

LA STAMPA

SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Acrostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

—> DIRETTORE: GUSTAVO VERONA <—

ABBONAMENTI

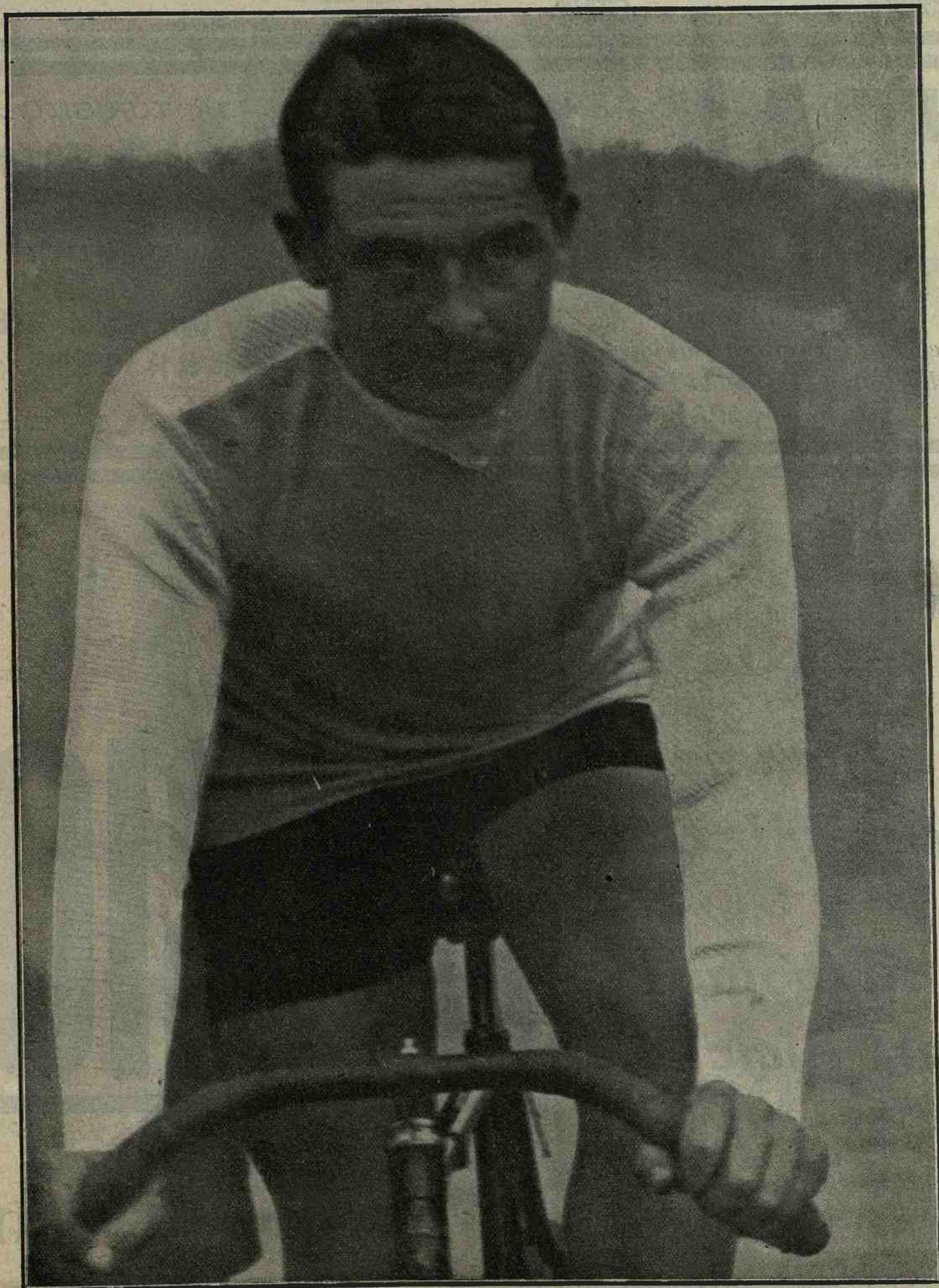
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero } Italia Cent. 10 } Arretrato Cent. 15
 } Estero .. 15 }

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-26

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



Il francese Francesco Faber (Peugeot) vince il 4° Giro ciclistico di Lombardia.

(Fot. Ambrosio e C. - Torino).

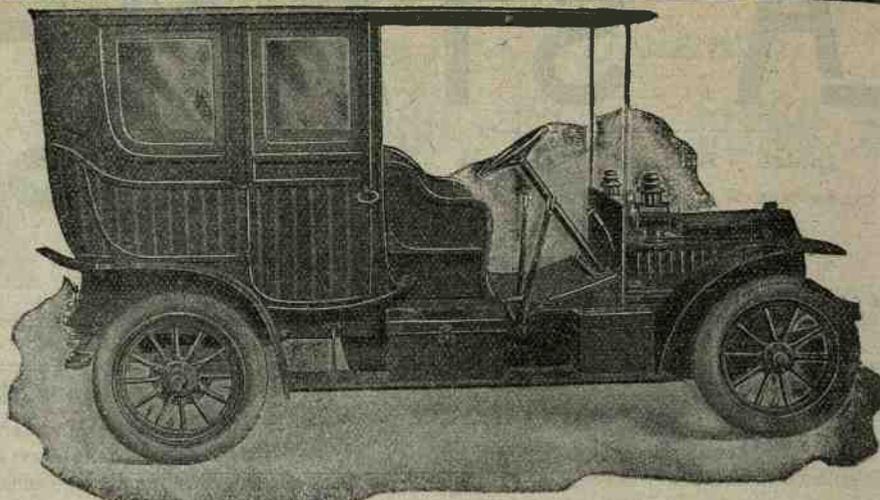
Visitate i nuovi Modelli 1908

DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

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



18-24 HP Tipo 1908 - valvole comandate - carburatore automatico
quarta velocità presa diretta - Chassis L. 13.000.

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.

G. DURIO

Madonna di Campagna

— TORINO —

*Gomme
Vulcanizzate
e
Tubolari
per Biciclette*

DURIO

18 Primi Premi in 47 giorni

DUNLOP

ovunque

1^o

sempre

24 volte

3 „

4 „

5 „

7 „

7 „

8 „

1^o

alla **Coppa Duca D'Orleans**

„ **Riunione di Ostenda**

„ „ „ „ **Doulogne s|m**

„ „ „ „ **Gaillon**

„ „ „ „ **Château-Thierry**

„ „ „ „ **Salon**

„ „ „ „ **Evreux**

1^o

al **Mont-Ventoux**

alla **Coppa di Normandia**

„ **Coppa di Spa**

„ **Coppa di Pillette**

„ **Coppa di Williams**

„ **Coppa di Ostenda**

„ **Targa di Bologna**

„ **Coppa di Spa (Tourismo)**

1^o 2^o e 3^o arrivato al **Tourist Trophy**

tutti con

PNEUMATICI

DUNLOP

Adottate i Cerchioni Smontabili **DUNLOP**

che hanno dato prova di sicurezza, facilità di smontaggio e montaggio.

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

Telefono 12-70 - Indirizzo telegrafico: PNEUMATIC.

CORRIERE CICLISTICO

•• Domenica, 1° novembre, si svolsero ad Oneglia nel rettilineo di via Piemonte (m. 500), delle corse ciclistiche di velocità, organizzate dal Velo Sport ed approvate dall'U. V. I.

Così furono gli arrivi nella prima corsa: Velo Sport alla quale parteciparono undici corridori: 1. Ferrari Nicola, 2. Mattini Francesco, 3. Gatti, 4. Carluccio A. D.



Ferrari Nicola, del Velo Sport di Oneglia, campione di resistenza e di velocità 1908.

Corsa di consolazione: 1. Colombo, 2. Bottino, 3. Rovere.

Il campionato di velocità 1908, tra i soci del Velo Sport, fu magnificamente vinto dal giovane corridore Ferrari Nicola, già detentore del campionato di resistenza, al quale auguriamo, per gli anni venturi, belle e gloriose vittorie come questa del suo primo anno di vita sportiva.

Convegno Ciclistico e Gara Nazionale del Secondo Doppio Giro Podistico del Sostriero di Pro.

Sotto l'alto Patronato di S. E. Giuseppe Fasce.

Organizzato dal Circolo Sportivo Aquila Sport di Genova, ed autorizzato dalla Federazione Podistica Italiana, domenica, nonostante il cattivo tempo, si svolse l'annunciato Convegno podistico e la Gara nazionale del Secondo Doppio Giro Podistico d-l Sestiere di Pre. Benchè l'aspettativa fosse maggiore, l'esito del Convegno fu abbastanza lusinghiero, data la perfetta organizzazione.

Ecco i risultati:
Spianata Acquasola, ore 9 ant. — Gara di velocità, m. 100: 1. Lunghi Emilio, S. P. G.; 2. Scutti Andrea, id.; 3. Balestri Giovanni, della Palestra Ginnastica di Firenze; 4. Molinari Enrico, della S. P. G.

Gara di mezzofondo, m. 1200: 1. Lunghi Emilio, S. P. G.; 2. Louis della Cristoforo Colombo di Genova; 3. Gastaldi Carlo, Unione Sportiva Genovese; 4. Pozzolo Nicolò, dell'Aquila Sport; 5. Pagano Eugenio, della Forza e Coraggio; 6. Rissone Albino, dell'Aquila Sport.

Gara di marcia individuale, km. 10: 1. Applauditissimo, Fontana dello Sport Club di Busto Arsizio, impiegando 49' 12"; 2. Recalcati, id., in 55' 25"; 3. Biva Emilio, dello Sport-Club di Savona, in 58' 20"; 4. Ceresa Ferdinando di Alessandria.

Nonostante la pioggia diretta, il Fontana fornì una marcia correttissima, distinguendosi un bravo marciatore.

A percorrere i primi 5 km. impiegò 23'. Nel pomeriggio si svolse la Gara nazionale del Secondo Doppio Giro del Sestiere di Pre, nella quale si ebbero i seguenti risultati:

Categoria podisti scelti. — 1. Ottimamente, Racetti Francesco, dello S. P. G.; 2. Lunghi Nino, id.; 3. Massone G. B., della Forza e Coraggio; 4. Parodi Giacomo, dell'Ardita Sport; 5. Vaggi Giuseppe, dello S. P. G.; 6. Marcenaro Agostino, dell'Unione Sportiva Genovese; 7. Barabino Angelo, dello S. P. G.; 8. Girardengo Tomaso, della Forza e Coraggio; 9. Rigone Ercole, id.; 10. Andrei C., dello S. P. G.; 11. Massardo A., dell'Ardita Sport; 12. Maggioni E., dello S. P. G.; 13. Torardo G. B., dell'Aquila Sport; 14. Marangoni V., della Forza e Coraggio... altri ritirati.

Categoria Juventus. — 1. Splendidamente arrivato al traguardo, 3. della classifica generale, Defranchi Gerolamo dell'Ardita Sport; 2. Marcenaro Angelo dell'Unione Sportiva Genovese; 3. Ilo Ferdinando, S. P. G.; 4. Fascio Italo, id.; 5. Zanella Giuseppe dello Sport Ro-; 6. Bertolini Guido dell'Ardita Sport; 7. Passano Attilio, S. P. G.; 8. Rasore Antonio, id.; 9. Bagnaschi Eugenio, Unione Sportiva Genovese; 10. Pozzolo Eugenio dell'Aquila Sport; 11. Salvo Giuseppe, id.; altri ritirati.

Allo Sport Pedestre Genova, per migliore classifica su 15 soci iscritti, nella Gara Nazionale del 2° doppio giro del Sestiere di Pre, venne assegnato il premio d'onore consistente in una grandissima medaglia d'argento, dono del Ministero della guerra e diplomazia. Il primo premio di rappresentanza, medaglia d'argento grandissima, dono della Deputazione provinciale di Genova, venne pure assegnata allo Sport Pedestre Genova, per maggior numero di soci arrivati in tempo massimo in tutte le gare.

All'Ardita Sport, alla Forza e Coraggio e all'Unione Sportiva Genovese vennero assegnati diplomi d'onore. La Giuria era composta del marchese Edoardo Avanzini, presidente; Traverso Bartolomeo, pres.



A. Serri, campione Pisano di velocità 1908-09, già campione toscano di resistenza 1907-08.

dente dell'Aquila Sport, starter; Muttini Pietro, vicepresidente dell'Aquila Sport, cronometrista; Muttini Gregorio, direttore sportivo dell'A. S., giudice d'arrivo; Rinone Albino, segretario dell'A. S.; Traverso A., cassiere dell'A. S.; Colombo Edoardo dell'Associazione Sportiva Genova; Frisconi Arrigo, id., Rota G. B., presidente dello S. P. G.; Boni Abramo, Sannageon Virgilio e Pizzo Giacomo membri.

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

OFFICINE MILLER COSTRUZIONI AERONAUTICHE

TORINO

ESECUZIONE DI QUALSIASI
MACCHINA PER VOLARE
DIETRO IMPLICESCHIZZO

ESECUZIONE DI PROGETTI

MOTORI EXTRALEGGERI
PER AERONAUTICA
(Brevetto Ing. Miller)

REGOLATORI AUTOMATICI
DI EQUILIBRIO
PER MACCHINE VOLANTI
(Brevetto Ing. Miller)

AEROCURVO "MILLER",

Officine Ing. FRANZ MILLER - Via Legnano, 9 - TORINO
Telefono 30-88

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

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

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

Gran Premio delle Vetturine (Dieppe 1908):
1°, 5°, 9° arrivato vetture DelAge;
2° e 8° arrivato vetture Sizaire-Naudin;
6° arrivato vettura Theulin;

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

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

Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti
Marca Volard (marca depositata)

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

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

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

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

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

13 Settembre - Corsa Paviglio - 1° arrivato - Gino Corradini,
XX » - Corsa Morano Po-Crescentino Po e ritorno - 1° arrivato - Verardi Giovanni, su Macchina De-Bernardi,
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

Marca di Fabbrica

Camere d'aria tubolari (Palmer)

Tele Ingonimate Coperture

Il "foot-ball", in Italia

Uno sguardo all'odierna situazione.

Dopo un anno di lotta sportiva, dopo invani tentativi per un'intesa pacifica fatti in Piemonte e in Lombardia, in Liguria e nel centro d'Italia, con lo scopo di unire tutti, giovani e anziani, italiani e stranieri, sotto una medesima bandiera, e cioè quella dello sport, che non ammette distinzione di razze e quindi distinzione di trattamento, abbiamo avuto domenica scorsa a Milano una sentenza, pur troppo, negativa. L'intesa non si è raggiunta per diversi mo-

Per quanto giusti ed onesti siano i diritti dei nostri italiani nel sostenere le loro vittorie e le loro idealità, e per quanto, pur avendo una Federazione di elementi misti, spettasse sempre alla maggioranza il concedere un'aggiunta alla denominazione precedentemente fissata del Campionato Federale, aggiunta che noi abbiamo sempre trovata equa e giusta, a noi pare che senza pensare a minacce, imposizioni e pressioni da parte di chi esprimeva un desiderio così modesto, si potesse, anche a titolo di conciliazione, fare la citata concessione.

Così oggi noi abbiamo una Federazione Italiana del Foot-Ball dalla quale dipendono società informate dall'elemento straniero e nella quale quest'ultimo non è ammesso alla discussione; senza soluzione rimane d'altra parte una questione sportiva riguardante un Campionato della massima importanza che deve sempre mettere in campo le forze migliori dello sport foot-ballistico italiano, siano esse rappresentate da figli d'Italia o da giovani di nazionalità diversa ma residenti nel nostro bel paese.

Dopo uno sguardo all'attuale situazione sportiva, noi, salutati i nuovi dirigenti della Federazione Italiana, esprimiamo un augurio che essi possano raggiungere quanto noi avremmo voluto si fosse compiuto e deciso prima del Congresso Federale. In ogni modo noi ci auguriamo che i nostri campioni, come i nostri graditi ospiti, prescindendo da ogni questione sportiva o privata, vorranno lealmente cimentarsi nelle prossime gare internazionali, partecipando così al nostro Grande 2° Torneo, quest'anno reso ancor più importante per il munifico dono di un eletto *sportsman* inglese, sir Thomas Lipton, ammiratore della nostra bella Italia.

GUSTAVO VERONA.

Da notarsi che nella squadra dei genovesi mancava il giocatore Hermann.

Le squadre erano così composte: Bancalari, Storace, Cvasco, Ferraris, Brunoldi, Marassi, Crocco, Hug, Giroud, Herzog, per il *Genoa Club*.

Faroppa, Peruzzi I, Capello, Berardo I, Simonazzi, Maranghi, Coppa, G. Vinelli, Berardo II, Peruzzi II, Valobra, per il *F. B. C. Piemonte*.

BACCI.

La XXXVI Palla Dapples.

La giornata piovosa ha richiamato sulla *pelouse* di via Bronzetti a Milano, un pubblico scarso, ma scelto per assistere alla XXXVI disputa della bella *challenge*.

La *Juventus* di Torino è al completo e si presenta



Rag. Luigi Bos'io, nuovo presidente della Federazione Italiana di Foot-Ball.



Marcello Bertinetti, vice-presidente della Federazione Italiana del Foot-Ball.

Giuoco del calcio

Il match di Genova.

Domenica, con una giornata fredda e di pioggia che cessò appena pochi minuti prima della partita e davanti ad uno scarso pubblico, si è disputato il match amichevole tra il *F. B. C. Piemonte* ed il *Genoa Club*.

All'inizio del giuoco i genovesi hanno il vento favorevole, ed attaccano perciò subito il goal di Torino e riescono a fare un dopo l'altro tre goals, dovuti al bravo Hug. I torinesi però con individui passati e con splendide e veloci discese nel campo avversario, riescono a marcare loro pure 2 goals a favore della propria squadra, e termina così il primo *half-time*.

Il mirabile assieme della giovane squadra del *F. B. C. Piemonte*, è bene esplicito nella seconda ripresa, quando, cambiate le posizioni, hanno il vento in loro favore.

Il team dei genovesi invece si è dimostrato quest'oggi, salvo qualche scappata, molto sconclusionato, e poco aiutato dal *goal-keeper* Bancalari, che non si è dimostrato all'altezza del proprio compito, dando luogo alle camicie celeste e granata, di segnare nella ripresa altri 4 goals; malgrado che la linea dei *forwards* facesse ogni sforzo per migliorare la condizione della propria squadra. I loro sforzi restano però vani, data l'abilità del bravo *goal-keeper* Faroppa.

Al fischio finale del *referee* signor E. Pastur, termina il match con la vittoria dei torinesi con 6 goals a 3. Sempre applauditi per il *Genoa Club*, Hug, Ferraris, Herzog, e del *F. B. C. Piemonte*, Faroppa, Berardo, Coppa e Valobra.

fortissima. Al segnale d'inizio dato dall'arbitro signor Rzzi dell'*Ausonia F. C.* i giocatori cominciano il giuoco in mezzo alle pozzanghere. Il terreno sdruc-ciolevole li obbliga a degli esercizi d'aerobica che danneggiano l'esplicazione di un bel giuoco da ambe le parti.

Dopo un quarto d'ora sono i torinesi che marcano il primo goal. I milanesi ne sono punto preoccupati e dopo altri quindici minuti riescono a pareggiare la partita.

L'*half-time* trova così le squadre a pari punti, ma nella seconda ripresa il giuoco, che si è fatto più animato, segna un leggero vantaggio per la squadra milanese che marca il secondo goal. I torinesi che si vedono sfuggire la vittoria, attaccano con violenza, ma non riescono a forzare l'ottima difesa del *Milan Club*, che alla fine della ripresa è vincitore con 2 goals a 1.

Sulla palla d'argento il *Milan Club* incide così la sua XXII vittoria.

tivi, ma una causa sola ha reso impossibile il raggiungimento di quell'ideale sportivo, che noi e con noi, tutti gli ammiratori sinceri e disinteressati dello sport del calcio, avevamo desiderato.

Agli stranieri, giustamente, va il merito di avere iniziati in Italia i *matches* del *Foot-Ball*; a loro il nostro plauso per avere, sino dall'inizio, ammesso nelle riunioni da loro organizzate il nuovo allevo di nazionalità italiana; ai forti e giovani nostri odierni campioni una parola di riconoscenza, per avere facilmente apprese le dottrine sportive del maestro straniero e per avere, sul campo della praticità, dato più volte filo da torcere allo stesso loro primo istruttore.

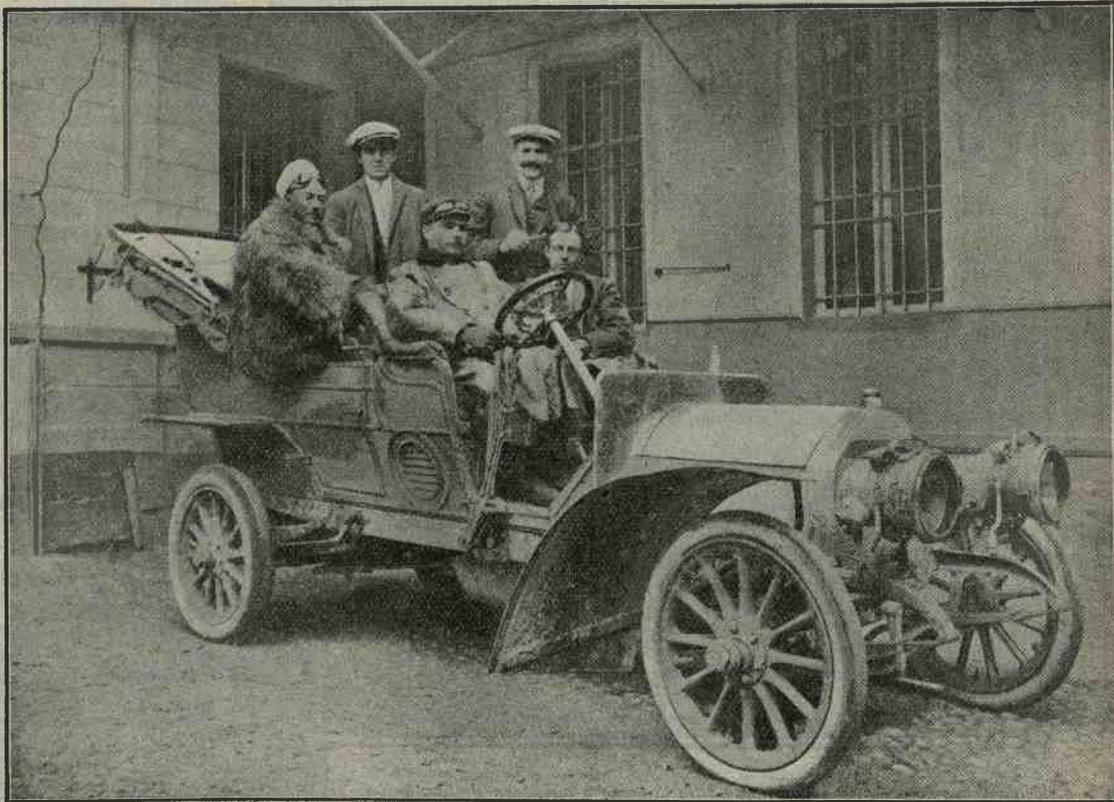
Questa ammirazione, che gli *sportsmen* devono avere per voi giovani reclute del *Foot-Ball* d'Italia, non deve farvi dimenticare di punto in bianco tutto un passato d'insegnamento, e non dovetate perciò escludere, come avete fatto, l'elemento straniero dall'ente direttivo del *Foot-Ball* in Italia.

La Federazione del *Foot-Ball* discussa sempre dagli stessi giocatori italiani per l'inerzia dei suoi dirigenti, aveva bisogno (specie oggi in cui due correnti diverse si delineano sul campo della discussione sportiva) di un'assemblea di uomini scelti nell'uno e nell'altro campo, uomini che per la loro competenza sportiva, per il loro nome popolarizzato e simpatico fra l'elemento foot-ballistico, sapessero con serenità e con larga veduta di concetti dare all'organismo primo del *foot-ball* in Italia regolamenti precisi ed in base a questi emettere verdetti improntati sempre alla massima unanimità. O a noi pare che, prima di tutto per un atto di riconoscenza a chi ci iniziò alla nuova lotta sportiva, in secondo luogo per la competenza specialissima che alcuni elementi stranieri hanno in questa materia, si doveva fare in modo di portare nell'alto consesso direttivo della Federazione l'eco di questo non piccolo gruppo di associati.

Qualcuno ci dirà a tale punto, che l'elemento italiano fu costretto a votare una lista sua speciale poiché d'altra parte l'elemento estero, a sua volta, aveva fatto altrettanto. Ma occorre pure tenere presente che se una simile votazione si è avuta al Congresso di domenica, lo si deve a quel mancato accordo per il quale noi stessi invitati dalle società torinesi ci adoperammo. Come infatti si sa, tre società piemontesi (su quattro presenti) si trovarono d'accordo nella compilazione di una lista di nomi candidati alle cariche della Federazione; una sola società, e cioè la *Juventus*, dopo di avere riconosciuto apertamente agli uomini di nazionalità straniera la loro alta competenza, decise di escluderli.

E quello che è peggio, si è che più tardi una delle tre favorevoli alla scelta in parte di elementi stranieri, e cioè il *Piemonte*, al Congresso invece tenne nella votazione la medesima linea di condotta prestabilita dalla *Juventus*.

Ora scindendo da ogni partito, non facendo questione di maggiore o minore simpatia che un nome straniero potesse ispirare ai nostri giovani campioni, a noi pare (e loro ci permettano questo appunto) che elementi competenti, equilibrati e pure simpatici si sarebbero potuti trovare.



L'automobile Spa di 40 HP, abilmente guidata dal noto chauffeur Appendino, a bordo della quale i nostri redattori Salvaneschi, Corradini, Maccagno ed il fotografo Morolin hanno seguito il 4° Giro di Lombardia.

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

La corsa per la Coppa Vanderbilt vinta da una Locomobile

L'Isotta-Fraschini seconda di 1 minuto e 48 secondi.

(Nostra corrispondenza particolare).

Anche quest'altra gara semi-internazionale automobilistica ha avuto oggi il suo termine.

Dico semi-internazionale, perchè la Coppa Vanderbilt deve essere disputata da macchine americane e da macchine estere solamente di proprietà americana.

All'alba mi trovo sul posto delle corse, dove apprendo che il circuito trovasi in poco buone condizioni a causa delle continue prove delle macchine concorrenti.

Il circuito per la Coppa Vanderbilt si chiama « Long Island Motor Parkway » ed è situato sui « Hempstead Plains » in Long Island, New-York. Esso misura 23,46 miglia e deve essere percorso 11 volte, facendo un totale di 258,06 miglia.

Alla Coppa Vanderbilt possono prendere parte qualsiasi specie di macchine che non oltrepassano il peso di 2644 libbre (1300 kg. circa).

Alle ore 6 ant. tutto è pronto. Le macchine concorrenti, che sono in 17, trovansi allineate sotto il *Grand Stand* e sembrano impazienti per l'ora della partenza, per misurarsi fra di loro.

Gli spettatori, accorsi da tutte le parti degli Stati Uniti per questo grande avvenimento sportivo, sono calcolati a circa 200.000, e lungo il circuito vi si trovavano allineati circa 2500 automobili con persone venute ad assistere alla corsa. Non mancavano i commenti sulla probabilità della vittoria e le macchine favorite sono: Mercédès, Renault, Locomobile e Isotta, benchè quest'ultima sia una *stock car*.

Piove a dirotto ed alle 6.39, essendo già spuntata l'alba, al segnale del colpo di pistola, parte la prima macchina fra lunghi e strepitosi applausi del pubblico festante.

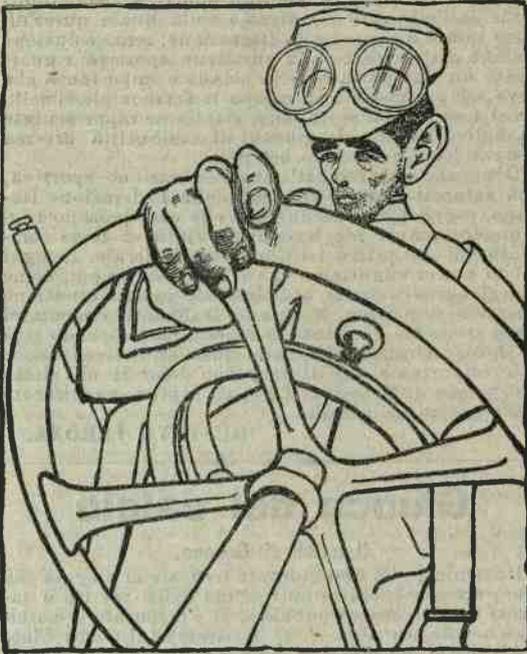
Le partenze seguono ad intervalli di un minuto ed eccone l'ordine:

1. Locomobile, HP 120 (America), Florida; 2. Knox, HP 40 (America), Dennison; 3. Mercédès, HP 120 (Germania), Stricker; 4. Chadwick, HP 90 (America), Haupt; 5. Mercédès, HP 120 (Germania), Luttgen; 6. Isotta HP 60 (Italia), Lytle; 7. Matheson, HP 57.7 (America), Ryall; 8. Thomas, HP 80 (America), Seymour; 9. Hotchkiss, HP 120 (Francia), Kilpatrick; 10. Brasier, HP 96 (Francia), Pouget; 11. Acme, HP 60 (America), Patschke; 12. Thomas, HP 115 (America), Salzman; 13. Matheson, HP 85.7 (America), Chevrolet; 14. Locomobile, HP 120 (America), Robertson; 15. Renault,

HP 115 (Francia), Strang; 16. Mercédès, HP 120 (Germania), Keene; 17. Thomas, HP 115 (America), Gill; 18. Knox, HP 50 (America), Bourque.

La corsa continua quasi senza incidenti notevoli. La Locomobile di Robertson trovasi in testa seguita dalla Mercédès n° 5, dalla Chadwick n° 4 e dalla Isotta.

Qualcuna delle macchine si è dovuta ritirare a causa di guasti subiti. La Mercédès n° 3 ha preso fuoco e la Renault guidata da Strang subiva



La caricatura di William Kissam Vanderbilt.

la rottura di un cilindro. Anche la macchina Acme ebbe la rottura di un cilindro e ha dovuto ritirarsi al primo giro, e due delle macchine Thomas e la Matheson prendono fuoco.

Robertson su Locomobile vince la Coppa Vanderbilt, l'Isotta-Fraschini seconda.

Alle ore 10,49 appena la Isotta passa il traguardo la corsa viene dichiarata finita.

La vittoria ha arriso alla Locomobile guidata da Robertson.

L'Isotta, la famosa macchina di fabbrica Italiana, che in confronto alle altre macchine era piccola, è giunta seconda, 1 min. e 48 sec. dopo di Robertson.

Non si discuterà che se l'Isotta fosse stata una macchina da corsa invece di una « stock car », la vittoria sarebbe stata italiana; ma qui sono tutti d'accordo nel dire che anche questa è stata una strepitosa vittoria



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS".

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

per l'Isotta e che la superiorità dell'industria italiana è indiscutibile.

Ecco l'ordine ufficiale d'arrivo:

1. Locomobile (G. Robertson) ore 4,1'48" 1/5; 2. Isotta (H. Lytle) ore 4,2'36" 2/5; 3. Mercédès (W. Luttgen) ore 4,10'35"; 4. Locomobile (J. Florida) ore 4,11'10".

Dunque, la Corsa per la Coppa Vanderbilt, la Corsa dei Milionari, comunemente chiamata, è finita. La coppa Vanderbilt è restata in America.

Certo non sarà così per l'altra corsa, per la corsa di Savannach, ove vi saranno le migliori macchine ed i più forti campioni del volante.

Ad essa l'Italia sarà bene rappresentata da tre macchine Fiat, con Nazzaro, Wagner e De Palma al volante, e da tre macchine Itala, che saranno guidate dai valorosi Cagno, Fournier e Piacenza.

New-York, 24 ottobre 1908.

Filippo Maniscalco.

Le impressioni di Luigi Barzini.

Il geniale collega Barzini ha inviato al Corriere della Sera queste interessanti impressioni della Vanderbilt, che stralciamo da una corrispondenza.

Sui bordi erbosi della strada stanno lunghe file di vetture in panne. Panne di gomme, di motore, di ruote, di molle, centinaia di panne, meccanici sdraiati sotto alle macchine, chiavi inglesi, pompe, martelli sparsi intorno, signore eleganti che fanno lume, signori non meno eleganti che si sono messi in maniche di camicia nella illusione di aiutare i meccanici chiedendo loro: — Manca molto, John? — e comitive che abbandonano l'automobile e vanno a piedi per la campagna cercando una stazione ferroviaria. Quante panne! Troppe per essere tutte addebitate alla malignità del caso. C'è forse una categoria di panne che fa comodo a qualcuno. Come spiegare altrimenti questo fenomeno singolare: che nella notte della *Vanderbilt Cup* tante macchine vanno a rompersi proprio vicino agli alberghi di campagna? Si vedono delle coppie appiedate che vanno in cerca di rifugio e che hanno un'aria perfettamente soddisfatta.

I villaggi sono tutti svegli, illuminati, e porgono, per mezzo di grandi scritte che attraversano la strada, i più seducenti inviti a far tappa. I *bars* gremiti vociano; gli alberghetti più vicini al circuito hanno portato i prezzi d'una camera a quaranta e cinquanta dollari per notte. Le automobili si fermano a gruppi; hanno sete; bevono e ripartono.

Ad un certo punto, presso al villaggio di Jamaica, le varie strade che vengono da Long Island City e da Brooklyn si riuniscono, e si riuniscono i torrenti d'automobili. La confusione aumenta. La pista è vicina. Si passa sotto a festosi stendardi sui quali è scritto: Comprate lo *speedometer* Brown — Munitevi delle pneumatiche Smith — Acquistate la benzina Tomson — Servitevi dei fanali Billson — ed altri consigli preziosi.

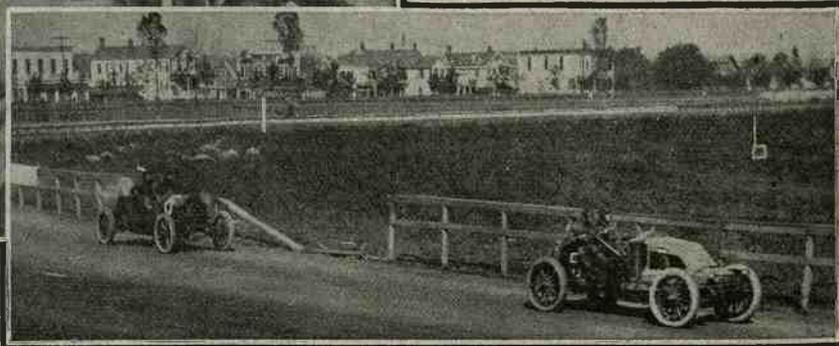
Passano automobili-réclame...

Largo! Largo! — Ecco una macchina da corsa che sfla, senza fanali, bassa, oscura, terribile. Per i campi, lungo i viot-



Robertson, recordman americano delle 24 ore e vincitore della Coppa Vanderbilt.

A destra: Durante la corsa delle 24 ore. Robertson insegue Bowers.



BIANCHI

BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente

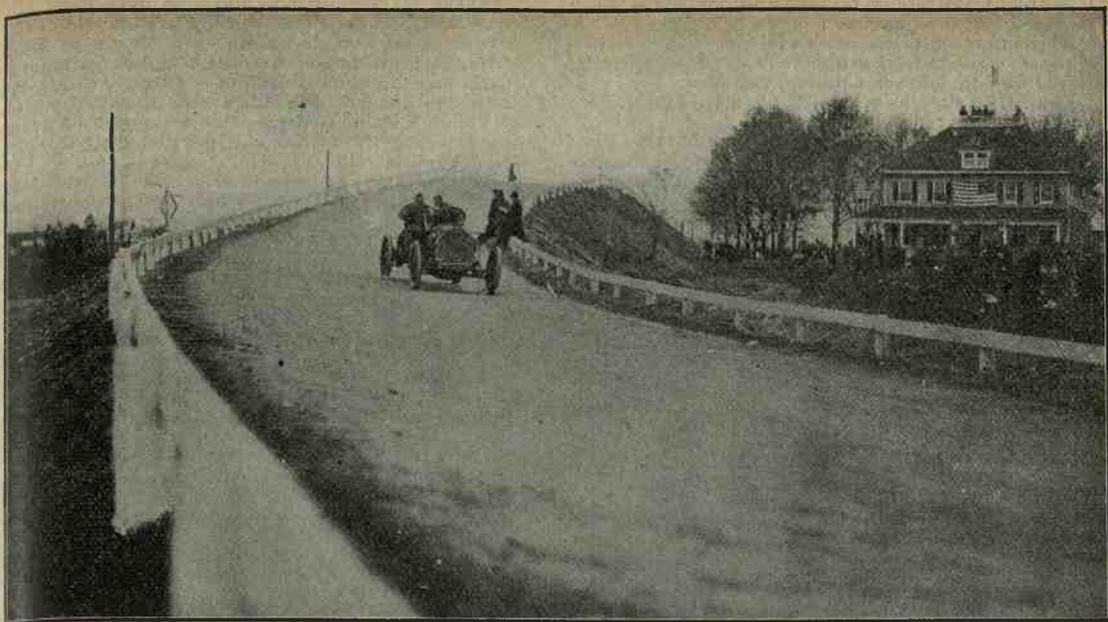
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

La polemica sportiva è terminata

La polemica sportiva, a proposito del Giro di Sicilia, l'hanno lasciata cadere. L'Unione Velocipedistica tace; Costamagna invece parla, ma, come il suo solito, siccome è alla fine, comincia a cambiare lo stile. E non in meglio: polemizza con giornalisti di professione su cose sportive, trovando il modo di lasciare un terreno nel quale si trova palesemente a disagio, per entrare invece in un altro in cui dà sfoggio di tutte quelle piccole malignità delle quali la sua penna è capace. Parlando così del giornalista sportivo di professione ne vorrebbe sindacare la vita privata, come già d'altra parte, molte volte tentò, ma invano.

Anzi... se poi gli constasse che nel forziere del primo tipo di giornalista (quello che egli oggi ha dichiarato di disprezzare, mentre fino ad ieri con elogi è ricorso al suo appoggio, raccomandandogli uomini e manifestazioni che lo interessavano [autografi a disposizione]), vi fossero altri gioielli, farebbe un vero regalo a dirlo al sottoscritto poichè, e francamente, gli rincresce, di regali simili e a prezzo di favori prestabiliti lo scrivente non ne ha mai ricercati nè mai ne ricercherà.

GUSTAVO VERONA.



La vettura Isotta Fraschini, seconda classificata nella gara per la Coppa Vanderbilt. Durante la corsa.

toli, a gruppi, trottano nel fango delle ombre nere. Sono pedoni, che vengono dai dintorni, muniti di lanterne rosse.

La via si congestiona. Un gruppo di *policemen* sorveglia un passaggio. Una folla oscura s'accalca sui bordi della strada. Dei venditori ambulanti balzano sopra i montatoi delle vetture ed offrono programmi, *sandwiches*, bandiere, candele, birra. La corsa riprende più calma per una via che piazza di petrolio. E' la pista.

**

La pista è percorsa in ogni verso dalle macchine in cerca d'un posto ove accampare. Sono le tre del mattino. Le vicinanze delle tribune, al luogo di partenza, per dieci miglia, sono già occupate da sei ore. Vicine una all'altra, come al *garage*, stipate a toccarsi, le automobili a migliaia e migliaia fiancheggiano il percorso. In alcuni punti sono a due, a tre, a quattro ranghi. Presso alle tribune sono a dieci ranghi. Un accampamento immenso, unico al mondo, che nessun esercito può sognare. Sono file smisurate di occhi ardenti che gettano i loro riflessi immobili sulle macchine che corrono ancora, cercando. Si ha l'impressione di essere alla vigilia d'una fantastica battaglia, nella quale non gli uomini, ma le macchine combatteranno. Quelle schiere gigantesche di esseri oscuri, bizzarri ed enormi, non aspettano forse un comando per lanciarsi l'una contro l'altra attraverso i campi, volando, tuonando, in una carica spaventosa e fantastica?

Parking space! Parking space! — Degli uomini, muniti di lanterne, gettano questo grido alle vetture che passano. Sono i proprietari dei campi che affittano lo spazio. Venti, dieci, cinque dollari per automobile, secondo le località. Le macchine rallentano, si contratta, ed una ad una escono dalla pista, sobbalzano sulle zolle, affondano fra gli sterpi, virano, s'insinuano fra le altre già accampate, manovrano con esattezza, adagio, un passo avanti, un passo indietro, strepitando, avvolgendosi di fumo, poi improvvisamente si quietano. E' l'ora del riposo. I radiatori, che soffiavano caldi e ansimanti, si raffreddano alla brezza del mattino.

Sono le quattro. Si bivacca sull'erba. Si accendono fuochi con ramoscelli secchi, si mette a bollire l'acqua per il thè. Intorno alle fiamme delle signore si sdraiano fra le loro pellicce e le loro coperte. E' una festa nuova e strana. Ci si rifugia lietamente negli angoli controvento, in mezzo ad un panorama di ruote fangose. Si ride, si conversa, si mangia e si beve. Passano le bottiglie e i pezzi di pollo, senza cerimonie: non si è al campo? Molte vetture sollevano i soffiati, chiudono le *limousines* e spengono i lumi. Vi si dorme. Altri spengono i lumi, ma... non vi si

dorme. La *Vanderbilt Cup* è anche chiamata *Vanderbilt Cupid*, perchè pare che Cupido prenda molto interesse a questa corsa. Essa offre una occasione rispettabilissima a delle *flirtations* continuate. E non è difficile che questa sia una delle ragioni del suo trionfale successo.

Questo bivacco si estende ai lati della pista su quaranta chilometri. Lascia di sé, per decine e decine di miglia quadrate, una traccia singolare: la carta. La carta nella quale questa armata porta involte le sue munizioni da bocca. Tanta carta da produrre poi, sulla campagna ridivenuta deserta, il più sorprendente effetto della neve. Il vento la trasporta, ne ricopre le staccionate, ne fascia i pali telegrafici, ne orna gli alberi.

Il ritorno non è così gaio. Gli occhi si chiudono, le teste oscillano, e gli *chauffeurs* insonnoliti conducono troppo spesso le macchine a sfasciarsi l'una contro l'altra. E' una strage di ruote. Mi è capitato di vedere un'automobile andare a schiacciare il suo radiatore contro il serbatoio della benzina della vettura che la precedeva. I due veicoli sono rimasti attaccati e immobili. I loro abitanti hanno deciso di dormire, per comune accordo, mentre uno *chauffeur* andava in cerca d'un telefono per chiedere aiuto.

Alle otto di sera, ai ponti e ai *ferry-boats* continuava ancora la ressa delle automobili.

A proposito: e la corsa?

Già, c'era anche una corsa. All'alba, un'alba grigia, piovigginosa, che scopriva uno ad uno i boschetti color ruggine di Long Island e la piana ingiallita, sono cominciati a passare dei bolidi su quattro ruote, nei quali si intravedevano delle forme che parevano umane. Passavano con un fragore da mitragliatrice; ad ogni irregolarità del terreno balzavano felinamente sulle quattro zampe larghe; sparivano appena visti. Hanno schiacciato due persone. Sono ripassati per quattro ore. Ma tutto ciò si vede meglio in Europa.

Alla *Vanderbilt Cup* la corsa è il meno.

Luigi Barzini.

Annuario dell'automobilismo, del ciclismo, e dei trasporti moderni

Tale è la nuova denominazione che assumerà nel 1909 l'Annuario dell'Automobilismo che il *Touring* pubblica da sei anni a questa parte, e la cui edizione del 1908 è ora completamente esaurita.

La Direzione del *T. C. I.* ha stabilito di anticipare, quanto più è possibile, la pubblicazione dell'Annuario 1909, che perciò potrà essere pronta nel marzo del prossimo anno.

All'infuori della consueta inchiesta, sono invitati tutti coloro che avessero aggiunte, modificazioni, od altro da portare all'edizione 1908, di comunicarle con sollecitudine, in ogni caso non più tardi del 31 dicembre, alla Direzione del *T. C. I.*, Milano, via Monte Napoleone, 14.

E' bene rammentare che le informazioni trasmesse, sempre che rispondenti all'indole della pubblicazione, saranno inserite gratuitamente nelle varie rubriche dell'Annuario 1909, il cui programma, notevolmente ampliato, consente una larghissima trattazione delle molteplici produzioni ed applicazioni dell'automobilismo, del ciclismo, della motonautica e dell'aviazione.

I possessori di automobili, gli industriali e i commercianti di automobili, dei cicli e dei generi affini, faranno ottima cosa ad aderire pur sempre all'invito del *Touring*, che è inteso soprattutto a perfezionare sempre più questa indispensabile pubblicazione, che è l'unica e la più completa del genere che in Italia esca regolarmente.



Robertson, su una vettura Locomobile, vince la Coppa Vanderbilt. — Il saluto del pubblico americano mentre passa il traguardo finale.

RASOIO DI SICUREZZA
LUNA SEMPRE
REGOLATO
12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO

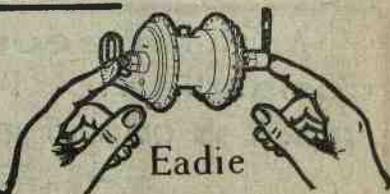
LEIDHEUSER & C^o TORINO

Eadie

IL MOZZO DEI PIÙ GRANDI MERITI

Ha due moltipliche: una per le condizioni normali, l'altra per le salite. Ha un freno dolce, potente ed immanicabile, una ruota libera assolutamente senza frizione.

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



IL 4° GIRO DI LOMBARDIA

Note e impressioni

(Dal nostro inviato speciale).

Da Torino a Milano.

— In poco più di tre ore saremo a Milano — ci aveva detto Appendino, il valoroso guidatore della Spa, vincitrice a Bologna, mentre il motore della bella macchina pulsava a scatti generosamente, per l'ampio stradale di Milano.

Noi, di dentro, avevamo risposto a pena rannichiandoci l'un contro l'altro e alzando i bavari dei soprabiti; l'unico nostro mestiere era quello: premurci dal freddo, mestiere abbastanza facile... e pure non ci riuscivamo.

Appendino, con quella smorfia caratteristica che il viso assume quando il vento lo sferza, socchiudeva gli occhi privi di lenti, impugnando fortemente il volante... E la macchina correva... Noialtri, in una confusione di latte di benzina, di apparecchi fotografici, di pastrani e di scialli, cercavamo di stare il meno peggio possibile... E la macchina volava sempre attraverso la campagna intisichita nell'autunno declinante...

— Ho paura... — brontolai.

— Che? Ma come? Cosa dici?... — e i miei compagni di viaggio, forse per scaldarsi un poco, mi inveirono dandomi del pauroso, del vigliacco e persino, ch'è tutto dire, del giornalista sportivo...

Finalmente, quando quel coro di rampogne finì seguita imperterrito:

— Ho paura che non arriveremo a Milano in tre ore. Si va troppo piano...

Appendino rise, si stropicciò gli occhi esposto ancora l'v. v. Filavamo a settantacinque all'ora.

— Crepi l'astrologo! — mi sussurrò gentilmente l'amico Corradini, con una frase che gli è abituale, e rimpicciolendosi, se ciò gli è ancora possibile, sotto un enorme cuffione bianco che lo rendeva simile a qualcosa tra un pulcinella semi-serio e un santo freddolosamente semi buffo, tacque saggiamente.

Le strade presto diventarono pessime, e siccome nell'automobilismo, lo chauffeur propone, e le strade, le bestie, le parrucche e i cani dispongono, arrivammo a Milano non precisamente nel tempo prestabilito.

L'astrologia — ci siamo — aveva colto nel segno, ma l'augurio dell'amico non si era realizzato.

Insomma... non ero crepato — la parola è brutta, ma bisogna dirlo — avevo freddo e fame, lo ammetto, ma ero ancora vivo, e ciò, conveniamone, è già qualcosa. Se non per voi, almeno, permettetelo, per me.

La corsa.

Quando alle sei di mattina ci dirigiamo colla nostra Spa al traguardo di partenza, incomincia a piovere, cosa che non è per nulla interessante, tanto più che ci attendono 210 chilometri di strade che prevediamo orribili.

Ci consola però l'idea che esistono a questo mondo degli altri individui, ben più disgraziati di noi, e che questi non sono poi tanto pochi, i 208 corridori allineati quattro a quattro per la partenza.

E' un lungo corteo di uomini pallidi, che si appoggiano quasi già stanchi alle macchine snelle e lucide, una lunga fila che si perde lontana attraverso la folla che l'incanala, divisa in due file nere, strette, compatte, come due argini immani e quadrati di un fiume vivente e multicolore.

Cade una pioggerella fine, fine, e quegli uomini semi-nudi, appena coperti dalle loro maglie, acquistano alla luce incerta e triste del mattino autunnale, un colore indefinito. Gerbi è in prima fila e tocca di tanto in tanto nervosamente la sua fida macchina. Ha una bottiglia fissa sul manubrio. La folla lo guarda tacendo, come si guarderebbe un Dio, che s'invoca, un Dio nel quale si spera e si crede; e veramente tutta quella folla ch'è là, crede ciecamente, interamente nel campione astigiano. Chiedi bestemmia guardando il cielo... Non ha poi tutti i torti. Vediamo Jacquelin chiuso in un'ampia maglia tricolore e il campione francese ride assicurandoci che si farà onore. Ci crediamo. Faber, calmo e tranquillo, guarda innanzi a sé come studiando il modo di farsi strada attraverso a quel dedalo ciclistico...

Sono le sette e non si parte ancora. L'attesa è sempre più nervosa... Il pubblico eccitato incoraggia ora l'uno, ora l'altro...

Finalmente il corteo si muove lentamente tagliando la folla che al passaggio di Gerbi, riconosciuto dalla maglia rosseggiante, erompe in un grido di speranza e di vittoria.

Gerbi sorride a fatica assentendo col capo come chi promette qualcosa, e dal pubblico quel gesto è interpretato in mille modi diversi.

Sono le 7,22 e con quasi un'ora di ritardo dall'ora annunciata, Buni abbassa la bandiera davanti a quel plotone che s'allinea sotto il cielo tempestoso. La partenza è data. E' come uno sciame di farfalle d'ogni colore, che si confonde, che si urla, che si raggomitola e che poi si snoda in una lunga fila indiana che spicca come una linea retta dai colori più vari e più accesi nello sfondo giallastro della strada infangata.

Qua e là ai bordi della campagna assonnata qualche fuoco fumeeggia crepitando, e intorno dei contadini intabarrati si riscaldano attendendo il passaggio dei corridori.

Le biciclette hanno brevi bagliori di fuoco, che le indora un istante, poi tornano ad ingiallirsi nel fango della strada.

Ormai, dopo una caduta quasi generale, s'è formato

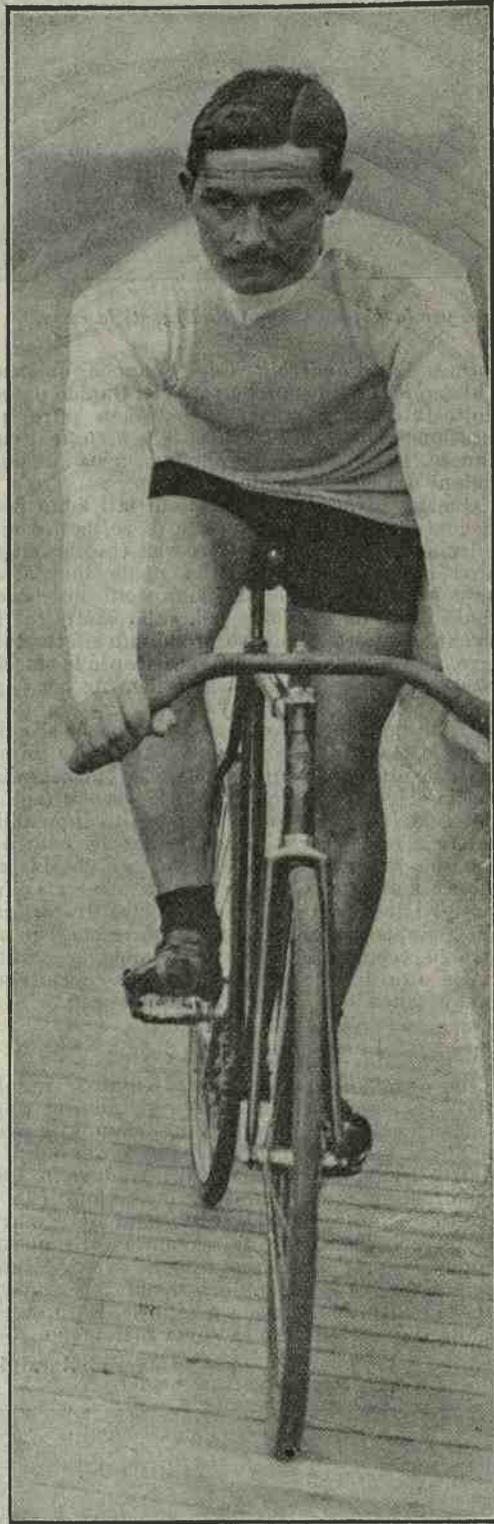
il gruppo di testa che prosegue ad un passo abbastanza forte verso Legnano.

Appendino brontola pensando che cosa succederebbe se qualcuno del gruppo che ci precede, Gerbi, Novo, Chiodi, Ferrari, Cuniolo, cadesse...

Eh... Dio mio, è evidente, ne metterebbe sotto qualcuno...

La strada è viscosa e le biciclette slittano quasi ad ogni giro di ruota. Dietro di noi, qualche automobile segue le corse e lontanano un altro gruppo di corridori s'avvanza...

Li attendiamo per veder chi sono, ma ormai non si legge più il numero che portano scritto sulle schiene curve. Hanno tutti il viso impastriacciato come tanti clowns, e sorridono con smorfie dolorose; il fango ha già coperto uomini e macchine.



Il francese Francesco Faber (Peugeot-Wolber), vincitore del 4° Giro di Lombardia (km. 210, 8 novembre 1908). (Fot. Ambrosio e C. - Torino).

Dietro la nostra automobile, un ciclista si fa allenare.

— E' proibito! — Lascialo in pace. — Ma no... — Che cosa ce ne importa a noi?... — Dopo un breve battibecco guardiamo meglio chi è.

Pinella si mette a ridere e ci assicura che si va benissimo. Meglio forse, benissimo, no.

Passiamo per un paese dove, tra due case nerastre, basse, quasi accovacciate al nostro passaggio, è distesa una tela rossa con la scritta: W. Gerbi! Intorno, poche casette sparse nella campagna uniforme, e una chiesa bianca... nient'altro. Troviamo un corridore che s'è seduto in terra sul ciglio della via, accanto alla sua macchina; pare abbia fame, perché mangia...

Beato lui, perché noi possiamo aver fame, oh... questo sì, ma mangiare, almeno per ora, no.

Giungiamo così al passaggio a livello di Busto, seguiti da un nugolo di corridori, che saltano dalla macchinina e s'affrettano a passare, spinti dalla folla che li incoraggia e li avvisa di chi li precede.

Vicino a Gallarate, riusciamo a prender un gruppo lunghissimo di ciclisti che gentilmente, al nostro passaggio, ci cedono la via.

La Spa romba schizzando colle ruote possenti fango e acqua sulle gambe nude pedalanti ritmicamente. Nel gruppo c'è Jacquelin, che colla testa nuda, vigorosamente bella, accompagna il movimento dei pedali.

— Forza! gli urliamo in coro... e Jacquelin ride come un grasso mascherone da fontana.

Varese s'avvicina, e qualcuno ci ha gridato che Ganna è caduto. Fortunatamente senza farsi male.

Passiamo ancora quattro corridori, tra cui riconosciamo Azzini, che filano velocemente sotto un viale che lascia cadere una pioggia lenta e oscillante di foglie gialle, e tentiamo di prendere il gruppo di testa.

Appendino fa miracoli guidando meravigliosamente in quel pantano; l'automobile tuona per la via deserta e le ruote mordono il fango affondando nelle carreggiate colme d'acqua. Lontanano, un ciclista solo vola rasente ai paracarri... chi è?...

Poco prima di Varese lo raggiungiamo: il suo corpo elastico ben plasmato è curvo sulla macchina e procede ad un passo sostenuto: è Faber.

Dopo Varese, Faber ha già raggiunto Gerbi, e i due compagni, che corrono per la stessa casa, proseguono insieme fortemente.

La pioggia infuria cambiandosi in un nevischio pungente che penetra nelle ossa, pure, in tutti i paeselli che attraversiamo, un pubblico numeroso urla e strepita al passaggio dei due primi, eccitando Gerbi alla vittoria.

Gerbi si fa allenare e pare che nessuno dei due voglia impegnarsi in un duello che potrebbe essere fatale a entrambi.

Molto staccato prosegue un gruppo in cui vi è Ganna, Novo, Ferrari, poi Brambilla, Cuniolo ed altri...

Pare che già un terzo dei corridori si siano ritirati a causa del tempo e delle strade.

La corsa continua monotona sino a Como, dove Gerbi passa per primo seguito a ruota da Faber, poi proseguono insieme, a pari passo, lungo il litorale del lago di Pusiano.

Prove sempre, e gli alberi privi di foglie, ischeletrici, si agitano leggermente al vento gelido che li scuote; il lago immoto sotto il cielo grigio pare una nuda lama d'acciaio; in un paesello adagiato su una collina si perde nella nebbia, solo il campanile rosso della chiesa s'intravede indistinto colla sua croce aguzza.

La Brianza ci appare morente nel grigio abbandono autunnale, languida coi suoi paeselli addormentati nel basso, quasi inghiocciati intorno alle chiese, colle sue casette bianche avvolte nella nebbia e ritte sulle colline ebose.

Finalmente Bergamo appare, e la posizione dei corridori è invariata. Solo al passaggio a livello dopo Bergamo, un terzo giunge ad accrescere il gruppo di testa. E' Cuniolo, che avevamo trovato per la strada, poco dopo aver incontrato Ganna, Cuniolo che mangiava allegramente pedalando, e che giunto al passaggio a livello prima dell'arrivo del treno, e poco dopo una scermetta avvenuta tra Gerbi e un suo sciocco adoratore che voleva nientemeno, per salvar l'Italia, far passar Gerbi e impedire a Faber di proseguire, raggiunge i due corridori delle Peugeot, attaccandosi alla ruota di Gerbi.

La lotta è presto delineata, poiché dopo qualche tentativo di fughe, Faber riesce ad avvantaggiare sensibilmente e aumenta sempre più il distacco.

— Due minuti di vantaggio... — ci urla il pubblico d'un paesello.

— Cinque minuti — ci urlano dopo qualche chilometro.

— Dieci minuti! un quarto d'ora! — la distanza aumenta; la partita è ormai persa.

Prove sempre, e i due campioni proseguono a passo lento, curvando la schiena sotto la pioggia che li sferza, col capo chino sul manubrio, quasi dormissero cullati dalla stanchezza... Ogni tanto pare che uno dei due stia per cadere, poi la bicicletta slitta, oscilla, e prosegue ancora...

Passiamo per un paese e uno ci urla:

— L'è prim Faber! Gerbi 'l dev vinc!

Gli rispondo urlando:

— Va benissimo... uccideremo Faber...

Passiamo davanti a nostro passaggio, e a Gerbi, che proseguono sempre più stanchi, e diamo la caccia a Faber. Il francese non ha corso, ha semplicemente volato, poiché con tutte le forze della nostra Spa, con tutta la maestria di Appendino, non riusciamo a prendere Faber che quasi all'arrivo.

Il francese s'avvanza tra una folla enorme, un mare viscido e nero di parapigioggia, ma nessuno lo riconosce... C'è chi grida: «Viva Gerbi!», poi qualcuno passa la voce, corre come un lampo, la notizia è data... E' Faber!...

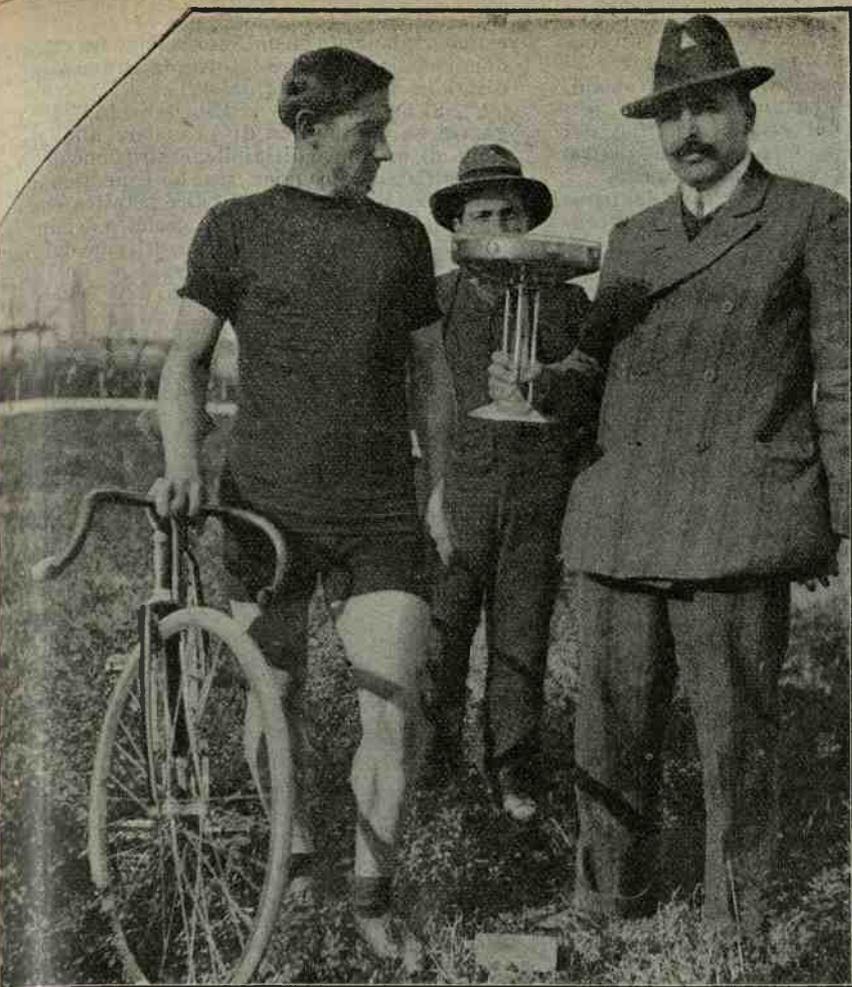
La folla ha un mormoreo ch'è come una protesta contro la vit-



A tutti i meccanici e costruttori
consigliamo l'uso delle **SERIE**
perché le più convenienti per robustezza, eleganza e per il prezzo mite.

S. A. F.

—> Società Anonima FRERA - Milano <—



Rheinwald, vincitore della coppa Dante Alighieri, vincitore del match professionisti a punti alla riunione di Ravenna. (Fot. R. Mettica - Ravenna).

quale la vita serale s'era riaccesa febbrile e nervosa, seguimmo l'automobile di Picena sino in piazza del Duomo poi la oltrepassammo, l'attendemmo ancora e avuta la certezza che Faber era là, seguimmo la vettura sino all'Hotel Genova.

Qui con una ferocia da intervistatore americano, acuito dalla curiosità di vedere e di conoscere, salii nella stanza destinata a Faber e benchè qualcuno cercasse di impedirmi l'entrata, ricordandomi ch'ero giornalista, diventai brutale ed aprii l'uscio.

Faber quasi nudo, col viso sporco e cogli occhi gonfi, era in piedi nel mezzo della stanza.

Picena gli toglieva la maglia, e un altro cercava di slegargli le scarpe.

Vollì parlare, ma tacqui. Non era umano interrogare un uomo in quelle condizioni.

— *C'est impossible* — balbettò Faber — tagliate scarpe e calze, coupez, coupez.

Mi chinai anch'io, e aiutai. Dopo poco era in letto. Tremava come una verga e le palpebre chiuse palpitavano dolorosamente. La testa bella aveva fremiti febbrili e le labbra erano contratte.

In terra quattro stracci... la maglia e le calze... terriccio e

fango dappertutto.

Picena lo lavò con dell'acqua calda, gli pulimmo il viso che a poco a poco rilassò quella maschera dolorosa spianando le rughe della fronte e delle guancie.

Faber incominciava a star meglio. Tremava molto meno, solo di tanto in tanto il suo corpo era scosso brutalmente poi si ricomponeva. Ora si poteva parlargli. Cessai d'esser uomo, e ridivenni giornalista.

— *Comment ça va Faber?* Socchiusse gli occhi e rispose un monosillabo. Aveva odorato in me l'intervistatore — quella specie di giornalista che si nutre di colloquio — e risparmiava le parole...

- Ebbene continui, le strade erano cattive?
- Pessime...
- E che impressione v'han fatto?...
- Sporche.
- E Gerbi?
- *Oui.*

- Che cosa *oui?*
- *Marché bien.*
- E Cuniolo?
- Anche.
- Siete stanco?
- *Oui.*
- Siete caduto molte volte?
- *Quatre fois.*
- Credevate di vincere?
- *Non... J'espérais...*
- *Vous désirez quelque chose?*
- *Dormir.*
- Sono noioso?...
- Chi?
- Io.

Faber fu più gentile di me; non rispose e sorrise. Ma quel sorriso era un discorso in cui diceva ch'ero spaventosamente noioso.

Il ritorno.

Lunedì, la bella macchina, che ci aveva mirabilmente portato attraverso le varie regioni della Lombardia fertile e industriale, ci riaccompagnò a Torino per le orribili strade del Vercellese.

Dovemmo procedere sempre in terza o in quarta per lo stato veramente miserando di parecchi tratti, e molte volte Appendino diede prova del suo mirabile colpo d'occhio.

E anche nel ritorno, benchè la Spa non potesse scatenare tutta la sua forza... l'astrologia automobilistica funzionò naturalmente sempre alla rovescia, con gran piacere, questa volta, dell'amico Corradini, che era felice perchè... insomma, perchè andato a Milano in caccia di gloria giornalistica, ne ritornava col laureola di corridore sportivo...

Come? E semplicissimo... L'avevano preso per Gerbi, per Petit-Breton e persino per il fratello di Petit-Breton. Un buontempone credeva persino fosse Bixio... ma, pur troppo, Bixio è morto da un pezzo...

Tutto questo per quel berrettone bianco...

Ed ora, che il mio servizio di reportaggio è finito, concluderò col far notare ai ben-voli lettori, che, quantunque io abbia sofferto la fame e il freddo, quantunque la pioggia e il fango mi abbiano ingiuriato, quantunque la Spa abbia commesso un delitto, uccidendo un cane, delitto al quale sento d'aver partecipato anch'io, pure sono stato indolente e ritenermi quasi un eroe... come i colleghi del giro del mondo.

Assai probabilmente chiederò consiglio ad Antonio Scarfoglio, ch'è pratico in materia.

NINO SALVANESCHI

GIUOCO DEL CALCIO

Il Congresso Federale a Milano

A Milano domenica si riunì il Congresso della Federazione Italiana del Foot ball. Con 25 voti contro 16, vennero stabilite le cariche della nuova direzione.

Venne eletto presidente, Basilio; vice-presidente, Bertinetti; segretario, Baraldi Arturo.

Il cav. Zaccaria Oberti di Genova offerse una nuova coppa per il Campionato Federale, essendo la coppa Spensley definitivamente vinta dal Milan Cricket Club.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - Lire 5 all'anno

francese, poi gli applausi e gli evviva eccitano il ciclista che s'avanza a fatica nel breve spazio lasciato libero dalla folla.

Ad ogni giro di ruota pare ch'egli caschi, e ad ogni giro di ruota s'avanza...

La folla aumenta sempre più, e l'entusiasmo dilaga: non importa di che nazionalità sia il vincitore, è un forte... e il pubblico applaude freneticamente.

Il Giro di Lombardia è finito... Faber e la sua bicicletta, che parevano plasmati nella creta tanto erano coperti di fango, hanno oltrepassato il traguardo.

Piove sempre... Più tardi arriva Ganna in condizioni discrete. E Cuniolo?... E Gerbi?...

Cuniolo è caduto e l'hanno portato all'ambulanza: l'alcool gli ha dato la forza disperata che eccita, che spinge, che fa vincere, ma che uccide... e Gerbi arriva lentamente, pallido, colle dita rattappate sul manubrio... svolta l'ultimo angolo del viale e un applauso della folla lo saluta.

Ha gli occhi socchiusi e spinge avanti la macchina infangata come un automa... Gerbi non è più un uomo infatti, è un automa montato sulla macchina, e appena giunge al traguardo la macchina gli sfugge, l'automata ridiventa uomo e Gerbi cade.

La macchina va a rotolar lontano e resta immobile nella sua maschera di fango, ma la macchina è di ferro.

Gerbi l'hau trasportato all'ospedale. Più tardi son arrivati gli altri. Eccone i nomi e i tempi:

1. Faber François, francese, impiegando a coprire 210 chilometri ore 7,18'36" ad una media oraria di chilometri 28 750.
2. Ganna Luigi di Varese, alle 14 55'33".
3. Gerbi Giovanni di Asti, alle 15,4'45".
4. Mairani Carlo di Milano, alle 15 36'45".
5. Ghirardini Guido di Mantova, alle 15.
6. Magni Annibale di Milano, alle 16 6'.
7. Amelli Francesco di Milano alle 16,44'25".
8. Dentì Adolfo di Milano, alle 17.1'.
9. Tanni Pietro di Varese, alle 17 6'.
10. Gai Saute di Milano, alle 17,34'32".
11. Cavazzoni Adolfo di Milano, alle 17 40'9".
12. Anzani Giuseppe di Tradate, alle 17,44'.
13. Petrino di Torino, alle 17,44'3".
14. Monti Anacleto di Milano, alle 17,46'.
15. Tornaghi Mario di Milano, alle 17,46'31".
16. Capitano Enrico di Bergamo, alle 18,7'.
17. Bianchi Carlo di Milano, alle 18,48'.
18. Locatelli Antonio di Milano alle 18,53'.
19. Guzzetti Pietro di Turate, alle 19.
20. Jacquelin di Parigi, alle 19,3'.

L'intervista col vincitore.

Intervista all'americano. Appendino colla nostra Spa aveva visto l'automobile di Picena che fuggiva per il viale di Monza e l'aveva seguita. Nella Peugeot di Picena v'era Faber. La caccia continuò per una buona mezz'ora attraverso le vie di Milano, nella



Un gruppo di corridori partecipanti alla riunione di Ravenna. (1-2 novembre 1908). (Fot. R. Mettica - Ravenna).

ZÜST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentanti Generali
ENRICO MAGGIONI - MILANO

NEL REGNO DELL'ARIA

Aereoplani e Dirigibili.

Nel prossimo mese di dicembre avrà luogo al Gran Palais, organizzata dalla Commissione esecutiva dell'annuale Esposizione di automobili, la prima Esposizione aereonautica, che occuperà la seconda sezione del Salon automobilistico. Sarà un'interessantissima dimostrazione dei progressi fatti in materia aereonautica dai dirigibili fino al più recente modello di aereo.

La novità della cosa non mancherà di ottenere un completo successo.

Il Circuito aereo di Brescia, la cui iniziativa è stata resa pubblica sin dai primi di ottobre, avrà luogo nei mesi di agosto e di settembre del 1909. La città di Brescia ha assicurato un concorso tale, che il programma comprende un complesso di premi per L. 100.000 in denaro. Sono in corso accordi tra la città di Brescia e l'Aereo Club di Francia, affinché i concorsi internazionali ed almeno quelli di Francia e dell'Italia possano organizzarsi sulla stessa base. La città di Brescia parteciperà di sua iniziativa al primo Salon internazionale dell'aviazione che si terrà a Parigi al Gran Palais nel mese di dicembre, subito dopo il Salon dell'automobile.

Resta determinato che il percorso del Circuito aereo sarà nelle vicinanze di Brescia, nelle campagne di Ghedi, Vighizzolo, Montechiari, Calcinate, Cilliverghe.

L'International Sporting Club di Monaco ha

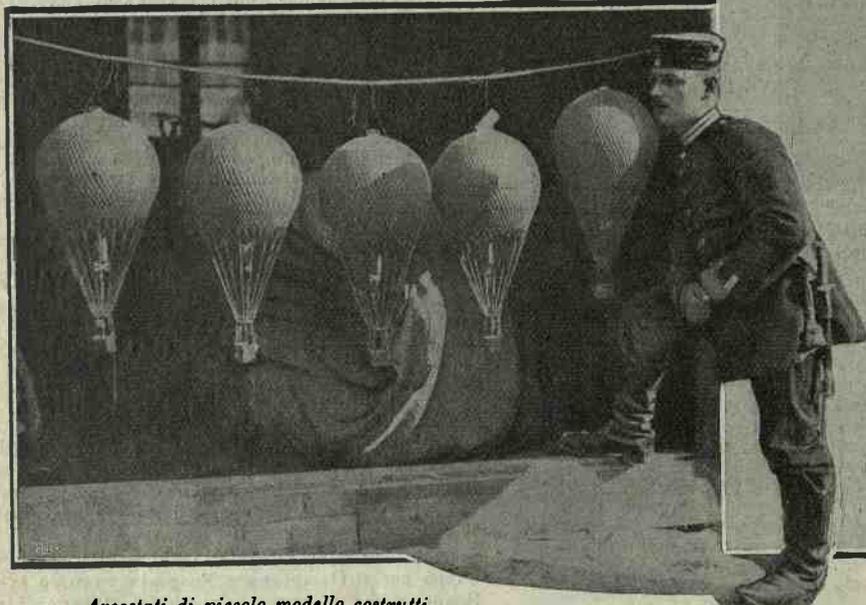
bandito — come già aveva annunciato — un concorso di aviazione dotandolo di cento mila franchi di premi in danaro. Questo concorso di aeroplani, che si disputerà dal 24 gennaio al 24 marzo, formerà il complemento del classico meeting dei canotti automobili, dotato esso pure di 100.000 franchi di premi, e che comincerà in aprile.

Il percorso fissato per gli aeroplani va dal porto di Monaco al capo Martin e ritorno. Ciascun concorrente dovrà compierlo almeno tre volte, ciò che rappresenterà tre percorsi di 9600 metri al di sopra del mare.

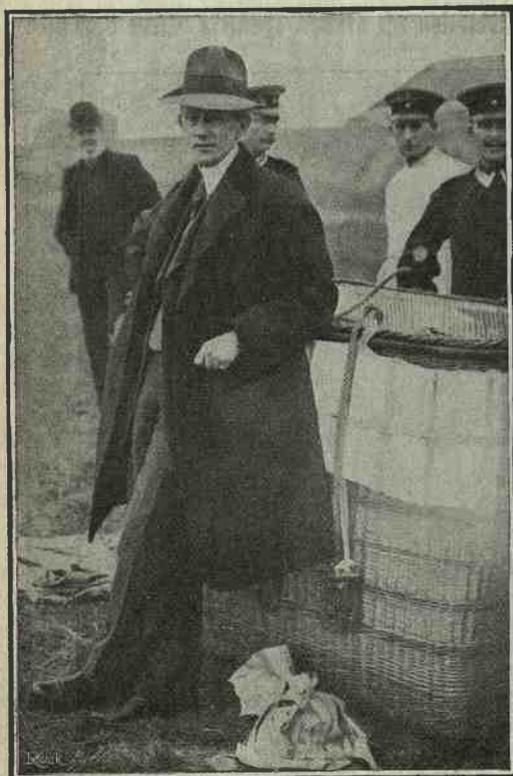
Il Principe di Monaco ha accettato la presidenza d'onore del concorso. Egli ha messo a disposizione del Comitato la vasta banchina del nuovo porto, meraviglioso terreno di 400 metri di lunghezza per 50 di larghezza, adattissimo per il lancio degli apparecchi.

cialmente lanciata da un'Associazione fra gli italiani delle colonie per offrire al Governo un nuovo grande dirigibile in occasione del 1911.

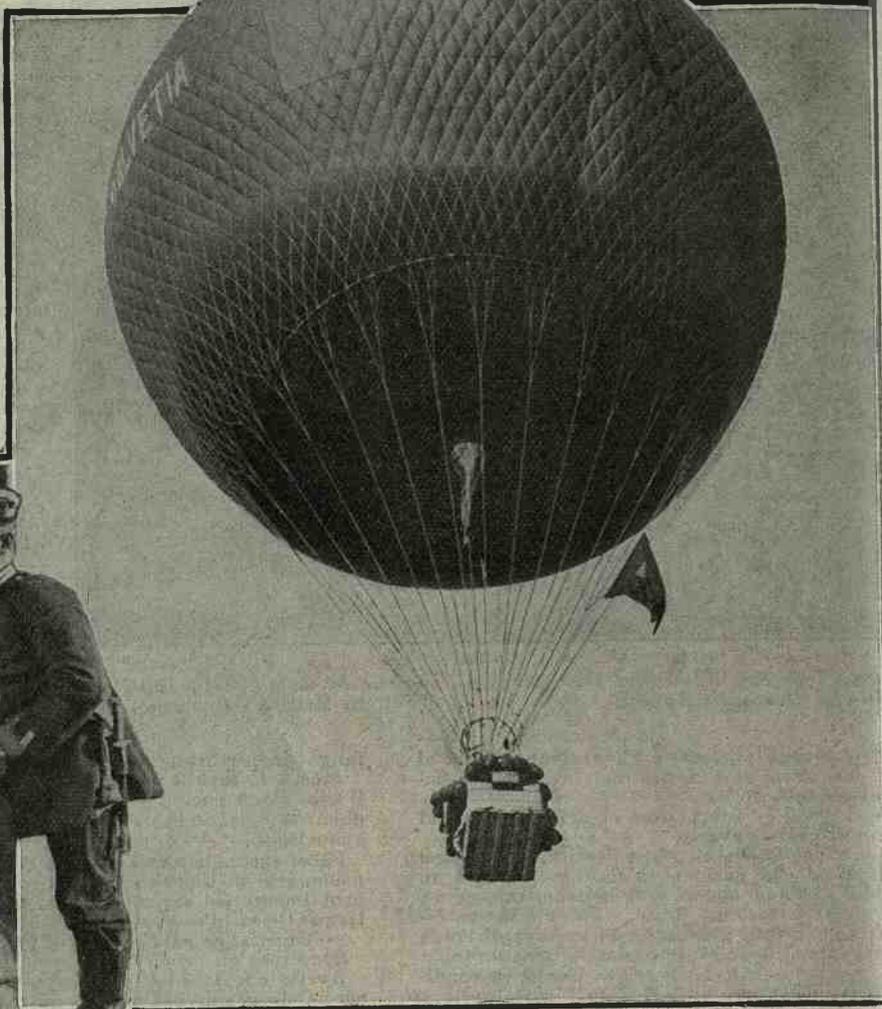
Si annunzia che il Ministero inglese della guerra ha dato ordine di procedere alla costruzione di un nuovo dirigibile, costruzione del resto già iniziata. Il maggior riserbo è mantenuto nei particolari del dirigibile. Si dice peraltro che esso sarà molto più potente e più perfetto dei due predecessori, cioè del N. 1. I primi es-



Areostati di piccolo modello costruiti dagli allievi della scuola militare tedesca degli areostieri.



Il pallone svizzero Cognac, montato da Beauclair e de Quervin disceso presso Cappel-Neufeld (352 km.).



Ricordi della Gordon Bennett. La partenza dell'Helvetia.

Un gruppo numeroso di sportsmen e di costruttori di automobili ha deciso di fondare a Liegi un Aéro Club Belge. Fra i progetti che l'associazione ha intenzione di subito attuare è quello di una grande prova riserbata agli aeroplani, prova che si correrà nella prossima primavera tra Bruxelles e Liegi, o più esattamente tra Schaerbeek ed Ans.

I concorrenti seguiranno la strada ferrata, la quale segna un magnifico rettilineo; per modo che dei treni speciali potranno accompagnare i concorrenti, assisterli negli accidenti che potessero loro occorrere, permettere ai viaggiatori di seguire la gara in tutta la sua durata e di applaudire gli audaci aviatori.

L'Aéro Club Belge avrà un locale dove saranno raggruppate tutte le pubblicazioni che si occupano di aviazione e di aerostatica: esso organizzerà numerose conferenze, ascensioni e gare. Inoltre possederà un pallone proprio, forse un dirigibile. Provetti aeronauti avranno il compito di formare fra i soci degli ottimi piloti.

Quasi tutti gli iniziatori dell'istituzione avranno un aeroplano proprio: essi, che sono stati già ordinati in Francia, saranno copiati su quelli dei Wright o dei fratelli Voisin.

Nel cantiere di Vigna di Valle, sul lago di Bracciano, continuano i lavori per smontare le varie parti del dirigibile. Ormai la scomposizione è completa. Il pallone è stato sgonfiato. Tra qualche settimana gli operosi ufficiali con i bravi soldati lasceranno le baracche e le tende ove hanno alloggiato affrontando tanti sacrifici, pur di consacrare tutte le loro energie all'ammirabile opera. Intanto a Bracciano con molto entusiasmo si preparano onoranze per i trionfatori dell'aria. Ed a Roma si attende di veder prosperare l'idea spe-



Forbers e Augustus che montavano il pallone americano Conqueror.

"The Pearl,"

Marea depositata

La migliore Serie per costruzione di Biciclette

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

meti saranno probabilmente fatti prima di Natale.
 * L'Aereo-Club del Regno Unito conferì la medaglia d'oro pel 1908 ai fratelli Wright.
 * La Giuria della gara Gordon Bennett ha testè decretato la classifica ufficiale assegnando il primo posto all'*Helvetia* contrariamente alle generali previsioni che davano questo pallone come fuori gara non essere disceso in terra ferma. Al colonnello svizzero Schaeck va dunque, con la Coppa, l'onore intero della vittoria; 2° il pallone *Banshee* pilotato dall'inglese Dunville; 3° il *Belgica* comandato dal belga Geerts.

CINEGETICA

L'agguato teso al merlo od alla tortora

Anche i cacciatori più provetti e più aristocratici dirò, quelli i quali abitualmente non sogliono curarsi gran fatto (una volta postisi sulle tracce di migliore selvaggina) del passaggio rapido di una tortora, e sdegnano volgere le ricche canne dei propri facili dietro un merlo fuggente rumoroso, che imprudentemente attraversa in un momento il loro cammino nel compiere il tragitto da l'una ad altra macchia, anch'essi di tanto in tanto sono attratti dal desiderio di menar gran strage di queste due specie di volatili che solitamente, nelle condizioni accennate, li lasciano totalmente freddi ed indifferenti. Ed allora cambiano radicalmente le partite: la situazione s'inverte, giacchè è pattuito un giorno di tregua, è giurato un breve armistizio con quel nemico più ragguardevole per giungere in una sola giornata campale a punire, decimare, debellare e decidere della sorte di questo, certamente più trascurabile ed ignobile. Un giorno solo, indi la lotta ripiglierà il suo aspetto consueto e proseguirà nella sua fisionomia abituale.

Parlai di un giorno, ma ben m'avvedo d'essere stato inesatto, anzichè. In verità per questo genere di caccia non occorre tanto, basta una sola frazione di giornata, e precisamente quella che più si avvicina al tramonto. E' l'agguato insomma che si tende e si esplica con massima prudenza nelle ore che precedono il crepuscolo e nel posto in cui si sa aver essi, merli e tortore, scelto quale proprio albergo notturno. Questo è sempre il più ridente dei dintorni, e generalmente è bagnato da un corso d'acqua limpida che impone maggior frescura all'ambiente. Di giorno, del resto, il sole non vi penetra che a tratti e a striscie, sottili striscie come lingue di fuoco, giacchè vi fa schermo un denso fogliame che, nato abbondante da una forte quantità di olmi, pioppi e salici, cinge il ritrovo stesso tutto all'intorno a guisa di macchia, e lo segrega dalla vegetazione della circostante campagna, rendendolo luogo appartato e totalmente a sè.

In posti simili si danno convegno in quan-

tità considerevolissima tutti i merli e le tortore sparsi per lo intorno e per vasta periferia, attirandosi a vicenda con il loro richiamo caratteristico, che l'uomo riuscì in vero a copiar loro esattamente per trarli in inganno.

Infatti, i cacciatori, dopo essersi provvisti abbondantemente di cartucce, molte delle quali espressamente preparate di metà carica, dovendo bene spesso servire per tiri a breve distanza, si muniscono pure

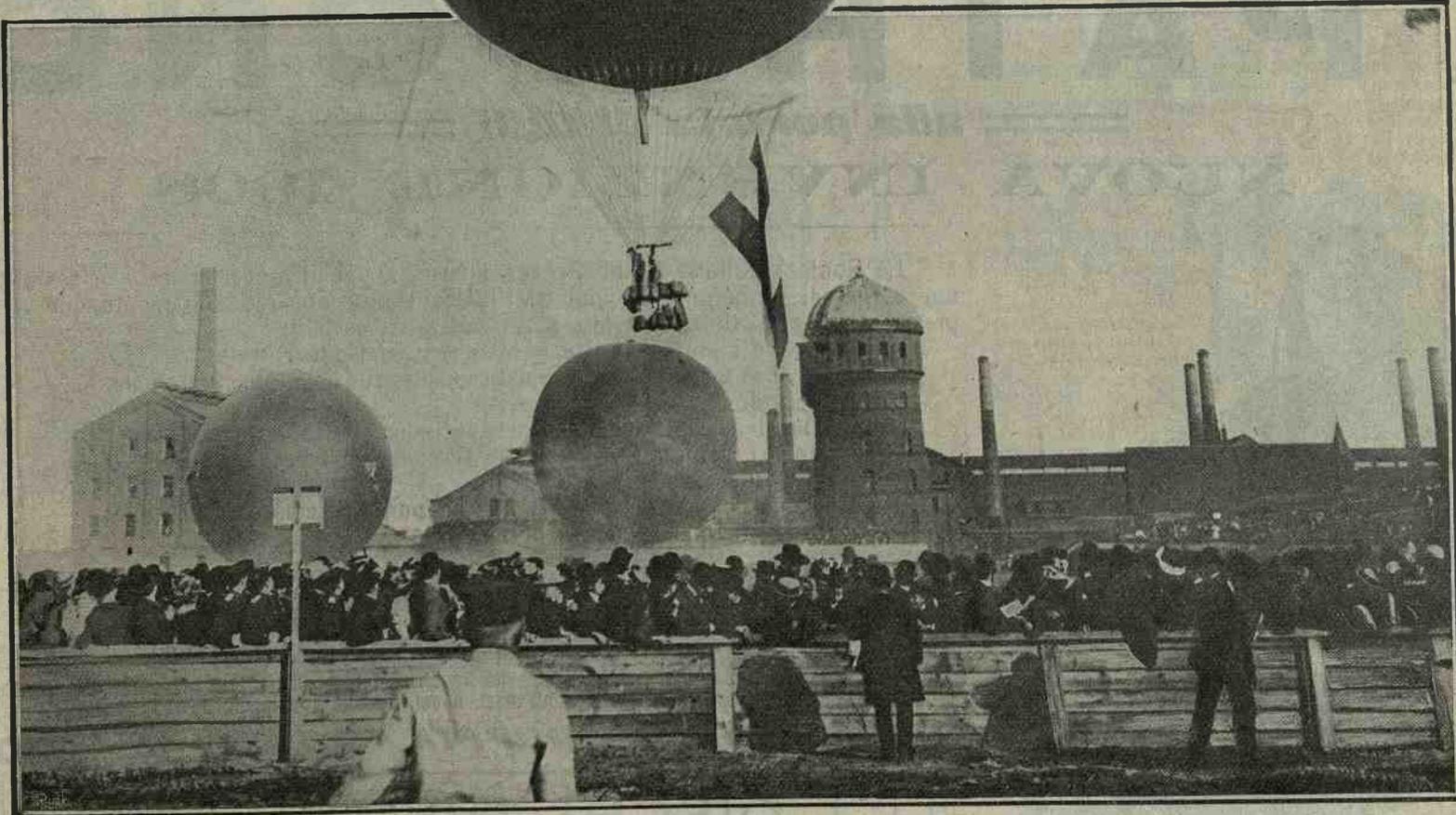
dei relativi richiami artificiali. La comitiva poi, una volta sul posto, si distribuisce tutt'attorno, suddividendosi la zona d'ispezione il più possibile in parti uguali, per modo che un uccello che si posi in un punto qualsiasi della boscaglia venga a cadere sicuramente sotto il tiro o dell'uno o dell'altro de' due cacciatori di stazione limitrofa. Così facendo avviene che tutti, assolutamente tutti, gli uccelli che si lascino sedurre dalla voce falsata ed artificiosa del



Preparativi di partenza.

maschio che li chiama a raccolta, abbiano la loro brava schioppettata micidiale o no che sia. Sì, micidiale o no, perchè molte cause concorrono a determinare oltre a qualche inevitabile (e chi è senza peccato, e chi non falla?) errore fortuito di tiro, una fuga laddove, data la vicinanza e comodità del tiro stesso, si dovrebbe registrare una sicura morte. Non ultima quella della grande circo spezione e furberia di cui sono dotati questi volatili.

Ad evitar ciò è duopo che il cacciatore s'imponga spesso i più grandi sacrifici e privazioni. Egli deve, nell'attesa, tramutarsi in statua; non muoversi, non tossire, non soffiarsi il naso, ecc. Spesso egli, per essere il posto sempre, o quasi, acquitrinoso, è assalito



Veduta generale al momento della partenza del Busley.

BEJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lamplateria per Ferrovie

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



STUCCHI



già PRINETTI e STUCCHI

La gran Marca
 Italiana

Stabilimento STUCCHI e C.
 MILANO

Agente per TORINO: **PIETRO ROSSO** - Corso Valentino, 19

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

| TIPO | NOME | Imp. m. | Libre | Imp. m. | Libre | M. M. | TIPO | NOME | Imp. m. | Libre | Imp. m. | Libre | M. M. |
|-------|-----------|---------|-------|---------|-------|-------|-------|----------|---------|-------|---------|-------|-------|
| 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 | 102 | 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 | Effonno | 20 | 24 | 154 | 65 | 127 | 2 F 5 | Mercurio | 58 | 36 | 118 | 150 | 176 |
| 2 U 2 | Humber | 12 | 19 | 65 | 65 | 159 | 2 F 4 | Marte | 46 | 32 | 117 | 120 | 174 |
| 2 M 5 | M.Sacoche | 20 | 28 | 135 | 78 | 99 | 2 H 4 | Normale | 40 | 30 | 122 | 120 | 158 |

"AUTOLOC"

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

Società Forniture Militari per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretta, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC"

il PATHEFONO

== alla portata di tutti ==

NUOVA INVENZIONE 1908



La Società Italiana Pathé Frères informa il pubblico che ha posto in vendita un nuovo tipo di Pathéfono modello OMNIBUS. Questo apparecchio, quantunque il suo prezzo sia di gran lunga inferiore a tutti gli altri modelli;

riunisce in sé i pregi di tutte le altre macchine più costose:

il suo movimento, regolato matematicamente, funziona alla perfezione;

porta dischi di qualsiasi grandezza;

la cassetta, di noce verniciata, è elegantissima;

la sua tromba, a giglio, è di metallo verniciato a fuoco;

è munito di braccio acustico;

il diaframma, dei più perfetti, suona con punta di zaffiro illogorabile;

la punta del diaframma non si cambia mai.

PATHEFONO modello OMNIBUS L. 35

Con i DISCHI PATHÉ sentirete tutte le glorie del canto italiano, quali:

Caruso, Titta Ruffo, Blanchard, Albani, Isabella Sw'cher, Bellincioni, Celestina Boninsegna, Ancona, Pini-Corsi, De Cisneros, Carelli, Schiavazzi, Bassi, Adelina Agostinelli, Galvany, ecc. ecc.

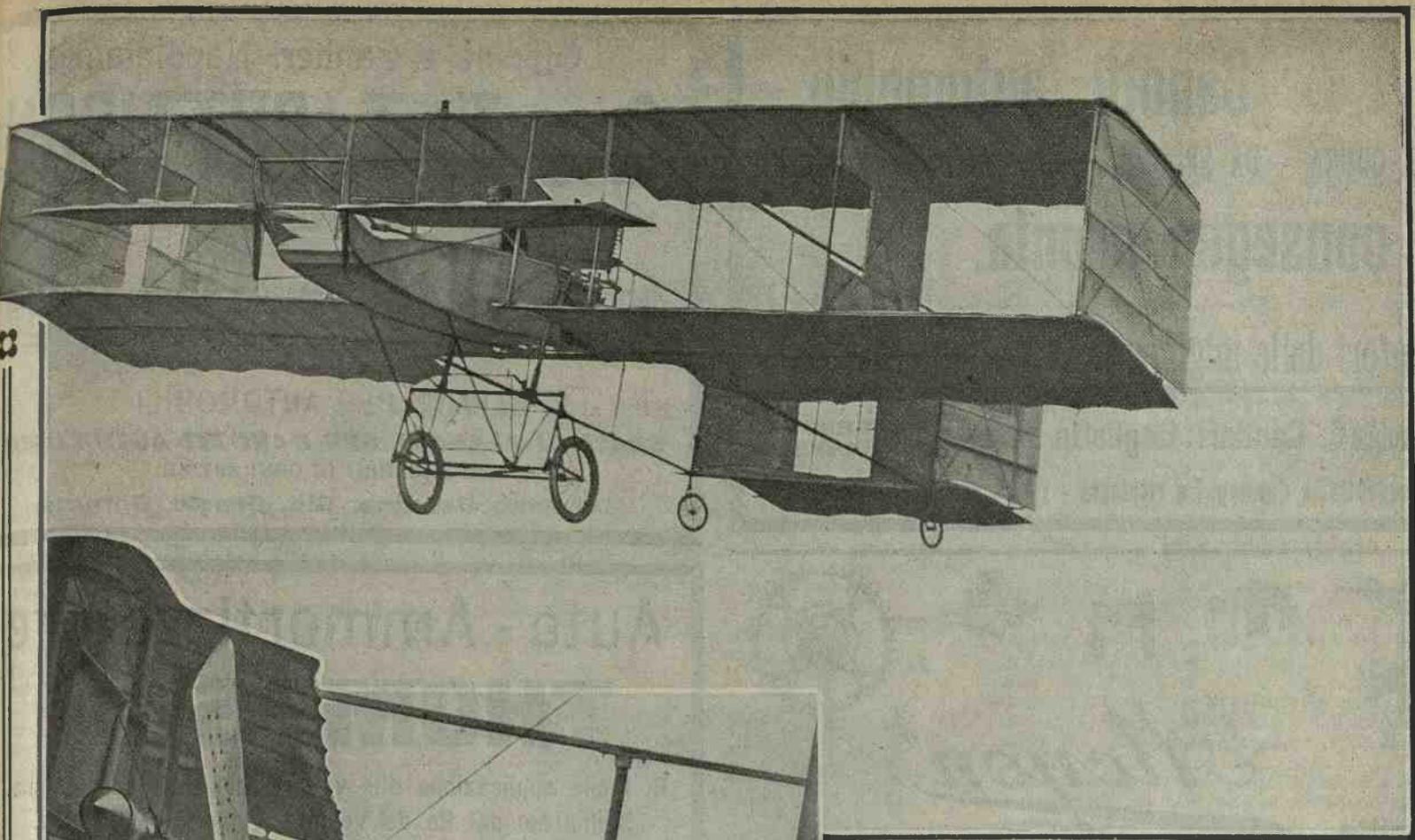
28 centimetri - DOPPIA FACCIA - L. 4,50

I DISCHI PATHÉ funzionano senza punta

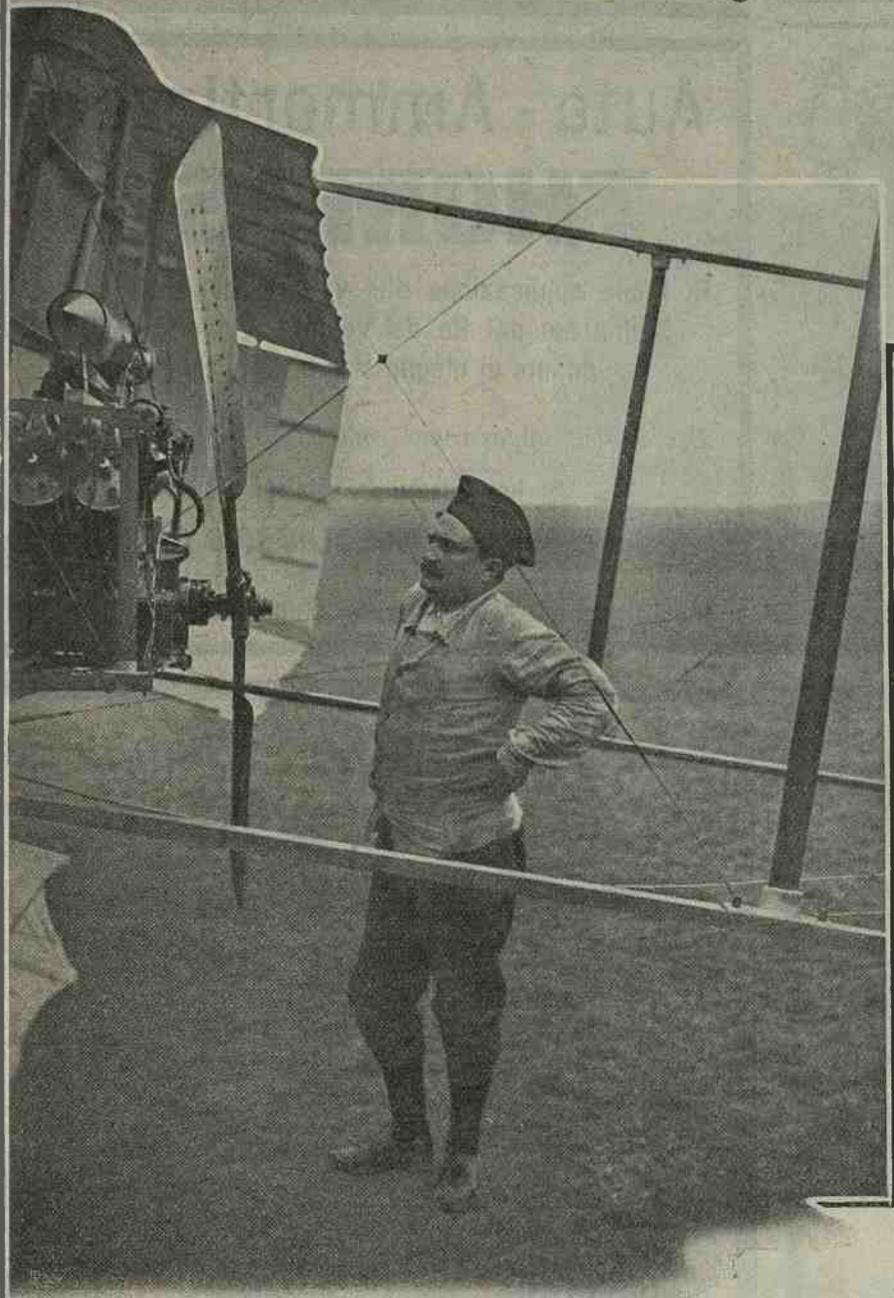
Sono sempre in vendita gli altri modelli di Pathefoni da L. 60 a L. 500

Chiedere i nuovi cataloghi alla SOCIETÀ ITALIANA PATRÉ FRERES - Milano, via Dante 19.

NB. - I nostri Pathefoni di quals'asi modello e tutti i nostri Dischi trovansi in vendita anche presso tutti i rivenditori d'Italia.



Henri Farman, in piena volata, compie 42 km. in 43'29".



Il fedele meccanico di Henry Farman, Maurice Herbster.

pudio e nel godimento di quest'ora, sacra a Diana, tutto scorda. I primi colpi fulminano i più prossimi che non hanno tempo di batter ala, indi l'occhio insegue ad uno ad uno i superstiti che spauriti, e pur impotenti di sottrarsi all'azione del richiamo che li soggioga, svolazzano disordinatamente di ramo in ramo e si danno a fuggire all'impazzata, sinché non caschino pur essi sotto la linea di tiro del cacciatore che manda loro una buona scarica e così quetarli per sempre.

Non sono raccolti subito a terra di mano in mano i morti, oh! no; ciò implicherebbe un movimento dannoso. ognuno dovrebbe sortire, sia pur per poco, dal proprio nascondiglio, e ciò basterebbe per rompere l'incanto, gli uccelli all'istante si darebbero al largo e si libererebbero così dalla suggestione dell'ambiente. Dopo, in un momento di tregua, quando avvenga un momento di sosta nel sopraggiungere di nuove reclute della morte, allora si sarà utile e conveniente cosa il farlo. Allora si potrà effettuare una sortita generale dai nascondigli, una sortita simultanea. Ed in questo momento vedresti uno squinzagliamento affrettato di tutti i cani tenuti sino allora accovacciati e quieti con sforzi e fatiche per opera dei rispettivi proprietari; vedresti un accendere per ogni dove intorno di lumicini fatto da' cacciatori per bene osservare ne' posti più reconditi ed oscuri; vedresti un riempimento accelerato de' carnieri che alla fine rigurgitano, un ritorno lesto d'ognuno alla macchia, un riassetto di tutto e tutti, ripresa immediata delle operazioni dal bel principio sino alla scena finale con conseguente bottino. E ciò dura e si avvicina sinché il sole, al termine del lungo cammino giornaliero, scende là all'ocaso e si nasconde al nostro occhio mortale. Allora mano mano tutto intorno s'immerge nell'oscurità e la terra si popola di ombre. I cacciatori, chissosi tra tanto silenzio incombente, fanno ritorno in quest'ora ai propri centri, carichi di gloria e di abbondante arrosti per la dimane.



Milano, 8 novembre 1908.

Bruno Braga.

GORRISPONDENZA

- Napoli. — Perrone. Redivivo? Abbiamo ricevuto ogni cosa; passeremo per ordine.
- Sesto Fiorentino. — Fontani. La cartolina non si può riprodurre.
- New York. — Maniscalco. Grazie. Saluti. V. G.
- Ravenna. — Ferraro. Idem.
- Oneglia. — E. Gandolfi. Idem.
- Conegliano. — A. Dal Vera. Le fotografie sono troppo scure.
- Pisa. — Bey. Riconoscenti ringraziamo.

dagatore lo spazio a lui affidato, e registrare e fissare mentalmente ogni singolo arrivo. E guai, come ho detto, guai se faccia un menomo rumore, una mossa, un atto imprudente; e guai soprattutto se non sia esatto nell'imitare il tubare della tortora o lo zirlare e lo zufolare del merlo. Natura ad essi tutti ha corrisposto un fine intuito, un accorgimento grande, ragione per cui tutte le fatiche di lunga ora d'attesa verrebbero ad essere rese nulle da un attimo solo d'imprudenza in momento decisivo.

Certo che questi sacrifici trovano il loro compenso aumentato di mille doppi nel momento in cui hanno principio i primi arrivi. Da questo istante infatti s'inizia un vero fuoco di fila, e il cacciatore nel tri-

ateralmente da una miriade di zanzare che lo punzecchiano e lo torturano senza posa, ed egli è obbligato all'inerzia, a soffrire da vero martire, senza poter ricorrere a mezzi energici di difesa, solo perché gli imporrebbe un'interruzione dannosa nell'iniziativa operazione di richiamo. Ognuno, dopo che si sia chiuso con certa qual maestria e a seconda del dettame delle migliori regole, in una specie di capanna formata con la sovrapposizione di ramoscelli inclinati ad arco di cerchio e congiungentisi pochi pollici al di sopra della propria testa, coperti poi con un discreto strato di fogliame, si deve mantenere immobile e pensare solo a soffiare nel proprio richiamo artificiale, scrutando contemporaneamente con occhio in-



COMPLETO ASSORTIMENTO
VETTURE CHIUSE PER CITTA'
pronte per la consegna

AGENTI GENERALI della Marca

F.I.A.T.

Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

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



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

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

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

Per vedere in lungo e in largo Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
dei Fari

B. R. C. ALPHA

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



I Fari

B. R. C. Alpha

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

BOAS RODRIGUEZ & C^{IE}

PARIS - 67, Boulevard de Charonne - PARIS

Agenti per l'Italia: Fratelli BIANC - Via Arlosto, 17 - Milano.

La celebre Bougie

OLÉO

Fuori

Usata

concorso

in tutto

dal 1900

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 vincitori della gara reale di scherma svoltasi a Buenos Aires.

Achille Pasuzzi, 3° nella gara reale, medaglia d'oro grande, dono del Club Ciclistico Italiano.

Vittorio Sbiglio, 1° nella gara reale, medaglia d'oro grande, dono di S. M. il Re.

Giulio Fraschini, 2° nella gara reale, medaglia d'argento grande, dono del Municipio di Milano.

maestri di scherma italiani all'estero

Il maestro Egisto Magnani

torinesi non possono aver troppo presto dimenticata la bella sua figura, il viso suo bruno e sorridente, il corpo flessuoso, fremente in agili mosse, il luccicar degli occhi abituati ad attuare nel lampo del pensiero in colpi e in parate pronte e spipienti. Oh, i torinesi non lo possono nè lo debbono aver dimenticato.

Allievo di Masaniello Parise per il fioretto e di Gaetani per la sciabola, uscito dalla Scuola Nazionale di Milano, partecipando con onore a diversi tornei, riuscì ad acquistarsi uno dei posti più brillanti tra i nomi d'oro della scherma italiana; così le pedane di Modena, di Firenze, di Torino, di Milano e di tutte le principali città lo videro trionfante vicino a Pini, a Colombetti e ad altri sommi, così tutto il pubblico d'Italia lo considerò come fine e forte schermidore che ad una prima scuola seppe sempre unire un'eleganza classica e un'agilità poco comune.

Allora, altri valorosi e forti figli d'Italia erano andati a trovare in America, in Francia, in Inghilterra a far prova della loro forza e della loro valentia, ed il maestro Egisto Magnani con quel pensiero che caratterizza e individualizza le anime forti, aveva da lungo tempo ideato di lasciar Torino, di abbandonar l'Italia, e di recarsi in terre straniere a coronare d'un alloro di più la molteplice gloria d'Italia.

La terra scelta dal Magnani fu la Germania, dove, ignota o quasi, era la vera scherma latina, dove i ferri s'incrociavano solamente nelle misure studentesche; però prima di abbandonare Torino egli volle dare un'ultima prova della sua arte e della sua gentilezza d'animo, accogliendo l'invito del Comitato della Croce Rossa Italiana, partecipando ad un torneo di scherma.

Fu nel maggio del 1896, quando dall'Eritrea giungevano notizie di morte e di sangue. Il maestro Magnani si battè con molti notissimi maestri italiani, anzi, in un assalto alla sciabola, quando il pubblico entusiasta, elettrizzato da tanta rapidità di mosse, da tanta fulminea conclusione di colpi, scattò in un grido forte e selaggioso chiedente il bis, il maestro Guasti uscì dalla frase famosa nel mondo schermistico di quell'epoca: « Nessuno sa tenere la sciabola come Magnani ».

Da allora il maestro torinese non è più tornato nelle pedane italiane; a Berlino egli rimase un po' di tempo in società col maestro Schiavoni, e, benchè in occasione d'un torneo avvenuto nella capitale della Baviera, il maestro Magnani incontrò tale e tanta simpatia che fu chiamato a dirigere il *Münchener Fecht Club*. E quando, l'associazione schermistica monacense si sciolse, il maestro italiano fondò una società e inaugurò una sede che in breve tempo divenne conosciuta a fiorenza.

Di più, egli acquistò le simpatie più alte ed aristocratiche monacensi, insegnò a conti, a marchesi, a baroni, a duchi e a principi, ultimamente anzi gli fu assegnato il posto di maestro in un Club di nobili tedeschi, di quei nobili così ligi alla vecchia scherma teutonica, e che per abbandonarne le antiche forme, devono essere stati ispirati non dalla gentilezza sola del Magnani, ma anche dalla valentia dell'arte sua.

Di più, ogni anno, egli tiene un'accademia di scherma, alla quale partecipano maestri e dilettanti d'ogni nazionalità, accademia che avviene sempre alla presenza di alte personalità d'ogni nazione; nell'ultima di esse, anzi, avvenuta precisamente in questi giorni v'erano gli ambasciatori d'Italia, di Francia, di Spagna e di Russia, sino a molti principi e nobili

dell'aristocrazia monacense. Se è vero che a questo mondo ciascuno, o presto o tardi, ha la sorte che si merita, e se questo è vero, anche per un momento solo, si può ben dire che pel maestro Magnani, buono e gentile, forte e valente, il suo momento sta brillando ora.

Che questo momento si eternizzi per tutta la sua vita.

Monaco, ottobre.

Nino Salvaneschi.



Il maestro di scherma Egisto Magnani.

Per una diminuzione della tassa sulle biciclette

Il Touring Club Italiano ha iniziato una campagna per ottenere che il Ministero proponga la diminuzione della tassa sulle biciclette da 10 a 5 lire.

Gli argomenti che il Touring Club porta a sostegno di tale sua tesi sono molteplici. E nel numero di novembre della sua *Rivista* ne espone parecchi, che sono meritevoli di seria considerazione.

Allorchè la bicicletta costava più di 600 lire, e costituiva perciò un oggetto di lusso accessibile

solo ai ricchi, essa andava esente da tassa. Quella attuale fu applicata allorchè una bicicletta non si poteva acquistare a meno di 300 lire, mentre oggi con meno di 100 lire si può averla o di seconda mano o acquistando i pezzi staccati e facendola mettere assieme da un meccanico. Tra i possessori di biciclette si è così formata una maggioranza di umilissima gente, per la quale la tassa di 10 lire rappresenta un onere gravoso, un dieci per cento circa del valore della bicicletta stessa.

Se noi badiamo al trattamento fiscale che negli altri Stati vien fatto alla bicicletta, ci convinceremo che l'Italia ha un privilegio non invidiabile. Nel Belgio la tassa, che è provinciale, non supera le L. 5; in Russia, ov'è comunale, non oltrepassa le L. 4,50; in Olanda è di 4 lire ed entra nell'imposta personale sul reddito; in Svizzera va da 3 a 5 franchi a seconda dei Cantoni; in Francia col 1° gennaio 1907 è stata ridotta a 3 lire, e in molti Stati — citerò il Lussemburgo e la Svezia — la bicicletta è esente da tassa. Quello che è avvenuto in Francia è certo particolarmente istruttivo, anche perchè dimostra come diminuendo la tassa, lo Stato abbia finito col guadagnare di più.

Nel 1898 le biciclette tassate in Francia — con una tassa di L. 10,80 — erano 483.414. Nel 1899 — con la tassa ridotta a L. 6 — esse salirono ad 838.856, con un maggior incasso totale di circa un milione. Col gennaio 1907 la tassa fu ridotta a L. 3, ed ora si calcola che le biciclette tassate raggiungano i due milioni, cosicchè nel 1898, con la tassa a L. 10,80 si introitarono 5 milioni: oggidì, con la tassa a sole 3 lire, si introitarono 6 milioni, perchè da una parte le biciclette sono diventate sempre più popolari e dall'altra nessuno cerca più sottrarsi al pagamento di una tassa così tenue.

In Italia la statistica del 1906-1907 c'indicava un totale di 368.181 biciclette, le quali assai probabilmente sono nel frattempo salite a 400.000. Siamo adunque nella condizione appunto in cui si trovava la Francia, allorchè aveva una tassa pari alla nostra.

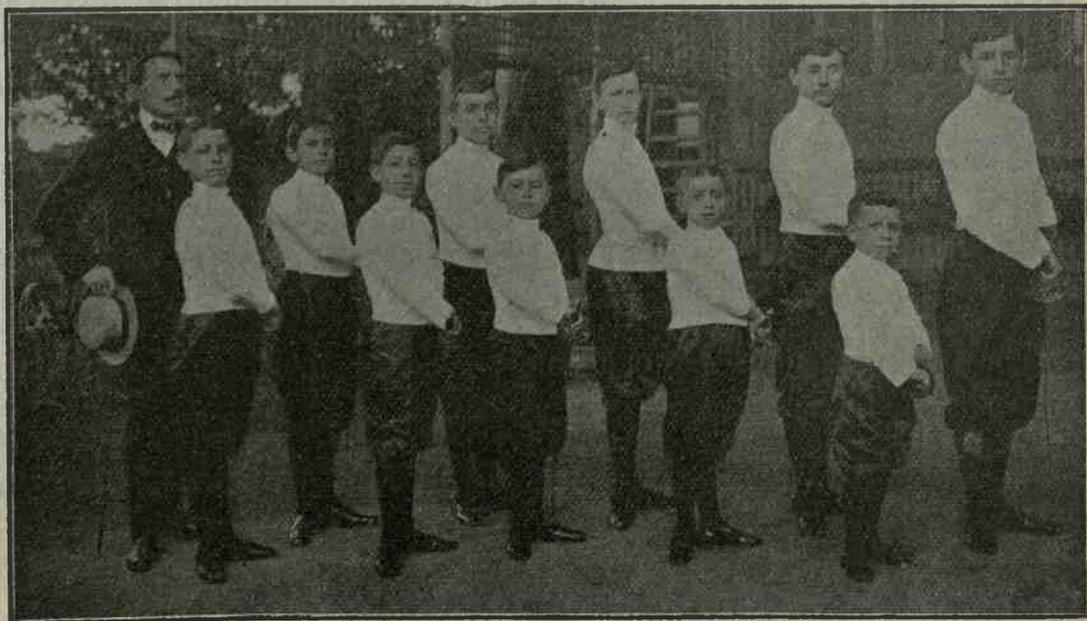
Ma la *Rivista* del Touring porta a sostegno della sua tesi altri argomenti. La bicicletta favorisce gli spostamenti degli operai e degli impiegati, resi necessari dalle deficienze degli alloggi, ed in tal modo collabora efficacemente alla tendenza di tutte le grandi città di portare lontano le abitazioni operaie, per poterle erigere sane e a buon mercato. Essa è un mezzo efficace di educazione fisica ed un sano passatempo per gli operai, che preferiscono, nei giorni festivi, le gite all'aria aperta, in campagna, all'ambiente ammorbante e deprimente delle osterie.

Poichè poi la bicicletta è largamente usata per servizi pubblici, e per esigenze commerciali, tanto che vediamo in bicicletta vigili urbani, pompieri, fattorini postali, fattorini espressi, prestinari, lattivendoli, macellai, il facilitarne l'uso significa secondare un accrescimento di un'utile attività.

Molti deputati hanno promesso al Touring il loro appoggio in questa campagna, dalla quale anche all'industria meccanica, che ha attraversato momenti non lieti, possono derivare benefici.

Nel mondo commerciale sportivo

La ditta *Bonzi e Marchi*, Milano, rappresentante in Italia la famosa marca di *Gomme piene Polack* (Società anonima B. Polack - Warltershausen) per tener fronte alle aumentate ordinazioni delle sue gomme, di cui si servono oltre ai privati le principali fabbriche di Omnibus e Camions, ha ingrandito i suoi magazzini di *Via San Nicolao, 1*, aggiungendovi un'officina speciale di applicazione e smontatura delle gomme stesse, con un personale tecnico praticissimo e in grado di eseguire prontamente ogni richiesta.



Squadra infantile di ginnastica e scherma del Club Ciclistico Italiano di Buenos Aires, diretta dal maestro Erminio Eccheri.

Edoardo Bietti
MILANO
Via Bertani, n. 8
(Arco del Sempione)
Telef. 24-71
BENZINA
Esposizione Internazionale
MILANO 1906
Medaglia d'Argento
Massima onorificenza

Il Bicietto

PIÙ LEGGERO
PIÙ ELEGANTE
PIÙ SOLIDO
PIÙ SCORREVOLE

Rudge-Whitworth
Britain's Best Bicycle



Agente Generale per l'Italia:

UGO VELADINI

MILANO

Via Vittor Pisani, N. 12 - 14

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

Vulcanizzatori BOWDEN

Funzionanti a Gas o ad Elettricità.

Agenti, Meccanici, Garages!!

Un utile in più

avrete nel vostro bilancio se farete da voi stessi le riparazioni vulcanizzate delle Coperture e Camere d'aria d'Automobili, di Motocicli e di Biciette, anzichè rivolgervi alle Fabbriche come avete fatto finora.

☛ Facili ad adoperarli.

Prezzi modici.

Riparazioni perfette con poca spesa.

Per referenze domandate a coloro che già adottano i Vulcanizzatori BOWDEN, fra i quali:

Società An. Trasporti con Automobili per la Valsassina - LECCO.

Buni Giuseppe - INTRA. — **Diverio Michele**, 12, Corso Umberto - STRESA.

Ruggero Magnico, 5, Via Venezia - BOLOGNA. — **Cocozza Gaetano**, Riviera di Chiaia, 269 - NAPOLI.

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

Noterelle d'ippica

Ecco i cavalli rimasti iscritti al Gran Premio Ambrosiano — lire 100.000, distanza metri 2100 — dopo i forfeits di ieri:

Conte R. Bastogi: Vestris e Monsalvato — Razza di Besnate: Alceste, Alora, Brimo e Sestilia — Razza Volta: Ruscello, Rugby e Bouton de Rose — Razza Alchina: Butterfly, Fin de Siècle, Spavento, Argentina e Chiomadoro — Principe Doria Pamphilj: Demetrio — G. Oscar Dolfus: Galliera — Alberto Chantre: Qui Vive, Dreadnought e Valse Bleu — Federico Tesio: Sassoferrato, Vigee Lebrun e Angelica Kanfmann — Thomas Rook: Pick Me Up — Cav. A. Donati: Syrianus — Antonio Dell'Acqua: Cheap — Bruno Lido Guastalla: Moroldo e Frack — Cav. Gino Modigliani: Vascovie — Eligio Dell'Acqua: Ipsus — Cambiaso-Francioli: Vulcano — Razza Gerbido: Altier — Sir Rholand: Pioniere, Fiorina, Bengili, Dasodi, Aased, Ayah, Muzza e Ukamba — J. de Bremond: Refuge — Visoki: Lagadec — C. de Castelbajac: Alcazar — Ed. de Rothschildt: Quid Novi — Marquis de Ganay: Ulysse — P. de Duleep Singh: Dur Coeur — Michel Ephrussi: Lama e Grom — W. Flatman: Karita, Lazarone e Castagnette — Camille Blanc: Chambers Maid — Arthur Calandri:

Leopold — Ed. Veil-Picard: White Boy e Mystificateur — Edmond Blanc: Taupin.

Nonostante il tempo pessimo, il Trotter Milanese era abbastanza affollato per la seconda giornata della riunione di autunno. Le corse, su una pista orribile, riuscirono molto interessanti, specie nel Premio Lodi.

Al Campionato Europeo (lire 10.000, metri 1609) parteciparono: Lotta, di scuderia Parmigiana; Grattan Bells, di Sesana; Fanny P., di F. Giorgi; Principessa Xenia, di Mauro; Alton, di Sesana e Astruc di scuderia Ambrosiana.

Occorsero solo due prove per l'assegnazione dei premi ed in entrambe si dimostrò assolutamente superiore Lotta, l'importazione americana della scuderia Parmigiana. Nella prima prova riuscirono: 1. Lotta, 2'18"; 2. Grattan B.; 3. Fanny; 4. Principessa Xenia; 5. Alton; 6. Astruc.

Nella seconda: 1. Lotta in 2'20"; 2. Grattan B.; 3. Alton; 4. Fanny; 5. Principessa Xenia.

I premi furono così assegnati: 1. (lire 5000), Lotta; 2. (lire 2500) Grattan B.; 3. (lire 1300) Fanny; 4. (lire 800) Alton; 5. (lire 400) Principessa Xenia.

Con la riunione di domenica scorsa a Pisa si è chiusa la stagione delle corse al galoppo.

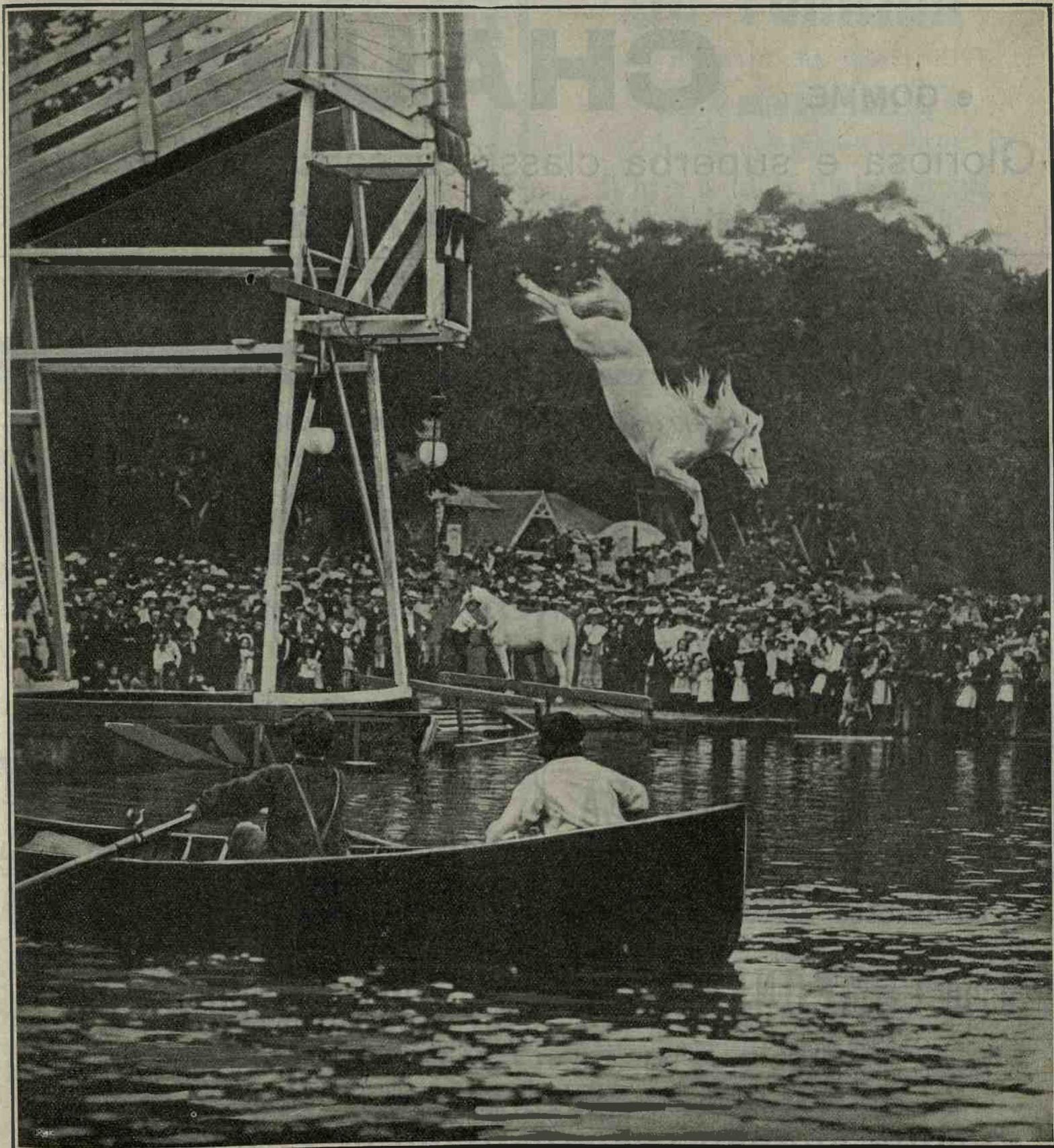
L'handicap Premio di San Rossore — lire 3000, metri 1500 — ha raccolto sette partenti: Vascovie (51 1/2), di Modigliani; Melò (50), di Guastalla; Ayah (49), di Sir Rholand; Palombella (49), di

scuderia Torinese; Pick Me Up (47), di T. Rook; Origille (46 1/2), di Sino e Sallustia (45 1/2), di Peiffetti. Sono giunti: 1. Ayah, 2. Melò, 3. Origille.

Il Campionato Italiano del Fortior Podistico

Nel mentre le numerose associazioni sportive ed i comitati si preparano in ogni città d'Italia ad organizzare le pratiche e salutari marcie del Fortior Podistico Italiano — km. 50 in ore 9, — la presidenza dello stesso lavoro alla preparazione del Campionato Italiano, riservato ai quattromila laureati del Fortior, importante gara che si correrà a Genova il 22 novembre in unione al Circuito Nazionale di Genova, km. 13, libero a tutti, dotato di oltre centocinquanta premi, nonchè di premi d'onore per le squadre quali quello di S. M. il Re, Ministero della Pubblica Istruzione e della Guerra, Prefetto, Sindaco, Deputati, ecc.

Per i programmi completi del campionato e delle marcie autunnali le società e gli sportsmen possono indirizzare le richieste al Fortior, Sport Pedestre, Genova, via S. Donato, 7, p. p., sede propria. Baccl.



Gli Americani amanti delle grandi sensazioni hanno escogitato un nuovo numero assai curioso per appagare la propria passione. E' a Concy-Island che per la prima volta il pubblico fu chiamato a controllare le prodezze dei cavalli nuotatori-saltatori. Gli ammaestratori hanno avuto la pazienza di addestrare i cavalli nel precipitarsi in acqua dall'altezza di 10 metri.

4° Giro di Lombardia = Km. 213

Tempo orribile - Strade pessime.

1° arrivato dei Dilettanti: **G...**

2° " " " **A...**

rispettivamente 5° e 7° nell'ordine di arrivo.

4° arrivato dei Professionisti: **Mairani Carlo**

tutti con
BICICLETTA

e GOMME

LABOR CHAUVIN

Gloriosa e superba classifica sopra 208 partiti

3 arrivati nei **PRIMI SETTE.**

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

GILARDONI, DELLA CHA & C.

*Avvertiamo la nostra spettabile Clientela di aver conferito
la nostra rappresentanza per l'Italia al Signor*

FEDERICO HARDY

*il quale, nel suo studio in MILANO, via Felice Bellotti, n. 11, tiene
a disposizione dei visitatori un ricco e completo campionario di*

Accessori per Biciclette

a prezzi di fabbrica

Biciclette originali CHATER-LEA

montate in Inghilterra

Biciclette BROWN

le più solide e più economiche

Serie COMPONENTS

Pneumatici B. B. L.

Vulcanizzatori HARVEY & FROST

Para e Tela per vulcanizzare

Footballs, Pattini

Impermeabili, ecc., ecc.

BROWN BROTHERS LTD

PARIGI — LONDON — MANCHESTER

Capitale 15.000.000 di Lire Italiane

Vendite annuali per 20 Milioni di Lire Italiane

Fornitori del R. Governo Inglese

" 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.

I nuovi Modelli 1909 della **Bicicletta**

GOERICKE

sono una **vera creazione** del genere.

Serie

Goericke

finissime ed a prezzi convenientissimi.

Mozzi

Goericke

rappresentano un **vero capolavoro** di meccanica.

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

Agente Gener. per l'Italia: **Ditta ENRICO ALTERAUGE** - MILANO - Via Nino Bixio, 17
Succursale di Torino: Signor **I. B. RICCO** - Via Petrarca, 7
Deposito presso: **ERMINIO VENTURELLI**, Corso S. Maurizio, Torino

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.

FIAT

**FABBRICA ITALIANA
AUTOMOBILI TORINO**

Capitale L. 9.000.000

VETTURE 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 la più importante dell'annata sportiva
segna un trionfo per

PEUGEOT

Gomme

WOLBER

1° FABER

3° GERBI *Macchina* MAINO

Materiale PEUGEOT

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
punzionate

sono appannaggio della **MIGLIORE FABBRICAZIONE** e del
MIGLIOR MATERIALE.

G. C. Fratelli PICENA

TORINO

Corso Trinc. Oddone, 17.

MILANO

Via Cesare Correnti, 3.

Agenzia Italiana Pneumatici **WOLBER**
SCIPIONE BALBIANI - Milano

20 - Piazza Castello - 20

Si concedono rappresentanze per 1909 nei centri non ancora rappresentati.