenna ad apparire tanto presto.

Non sappiamo dove ci troviamo, secondo i nostri conti ed i nostri desideri dovremmo però essere nei pressi della Besimauda.

Ma con immensa nostra sorpresa sentiamo degli strani abbaiamenti di cani, un treno che fischia, per colmo, giungono ai nostri orecchi i concetti di una banda che suona!

« Siamo sopra Cuneo! », grida Bellia, ed infatti appena scendiamo a 2000 m. e comincia a diradarsi la nebbia in cui eravamo immersi, si presenta ai nostri occhi lo strano spettacolo del letto della Stura e, vicino, Cuneo, dove sulla piazza una banda musicale rallegrava il pomeriggio ai buoni cuneesi.

Il vento degli strati superiori ci aveva in poco tempo portato da Peveragno a Cuneo, cioè in direzione affatto contraria a quella che sarebbe occorsa per andare in Riviera. Conveniva adunque rinunciare all'idea. Le correnti superiori ci avrebbero invece portato presso il gruppo del Monviso, cioè in regioni inospitali, senza nemmeno la soddisfazione di allontanarci alquanto da Torino.

Rimaneva un'ultima risorsa da tentare, e Bellia ne faceva la proposta. Era di tentare la traversata delle montagne tenendosi in basso, occorrendo, anche col cavo moderatore a terra. A questo scopo cerchiamo dunque di portarci di bel nuovo alla quota verso i 1000 m. ed infatti il vento riprende la direzione di prima verso sud. Attraversiamo Cuneo e lasciamo che il pallone si avvicini lentamente a terra presso San Rocco. Ivi vediamo dei ciclisti, slanciatisi ad inseguirci, che già ci raggiungono e sperano di afferrare il cavo, già a terra.



Equitazione antica.

Ma noi ci solleviamo di bel nuovo per attraversare il letto del Gesso, e prendiamo terra poco prima di Boves. Il vento invece di farci infilare la valle del Gesso, come speravamo, ci spingeva in pieno verso i ripidi contrafforti della Besimauda. Le varie manovre eseguite ci avevano intanto già fatto perdere parecchio tempo e consumare molta zavorra, per modo che, disperando ormai di poter affrontare le Alpi, scendemmo a Boves, non senza avere prima per ben due volte ripreso la salita per scansare l'abitato ed una condotta elettrica.

L'ascensione ebbe fine alle 16,20 dopo ben 5 ore di navigazione.

L. Mina.

Equitazione antica e moderna

Coloro che hanno letto, sulla *Gazzetta del Popolo*, gli articoli « Per una sola equitazione », saranno stati finora in attesa di questo numero della *Stampa Sportiva*, dove io (l'anonimo Ro) mi proponevo di dimostrare coll'evidenza delle fotografie l'enorme differenza fra l'antico sistema di equitazione ed il moderno, e soprattutto la grande razionalità di quest'ultimo.

La promessa era antecedente all'ultimo articolo del sig. A. M.; quando cioè io credevo ancora che l'attacco al nuovo metodo fosse fatto sul serio. Ora,

dopo il suddetto articolo, mi sono convinto che non è soltanto uno scherzo; giacché certe cose non si possono dire che per facezia, in momenti di soverchia allegria.

Mantengo però la promessa, ed aggiungerò soltanto che mi sono limitato alla riproduzione di salti (e salti starebbe) e sia perché essendo il salto l'azione nella quale l'equilibrio del cavallo subisce cambiamenti più repentini, l'ho creduto maggiormente adatto per dimostrare la mia tesi.

Non si creda quindi, come potrebbero obiettare i sigg. A. V. ed A. M. che l'equitazione di oggi faccia del salto scopo a sé stesso.

Il principio fondamentale è quello di seguire l'equilibrio del cavallo invece di contrariarlo, e le fotografie dei cavalli senza cavaliere debbono servire come termine di paragone.

Qualsiasi profano capirà a prima vista, considerando anche l'altezza degli ostacoli, come l'equitazione naturale, la moderna, riduca alla massima semplicità il compito del cavallo, mentre l'altra non faccia che aumentarne le difficoltà.

Del resto ogni discussione è ovvia, e non è meraviglia se qualche retrogrado fa sentire ancora la sua debole voce in difesa di una teoria e di un sistema oramai già sepolto.

E' un fatto più che naturale!

Si potrebbe solamente domandare ai sigg. A. V. ed A. M. che, invece di scrivere sui giornali, si prendessero il disturbo di arrivare fino a Pinerolo, in quella Scuola dove viene insegnata una equitazione così micidiosa per l'avvenire della cavalleria italiana e per il Re (il quale viene ad avere in sua difesa più di una mano di cavaliere) e di far vedere — no di far vedere, perché non saranno più in grado, se pur lo sono stati — ma soltanto di vedere.

Vadano, vadano là, in una di queste belle giornate dell'estate di S. Martino, e poi avranno un'idea del sistema che condannano e che combattono senza conoscere.

Ro.

Gioco del calcio

Atti Federali.

È aperta l'iscrizione ai Campionati federali di prima e seconda categoria, a termini del regolamento organico.

Le Società che intendono concorrervi dovranno inviare la scheda opportuna, riempita coi nomi dei giocatori alla F. I. F., non più tardi del 30 corrente mese, in lettera raccomandata.

Tutte le Società federate sono pregate di ritornare pure per il 30 corrente, un elenco dei nomi dei loro soci che hanno attitudini per funzionare da arbitri.

La Presidenza della F. I. F. ha richiamato l'attenzione delle Società:

a) agli articoli 6 e 7 dello statuto e agli articoli 2, 5, 8, 9, 10 e 11 del regolamento organico;

b) all'obbligo per quelle Società che indicano, di mandare i regolamenti per l'approvazione in duplice copia, una delle quali rimane alla Federazione.

Tutte le Società federate che avessero proposte di modificazioni allo statuto ed al regolamento organico della F. I. F. sono pregate di inviarle alla sede federale entro il corrente mese.

Si avvisano le Società federate che fino a nuovo ordine le squadre italiane non possono accettare matches con squadre francesi o boeme, e ciò per ordine della Federazione Internazionale.

La Palla Dapples.

La vittoria del « Juventus F. C. » sulla « Pro Vercelli ».

L'aspettativa per questo emozionante incontro, acuita dalle discussioni circa la precedenza di sfida fra Juventus e Milan Club, oltre al richiamare sul campo di giuoco della Pro Vercelli un pubblico di oltre 1500 persone, aveva fatto accorrere numerosi gli appassionati da Torino e da Milano.

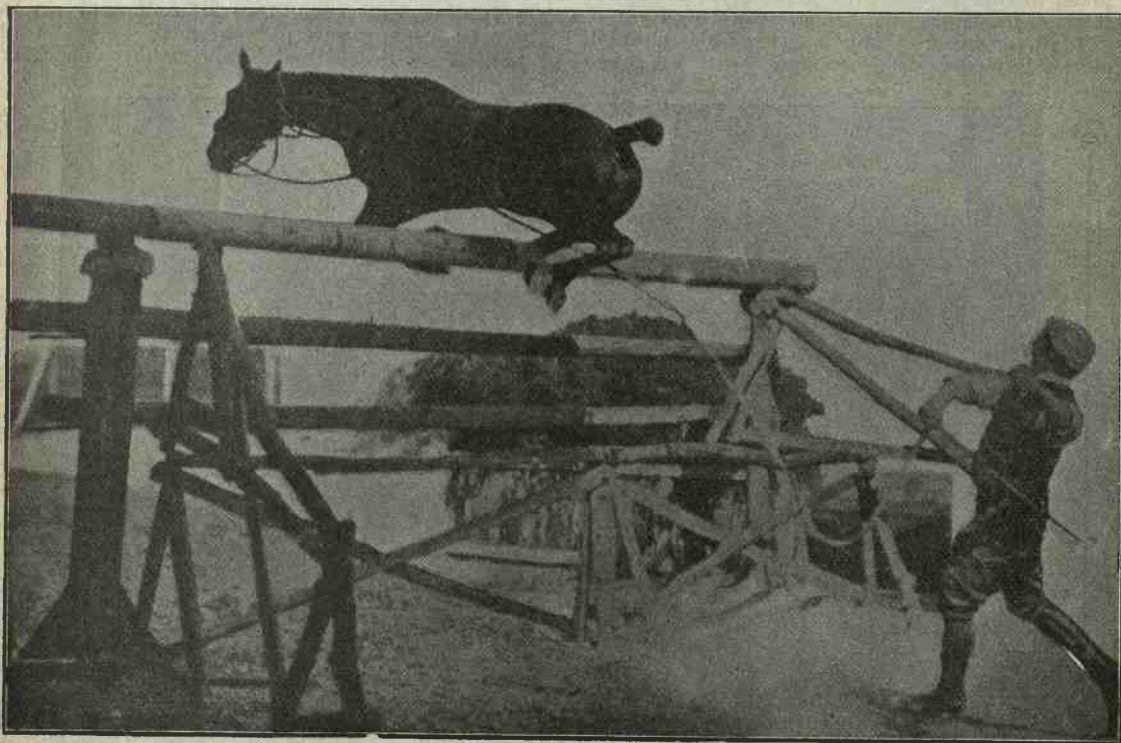
Anzitutto riassumeremo in breve la questione così detta della precedenza.

La vittoria ottenuta domenica 15 dalla Pro Vercelli a Milano, le aveva procurato 5 sfide per la successiva domenica 22. La precedenza venne riconosciuta alla Juventus, il cui telegramma, spedito da Torino pochi minuti dopo la fine del match, giungeva prima a Vercelli. La presidenza della Pro Vercelli decideva perciò di accettare la sfida della Juventus, non tenendo conto di quella presentata sul campo con lettera a mano dal Milan Club, perché non conforme al regolamento, che prescrive tassativamente la sfida per lettera raccomandata o per telegramma.

Il Milan Club appellava perciò al Genoa Club, cui appartiene la Challenge, che, come tale, gode del diritto di giudicare inappellabilmente su tutte le questioni non contemplate nel regolamento; il Genoa Club dava ragione al Milan Club, ammettendo la sua precedenza di sfida.

La Juventus, a sua volta, si rivolgeva alla F. I. F. che, riunita d'urgenza, considerato che la questione si basava tutta su di un articolo ben specificato nel regolamento, e che perciò non aveva bisogno d'un giudizio supplementare per parte del Genoa Club, considerato che la sfida con lettera a mano non doveva essere ammessa per evitare il succedersi continuativo di gare fra le due stesse Società, deliberava di ammettere in gara la Juventus, come unica regolarmente sfidante, e minacciava nel contempo di squalificare la Pro Vercelli, qualora non si fosse attenuta a quanto sopra.

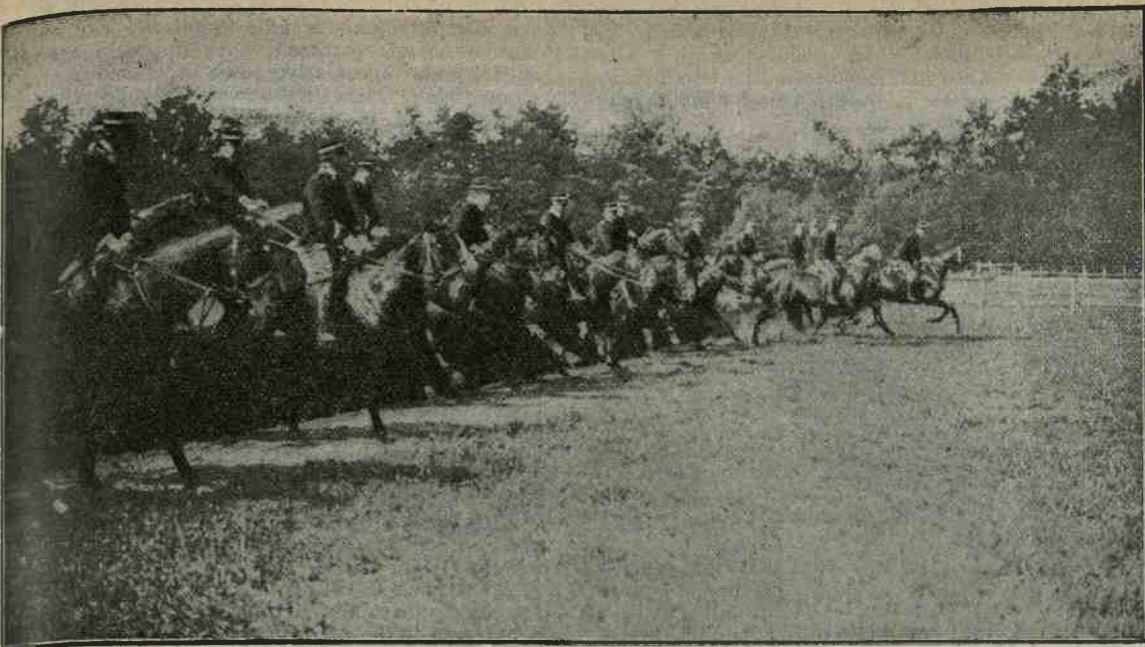
Il Milan Club però, benché avvertito della decisione



Cavallo scosso in libertà.

CICLI FRERA

I PIÙ RINOMATI PER
SCORREVOLEZZA — ELEGANZA
ROBUSTEZZA — ECONOMIA
SOCIETÀ ANONIMA "FRERA" MILANO



Equitazione naturale. — Un gruppo di ufficiali allievi della Scuola di Pinerolo.

della F. I. F., inviò ugualmente a Vercelli la sua squadra, rinforzata da diversi ottimi elementi svizzeri, fatti venire espressamente all'ultimo momento, squadra che si limitò a fare atto di presenza alla gara. Ed ora eccoci alla cronaca dei due matches della giornata.

Un gioco poco interessante e lento esplicano le due squadre dell'Unitas II e Pro Vercelli II, che disputano la prima gara e che si svolge fra la disattenzione generale. La vittoria è dell'Unitas con 2-1.

Il referee sig. Goodley chiama quindi a raccolta i ventidue campioni del F. C. Juventus e della Pro Vercelli. I primi colpi non riescono a far avvicinare la palla a nessuno dei due goals. Dopo un paio di minuti su di un fallo, della Juventus, Ara piazza un meraviglioso free-kick esattamente al centro del goal torinese, di cui invano i backs tentano parare con un colpo di testa; il pallone velocissimo scivola ed entra nettamente in goal senza che Durante, completamente coperto dai suoi stessi compagni, abbia potuto accorgersi del giungere del pallone.

Il pubblico è festante; i torinesi, mortificati, raddoppiano di energia e di coraggio; ma hanno da fare con avversari degni di loro; i colpi classici si succedono incessantemente fra l'ammirazione di tutto il pubblico vercellese, che certo difficilmente ha assistito ad un incontro tanto emozionante.

La prima linea della Juventus ha in certi momenti un insieme stupendo; i vercellesi più decisi abbandonano quasi completamente il dribbling e si danno a passaggi lunghi con buon risultato, tanto che ammiriamo diverse volte Durante che si salva con maestria da critiche situazioni. Dopo mezz'ora i juventini pareggiano la partita. Frey, il nuovo centro forward, passa la palla a Jacquet, che dall'ala si è portato quasi sotto goal e che risponde con un colpo di testa; Frey assesta un secondo heading al pallone che Jacquet, velocissimo, spara magistralmente in goal fra gli hurrà festanti dei compagni. All'half-time i commenti sono infiniti. Il pubblico spera che Vercelli, giocando ora col terreno in favore, possa mantenere la propria posizione.

La seconda ripresa incomincia relativamente calma. Sembra che le due squadre, conscie dell'importanza decisiva di questa fine di lotta, non sappiano decidersi ad impegnarsi a fondo. E' evidente l'intenzione dei vercellesi di curare assai più la difesa che non l'attacco; ad ogni scappata juventina i forwards vercellesi vengono ad aiutare i propri half-backs; durante appunto un assalto decisivo di Borel, Bertineti, che dalla prima riga si è portato all'altezza dei backs, tocca la palla colla mano, ed il referee accorda un penalty ai torinesi. Borel non ha difficoltà di segnare un bel goal.

Ormai non mancano che 14 minuti alla fine, e la vittoria è evidentemente assicurata ai torinesi, i quali prudentemente rinforzano la difesa passando Goccione, che è stato l'eroe della giornata, half-back e Frey back.

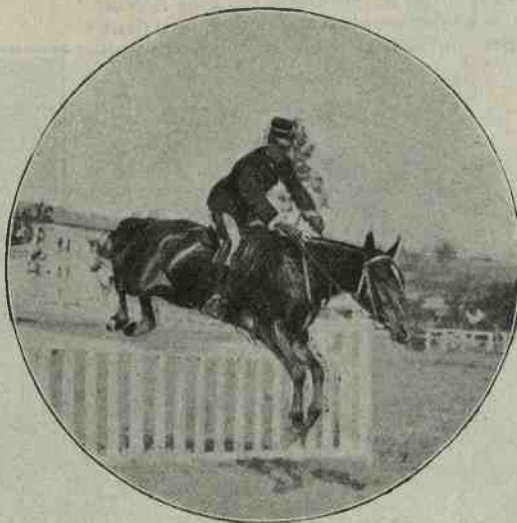
Dopo 5 minuti Borel segna un terzo goal annullato per offside. Servetto, l'ottimo terzino della P. V., perde la calma e mette varie volte il proprio goal in pericolo in seguito a diversi calci al volo mancati; fortunatamente Ara e Milano fanno prodigi e salvano la situazione. La vittoria resta alla Juventus con 2-1.

Dei vercellesi fece sopra tutti ottima impressione come sempre Ara, correttissimo, che ha dimostrato essere un giocatore di classe, Milano, instancabile, Leone e Binaschi.

Della Juventus, che si è splendidamente affermata, ammirato Goccione, che compariva per la prima volta come back, e colla sua sveltezza inimitabile molto servi a scombussolare la prima linea avversaria.

In complesso in questo match parve che lo scopo della Juventus fosse di neutralizzare il gioco fino della prima linea vercellese, marcando molto gli uomini, e in parte è riuscita nell'intento per l'estrema mobilità della sua difesa e anche per la troppa cono-

scenza che le due squadre avevano l'una dell'altra. I forwards juventini pur essi hanno saputo formare ottime e vivacissime combinazioni.



Equitazione naturale.

E della Pro Vercelli che dobbiamo dire? Abbiamo sempre visto la forte squadra vercellese giocare meglio fuori di casa che sul proprio terreno; e do-

menica avvenne la stessa cosa. Mancò quel contatto fra prima e seconda linea che forma la sua più bella caratteristica; i forwards non ci parvero all'altezza della loro fama. Ottima invece come sempre la difesa.

Il terreno era in buone condizioni; tempo favorevolmente bello; pubblico quale poche volte è dato di vedere su campi di foot-ball; un pubblico competente e intelligentissimo del giuoco e che si dimostrò molto educato e rispettoso dei doveri d'ospitalità che son dovuti ad avversari leali.

Il referee sig. Gordley, del Juventus F. B. C., che accolse il difficilissimo compito dell'arbitro pur trovandosi nella critica posizione di consocio di una delle Società in gara, ha ancora una volta riconfermato di essere uno dei migliori arbitri d'Italia per serietà e competenza; con piacere abbiamo notato dopo il match alcuni giocatori della squadra vercellese ringraziare il sig. Goodley per la sua correttezza, ciò che costituisce certo il miglior premio all'opera prestata.

Il Genoa Club batte l'Unione Sportiva Milanese.

L'annunciato match tra l'Unione Sportiva Milanese ed il Genoa Club fece accorrere nella pelouse di San Gottardo un pubblico assai numeroso ed elegante.

Grande l'aspettativa per l'incontro di queste due squadre, ed in particolar modo, per vedere alla prova il bravo De-Simoni dell'Unione Sportiva, che nello scorso anno con l'Andrea Doria ci fece assistere a delle difese veramente emozionanti, ma il vero valore di una squadra non può basarsi solo sull'abilità del goal-keeper, e malgrado il De-Simoni si sia dimostrato all'altezza della sua fama, non poté impedire alla forte avversaria di assicurarsi la vittoria.

Difatti la squadra del Genoa, rinforzata nel portiere, e assai bene sostenuta dalla difesa, vinse brillantemente.

Iniziatosi il giuoco, i genovesi s'impossessano della palla e si slanciano all'attacco minacciando seriamente il goal milanese.

Gli avversari rispondono con pari energia, e si portano tosto sotto la porta del Genoa e già sembra che la palla debba finire nella rete, ma Brunoldi para meravigliosamente.

I forwards del Genoa riprendono contatto, e attaccano a loro volta, ed è in seguito ad un corner, che Gazzoppi segna il primo goal.

Il giuoco continua vivace ed animato, i milanesi fanno il possibile di pareggiare, ma la difesa genovese sventa ogni attacco, coadiuvando molto bene i propri forwards, e su di un free-kick tirato da Hug, Crocco ne approfitta per marcare con un bel colpo di testa un altro goal.

Arriviamo così alla fine del primo half-time, con questo risultato.

Ripreso il giuoco, dopo pochi minuti, Sassone è fuori gara per un incidente e viene tosto rimpiazzato.

La partita sempre più si fa interessante. Entrambe le difese scompaginano il giuoco dei forwards avversari, però i rosso e bleu hanno il sopravvento, ed è sul finire della partita che Herzog prima, ed Hermann dopo, marciano altri due goals.

Termina così quest'interessante incontro, con la vittoria dei genovesi con quattro goals a zero, salutata da vivi applausi dal pubblico. Funzionò egregiamente da arbitro il signor Enrico Pasteur.

Le squadre erano così composte: U. S. M.: De-Simoni, Boldorini, Orsaria, Morbelli, Cremonesi, Colombo, Besana, Varisco, Pizzi, Cagliani, Boiocchi.

Genoa Club: Brunoldi, Hug, Storace, Sassone, Ferraris, Cevasco, Marassi, Crocco, Herzog, Hermann, Gazzoppi. (Bacci).

(Continuazione a pag. 13).



Tenente Bianchetti, vincitore con Gramignon della gara del salto in altezza (m. 2,01) al Concorso ippico di Perugia. (Fot. Rocci - Perugia).

"The Pearl,"

Marea depositata

La migliore Serie per
costruzione di Biciclette

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

LO SPORT DELLA BOXE

Sue origini e suo sviluppo.

Credo inutile risalire a Tesè, figlio di Egeo, re di Atene, per dimostrare che lo sport della *boxe* fece la sua prima apparizione oltre due mila anni or sono.

Come pure credo superfluo ribadire gli argomenti già portati in un mio articolo l'anno scorso apparso su questa stessa rivista, col quale combattevo questo pseudo-sport, a parer mio, inumano e bestiale.

Ma giacchè da diverse parti ci si chiede di parlare e di illustrare in qualche modo questo sport che venuto dall'Inghilterra, incuolitosi in America, ha preso in questi ultimi tempi piede stabile pure nella vicina Francia, sollevando un vivissimo interessamento nelle folle sportive, tratterò l'argomento con una certa larghezza di vedute per non parere un misoneista di ogni sport troppo vivace, e particolarmente un

avversario troppo accanito della *boxe*.

E mi servirò nei miei appunti d'un interessante manuale edito dalla Maison Lafitte di Parigi, compilato dai noti pubblicisti sportivi J. Mortane e A. Linville.

La *boxe* si divide in due scuole: quella inglese, nella quale è sol permesso l'uso dei pugni, e quella francese che completa la precedente con l'uso dei piedi.

Non bisogna però credere che la *boxe* inglese sia completamente una creazione della nuova età. I Greci combattevano

matches pubblici. Le folle seguirono con entusiasmo questi spettacoli, apparsi presto a certe sagaci menti speculative come eccellenti imprese commerciali. Delle scommesse talvolta enormi appoggiavano le probabilità di vittoria del tale o del tal'altro pugilatore, e quasi sempre questi assalti avevano un epilogo cruento. Nasi schiacciati, denti spezzati, costole sfondate, spalle slogate, visi tumefatti, tali erano gli incidenti comuni a questi spettacoli appassionati al sommo grado la squisita sensibilità degli spettatori.

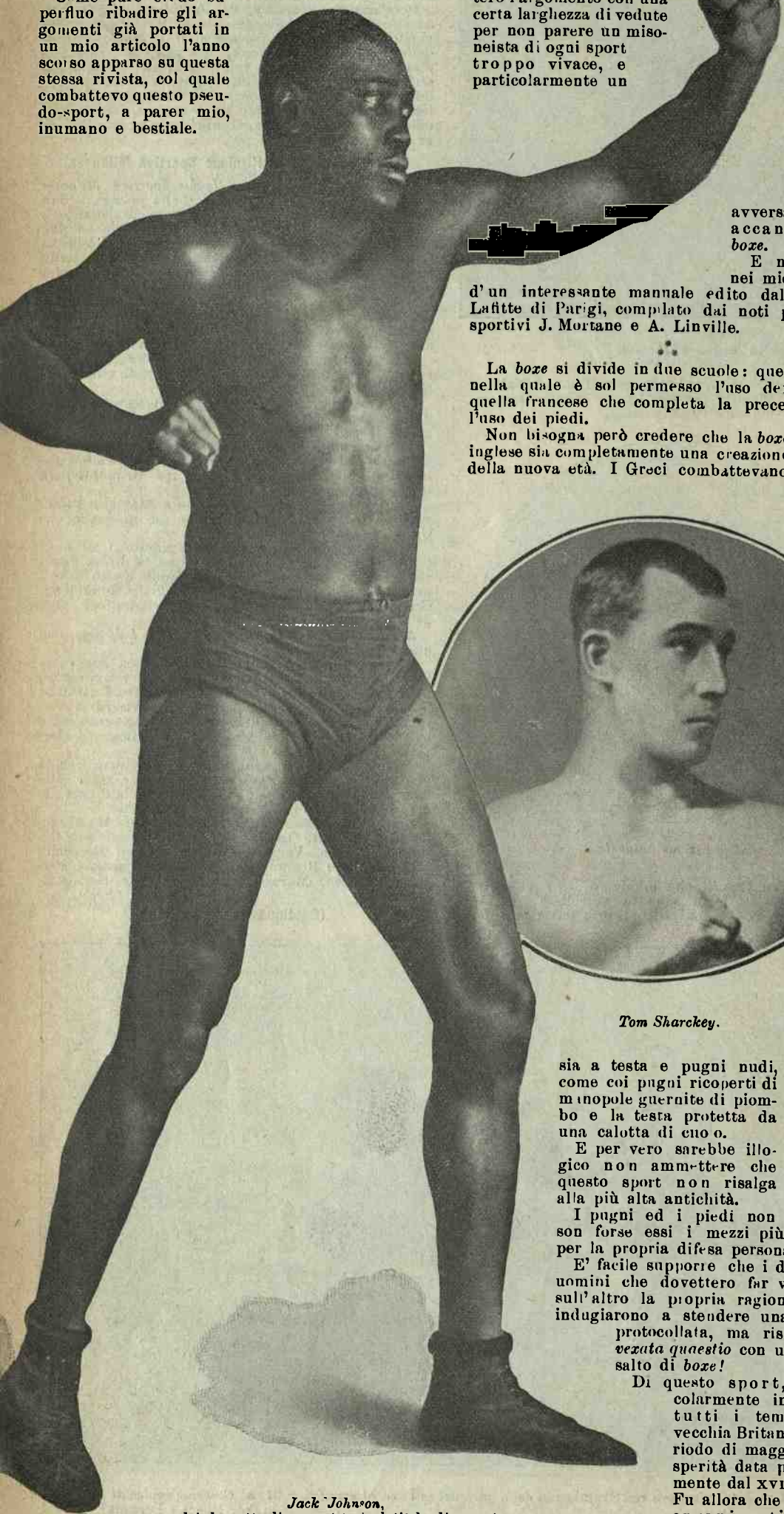
E ben presto il legislatore dovette intervenire, proibendo queste scene bestiali.

Fu verso il 1840 che i combattimenti a pugni nudi vennero interdetti. Poi, a poco a poco, la regolamentazione di questi pugili primordiali divenne sempre più stretta e diede luogo alla moderna *boxe*, ad un pugilato, dirò quasi, scientifico, con le mani protette da spessi e pesanti guantoni.

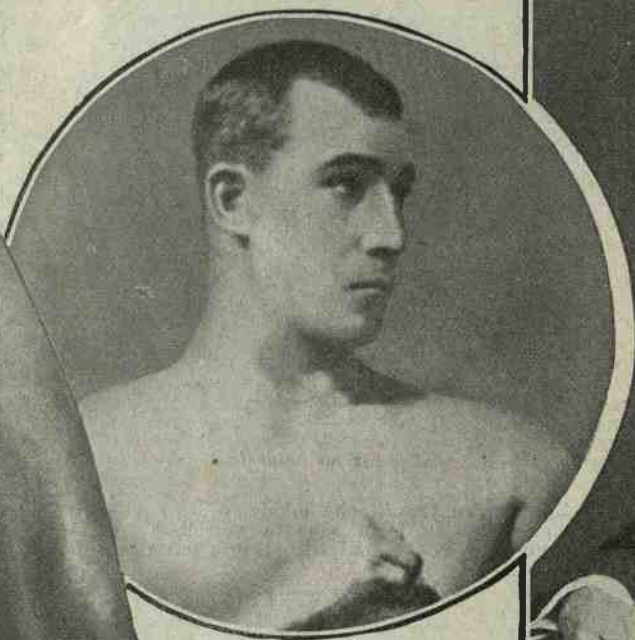
L'arte dei pugni passò dall'Inghilterra all'America e dal nuovo mondo alla Francia.

Nello spazio di tre anni il francese ha saputo mirabilmente compenetrarsi delle attrattive che può offrire un *match* di *boxe*, ed oggi a Parigi ad ogni serata importante metà dei curiosi che in folla vi accorrono sono respinti per insufficienza di posti!

Il combattimento si divide in riprese o *rounds*. Ordinariamente



Jack Johnson,
uno dei due attuali competitori al titolo di campione.



Tom Sharkey.

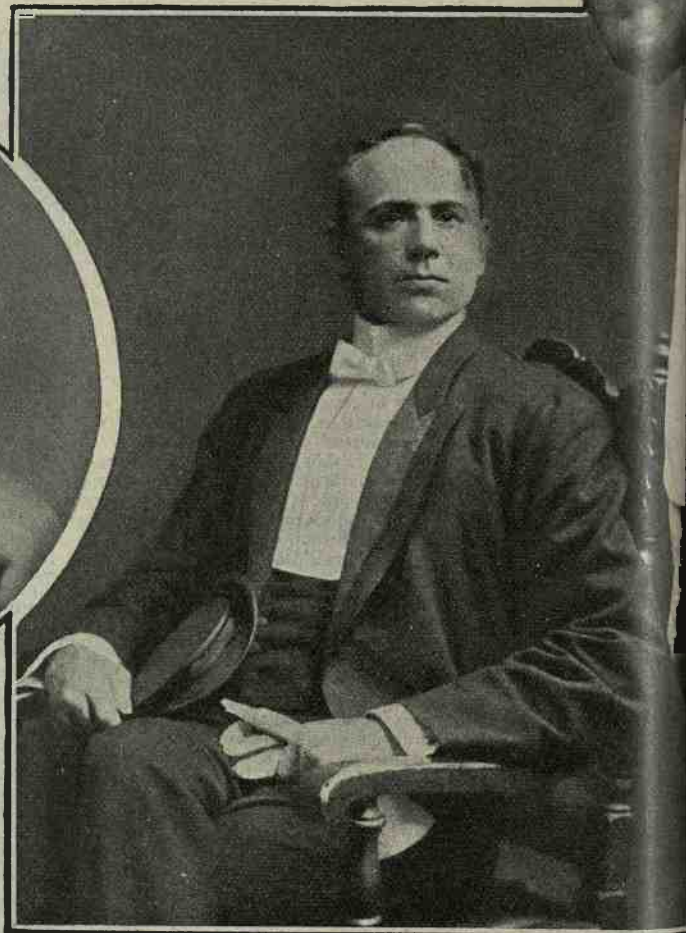
sia a testa e pugni nudi, come coi pugni ricoperti di minopole guernite di piombo e la testa protetta da una calotta di cuoio.

E per vero sarebbe illogico non ammettere che questo sport non risalga alla più alta antichità.

I pugni ed i piedi non son forse essi i mezzi più naturali per la propria difesa personale?

E' facile supporre che i due primi uomini che dovettero far valere un sull'altro la propria ragione non si indugiarono a stendere una querela protocollata, ma risolsero la *vezata questio* con un bell'assalto di *boxe*!

Di questo sport, particolarmente in uso in tutti i tempi nella vecchia Britannia, il periodo di maggiore prosperità data però solamente dal XVIII secolo. Fu allora che vennero organizzati i primi



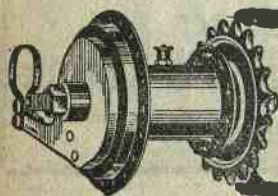
Fitzsimmons.

i *matches* sono di 6, 10, 15 o 20 *rounds*; le riprese durano due o tre minuti, con l'intermezzo d'un minuto di riposo.

I guanti adoperati sono più o meno imbottiti, a seconda se si tratta di un *match* o d'un combattimento a tutta oltranza. Il peso di questi guantoni viene calcolato ad once; nei combattimenti si usano di preferenza quelli di quattro once; nel campionato di Francia diletanti il guantone pesa otto once.

Inoltre i *boxeurs*, se nessuna clausola speciale lo vieta, si fermano la mano con delle fettucce, al fine di mantenere più fermi tutti gli organi di essa.

I *boxeurs* vengono poi classificati in più categorie: *pesi piuma*, fino a kg. 53,196; *pesi extra leggeri*, da kg. 53,196 a kg. 57,888; *pesi leggeri*, da kg. 57,888 a kg. 64,320; *pesi medi*, da kg. 64,320



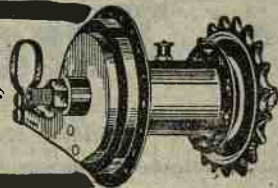
È IL MOZZO COL PIÙ
POTENTE FRENO E
CON RUOTA LIBERA LA
PIÙ SCORREVOLE

Eadie
REDDITCH

NON CONOSCE ARRESTI!

FUNZIONA SEMPRE E BENE!

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



kg. 72,492; *pesi massimi*, a partire da kg. 72,492. La pedana riservata ai *boxeurs* si chiama *ring*: contornata di corde e deve avere un minimo di 2 metri ed un massimo di 8 metri di lato. Il pavimento viene per solito ricoperto da un tappeto di cuoio e d'una tela per ammortire le cadute.

L'arbitro è l'unica persona, oltre ai due contendenti, che può restare nel *ring*. Egli ha l'incarico di richiamare all'ordine i delinquenti in caso di colpi proibiti, quali potrebbero essere lo sgambetto, un colpo secco con la testa, con l'avambraccio, con la mano aperta, con la mano di taglio, ecc.

Allorché la ripresa è terminata, nel minuto di riposo, ciascun avversario va nell'angolo del *ring* che gli venne fissato. I suoi secondi ed i *soigneurs* gli apprestano una sedia e lo attorniano asciugandogli tosto il sudore, rinfrescandogli il viso con una spugna, sottoponendolo ad un prov-

continuazione dell'assalto, possono gettare la spugna sul *ring* e quest'atto significa che in nome del loro cliente essi abbandonano la lotta e lasciano la vittoria all'avversario.

E' proibito poi di attaccare l'avversario quando è a terra, nel qual caso, anzi, l'altro *boxeur* dovrà tenersi a tre passi di distanza; ma quando il caduto non ha più le mani a terra, ed è anche solo a metà rialzato, egli viene considerato come in piedi e la lotta continua.

..

Questa in riassunto la storia e le fasi della moderna *boxe*.

Non mi attarderò in commenti. Ho troppo *latin sangue gentile* nelle vene per sostenere la bontà, praticità e... salubrità di questo sport, come vorrebbero dimostrarmi i colleghi francesi.

I lettori, del resto, si saranno già fatta un'opinione loro sull'argomento. Ed io son troppo ossequioso alle opinioni di tutti per imporre una mia... Chè se poi qualcuno volesse proprio averla... legga fra le righe, e... buona notte!

G. C. C.

stata decretata come la migliore del genere fino ad oggi costruita non solo in Italia, ma anche all'estero dove il problema della navigazione aerea ha già fatto passi da gigante.

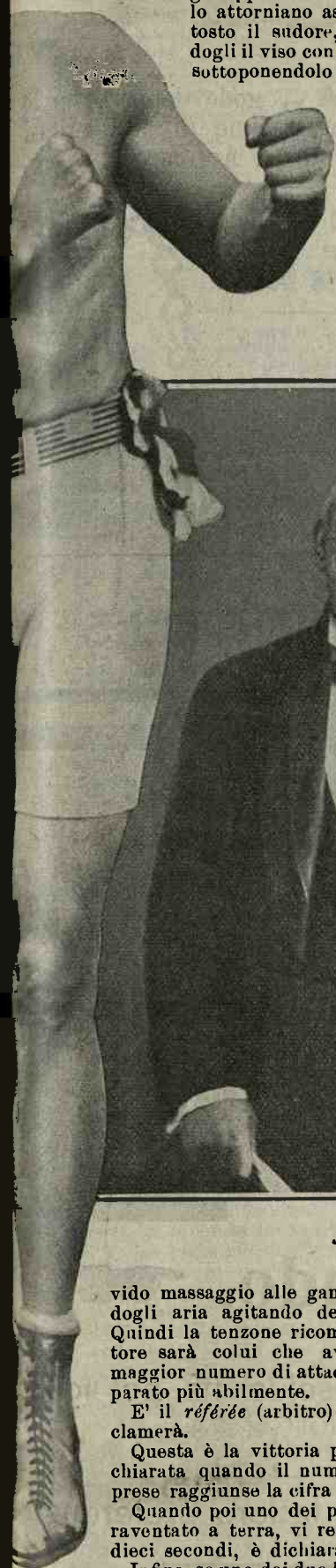
Miglior premio non poteva quindi toccare alla Società S. I. A. M. nel sentirsi complimentare così calorosamente il suo famoso convegno d'aeronautica.

La ruota — *brevetto Ravinetti* — si compone di una studiato per lunghi anni e per lunghi mesi ha sperimentato un suo tipo di *ruota elastica*, che ha subito incontrata tutta la simpatia dei pochi industriali che la videro alla prova.

La ruota — *brevetto Ravinetti* — si compone di una

Nel mondo commerciale sportivo

La Casa Bates di Leicester, da molti anni degnamente rappresentata dalla ditta Canillo Oggioni e C. di Milano, constatato il fortissimo sviluppo dei suoi prodotti in Italia, ha ritenuto necessario stabilirsi nel nostro paese, costituendo la nuova ditta Bates Tyre Co. Limited,



John L. Sullivan.

vido massaggio alle gambe, e facendogli aria agitando delle salviette. Quindi la tenzone ricomincia. Vincitore sarà colui che avrà condotto maggior numero di attacchi e si sarà parato più abilmente.

E' il *référé* (arbitro) che lo proclamerà.

Questa è la vittoria per punti, dichiarata quando il numero delle riprese raggiunge la cifra convenuta.

Quando poi uno dei pugili scaraventato a terra, vi resta per oltre dieci secondi, è dichiarato sconfitto.

Infine, se uno dei due *boxeurs* è giudicato troppo inferiore all'avversario dai suoi secondi e *soigneurs*, e questi reputano che gli sarebbe fatale la



James J. Corbett.

con deposito in Milano, via Vittoria, 51. - Grazie alla ditta inglese che ha onorato dei suoi forti capitali la nostra Italia.

La Moto-Réve Italiana, che ha sede a Milano, ha traslocato i suoi uffici e le sue officine in Corso Magenta 27, cioè in locali più vasti e più comodi al largo sviluppo della sua mercanzia.

La ditta Max Turkheimer di Milano ha trasferito i suoi uffici dal Viale di Porta Romana in via Giuseppe Sirtori, 6, dove per la grandiosità dei locali tiene pronto un assortimento completo e meraviglioso di tutti i suoi famosi prodotti.

Pietro Baglietto di Varazze, o meglio la celebrata Società Genovese S. I. A. M. di via Balbi, 21, hanno registrato nel campo marinarresco, in cui sono veri specialisti, un altro trionfo. Invitati dai capitani Crocco e Ricaldoni del dirigibile italiano di Bracciano, essi hanno costruito con materiale leggerissimo, rigido e robustissimo, una navicella per lo stesso dirigibile, navicella che ha tutti i requisiti per il trasporto di gran numero di persone e di materiale, per sicurezza di manovra, per l'atterraggio praticissimo tanto su terra quanto sull'acqua. Cada dove vuole il dirigibile italiano. Gli areonauti che lo monteranno nulla avranno a temere dalla stabilità della navicella, navicella che giudicata dagli intenditori è

Tommy Burns, altro concorrente al titolo di campione mondiale.

ZUST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale

ENRICO MAGGIONI - MILANO

LA MOTO-RÊVE

avvisa la Spettabile Clientela di aver traslocato il proprio Ufficio, Magazzino e Officina in

MILANO - Corso Magenta, 27 - MILANO

Novità pel 1909!

Cicli "SENIOR"

Chiedete la rappresentanza per le piazze non ancora impegnate.

Agenti Generali: **BONZI & MARCHI - MILANO**
Via S. Nicolao, 1

EDOUARD DUBIED & C^{ie} COUVET, 21 (Svizzera)

Fabbrica di pezzi staccati per Velocipedi, Motocicli e Automobili



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



Valvole Tipo "**DUNLOP**,"

"**PRESTA**", per Biciclette

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

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



Rappresentante Generale per l'Italia:

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

Ai migliori Rappresentanti la Marca migliore!

CICLI SWIFT

☞ **La miglior Marca del Mondo.** ☞

I maggiori ed i più abili negozianti italiani se ne assicurano l'esclusività pel 1909
poichè

i Turisti pratici e gli Sportsmen competenti accorderanno sempre la loro preferenza

ai **BICICLETTI SWIFT**
Marca che è simbolo di perfezione meccanica.

Agente Generale per l'Italia con Deposito:
MILANO - Via Castel Morone, 5 - MILANO - MARIO BRUZZONE

ruota piccola a raggi comuni con gavello a cerchione, su cui viene piazzata una pneumatica di qualunque tipo, di grossezza comune, ma di diametro ridotto e variabile. Vorremmo avere largo spazio per fare una minuta descrizione dell'interessante invenzione, invenzione che sarà assai presto sfruttata da un gruppo di azionisti che fanno capo all'inventore signor Ravinetti. Diremo, chiudendo, che la ruota Ravinetti, già praticissima per le vetture automobili, si rende preziosissima per i camion; in questo caso la ruota è a doppio pneumatico, potendo questi per la grande superficie d'appoggio sopportare carichi considerevoli ed offrendo la più illimitata garanzia.

Ritorniamo più tardi, e più diffusamente, sull'argomento.

Aviazione ed aviatori

In Italia si attende l'esperimento del nuovo aeroplano inventato dai fratelli Gemma di Novara. Il nostro ottimo corrispondente Gino Allario Caresana ci scrive in proposito:

«Gli esperimenti dell'aereocurvo Gemma, in causa della ritardata costruzione dell'hangar, in piazza d'Armi, luogo destinato agli esperimenti, sono stati aggiornati di una settimana. Le prime prove, quindi, avranno luogo infallentemente martedì o mercoledì della prossima settimana.

Da tutta l'Italia ed ancora dall'estero continuano giungere agli inventori parole di lode,

vicinissimo a Novara si sta costruendo un apparecchio chiamato dall'inventore *Aereo-Ciclo*. Esso è pressoché ultimato e verrà provato per la prima volta nel prossimo mese.

Benché su tale invenzione sia mantenuto il più assoluto segreto, pur tuttavia spero che quanto prima mi sarà dato di parlarne diffusamente ai lettori del vostro giornale».

Wright, Farman, Bleriot, Delagrang e Santos Dumont continuano in Francia i loro esperimenti.

Pochi giorni addietro Wilbur Wright aveva deciso di tentare il premio dell'altezza stabilito dall'Aero Club di Francia. Perciò fu posta a 25 metri dal suolo la linea dei palloncini e l'aeronauta partì senza pilone, con una bellissima volata. Scese quindi due volte a terra, in due punti diversi che egli aveva in precedenza stabilito; poi risalì tranquillamente, e con la più grande facilità passò 10 metri al di sopra della linea dei palloncini, cioè all'altezza di 35 metri dal suolo. Il volo ebbe la durata di 3' e 6". Il commissario dell'Aero Club di Francia controllò ufficialmente la prova; ma non si sa quale sarà la sua decisione, continuando alcuni a contestare la legittimità dell'impiego della rotaia.

Dopo questo magnifico volo, Wright volle fare un nuovo esperimento conducendo con sé il signor Lehm, suo compatriota; e passò sopra i boschi, a un'altezza non mai finora da lui raggiunta.

alternativamente. I primi 45 minuti lasciano così i contendenti con 3 goals Torino, a 2 Genova.

Nella ripresa la superiorità della squadra torinese si fa più manifesta. Essa infatti marca quattro punti, minacciando di continuo la porta genovese.

Totale: 7 punti Torino, a 2 Genova.

Arbitrò la partita il signor Hangler.

A questo match ne precedette uno fra la prima squadra della Junior ed una mista del F. C. Torino, che vinse con 2-1.

Le squadre erano così composte:

Genoa Club: Belbi, Huntington, Queirolo (capitano); Schenk, Marengo I, Cassanello; Schnetzer, Marengo II, Giroud, Celli, Borgioli.

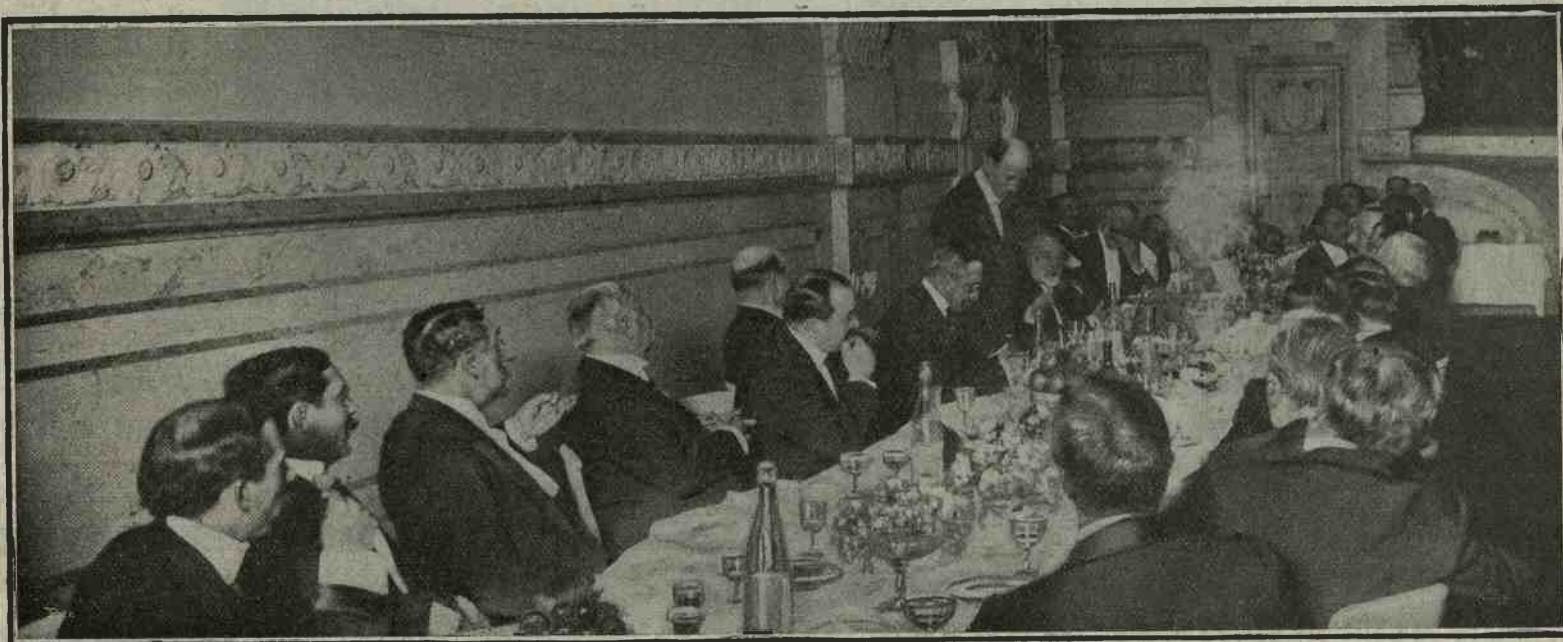
Torino F. C.: Rognà, Bertasso, Varetto; Pollard, Morelli, Demarchi; Del Chiappa, Caldelli, Streule, Dick, Fornara.

Segnarono i goals: del *Genoa Cricket* tutti e due il Giroud; del *Torino* il primo... un po' tutti in seguito ad una *melée*, il 2° e 3° Del Chiappa, il 4° Dick, il 5° Caldelli, il 6° Streule, il 7° Caldelli con un colpo di testa.

Notizie a fascio.

Ad Omegna, sul campo dell'Unione Sportiva Omegnese, si svolse fra le prime squadre dell'U. S. O. e della Forza e Coraggio di Domodossola una sfida di foot-ball. Il match venne vinto brillantemente dalla U. S. O. con due goals a zero.

Invitata dalla Veloces di Biella, giocò domenica scorsa un match amichevole il F. C. di Santhià. Il giuoco, animato fin da principio, divenne a un certo punto persino brutale, e ci volle tutta la severità dell'ottimo referee per calmare i bollenti spiriti.



Il banchetto offerto a Wilbur Wright nella sala dell'Aero Club Francese. — La fotografia è stata fatta nel momento in cui il celebre aviatore prese la parola.

richieste di dati, domande di presenziare alle prove, ecc., un vero plebiscito.

Ho parlato con una persona competentissima in tale materia, che ha visitato e studiato minutamente ed in ogni sua parte la creazione dei fratelli Gemma, e mi assicurava che l'apparecchio, se non avrà di primo colpo un trionfo completo, è però destinato a portare la rivoluzione in tale campo, essendosi i fratelli Gemma basati su principi ben diversi e molto più razionali.

L'aereocurvo è completamente finito, ed ora non si attende altro che l'hangar sia terminato, per trasportarlo colà e rimontarlo in modo completo.

Il motore, appositamente fabbricato dall'italiano Anzani, residente a Parigi, è riuscito veramente splendido. E' della forza di 60 HP ed ha una velocità di 1500 giri al minuto.

L'Anzani ha superato le aspettative degli inventori, e cioè portando una maggior forza, con un numero maggiore di giri, pur riducendone il suo peso.

Con ciò si potrà dire che l'aereocurvo è di vera produzione italiana, prettamente nazionale.

Inutile il dire che i fratelli Gemma sono sempre più fidati nel trionfo della loro invenzione, e che nella nostra città è l'argomento di vera attualità e che si fanno i pronostici più disparati.

Mentre qui da noi si attendono gli esperimenti dell'aereocurvo, in un paese

Presa terra dopo un volo di 9' e 24", volle tentarne ancora un altro insieme al capitano Gerardville; e tutto andò bene per 19 minuti; ma all'improvviso, mentre gli aeronauti si trovavano a 20 metri d'altezza, la catena che fa muovere l'elica destra si ruppe, l'elica sinistra continuò a girare, e l'aeroplano a correre. La macchina si inclinò bruscamente; e tutti temettero una catastrofe, simile a quella che colpì il fratello di Wilbur e il tenente Seldfridge. Wright ebbe però l'avvertenza di arrestare subito il motore; e con un sangue freddo straordinario riuscì a condurre l'aeroplano a terra così dolcemente, come se lo avesse fatto in condizioni normali.

Venerdì scorso il Parlamento francese decretava il nastro della legion d'onore ai sigg. Archdeacon, Bleriot, Delagrang, Esnault-Pelterie, Gabriele Voisin, Enrico Farman e W. Wright.

Giuoco del Calcio

(Vedi pagina 8).

Il "match", Genova-Torino.

Poco più d'un centinaio di persone presenziarono domenica scorsa alla partita svoltasi fra le seconde squadre del *Genoa Cricket* e del *F. C. Torino* al Campo Sportivo Torinese. Ottimo il terreno, fredda la giornata.

Il match fu molto movimentato in tutte e due le riprese.

Nel primo tempo, all'inizio, segna un goal il Torino in seguito ad una *melée* sulla linea bianca della porta genovese.

Verso la metà di questo primo tempo, nel breve lasso di neppur cinque minuti, vengono marcati altri quattro goals, due dai genovesi e due dai torinesi,

Vinse il *F. C. Santhià* con 5 goals contro 3 della *Veloces* di Biella.

A Parigi venne disputato il primo match costante per il Campionato di Parigi. Si trovarono di fronte le due massime associazioni parigine di foot-ball. Il *Racing Club* di Francia ha battuto lo *Stade* francese con 10 punti a 9.

Lo *Stade* si mostrò inferiore all'aspettativa, certo pel fatto che mancava di alcuni suoi migliori elementi. Fu nel primo tempo che il *Racing* segnò i 10 punti. Per tutto il resto della giornata il *Racing* dominò ancora nettamente il campo dello *Stade*.

Ancora domenica scorsa a Milano, sul campo del *Milan-Club*, alla presenza di un pubblico scarso, si disputò la coppa Corti fra l'*Ausonia* e *Libertas F. C.* Vittoria dell'*Ausonia* con 3 goals a zero.

Precedette quest'incontro un match amichevole. Il *Milan-Club III* ha battuto il *Libertas II* con 3 goals a zero.

Sul campo dell'U. S. M. si trovarono di fronte il *Milan-Club II* e l'U. S. M. II. Vittoria delle camicie rosse e nere con 3 goals a 2.

A Roma, a Villa Umberto, per la coppa Tosti, scesero in campo il *Club Virtus* contro la *Lazio*, che ha vinto con 8 a zero, incidendo per l'ottava volta il suo nome sulla *challenge Tosti*.

Per la coppa Viscogliosi-Baccelli s'incontrarono poi la seconda squadra della *Lazio* e la prima della *Robur in Fide*. Il match rimase pari 1-1.

All'Andrea Doria, reparto foot-ball, venne nominato quale *trainer* l'ottimo dottor I. R. Spensley. Credo non faccia bisogno di presentarlo. Chi non conosce il barbutto Spensley?

In questi giorni ebbero luogo le elezioni al Consiglio direttivo dell'Associazione Goliardica del Calcio di Pavia.

Eccone i risultati:

Presidente: Benzani dottor Guido; **Vice-presidente:** Luigi Bianchi; **Segretario:** Luigi Mori; **Cassiere:** Rodolfo Fratini; **Consiglieri:** Vittorio Pedroni, Carlo Cattaneo, Giulio Lazzarini, Ferruccio Inselvini, Vincenzo Bassolini.



BIANCHI

BICICLETTE

LA MIGLIORE MARCA ITALIANA

e la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

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

bisogna munire i vostri Automobili
 del Fari

B. R. C. ALPHA

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



I Fari

B. R. C. Alpha

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

BOAS RODRIGUEZ & C^{IE}

PARIS - 87, Boulevard de Charonne - PARIS
 Agenti per l'Italia: Fratelli BLANC - Via Ariosto, 17 - Milano.

La celebre Bougie
OLEO

Fuori

concorso

dal 1900

Usata

in tutto

il mondo



È sempre la migliore, la più sicura, la più robusta,
 la più conveniente.

PRESSO TUTTI I GARAGES

Per i SOLI GROSSISTI presso gli Agenti esclusivi.

D. FILOGAMO e C. = Via dei Mille, 24 = TORINO

I nuovi Modelli 1909 della Bicicletta

GOERICKE

sono una **vera creazione** del genere.

Serie

Goericke

finissime ed a prezzi convenientissimi.

Mozzi

Goericke

rappresentano un **vero capolavoro** di meccanica.

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

Agente Gener. per l'Italia: Ditta **ENRICO ALTERAUGE** - MILANO
 Succursale di Torino: Signor I. B. **RICCO** - Via Petrarca, 7
 Deposito presso: **ERMINIO VENTURELLI**, Corso S. Maurizio, Torino



"TUPHINE"

I migliori Foot balls inglesi

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

"CAMBO"

a molla d'acciaio interna.

Il solo Diabolo pratico e resistente

Agenti esclusivi per l'Italia:

G. VIGO & C^{IA}

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Specialità Articoli Sports

GIUOCHI DA GIARDINO E DA SALA

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

CATALOGHI E LISTINI A RICHIESTA.

Automobile pesante al Concorso di Piacenza

(Contin. vedi num. precedenti 45-47).

Quarto giorno (23 settembre). Prova di consumo. — Speciali disposizioni furono prese dalla Commissione, affinché la prova di consumo — di grande interesse commerciale — riuscisse seria, condizionale, e presentasse tutte le garanzie nell'interesse del Concorso e delle Case concorrenti.

La sera precedente alla prova furono completamente riempiti i serbatoi delle macchine a benzina; si prese nota della densità, dell'esatto livello nel tubo di immissione del serbatoio, della posizione delle ruote delle vetture, ecc. I serbatoi e i carburatori furono piombati; fu assicurata, nel modo già visto, la chiusura del parco, e al mattino seguente i conduttori salirono in macchina e partirono man mano che veniva il loro turno, accompagnati, come sempre, da un commissario di bordo.

Il percorso per le macchine a benzina fu quello stesso del primo giorno (km. 180), con le stesse modalità e in condizioni di strada, di temperatura, ecc., quasi uguali. Il fondo stradale era un po' smosso, e la polvere abbondante a causa del passaggio delle pesanti macchine avvenuto nel primo giorno.

Nessun inconveniente. Tutte le vetture con gomme d'auto — come al solito — una velocità assai superiore ai 25 km. Esse però furono, appena giunte a Piacenza, fatte entrare nel parco chiuso per procedere alla verifica della benzina consumata e delle condizioni delle macchine.

La verifica venne fatta col metodo del volume, cioè, messe le vetture nella posizione occupata prima della partenza, si versò nei serbatoi tanta benzina fino a raggiungere il livello precedentemente segnato.

Per le vetture a vapore si tenne conto del carbone consumato.

Per quanto concerne lo stato delle macchine, i motori erano, in genere, in ottime condizioni, come pure i chassis; ben riparati, in complesso, i vari organi contro la polvere e il fango; in condizioni assai meno buone le gomme, specie quelle di alcune macchine estere, le quali presentavano delle corrosioni, delle abrasioni e delle sfaldature abbastanza grandi. Qualcuna poi non avrebbe assolutamente potuto — senza cambiare le gomme — eseguire un'altra marcia anche di poche decine di chilometri.

Il consumo di benzina fu, naturalmente, assai vario trattandosi di macchine di differente potenza, di differente tipo e peso lordo, con ruote provviste alcune di pneumatico, altre di gomme piene, altre di cerchione in ferro, ecc. Perciò la cifra (riportata da parecchi giornali) assoluta di litri o di chilogrammi consumati da ciascuna macchina, oppure il consumo chilometrico, possono non solo dar luogo a confronti poco piacevoli fra una Casa e l'altra, ma condurre ad apprezzamenti erronei e ingiusti, se non si tiene conto delle altre caratteristiche delle macchine e specialmente della potenza, del carico totale trasportato, della velocità media ottenuta nelle singole prove e della specie di macchina presa in esame. Aggiungasi che alcune macchine erano provviste di pneumatico, altre di gomme piene, altre con cerchione in ferro, quindi differente velocità, differente attrito, ecc.

Tali caratteristiche, essendo già state ricordate (vedi n. 45-47), registreremo qui soltanto il consumo chilometrico delle varie vetture:

Categ. 1 ^a , carro n. 1, furgoncino Fiat	kg. 0.086
» 2 ^a , » 3, Italia	» 0.177
» 3 ^a , » 11, Fiat	» 0.175
» 4 ^a , » 15, Spa	» 0.124
Categ. 4 ^a , carro n. 5, Fiat (fuori concorso)	kg. 0.266
» 6 ^a , » 7, Spa	» 0.223
» 7 ^a , » 14, Gaggenu	» 0.207
» 8 ^a , » 17, Saurer	» 0.182
Categ. 5 ^a , carro n. 18, Saurer	kg. 0.188
» 19, » 20, Berna	» 0.266
» 20 ^a , » 21, Soller (ruote ferro)	» 0.514
Categ. 6 ^a , omnibus n. 2, Italia	kg. 0.148
» 3 ^a , » 4, Gaggenu	» 0.120
» 4 ^a , » 9, Fides	» 0.154
» 5 ^a , » 10, Fiat	» 0.139
» 6 ^a , » 12, Spa	» 0.093
» 7 ^a , » 13, Spa	» 0.183
» 8 ^a , » 6, Fiat	» 0.248
Categ. 7 ^a , omnibus n. 8, Spa	kg. 0.241
» 9 ^a , » 19, Saurer	» 0.235
Categ. 8 ^a , carro a vapore con rimorchio Yorkshire	kg. 893

Id., S. Pancras, kg. 289.

La graduatoria venne fatta in base alla formula

$$R = \frac{P \times V}{C \times S} \text{ ane:}$$

P rappresenta il peso utile, espresso in quintali, trasportato;

V la velocità media oraria, espressa in chilometri, ottenuta nelle varie prove;

C il consumo medio chilometrico di combustibile, espresso in chilogrammi, ottenuto nell'apposita prova;

S il costo, in lire, di un chilogramma di combustibile sulla piazza di Piacenza, escluso il dazio comunale e per grosse partite.

Alla macchina che ottenne il massimo valore di R furono assegnati 100 punti, alle altre, punti in proporzione.

Un secondo punto di classifica, da 1 a 25, fu assegnato a ciascuna vettura in base alla regolarità di marcia e di funzionamento della macchina, all'entità e quantità dei pezzi ricambiati nelle varie prove.

La Commissione militare invece non solo sottopose le macchine, che concorrevano ai premi del Ministero della guerra, ad una prova di facilità e ampiezza di sterzo, ma in base ad un accurato esame dei vari organi e del loro stato dopo le prove, in base alla finitezza delle varie parti, all'accessibilità degli organi che più frequentemente occorre verificare, alla protezione dei vari organi contro la polvere, il fango e la pioggia, ecc.; stabilì di assegnare un punto da uno a cento, e di tener conto anche del prezzo delle singole macchine.

In tal modo, il giudizio sulla effettiva bontà delle macchine veniva ad essere più sicuro e completo, evitandosi, ad esempio, che una macchina, ottima

daglia d'oro del Ministero della guerra; Omnibus Fides, medaglia d'argento del Touring Club Italiano.

Categoria 7. — Omnibus Saurer, medaglia d'oro del Ministero delle poste e telegrafi.

Categoria 8. — Carro a vapore St-Pancras, medaglia d'oro della Camera di commercio di Firenze; Carro a vapore Yorkshire, targa dell'Automobile Club di Torino.

Inoltre alla ditta S. P. A., che prestò il migliore e più numeroso complesso di macchine, fu assegnata la grande coppa d'argento di S. A. R. il Duca d'Aosta, e al Sindacato delle ruote elastiche Savoia fu aggiudicata la medaglia di bronzo del Touring Club Italiano, per il regolare funzionamento delle ruote elastiche nelle prove del Concorso.

Ed ora poche considerazioni.

Il Concorso di automobili pesanti di Piacenza segna, senza dubbio, un passo notevole dell'automobilismo industriale.

Esso ci ha nuovamente comprovato che l'automobile a vapore è utilissimo per il trasporto di forti pesi, ma a condizione che il percorso non sia troppo lungo, la strada sia buona e sicuro il rifornimento dell'acqua e del carbone. E', in altre parole, la macchina adatta per il trasporto di materiali, ad esempio, da una stazione ferroviaria ad una fabbrica, ad una miniera, ad un centro abitato, ecc. Da tali macchine non si può pretendere una velocità superiore ai 7-8 km. all'ora, anche sopra strada piana.

Per i camions due tipi si delinearono al Concorso di Piacenza. Il tipo più leggero, ma più veloce; quello più pesante, ma meno celere. Il primo fu adottato dalle Case nostre, il secondo da quelli esteri.

Date le nostre strade (fondo, pendenza, larghezza) e le opere d'arte, che si incontrano lungo di esse, noi crediamo preferibile il tipo nostro: vetture che trasportano 5000-5500 kg. e, per conseguenza, pesano quasi 10 tonnellate, non sono adatte per le nostre regioni e, d'altra parte, non sarebbe neppure permessa dalla legge la loro circolazione.

Quindi, salvo casi eccezionali, siamo dell'avviso che 4000 kg. di carico utile debbano rappresentare il massimo peso che una vettura può, essa da sola, trasportare.

Soltanto una vettura a benzina con rimorchio, la Gaggenu, prese parte al concorso, la quale, alla seconda prova, dovette ritirarsi causa la rottura di una biella, dovuta probabilmente, alla mancanza di lubrificazione e forse al sovrappeso (10.480 kg.) trasportato e rimorchiato.

Perciò nulla diremo circa la questione tanto dibattuta della convenienza di adottare carri rimorchiati da vetture a benzina.

Per quanto si riferisce agli omnibus, al concorso se ne ebbero di quelli per 8-9 persone e di quelli anche per 20. E' evidente che l'uso di questi ultimi deve essere limitato alle strade ottime e con pendenze

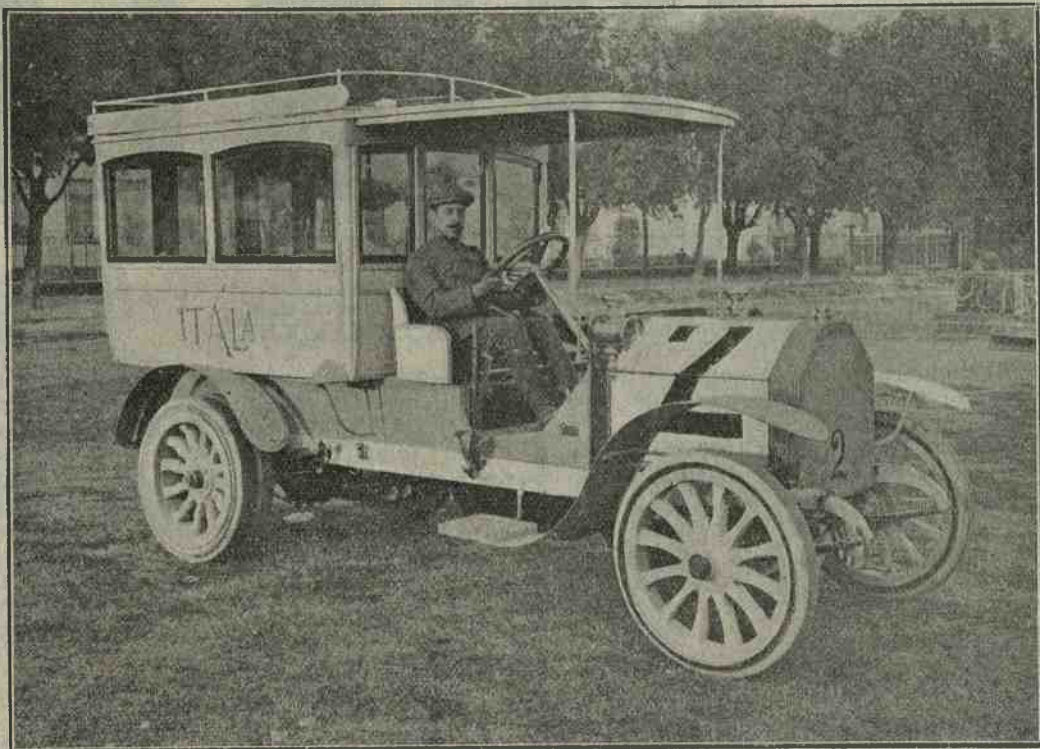
non troppo forti, quantunque essi abbiano fatto la salita del Penice. Alcuni omnibus erano veramente eleganti, comodi e ben studiati.

Le ruote elastiche del meccanico Savoia si sono comportate bene e certamente avrebbero avuto migliore risultato se applicate a una vettura non così pesante e lunga, come la Rapid. Se verrà ad esse introdotta qualche leggera modificazione, noi crediamo che potranno essere utilissime nei camions e negli omnibus.

In complesso, le macchine italiane fecero buona prova e si mostrarono superiori a quelle estere per finitezza di lavorazione, per armonia di linee, per maggiore semplicità e accessibilità dei vari organi.

Le macchine estere dimostrarono però di consumare meno, in proporzione, delle nostre; ciò, per macchine industriali, rappresenta un coefficiente da non trascurarsi.

Tutte le macchine con gomme, nostre ed estere, tennero una velocità esagerata per veicoli industriali. I 25 km. del regolamento sono un po' poco, in piano: converrà portarli a 30 e forse a 35, ma non si dovrà



L'omnibus dell'Italia, guidato dal noto chauffeur Cagno, che partecipò al Concorso industriale di Piacenza. (Fot. Luca Comerio - Milano).

sotto tutti i punti di vista e che avesse fatto bene tutto il percorso, fosse classificata dopo di un'altra, meno buona e arrivata al termine delle prove in cattive condizioni, per il solo fatto di aver consumato qualche litro di benzina di più o tenuto una velocità un po' inferiore o trasportato qualche quintale di meno.

Aggiungasi poi che il P della formula non rappresentava il rapporto fra peso utile e peso totale, ma soltanto il carico utile, e perciò era necessario, anche per questo motivo, di poter correggere con giusto criterio la classifica, che veniva a risultare coll'applicazione integrale della formula stabilita dal regolamento.

Perciò il criterio adottato dalla Commissione militare per la classifica delle macchine concorrenti alla gara del Ministero della guerra fu da tutti i competenti trovato più logico e più rispondente all'effettiva bontà delle macchine.

I premi accordati e le macchine acquistate dal Ministero della guerra risultano del seguente spechio:

Categoria 1. — Carro Fiat, medaglia d'oro dell'A. C. di Milano.

Categoria 2. — Carro Italia, acquistato dal Ministero della guerra; Carro Fiat, medaglia d'oro di S. M. il Re; Carro S. P. A., medaglia d'oro del Ministero della guerra e medaglia d'oro dell'Automobile Club d'Italia.

Categoria 4. — Carro S. P. A., acquistato dal Ministero della guerra; Carro S. A. Gaggenu, medaglia d'oro del Ministero della guerra e medaglia d'oro del T. C. I.

Categoria 5. — Carro Saurer, medaglia d'oro di S. M. il Re.

Categoria 6. — Omnibus S. P. A., acquistato dal Ministero della guerra e coppa d'argento del Ministero delle poste e telegrafi; Omnibus Italia, medaglia d'oro dell'Automobile Club d'Italia; Omnibus Fiat, me-

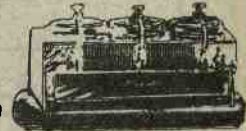


Milano - Corso Lodi, 50 A - (Riparto Gamboloita).

BEJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lamplateria per Ferrovie

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





A troncare ogni pettegolezzo

pubblichiamo alcuni certificati di Fabbricanti e Negozianti di Biciclette, che spontaneamente ci hanno inviati e che stabiliscono il trionfo commerciale dei

Pneumatici **DUNLOP** per Biciclette

Fabbrica Automobili e Velocipedi
EDOARDO BIANCHI

Milano, Novembre 1908.

Scopo della presente è di dichiararvi che le gomme e le camere d'aria **DUNLOP** da voi forniteci nella stagione 1908 sono state di nostra completa soddisfazione.

Vogliamo sperare che anche per la stagione 1909 ci vorrete fare lo stesso servizio, ed in tale fiducia, con distinta stima vi salutiamo.

Il Consigliere Delegato
firmato: Edoardo Bianchi.

Fabbrica Italiana
Biciclette Marca « MILANO »
di **ENRICO FLAIG**

Milano, Novembre 1908.

Il buon esito dei pneumatici **DUNLOP** fornitimi durante il corrente anno mi indusse a stringere con Voi, anche per la stagione ventura, un importante contratto di gomme per le mie biciclette « GRITZNER » e marca « MILANO ».

Con distinta stima vi riverisco.

firmato: Enrico Flaig.

GEROLAMO SOLANI
Roma

Novembre 1908.

Pienamente soddisfatti del risultato che da parecchi anni otteniamo consumando vostre gomme per velocipedi, ci pregiamo colla presente confermarvi anche per la stagione 1909 il nostro attaccamento al vostro prodotto, e senz'altro diamo disposizioni alla nostra Rappresentata Edoardo Bianchi perchè provveda acciocchè i velocipedi a noi diretti siano montati con pneus **DUNLOP**.

E ciò per evitare equivoci, mentre con tutta stima vi salutiamo.

firmato: G. Solani.

Ditta **LODOVICO BALDANZA**
Bologna

Novembre 1908.

Pienamente soddisfatti del risultato ottenuto da parecchi anni consumando le vostre gomme **DUNLOP**, abbiamo il piacere di confermarvi che anche nel nuovo anno le biciclette **BIANCHI** che ritireremo dalla nostra Rappresentata saranno munite dei vostri pneumatici.

Con tutta stima vi salutiamo.

firmato: Lodovico Baldanza.

Casa d'Importazione
CARLO GLOCKNER

Milano, Ottobre 1908.

Volontieri vi confermo che in queste ultime due stagioni ciclistiche sono sempre stato contentissimo dei vostri pneumatici **DUNLOP**, tanto delle coperture quanto delle camere d'aria; infatti il numero delle gomme presentate per l'effetto della garanzia fu addirittura minimo, ed anche in questi pochi casi non ebbi che da lodare la vostra correttezza.

Vi mando qui accluso il nuovo contratto firmato e frattanto vi saluto.

firmato: Carlo Glockner.

SORELLE ALBERTI di G.ppe

Firenze, Novembre 1908.

In seguito agli splendidi risultati che ci hanno sempre dato i vostri pneumatici **DUNLOP**, certi di interpretare giustamente i desideri della nostra vasta clientela, ci pregiamo rendervi noto che abbiamo passato ordine alla nostra Rappresentata **EDOARDO BIANCHI** di Milano affinché tutte le biciclette che saranno a noi dirette durante la stagione 1909 sieno montate **esclusivamente** con pneumatici **DUNLOP**.

Distintamente vi salutiamo.

firmato: Sorelle Alberti di G.

CURZIO APERGI

Padova, Novembre 1908.

Posso dichiararvi francamente che da quando commercio in biciclette ho sempre ritirato dalle mie Rappresentate le macchine montate con vostre gomme **DUNLOP**, ciò che farò anche nella prossima stagione.

Vi saluto distintamente.

firmato: Curzio Aperi.

FRATELLI BERTOLOTI

Cremona, Novembre 1908.

Siamo pienamente soddisfatti del risultato che otteniamo da parecchi anni adottando le vostre gomme **DUNLOP** e vi confermiamo che anche per la stagione 1909 abbiamo date disposizioni alla nostra Rappresentata **EDOARDO BIANCHI** di Milano perchè provveda onde i velocipedi a noi diretti siano montati con pneumatici **DUNLOP**.

Con distinta stima vi salutiamo.

firmato: F.lli Bertolotti.

La serie continuerà nei prossimi numeri

riuscire di oltrepassare tale limite per non rovinare il materiale e per ragioni di sicurezza. La sovrachia velocità venne causata, oltre che dal desiderio dei chauffeurs di correre, dal fatto che i motori applicati alle vetture erano quasi tutti motori da aereo, cioè con un numero di giri troppo grandi per i veicoli industriali. Qui sta appunto la difficoltà: trovare un buon motore, che dia non meno di 550-600 giri al minuto.

Il Concorso di Piacenza, primo del genere in Italia, è, in complesso, con ordine, serietà e senza incidenti. Di ciò va data lode al Comitato ordinatore, ai chauffeurs, alle Case concorrenti e al col. Maggiore, il quale, con la sua esperienza in materia, e intelligente operosità, seppe superare le difficoltà, e colmare le lacune del regolamento. Come per il 1911 si prepara, qui a Torino e nella nostra Roma, una grandiosa festa dell'ingegno, dell'arte e del lavoro e la macchina d'acciaio a buon mercato vi comparirà nelle sue molteplici applicazioni, torneremo sopra la questione non appena verrà stabilito dove e con quali modalità avrà luogo il Concorso dei veicoli industriali: ciò al solo scopo di trar profitto da quanto venne fatto — di bene e di male — a Piacenza, affinché il Concorso riesca grandioso, degno di Torino e della nostra industria automobilistica, la quale può essere non solo fonte di benessere in tempo di pace, ma potente aiuto all'esercito nelle operazioni militari.

Cap. C. L. Pagliano.

Le gare di lotta a Parigi

Due campionati del mondo in questo momento si disputano a Parigi. Da una parte abbiamo il gruppo degli atleti capiti dall'altra il gruppo dei forti lottatori Raicevich. Il



primo gruppo agisce al teatro Apollo per cura dell'Auto, secondo al Casino col patrocinio del giornale *Les Sports*. Alla fine avremo i due risultati differenti, cioè corrispondenti a due campionati mondiali incompleti, inquantoché i gara di Campionato mondiale dovrebbe essere una sola e riunire in un solo gruppo le due forze attualmente divise. In attesa di conoscere i nuovi campioni mondiali, ci piace oggi qui ricordare i due bellissimi atleti sostenuti di questi giorni dai due forti italiani Giovanni ed Emilio Raicevich contro il negro Anglio e contro il tedesco Schneider.

Imhoof e Rémy.



Due favoriti del campionato. Petersen (danese), campione dei campioni, e Constant le Marin, campione del Belgio.

Emilio Raicevich vince il tedesco Schneider per un braccio girato a terra, in 22' 38". Al segnale dell'arbitro i due avversari, testa contro testa, cominciano una fiera schermaglia. L'italiano manda l'avversario sul tappeto e gli applica un rude massaggio. Il tedesco riesce però a rialzarsi in forza (cioè sollevando l'avversario) e attacca furiosamente, tentando di imbarcare l'italiano, ma questi risponde con una terribile cravatta, che Schneider riesce a rompere. Gli attacchi dell'italiano si succedono con grande rapidità; poi, con un braccio di volata, il tedesco ritorna nuovamente al tappeto. Rialzatosi, le posizioni cambiano. Emilio Raicevich questa volta va al tappeto e il tedesco gli fa un tentativo di cravatta, al quale il primo risponde con un magnifico braccio girato che inchioda sul tappeto le spalle dell'avversario.

Giovanni Raicevich batte Anglio per una doppia presa di spalle a terra, in 28' 45". Il negro conosce molto bene le terribili prese del campione italiano e si mantiene in una prudente difesa; ma Giovanni non gli dà tregua e, cinturandolo, lo scaraventa sul tappeto dove, con un buon massaggio alla nuca, lo lavora. Riuscito a levarsi, Anglio porta una terribile cravatta all'italiano, che questi però riesce a rompere con bastante facilità. Una presa del negro costringe Giovanni ad andare sul tappeto; per poco però, poiché l'italiano riprende presto l'offensiva e con una presa di testa, Anglio è riportato alla sua volta sul tappeto. Rialzatosi in forza, questa volta è il Raicevich che va a terra.

Il negro tenta dapprima una sorpresa di spalle, che l'italiano rompe con la solita facilità; una presa di testa è anche portata dal negro al campione del mondo, ma il colpo fallisce. Anglio tenta allora un collare di forza, che, come gli altri colpi, va a vuoto. I due avversari sono madidi di sudore. Giovanni prende di nuovo il sopravvento e attacca senza tregua il colosso avversario che, afferrato poi in una doppia presa di spalle, va a terra. Giovanni Raicevich è accolto da un uragano di applausi e si presenta più volte alla ribalta.

IN BIBLIOTECA

Attraverso la Svizzera. — È un amico caro, un collega di redazione l'autore della pubblicazione che oggi raccomandiamo ai lettori. Nino Salvaneschi, il brillante pubblicista sportivo, l'impressionista dallo stile breve, conciso e pittorico ha dato fuori un libriccino senza soverchie pretese, ma utilissimo ed interessante per il nostro turista che prima di conoscere la propria patria, gemma di bellezze naturali ed artistiche, si fa un dovere di portare il suo peculio, raggranellato con chissà quali roismi finanziari, nella vicina Svizzera, a farselo ingoiare da quegli *hôtels* prototipi in tutto il mondo del mestier loro!

Attraverso la Svizzera s'è meritato lusinghieri cenni critici dalle

principali riviste italiane. Non doveva perciò mancare di dir pure la sua parolina la *Stampa Sportiva*, che ha nel Salvaneschi un assiduo e valente collaboratore.

Ed il nostro giornale dirà la sua parolina così: Lettore fedele, sia che tu abbia le ubbie dell'ormai proverbiale viaggio in Svizzera, come se tu desideri conoscere dilettandoti la patria di Guglielmo Tell stando a tavolino, acquista il libro del Salvaneschi. E' in vendita presso la Libreria Lattes, Torino, a lire una.

Ed una lira le valgono da sole certe scenette gustosissime con le quali l'amico Nino ha saputo briosamente infiorare il suo primo lavoretto storico-letterario...

reporter.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5



Amalhou e Maurer.



Il portoghese Ruy da Cunha, ed il gigante ungherese Skoppers.

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Cap-in	Lire	Cap.	Cap.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Cap-in	Lire	Cap.	Cap.	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	Effette	20	24	154	85	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacoché	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

13 Settembre - Corsa Poviglio - 1° arrivato - Gino Corradini,
XX » - Corsa Morano Po-Crescentino Po e ritorno - 1° arrivato - Verardi Giovanni, su Macchina De-Bernardini
XX » - Corsa Velocità « Guastalla » - 1° arr. - Gino Corradini,
XX » - « Campionato Ciclistico Pinerolese » - 2° arr. - Bonelli Vincenzo, su Macchina Francesco Ferrero

tutti con GOMME

LABOR

MANIFATTURA ITALIANA PNEUMATICI
TORINO - Via S. Secondo, 86 - TORINO

Camere d'aria
tubolari (Palmer)



Marca di Fabbrica

M.I.P.



Coperture
Tele ingommate

"AUTOLOC??"

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC"

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



Gran Premio delle Vetture (Dieppe 1908):
Clément-Bayard 1° arriv. delle vetture Franco
Gran Premio delle Veturlette (Dieppe 1908):
1°, 5°, 9° arrivato vetture Delage;
2° e 8° arrivato vetture Sizaire-Naudin;
6° arrivato vettura Thieulin;

SALON di PARIGI - Vedere lo Stand N. 6 (Sala II).

Rappresentante: O. FILOGAMO & C. - Via del Mille, 24 - 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

" Il peso, ecco il nemico.

" Il 5 % di peso in più porta il
14 % di aumento di spesa. "

BIBENDUM.

Consultate il Catalogo 1908
delle Automobili leggere

"LANCIA"

che sono realmente
le più economiche!

L'Esposizione di BRUXELLES ha decretato
con encomio solenne a Vincenzo Lancia una
speciale MEDAGLIA D'ORO.

LANCIA e C. - Torino

Via Ormea, 89-91.

Società Anonima "PRIMUS,"

— ASTI —

FABBRICA

di motori per uso
industriale

ed

agricolo

con annessa

FONDERIA

Motori per Automobili

e Canotti

Gruppi industriali

per impianti di riserva

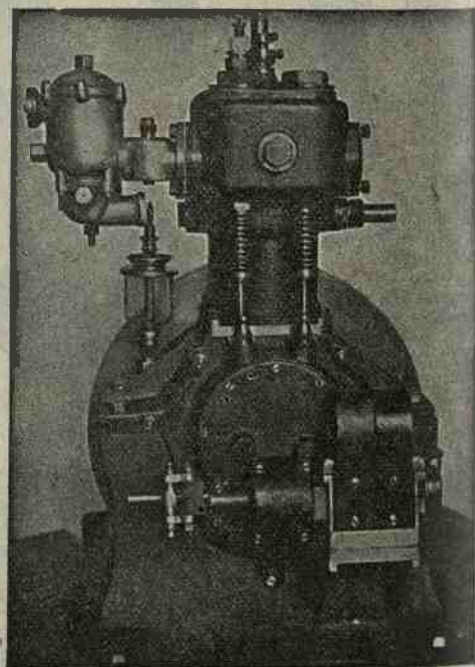
Rendimento elevatissimo. - Massime garanzie.

10 Primi Premi ottenuti nel 1907

con Motociclette fornite di motore "PRIMUS,"

Rappresentante per l'Italia:

Ditta F. CESANO & C. TORINO - Galleria Nazionale
MILANO - Via Terraggio, 11





RAPPRESENTANZA GENERALE PER L'ITALIA
TORINO - 5. Via Volta, 5 - TORINO

Canotti automobili

DA CORSA - DA SPIAGGIA - DA LAGHI - DA FIUME

consegna pronta.

Motori delle migliori Case Italiane ed Estere

Rivolgersi: Cantieri Baglietto S. I. A. M. - GENOVA
Via Balbi, 21
Preventivi e Cataloghi a richiesta - Telegrammi SIAM - Genova

S. P. A.

SOCIETA' PIEMONTESE AUTOMOBILI
ANSALDI-CEIRANO

Capitale L. 4.500.00 - Versato L. 3.450.000

**Châssis da città e da gran turismo
a 4 e a 6 cilindri.**

OMNIBUS e CAMIONS

Premiati al Gran Concorso del Ministero delle Poste

Corsa della Targa di Bologna
(7 Settembre)

2 vetture SPA, tipo comune da turismo 28-40 HP, inserite da privati, arrivate seconda e sesta, battendo il record del giro più veloce, con una media di **117 Km. e 165 all'ora.**

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

SEDE SOCIALE - DIREZIONE - OFFICINE:

Barriera Crocetta - **TORINO** - Barriera Crocetta

GARAGE SOUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Châssis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

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

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

Châssis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

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

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

Auto - Ammortizzatore THOMPSON

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

Prezzo dell'apparecchio completo con attacchi L. 200.



Si spediscono cataloghi a richiesta



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

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

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.

Per l'anno 1909

le rinomate Ditte

ABINGDON di Birmingham **BATES** di Leicester

*pur rifiutando, come per il passato, di scritturare Corridori o di appoggiarli di nascosto,
continueranno ad incoraggiare le **Corse Ciclistiche**
dando apertamente*

PREMI RILEVANTI

a quei Ciclisti-dilettanti che se ne mostreranno degni

CAMILLO OGGIONI & C.
(Via Lesmi, 9 - Ausonio, 6).

Agenti per l'Italia
MILANO

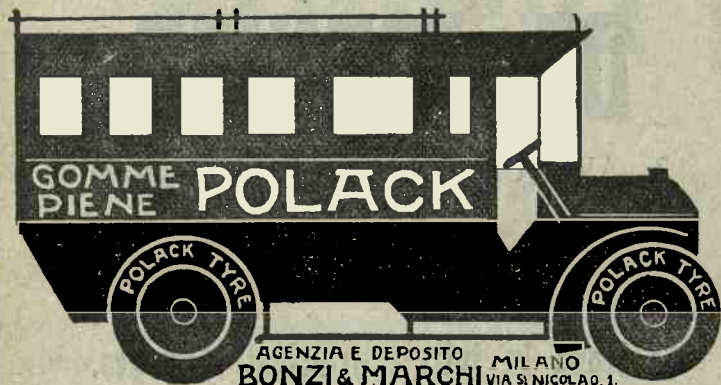
BATES Tyre Co. Limited
(Via Vittoria, 51).

Nuove vittorie!

*Nel recente Concorso d'Austria d'Automobili Industriali (20-31 Ottobre) le
Vetture Fiat - Orion - Laurin & Clément, munite di*

GOMME PIENE

POLACK



*ottengono il **Gran Premio del Ministero del Commercio - Gran Premio del Ministero dei Lavori Pubblici - Grande Medaglia d'Argento.***

*Anche in questo Concorso, come in quello di Roma e di Piacenza, i premi più importanti vengono vinti con **Gomme Piene POLACK.***