

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Aerostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

~~~ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ~~~

## ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Ester L. 9

Un Numero | Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15  
Ester .. 15

## DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

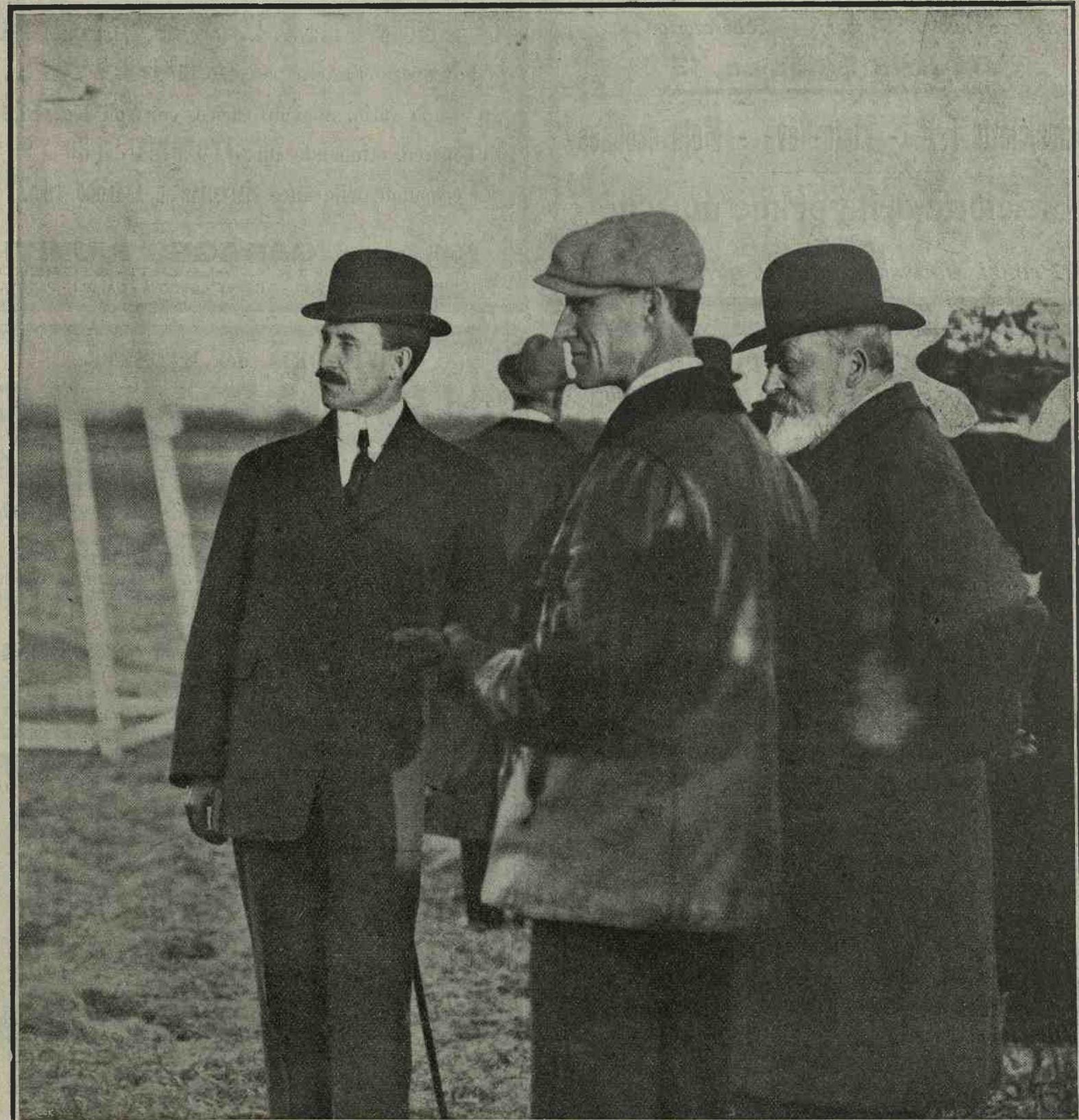
~~~ TELEFONO II-86 ~~~

## INSEZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

## SPORTSMEN ILLUSTRI IN ITALIA



Il Re Edoardo VII d'Inghilterra in colloquio col fratelli Wilbur e Orville Wright.

Visitate i nuovi Modelli 1909

# DE DION BOUTON

Meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso la

Società Anonima Garages "E. NAGLIATI",

FIRENZE

DE DION BOUTON PALACE - Via Borgognissanti, 58

MILANO

DE DION BOUTON PALACE - Via Montevideo, n. 21

e nelle Agenzie di:

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

## GIUSEPPE CARPIGNANO

avverte la rispettabile Clientela di avere aperto  
il suo nuovo Negozio e Laboratorio in

**Via Orto Botanico, 13**

**Motociclette F.N. - Moto-Rêve - Motosacoches**

**Biciclette delle prime marche**

*Prezzi ribassati del 50 per cento.*

## GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

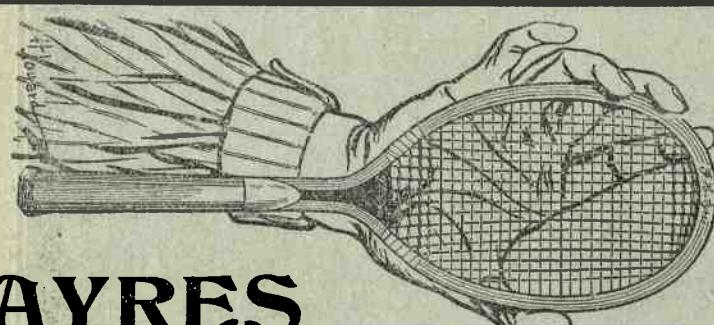
MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

| TIPO. | NOME      | Imp.-ccs | Lire | Larg. | Larg. | Alt. Int. | TIPO  | NOME     | Imp.-ccs | Lire | Larg. | Larg. | Alt. Int. |
|-------|-----------|----------|------|-------|-------|-----------|-------|----------|----------|------|-------|-------|-----------|
| 2 H 2 | Moto      | 20       | 24   | 121   | 65    | 155       | 2 I 5 | Potente  | 125      | 58   | 132   | 162   | 196       |
| 2 F 2 | Forte     | 23       | 25   | 115   | 65    | 162       | 2 I 4 | Robusto  | 100      | 50   | 132   | 132   | 196       |
| 2 E 2 | Piccolo   | 18       | 22   | 101   | 65    | 148       | 2 I 3 | Durevole | 75       | 42   | 131   | 102   | 196       |
| 2 K 2 | Effenne   | 20       | 24   | 154   | 65    | 127       | 2 F 5 | Mercurio | 58       | 36   | 118   | 150   | 176       |
| 2 U 2 | Number    | 12       | 19   | 65    | 65    | 159       | 2 F 4 | Marte    | 48       | 32   | 117   | 120   | 174       |
| 2 M 5 | M Sacoche | 20       | 28   | 135   | 78    | 90        | 2 H 4 | Normale  | 40       | 30   | 122   | 120   | 158       |



## AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

Gli articoli AYRES si trovano presso le Ditta:

ROMA - Via Nazionale, 115-119 - Old England.  
MILANO - Corso Venezia, 33 - Fratelli Brigatti.  
TORINO - Portici P. Castello. Vedova A. Jourdan.  
FIRENZE - Via Cavour - Anglo-American Stores.  
GENOVA - Via Salita Misericord. - Agostino Drago.

GENOVA - Salita S. Matteo, 20 - E. Farisoglio.  
VENEZIA - S. Salvatore - Bartolomeo Marfiorio.  
BOLOGNA - Cav. G. Marzocchi.  
PADOVA - Via 8 Febbraio - Vincenzo Bonaldi.  
NAPOLI - Galante e Pivetta.

F. H. AYRES Ltd - LONDON

Agente Continentale J. TITUS POSTMA - Neuilly-sur-Seine - 28, Avenue de Neuilly.

# S.C.A.T.

14 - 18 - 22 HP

Le ultime vittorie italiane  
di  
**PEUGEOT!**

A ROMA - Corsa Audace Km. 100 - 1° CIOTTI  
(battendo i migliori campioni Romani),

a TORINO - Corsa su strada.

Torino-Castellazzo-Bormida - 1° X,

a TORINO - Velodromo Torinese.

Corsa a Coppie dilettanti - 1° X. Y.

Tutti montando Bicicletta

# PEUGEOT

**SPORTSMAN!** Prima di fare acquisti di VETTURETTE, MOTOCICLETTE  
a BICICLETTE, chiedete Prezzi e Cataloghi all'

Agenzia Generale Stabilimenti PEUGEOT:

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

## Due Vittorie in un giorno!!

Corsa Firenze-San Casciano:

**1° LUIGI FIASCHI**

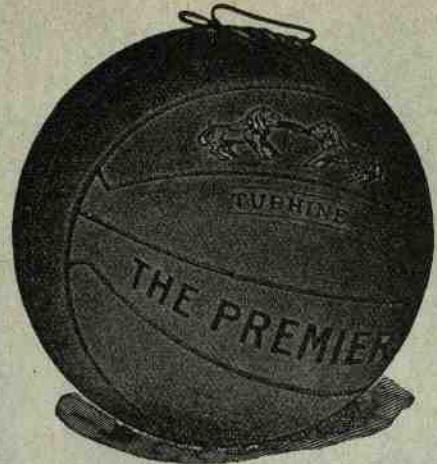
Campionato Studenti Cremonesi:

**1° X** (Macchina DEI)

Sempre con Pneumatici

# DURIO

Torino - G. DURIO - Madonna di Campagna



**"TUPHINE,"**  
I migliori Foot balls inglesi

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

**"CAMBO,"**  
a molla d'acciaio interna.

Il solo Diabolo pratico e resistente

Agenti esclusivi per l'Italia:

**G. VIGO & CIA**

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

**Specialità Articoli Sports**

**GIUOCHI DA GIARDINO E DA SALA**

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

CATALOGHI E LISTINI A RICHIESTA.

"Il peso, ecco il nemico.  
"Il 5% del peso in più porta  
il 14% di aumento di spesa. ,"

**BIBENDUM.**

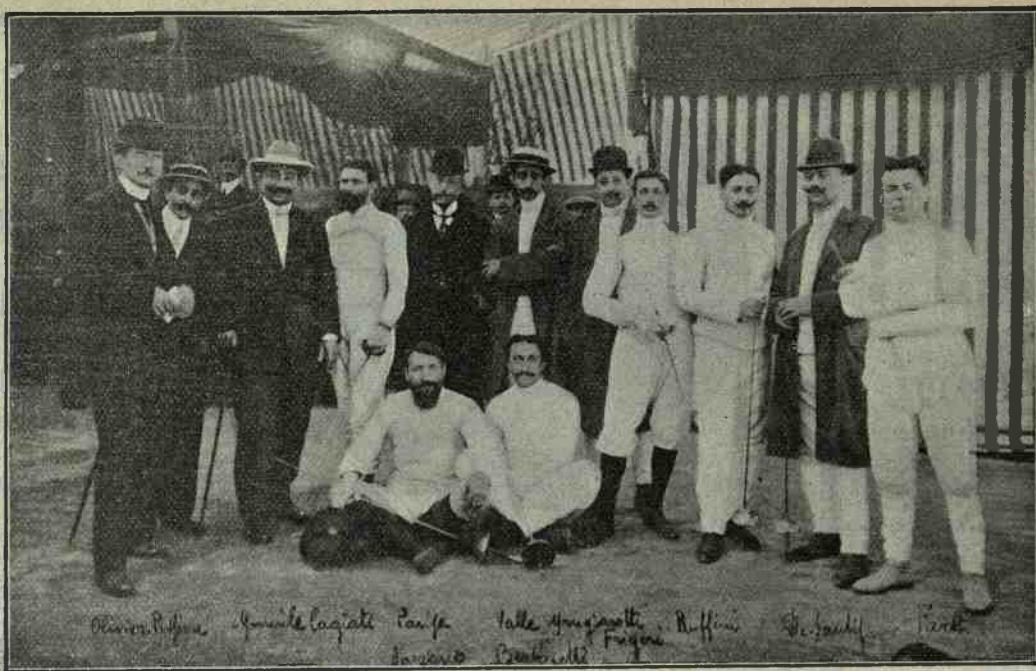
Consultate il Catalogo 1909  
delle Automobili leggere

# LANCIA

vincitrici della  
Coppa d'America al Savannah.

Le vetture leggere LANCIA nel 1908 vinsero  
facilmente tutte le prove ed i concorsi a cui  
presero parte.

**LANCIA e C. - Torino**  
Via Ormea, 89-91.



Il gruppo degli italiani partecipanti al Torneo Internazionale di Nizza. Manca il maestro Bonioli.

## SCHERMA

### Il Torneo Internazionale di Nizza

#### La partecipazione degli italiani.

La scherma colla spada da combattimento è quella predominante in Francia, dove il fioretto è quasi dimenticato, e, appena appena si comincia a studiare la sciabola. In Italia invece da poco tempo solamente si pratica la scherma da terreno, e ancora, sia per numero come per valore di spadisti, siamo inferiori alla nazione so essa: questo bisogna lealmente riconoscerlo; ciò non toglie però che, in questo breve volger di tempo, noi non abbiamo fatto dei progressi rimarchevoli, come lo prova l'ultimo match di Montecarlo, ove gli italiani rimasero soccombenti per una sola stoccata.

Gli iscritti furono 120; risposero all'appello solo 104.

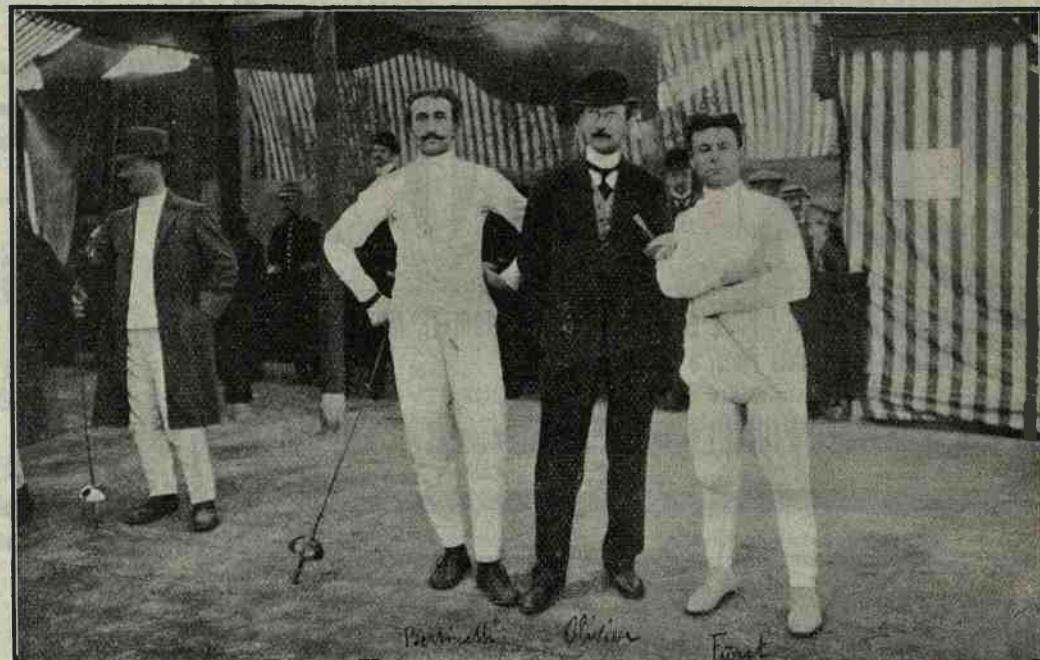
A termine di regolamento, vennero formate 13 poules di 8 tiratori ciascuna; i primi quattro si classificavano per il secondo giro eliminatorio.

Uscì vergine dalla sua poule, con zero stoccate, il forte Maniagiori di Milano, allievo di Lancia di Brolo, compiendo una bella performance; Sarzano, pure di Milano, si classifica terzo in questo stesso gruppo; ne veniva invece eliminato il professore Pessina, fratello al celebre direttore della Scuola magistrale di Scherma, e il dilettante Zanolo di Genova.

Mario Ruffini, maestro civile alla Scuola d'equitazione a Pineiro, si piazzava secondo della seconda poule a pari merito col forte barone D'Arlincour; cade il celebre maestro parigino Huguet, che nell'anno passato era giunto alla finale, vincendo anche un premio di belle armi; questa eliminazione, come quella del prof. Mornile nella terza poule, produsse enorme impressione, la sorte delle armi alle volte può rischiarci di queste sorprese.

Gli italiani che vengono classificati per la seconda serie di eliminazioni sono, oltre quelli già citati, il maestro Bonioli, il maestro De-Santis, primo della sua poule, Frigeri, Bertinetti M., Valle, Furst, Olivier, Cagliati.

Nel primo gruppo sono riusciti quattro italiani e cioè: De-Santis, Ruffini, Bertinetti e Furst; e la sorte è fatale ai due primi, che fra i nostri maestri sono fra i pochi che hanno incominciato a studiare la spada da terreno e che meritavano certamente migliore fortuna; Furst ha tirato con un entrain indiavolato piazzandosi ottimo secondo davanti a Bertinetti, terzo.



La squadra italiana partecipante ai matches internazionali di spada da terreno a Montecarlo.

Nelle altre poules assistiamo con dispiacere alla caduta di Maniagiori, Cagliati, Sarzano, Frigeri. È un vero peccato, perché con un po' di buona chance, questi ottimi schermatori avrebbero potuto giocare una parte ben più importante.

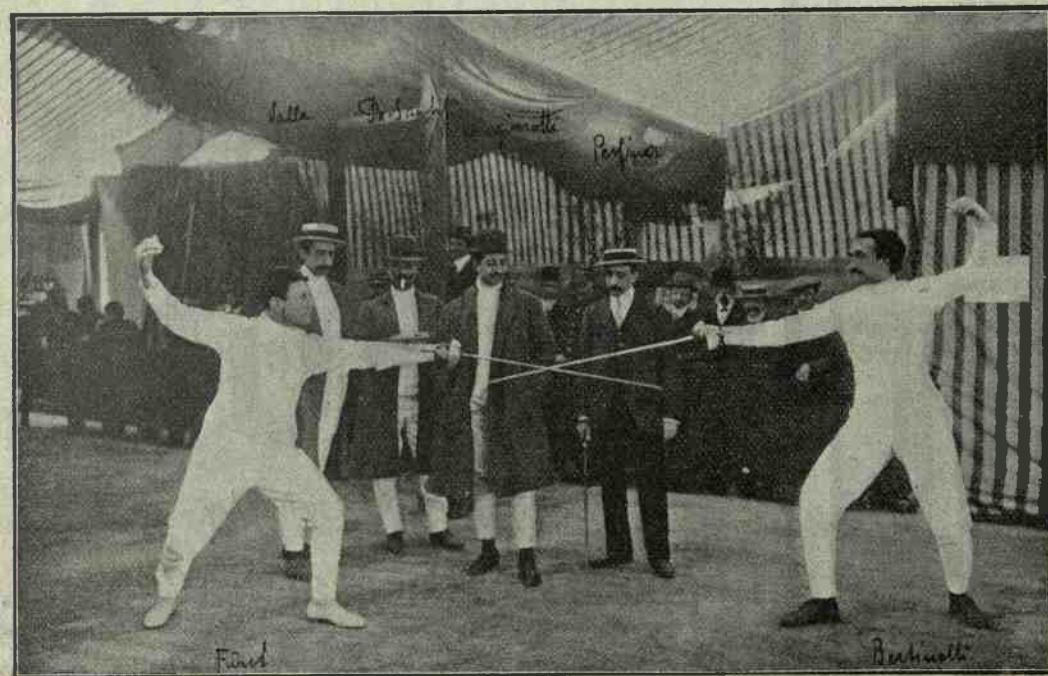
tamente francese, non è di questo avviso e combatte il Bertinetti, il quale, vedendosi continuamente osteggiato, si ritira proprio quando aveva la quasi sicura certezza di vincere.

Qualcuno non ha voluto approvare questo ritiro, basandosi su un articolo del regolamento che dice che i concorrenti si obbligano sulla loro parola di rispettare qualsiasi decisione della Giuria; e anche perché il Bertinetti pregiudicava la buona impressione lasciata in tutti. Vi sono però momenti in cui è difficile comandare a se stesso, e il Bertinetti ha ceduto ad uno di essi, ritirandosi anche dalla gara di sciabola, dove avrebbe potuto fare meglio ancora che nella spada.

L'Olivier invece, che ha saputo accattivarsi le simpatie della Giuria, viene classificato per l'ultima gara. Egli è il solo fra gli italiani che sia riuscito anche nei primi due anni di entrare nella finale.

Questa si svolse oggi alla presenza di numeroso e scelto pubblico; gli assalti furono disputatissimi e molto interessanti, trovandosi di fronte i più forti spadisti di Francia.

Eccovene il risultato: Primi, a pari merito con due stoccate ricevute e i sugg. J. Renaud, Gandin e Clery. Seguono Duquet e Albert con quattro; Lachèvre e Steveteau con 6; Besançon e Olivier con 7; Gatineau e Hubert con 8; De-Granclos con 10.



Un passe d'armes al Torneo Internazionale di Nizza.



Notevole la performance del Valle di Genova, allievo di Tiburini, il quale vince splendidamente il suo giro, facendosi applaudire per il suo gioco in linea. Bonioli e Olivier escono brillantemente dalle loro poules.

Degli italiani rimangono quindi per la prima semifinale: Furst, Valle, Bertinetti, Olivier e Bonioli.

E la sorte ancora ha voluto giucare un brutto tiro al gruppo degli italiani, mettendo insieme nella stessa semifinale quattro di essi, e cioè Bertinetti, Furst, Bonioli e Olivier.

Bertinetti con Hubert, maestro francese, si classifica brillantemente primo; il suo gioco è andato sempre migliorando, lasciando di sé ottima impressione di schermitor calmo, corretto e efficace; terzo Duquet. Restano a disputarsi il quarto posto i tre italiani con un francese, e vince Olivier.

L'esclusione di Bonioli, il giovane maestro allievo di Colombe, fu penosamente appresa da quanti conoscono il suo vero valore; degli italiani era quello che più meritava forse di entrare in finale; egli è stato sfortunato ed anche un po' combattuto dalla Giuria. Valle pure non riuscì a classificarsi, sicché soli Olivier e Bertinetti entrarono nell'ultima semifinale.

Sono quindi sedici gli schermitori rimasti in gara; si tratta di eliminarne quattro. Si fanno quindi due gruppi di otto e i primi sei di ciascun gruppo parteciperanno alla gran finale.

I due italiani nutrono grandi speranze e meritano veramente l'onore di vincere quest'ultima prova; la Giuria però, comple-

PNEUMATICI

**AUSTRO-AMERICAN-TYRE**

Chiedere ovunque i modelli 1909 — Massimo perfezionamento.

Agenzia e Depositi per l'Italia:

**LEIDHEUSER & C.**

TORINO  
Via Prince Amedeo, 16.

MILANO  
Via Brera, 6.



Le corse ciclistiche al Motovelodromo torinese. 18 aprile. Verri (Goericke). Binelli (Gaia). (Fot. Ambrosio e C. - Torino).

## L'Unione Velocipedistica Italiana.

I dirigenti scaduti dell'Unione Velocipedistica Italiana si agitano, come mai hanno fatto per il passato, non potendo comprendere il motivo della loro sconfitta al Congresso di Bologna. Congresso quello regolarissimo, le cui votazioni furono improntate a tutta quella legalità voluta dallo statuto dell'Unione, da quello stesso statuto in base al quale per il passato si poté convalidare una elezione anche con quattro voti.

Venne il Congresso di Bologna e poche Società risposero all'appello dei dirigenti dell'Unione.

Il Congresso venne dichiarato ugualmente legale ed il signor Ronchi ne assunse la presidenza. Si mossero critiche all'amministrazione passata; si discussero i crediti non ancora esatti da direzioni di società, velodromi e commissari regionali, che, come risulta dal Bollettino Ufficiale, ammontano a L. 2785, si decise di mutare sede dell'Unione, tutte cose queste che il signor Ronchi lasciò prima discutere e poi mise in votazione nonostante il numero esiguo dei presenti.

Il Congresso si chiuse e non mancarono anche i brindisi di frate laza scambiati con gli stessi sconfitti, la sede dell'Unione si mutò, gli uomini si sostituirono; ecco un Congresso dunque non privo di risultati. Appunto per questo esso era destinato ad avere un eco fra gli interessati non intervenuti al Convegno di Bologna. Di qui la grande sorpresa di chi era stato bocciato, sorpresa, se vogliamo, anche un po' giustificata, inquantoché le approvazioni dei bilanci e le rielezioni passate si svolsero in ben altra forma.

Ecco lo stesso Ronchi, il delegato dell'Unione Sportiva Milanese, che aveva presieduto il Congresso di Bologna ed al quale aveva partecipato con l'intento di trasportare a Milano l'Unione Velocipedistica, che si ribella dopo tre giorni al deliberato approvato nella capitale dell'Emilia.

Non soddisfatto delle decisioni prese, invita quegli stessi uomini che lui avrebbe voluti mutati, a dichiarare illegale il Congresso di Bologna, facendo rilevare ai dirigenti di Alessandria come il verbale del Congresso

stesso non fosse munito della firma del presidente e quindi del suo visto, che per una vera dimenticanza non appariva al fine del riassunto delle deliberazioni.

I dirigenti di Alessandria non si lasciano ripetere l'invito dell'Unione Sportiva Milanese ed indicano un Congresso straordinario a Genova per il 25 corrente.

In base allo statuto dell'Unione Velocipedistica, il numero dei votanti, se può avere un'importanza morale sul risultato di una deliberazione, non toglie a quest'ultima la sua piena legalità, per cui anche se sole sette società su 125 hanno presa una deliberazione, questa deve essere rispettata e resa esecutiva.

Se le società che non parteciparono al convegno bolognese stimavano opportuno si indicesse un nuovo Congresso per discutere il verbale di Bologna, potevano benissimo collettivamente richiederlo al nuovo Comitato direttivo dell'Unione, ma mai dovevano rivolgersi a coloro che in base ad una votazione legalissima erano stati surrogati. Il Comitato di Torino, come ebbe a dichiararlo, non avrebbe avuto nulla in contrario a darne l'approvazione.

Ma chi oggi si agita se prendesse veramente a cuore le sorti dell'Unione, se volesse il rispetto delle tradizioni della massima associazione nazionale dello sport ciclistico, non disconoscerebbe l'opera efficace di epurazione propostasi dai nuovi eletti e non farebbe distinzione di sede, sia l'Unione andata a Torino piuttosto che a Milano.

Il voto di Bologna riuscì anche per noi, che del resto non abbiamo mai discusso l'opportunità della sede in una città piuttosto che in un'altra, a dire il vero, una sorpresa.

Nessuno dei nostri ciclisti interessati al mutamento delle cose ci comunicò infatti le sue intenzioni prima di andare a Bologna. Il telegioco ci diede i risultati, ci trasmise le cifre dei voti, e per quanto la notizia riuscisse a noi una novità, lo ripetiamo, nulla, proprio nulla di irregolare trovammo nelle decisioni. Per il passato si era infine fatto altrettanto o pressappoco.

Se possiamo approvare la richiesta regolare di Congresso da parte di alcune società, e cioè la discussione di un ordine del giorno riguardante alcune deliberazioni prese a Bologna, non condividiamo assolutamente l'idea ventilata, certo da persone interessate, di discutere la legalità di una elezione. Essa fu legalissima, ce lo dice lo stesso statuto e quindi lasciamo agli eletti agio di prendere in considerazione tutti quei desiderata delle società che mirano veramente alla grandezza dell'Unione. Ogni atto diverso non potrebbe che riportare la disapprovazione di molti e determinare del tutto lo sfacelo dell'Unione. In ogni modo ci auguriamo che nella riunione amichevole d'oggi a Genova abbia a trionfare il buon senso. Si potrà suggerire ai nuovi eletti un programma riformistico dell'Unione, ma non si potrà (del resto nessuna votazione in tale senso sarebbe valida non essendo il Congresso approvato legalmente) cancellare un dato di fatto del Congresso di Bologna, come il trasporto della sede e l'elezione del nuovo Comitato. Così la pensa, del resto, chi disinteressatamente, come lo scrivente, vuole onestamente esaminare la situazione attuale dell'Unione.

GUSTAVO VERONA.

## Le corse della settimana

\*\* A Torino si è inaugurata la stagione ciclistica al Motovelodromo Umberto I. Il Gran Criterium Internazionale velocità, professionisti, venne vinto da Verri, 2. Delage, 3. Outoschne.

Il Critrium velocità dilettanti fu appannaggio di Durando, 2. Stoppani, 3. Vaccaro.

\*\* A Milano, o meglio sul percorso: Saronno, Monza, Bergamo, Lecco, Como, Varese, Parabiago (km. 220) vennero disputate le tre coppe offerte dal Comitato di Parabiago.

Un buon lotto di valenti pedalatori raccolse questa corsa, il cui risultato fu il seguente: 1. Cuniolo, 2. Galletti, 3. Gerbi, 4. Cittera, quasi in gruppo; 5. Canepari, 6. Rossignoli, 7. Cocco, 8. Azzini, 9. Orian, 10. Massironi.

\*\* Sul percorso Castellazzo, Alessandria, Asti, Acqui, Ovada, Novi, Alessandria, Castellazzo (km. 167)

si svolse domenica scorsa una corsa libera a tutti i dilettanti. Arrivarono: 1. Borgarello di Torino, 2. Jachino di Genova, 3. Cellerino di Alessandria.

\*\* Domenica scorsa, sul percorso Milano-Erba-Como-Milano, km. 90, ebbe luogo la corsa ciclistica studentesca in allenamento al Campionato italiano, indetta dal Club Minerva.

Iscritti 45, partenti 36, arrivati 26.

1. Ferrario M., Ragioneria, Como, in ore 2,59.

2. Malberti M., Desio, in ore 3,1.

3. Pomoni, Crema, in ore 3,3.

4. Gherzi P., Milano, in ore 3,7.

5. Collina, Milano, a ruota.

6. De Luca A., Milano, a ruota.

Seguono altri 20 in tempo massimo.

Le iscrizioni al Campionato italiano studenti secondari ed universitari si ricevono in L. 2,50 presso il Club Minerva, 16, via C. Correnti, Milano.

La gara (9 maggio) è dotata di ricchi premi, tra i quali quelli dei Sovrani, del sindaco senatore marchese Ponti, del senatore Pirelli, ecc.



Il corridore Massari.

(Fot. U. Fortini).

## Il Concorso Ginnastico di Varese

Questo Concorso, indetto dalla fiorente Società Varesina per commemorare il fausto avvenimento della liberazione della Lombardia e al quale la Federazione Ginnastica da il suo appoggio incondizionato ed intero, va di giorno in giorno aumentando di importanza e per le gare che in esso vi si disputeranno, e per il numero delle Società delle quali è certo l'intervento.

Basti accennare che vi saranno gare artistiche ed atletiche di squadre ed individuali, Campionati, pentathlon, gare nazionali per gli allievi, gare di giochi e sembrano anche assicurate gare di tiro a segno e di canottaggio.

Sappiamo che per la buona riuscita del Concorso si è costituito un Sottocomitato con sede in Milano, via Andegari, 8, e ne fanno parte i signori: Berta cav. Ettore, presidente; Radaelli comm. ing. Angelo, Sironi avv. Giulio, Pessina Davide, Mambrino Nino, Moro rag. Piero, Pirovano rag. Francesco, e i segretari Lonati cav. rag. Angelo e Cortese Achille.

La Commissione tecnica, che ha pure la sua Sede in Milano, è così composta: Radice avv. cav. uff. Felice, presidente; Bosio rag. Luigi, Cappelli cavaliere Marco, Cavalli Cornelio, Mari Silvio, Pasta Olinto, Po-zoli prof. cav. Carlo, e il segretario Rossetti Giovanni.



Le corse ciclistiche al Motovelodromo Umberto I, (18 aprile).

I campioni della « Prova Barriera di Nizza », vincitori della corsa per coppie.

Nel centro il presidente sig. Sogno.



Un gruppo di ciclisti professionisti.

(Fot. Ambrosio e C. - Torino).

## Giuoco del Calcio

### I Campionati Federali.

Oggi finalmente avremo le due finali di Campionato Federale, di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria.

A Milano *Pro Vercelli* sarà di fronte all'*U. S. M.*  
A Torino *F. C. Piemonte* s'incontrerà col *Genoa Club*.

Riguardo al Campionato di 1<sup>a</sup> categoria riteniamo sicura la vittoria dei vercellesi, per quanto degli *unionisti* ne venga detto un gran bene. Ma gli ultimi matches de queste due squadre disputati non ci lasciano dubbio sul risultato finale di questo Campionato. La *Pro Vercelli*, quantunque sul suo campo abbia riportata una vittoria contrastatissima fino all'ultimo sull'*U. S. M.*, ha questa volta il vantaggio... di non giocare sul proprio campo, ciò che equivale dire che giocherà assai meglio questo *return match* di quanto non fece nel primo incontro.

A Torino, il *F. C. Piemonte* non avrà molto da impegnarsi per affermarsi nuovamente sul *Genoa Club*.

Noteremo che in questo Campionato F-d-rale le *casarche celesti* non patirono finora sconfitta alcuna, onde se anche questo match si volgesse in una *defeat* e per *Piemonte*, la *Coppa di Campionato* gli è egualmente assicurata avendo cinque punti di vantaggio sulla *squadra genovese*.

Al prossimo numero i dettagliati particolari sugli odierni due importantissimi incontri finali di Campionato F-d-rale.

### I Campionati Italiani di 2<sup>a</sup> categoria.

A TORINO.

Domenica scorsa, al campo della *Juventus*, venne disputato un match di campionato italiano 2<sup>a</sup> categoria fra il *F. C. Piemonte II* ed il *F. C. Juventus II*.

Per tutta la durata della partita fu evidente la superiorità degli *juventini*, la cui squadra risultava così composta: Lungo, Mastroella, Aimone I, Mazzonnis, Aimone III, Hess, Aimone II, Armano, Besozzi, Moshino, Malvano.

Sul finire del primo tempo i bianchi e neri marcarono due *goals* per merito di Moshino e Moschino, due *goals* a nostro avviso segnati da *off side*.

Alla ripresa subito segnano un terzo punto i bianchi e neri con Armano, seguito da un quarto ed ultimo di Moschino.

Salvo qualche rara scappata, le *casarche celesti* non furono mai minacciose, mentre la *Juventus* fallì parecchie occasioni di marcire altri *goals*.

In complesso, match poco interessante e disordinato. Una parola di lode alle due difese.

Arbitrò questo match il signor Schoembrod, che altre volte trovaranno più attento e più severo ai falli di gioco.

L'altro match di 2<sup>a</sup> categoria Campionato italiano fra il *F. C. Junior* ed il *F. C. Turin II* non ebbe luogo per dichiarato *forfait* di quest'ultimo.

### La "tournée" degli inglesi.

A Vercelli ed a Genova, contro la *Pro Vercelli* ed il *Genoa Club*, la squadra del *West Auckland* fece match pari, 1-1.

A Milano invece gli inglesi furono vittoriosi con 3-1. Di questo ultimo match il nostro nuovo collaboratore da Milano per il *foot ball*, il signor Antonio Bianchi, ce ne dà la seguente relazione:

### L'ultimo "match" degli inglesi in Italia.

Domenica, 18, ebbe luogo a Milano, nell'Arena, l'ultimo match di *foot ball* che la squadra inglese, scesa per il nostro Torneo, doveva sostenere con gli italiani. L'emo palpitante delle gare sostenute in questa settimana contro i nostri teams, valse a richiamare nell'immenso anfiteatro una vera folla che mai si vide prima di domenica.

Salutati da un'ovazione calda e sincera, alle ore 16

scendono in campo gli inglesi, seguiti subito dai nostri campioni.

Fatte le fotografie d'uso, alle ore 4,10 si allinano ai loro posti, e l'arbitro sig. Mazzola dà il segnale d'inizio. La palla è ai milanesi, ma gli inglesi non lasciano tirar loro che il calcio d'obbligo, perché subito se l'appropriano e tentano una veloce discesa. La nostra difesa però, ben preparata, respinge bene il primo attacco, rimanendo la palla ai propri avanti. Ma è un solo attimo, e gli inglesi già sono ancora nel campo milanese. A differenza di quanto hanno fatto nelle altre città, qua assistiamo a passaggi lunghi, alti, *cross* da un'ala all'altra, un gioco tutt'altro che stretto, tutt'altro che serrato. Forse, nei loro intendimenti, avranno voluto dimostrare che maestri nei passaggi rasentati la terra, corti, veloci, non sono secondi all'altro gioco sopra spiegato, forse perché obbligati dal gioco serrato della nostra difesa. Sta il fatto che mai una volta hanno dato l'idea del passaggio corto del *dribbling* fin sotto il *goal*, come invece han saputo dimostrare nel meeting di Pasqua i giocatori della squadra svizzera.

Ma ritorniamo alla cronaca. Falliti ancora due tentativi di portarsi in *goal*, tentano qualche *shot* da lontano. Già i primi a nulla approdarono, quando una esclamazione di rabbia sorge dal pubblico. La mezz'ala destra inglese, da circa 20 metri, calcia in *goal*. De Simoni, pronto, cerca di respingerla con le mani, ma falla e la palla cade lentamente nella rete.

Non per nulla scoraggiati, cosa strana, i nostri attaccano con irruenza e decisione, il *goal* inglese. Ma la nostra prima linea trova nei terzi i inglesi una vera barriera; calmi, sicuri, per nulla si sgomentano dei numerosi attacchi che a loro muovono e sempre con sicurezza e precisione li sventano. Ed il secondo *goal* spetta ancora agli inglesi. Dopo due passaggi dalle ali in centro la palla viene portata velocemente sotto il *goal* italiano. Varisco e Mombelli la rimandano ancora, ma gli *half-backs* inglesi, pronti e decisi, la passano ancora ai *forwards*. Ancora un passaggio e la mezz'ala sinistra centra. La palla sfiora i due *terzini* ed entra come una freccia nel *goal*. Passano ancora alcuni minuti e termina il primo tempo.

L'inizio della seconda ripresa segna un cambiamento di gioco da parte degli inglesi. I segni evidenti della stanchezza non permettono più di fare le lunghe volate, le veloci discese, ed esplicano perciò un gioco stretto, un *dribbling* continuo, che scommosso alquanto la nostra difesa. E il risultato non si fa tanto attendere. Dopo 8 minuti segnano il terzo *goal*. I milanesi, che oggi hanno giocato con un *train* e con una vivacità straordinaria, si muovono con tutte le loro forze all'attacco del *goal* inglese.

Ed in uno di questi un giocatore inglese segna un *faul*. Accordato il *free kick* ai milanesi, Varisco lo tira splendidamente in *goal*. Il portiere ferma la palla, ma forse un po' violenta, sfugge e cade nella rete. Incitati da questo successo inaspettato, tentano ancora assalti irruenti, ma tutti s'infrangono contro l'audacia, l'astuzia ed i colpi sicuri dei due *terzini*. La palla gira così da un campo all'altro per un po' di tempo ancora, finché il *referee* segna la fine.



La prima squadra dell'Unione Sportiva Milanese che giocherà oggi la finale del Campionato Federale 1<sup>a</sup> categoria con la Pro Vercelli.

(Fot. A. Foli - Milano).

Il pubblico applaude vivamente vincitori e vinti; i primi per aver dimostrato di essere veri maestri di questo bel gioco del calcio, i secondi per essersene dimostrati degni allievi.

(A. Bianchi).

### Torneo Meridionale di foot-ball

per la Lipton Trophy.

La vittoria del «Naples F. C.» sul «Palermo F. C.».

(Dal nostro inviato speciale).



La ben nota squadra del Palermo F. C., rimasta in finale con Naples F. C. per Torneo della coppa Lipton.  
(Fot. Lo Cascio - Palermo).

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

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

LA MOTOSACOCHE



La squadra mista dell'Ortigia Sport Club di Siracusa, che fece match pari con la squadra mista del Megara S. C. — Dall'alto in basso: Lagorio, Galliiso, Loth, Leone, Lugato, Corrieri, Bonello, Urso, Pulcejo II, Spinozzi, Pulcejo I.

linea. Buona pure la rimanente difesa che ha nel Garozzo Carlo un back veramente straordinario.

Come organizzazione vi è nulla da ridire giacché fu perfetta in ogni suo particolare. Il Palermo Foot-ball Club ha saputo in questa occasione essere un club veramente serio e signorile, giacché non ha badato a spese pure di portare innanzi a buon fine questo importante Torneo, che essendo il primo di una certa importanza che si ginocchiasse a Palermo, assumeva naturalmente delle difficoltà.

Un sontuoso banchetto offerto, con gran signorilità dal Palermo F. C., radunò, la sera precedente la finale, al Grand Hôtel Excelsior organizzatori e contendenti, che brindarono alla prosperità dello sport in genere e del foot-ball in ispecie, nonché gustosamente a quella dell'illustre mecenate dello sport sir Lipton, che con si ricco dono aveva dato agio di organizzare un tal ed importante torneo.

Le due squadre erano così composte:

P. F. C.: S-rgio, Colombo I, Amoroso, Romano II, Colombo II, Romano I, Morra, Schimme, Bonanno, Debonetto, Barbera.

N. F. C.: Rufener, Potts, Stevens, Garozzo, A. Scarf-glio, Pomilio, Bayon, Giannini, Goss, Garozzo C., Conforti.

H. M. B.

#### Il foot-ball in Toscana.

Terminate o quasi le gare per il campionato federale di 3<sup>a</sup> categoria due sono le manifestazioni che si preannunciano prossime sull'orizzonte del foot ball in Toscana: il Torneo di Livorno e quello di Lucca.

Il primo, non essendo ancora fissata la data e le modalità che lo reggeranno, ben poco si può dire; si sa solo che esso sarà dotato di numerosi e ricchi premi e che la benemerita S. P. E. S. ne sarà l'organizzatrice; parliamo invece un po' del secondo.

Sei sono in Toscana le squadre iscritte alla F. I. F. cioè: la S. P. E. S. e la Virtus di Livorno, il Foot-ball Club e l'Itala di Firenze, il Foot-ball Club di Pisa e quello di Lucca.

Quante e quali tra queste squadre interverranno al prossimo torneo? La risposta è un po' difficile a darsi, ma, esaminate le condizioni e, diciamo così, la combattività di ogni singolo club, credo di poter affermare che tutte le squadre della Toscana, meno forse le due di Firenze, si troveranno il 18 prossimo a Lucca a contendersi la stupenda challenge reale fino ad oggi detenuta dalla S. P. E. S. di Livorno.

E-amiamo un poco queste quattro squadre: il Lucca Foot Ball Club, entato, per un caso fortuito e insperato, in finale nel campionato federale di 3<sup>a</sup> categoria, non credo che possa avere molta speranza di vittoria. E-so infatti è lungi dal possedere una squadra affiata perché i suoi singoli giocatori non posseggono quella esperienza di gioco e quella iniziativa individuale che può in certi casi supplire all'abilità ed all'azione collettiva di una squadra. Ben poche speranze credo pure che debba nutrire il Club pisano, che, dall'improvvisa ed inconfondibile sportofobia di un colonnello si è visto privare del campo di gioco e messo nella assoluta impossibilità di allenarsi.

Stando così le cose rimangono adunque le due Società livornesi. Queste, discretamente allenate, composte di elementi anziani ed assuefatti alle lotte del foot ball, in possesso di quella esperienza che deriva da un'attività battagliera, hanno invero le migliori e più fondate probabilità di vittoria.

Dovendo poi scegliere e pronosticare vincitrice una di esse non esiterei a propendere per la S. P. E. S., che,

dato il regolamento speciale del torneo e l'allungamento continuato di cui può d'essere, ha più dell'alta probabilità di poter legare ancora una volta il suo nome alla grande challenge reale che tuttora tiene.

Queste sono adunque le mie previsioni, ma non è del resto da escludersi la possibilità che nel prossimo torneo avvenga qualche sorpresa tutt'altro che improbabile quando si tratta del gioco del foot-ball.

(G. C.)

#### Echi del nostro Secondo Torneo Internazionale.

In data 16 corrente Sir Thomas Lipton inviò da Napoli alla Direzione del nostro giornale il seguente telegramma:

« Sono profondamente grato al direttore della *Stampa Sportiva* per l'invito gentile a presentare il Secondo Torneo Internazionale di Foot-Ball a Torino per la Coppa Lipton, ma a causa della mia assenza da Londra il vostro invito mi giunse soltanto ora. Sono quindi dolentedi aver mancata l'occasione di essere presente ad una gara

mondiale di uno sport che tanto mi interessa, ed auguro che il Torneo abbia sortito un successo splendido e tale da promuovere ed aumentare le simpatie e le amicizie internazionali.

« Con le migliori felicitazioni alla S. V. ed al Comitato per la lodevole impresa, mi dico obbligatissimo Lipton ».

\*\* A Biella si svolse domenica, tra la squadra della Patria e la II del Club Veloci, un match di foot-ball per i Campionati biennali di 2<sup>a</sup> categoria. Vinte il Club Veloci con una brillante vittoria, 6 a 2. Questo poi s'incontrerà domenica, 25, colla Pietro Micca per la finale.

Secondo il comunicato della Federazione, avrebbero dovuto incontrarsi la I del Club Sport Veloci e la Junior di Torino, ma quest'ultima non si presenta sul campo, rimanendo così vincitrice la squadra del Club Veloci a *forfait*.

#### Dopo il Primo Torneo Meridionale per la Lipton Trophy

Il Torneo Meridionale è dunque finito: il Naples F. B. C. ha conquistato la splendida challenge Lipton. Rinnoviamo i ringraziamenti al cortese donatore, un plauso inviamo a tutti i giocatori che ci hanno fatto assistere a tante belle ed interessanti partite.

Solamente il concorso di quattro Clubs potrebbe sembrare deficiente, ma, se consideriamo il brevissimo spazio di tempo che, per ragioni non prevedibili, trascorse tra l'apertura delle iscrizioni ai giorni di Pasqua in cui si giocò, possiamo dire che gli sforzi fatti sono stati coronati da successo.

La Coppa e le istruzioni del donatore non poterono essere a Palermo che ai primi di febbraio, e ciò per di conseguenza che solo allora la Commissione speciale per la Lipton Trophy poté cominciare a funzionare. Perciò il regolamento, impostato sulle idee e

sui desiderii del donatore del trofeo, e affrettatamente composto, fu, bisogna riconoscerlo, in qualche parte difettoso, ma di nessuno è la colpa. Chi poteva prevedere le decisioni della F. I. F. B., specialmente riguardo ai Clubs dell'Italia Meridionale e Centrale, non essendo la Lipton una gara riconosciuta? E poteva forse il Palermo F. B. C., organizzatore del Torneo, fare approvare una gara in cui dovevano concorrere Clubs in massima parte non federati? Ed a ragione non federati alla F. I. F. B., giacchè mai questa ha curato gli interessi del foot-ball meridionale e siciliano in specie, mai si è curata di indire un Campionato Meridionale. Nessuno potrebbe pretendere che i Clubs siciliani andassero a giocare a Milano i Campionati federali, per l'enorme spesa di tempo e di denaro; nè d'altro canto la Federazione Italiana si addosserebbe la spesa del viaggio e della permanenza di alcune squadre. E perciò per bene e per l'efficace propaganda del foot-ball nel meridionale va pretenendo sempre più più l'idea del competente articolista Raffaele Perrone, di istituire una *Federazione Italiana Meridionale di foot-ball*, sempre attiva, ma indipendente dalla Federazione di Milano.

Un altro anno perciò il regolamento per la *Lipton Trophy* sarà studiato a fondo e compilato dalla detta Federazione Meridionale, di cui tanto si è discusso tra i massimi enti foot-ball stici del meridionale presenti al Torneo siciliano, e questa Federazione organizzerà la gara e darà ad essa tutto il necessario per trasformarla in un Campionato Meridionale vero e proprio.

L'orrendo disastro, poi, del 28 dicembre, tolse al Torneo uno dei concorrenti meglio quotati, il *Messina F. B. C.*, e qualche altra Società, come la *Lazio* di Roma ed il *F. B. C. di Bari*, non poterono partecipare alla gara per l'assoluta mancanza di tempo.

La lamentata scarsità degli iscritti non toglie però nulla alla gloria del vincitore, giacchè questa volta difficilmente qualunque altra squadra meridionale avrebbe potuto strappargli la vittoria data la splendida forma in cui si trovava.

In quanto al Palermo F. B. C. tutto curò affinché il Torneo avesse l'importanza che il donatore del trofeo desiderava ed in massima parte ci è riuscito, riconfermandosi benemerito per l'introduzione del foot-ball in Sicilia.

L'organizzazione a cura della Commissione speciale per la *Lipton Trophy*, con a capo il gentile ed infaticabile *mister W. A. Morrison*, riuscì superiore ad ogni elogio, ed il pubblico numerosissimo ed elegante che intervenne alle gare unanimi diede il proprio plauso a coloro che per la buona riuscita della festa si erano coinvolti.

Ed ora, o Clubs tutti meridionali ad un altro anno. La vostra cooperazione, la vostra energia, il vostro appoggio alla formazione della nostra Federazione, chiediamo. Concorrete numerosi al vostro Campionato, e Palermo, che anche in questo può chiamarsi la città delle iniziative, sarà felice di ospitarvi, e vi ringraziamo per esser stati con lei i val di sostenitori del foot-ball, che in tutto il Meridione è stato finora tanto derelitto e tanto poco aiutato.

Intanto a tutti i Clubs che parteciparono quest'anno alla gara vadano i nostri voti sinceri, specialmente all'*Audax* e all'*Ortigia*, per avere saputo col loro concorso rendere interessante il Torneo.

Al Naples F. B. C. i più vivi rallegramenti per la vittoria valorosamente ottenuta, ed un plauso di riconoscenza dal profondo del cuore al primo *team* del Palermo, alla presidenza, alla Commissione, e specie, con un *urrah* di gioia, al cortese segretario del Palermo, avv. Nicolò Romano, che ha sacrificato anche i propri interessi per la splendida riuscita della gara.

Dino Masi.



La squadra del Naples F. C. di Napoli, vincitrice della Coppa Lipton del Torneo meridionale. (Fot. Lo Cascio - Palermo).

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:  
I VELOCIPEDI

**ATALA**

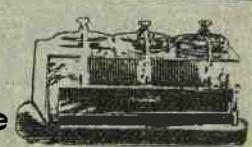
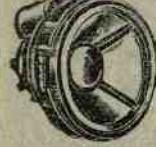
Guido GATTI & C.  
Milano - Corso Lodi, 50A - (Ripa Gamboletta).

**REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58**

**FARI e FANALI per Automobili**

**FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie**

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



## Un grande meeting automobilistico a Modena

Modena, per iniziativa dell'Associazione modenese automobilistica, si prepara a ricevere, il 9 del prossimo maggio, il battesimo di città sportiva. Per tal giorno è indetto un meeting automobilistico per stabilire il record del meglio. La corsa avrà luogo sul rettilineo che dalle porte della città va allo storico ponte del Navicello. Felice Nazzaro, con la Fiat, con la quale sta compiendo il giro d'Italia, venne a visitare il percorso e restò entusiasta per la magnificenza del rettilineo e per la bellezza della strada, e subito si è iscritto alla corsa con la Fiat 100 HP, che lo portò vittorioso al traguardo di Bologna. Questa corsa, che è approvata dall'A. C. I., ed è sotto il patronato degli automobili clubs di Milano e Bologna, viene molto opportunamente a scuotere il letargo che pareva volesse regnare sovrano per quest'anno nel campo sportivo automobilistico.

I corridori percorreranno nei due sensi i 1609 metri di rettilineo, e la classifica verrà fatta in base alla



Dott. can. Luigi Orthonieri, presidente dell'Associazione Modenese Automobilistica.  
(Fot. P. Orlandini e Figli - Modena).

media dei tempi impiegati nelle due prove. Alla corsa possono partecipare le macchine comprese nelle categorie seguenti:

### Vetture a 4 cilindri.

|                     | mass. | mm. | 65  | peso min. | Kg. | 600  |
|---------------------|-------|-----|-----|-----------|-----|------|
| 1.                  | >     | >   | 85  | >         | >   | 650  |
| 2.                  | >     | >   | 90  | >         | >   | 750  |
| 3.                  | >     | >   | 100 | >         | >   | 850  |
| 4.                  | >     | >   | 110 | >         | >   | 950  |
| 5.                  | >     | >   | 120 | >         | >   | 1050 |
| 6.                  | >     | >   | 125 | >         | >   | 1100 |
| 7.                  | >     | >   | 130 | >         | >   | 1100 |
| 8.                  | >     | >   | 130 | >         | >   | 1100 |
| 9. Categoria libera | >     | >   | >   | >         | >   | 1100 |

Il peso s'intende fatto a serbatoi vuoti. Le operazioni di verifica delle macchine verranno compiute il 7 maggio, e le iscrizioni, accompagnate dalla tassa di L. 25, si ricevono fino al 5 maggio alla sede dell'Associazione, via Terraglio Est., 4.

La cittadinanza ha raccolto con interesse l'iniziativa dell'Associazione modenese automobilistica, ed il Comitato promotore lavora alacremente per provvedere alla difesa stradale, alla incatramatura del percorso ed alla seria organizzazione della riunione.

Pneumatici "PALMER"  
a Corda  
Automobili - Motocicli e Biciclette.  
Riconosciuti i migliori di qualunque altra marca.  
Chiedere Catalogo - TORINO - Via Pietro Micca, 9

Ugo Gregorini e l'ing. Binnetti, i due organizzatori del circuito di Bologna, in una loro visita, hanno approvato l'operato del Comitato, lodando con entusiasmo la bellezza del percorso. Le iscrizioni cominciano a partire re al Comitato e si prevede che il cronometrista dovrà dare la partenza ai migliori campioni del volante. Verrà pubblicato a giorni l'elenco completo dei premi importantissimi.

## La corsa Firenze-Consuma

Domenica ha avuto luogo la corsa motociclistica Pontassieve-Consuma. I partecipanti alla gara dovevano partire da Firenze, ma considerato che le strade sono troppo polverose, sono stati fatti partire da Pontassieve, e così il percorso, da 80 chilometri, è stato ridotto a 16.

Hanno partecipato alla gara cinque corridori con motore pesante e 17 con motore piccolo. Grande folla lungo tutto il percorso.

Dei concorrenti con motore pesante n'è arrivato uno solo, Edoardo Gabanna, in 65 minuti. Il Gabanna è caduto due volte, producendosi varie escoriazioni alle mani.

I corridori con motore piccolo sono arrivati in quest'ordine:

1. Barlier, svizzero, in 19'; 2. Giovanni Ponti, in 19' 15"; 3. Ferdinando Luschi di Puglia, in 20' 52"; 4. Giuseppe Gilera di Milano, in 21' 16"; 5. Giuseppe Galanti di Pontassieve, in 21' 37"; 6. Ugo Ballelli di Firenze, in 23' 22"; 7. Giuseppe Lorini di Torino, in 23' 32"; 8. Andrea Sardi di Milano, in 25' 2"; 9. Giuseppe Cipolloni di Firenze, in 25' 7"; 10. Pietro Fracassi di Firenze, in 25' 17".

## Per un esploratore polare

Giacomo Bove.

Ricordo l'arrivo ad Acqui della salma di Giacomo Bove, capitano della marina italiana, morto suicida a Verona nell'agosto del 1888, e di cui si è inaugurato il 18 aprile, in Acqui, un monumento, artistica opera dello scultore genovese Eugenio Baroni.

La causa che condusse l'ardimentoso esploratore a togliersi la vita nel fiore dell'età, onorato e festeggiato da tutti, avviato ad una brillantissima e nobile carriera, fu ed è ancora un mistero per tutti coloro che lo conobbero e rimarrà forse tale per sempre.

Ero allora un ragazzo, colla mente piena delle fantastiche creazioni di Giulio Verne, e Giacomo Bove, che mi dicevano era stato vicino al Polo, e che aveva certamente visto la propria nave stretta dai ghiacci, navigando tra gli icebergs e gli icefields, che aveva necessariamente percorso delle miglia sul suolo gelato, sopra slitte trainate da renne, che aveva visto il sole di mezzanotte e l'aurora boreale, non poteva essere ai miei occhi

un uomo come tutti gli altri, ma un essere mitologico, un eroe ben degno dell'ammirazione di tanti uomini che io conoscevo, che, come me ragazzo, mai erano usciti dal loro guscio da che erano entrati nel numero dei viventi, e che nulla di meraviglioso avevano visto mai all'infuori dell'acqua bollente sgorgante nel bel mezzo della città, e nulla di più alto della punta del loro campanile costruito nell'XI secolo da Guido vescovo.

E questo uomo, nato in terra monferrina, che tante meraviglie aveva viste, tanti ostacoli superati e tanti pericoli vinto, aveva affrettato il suo arrivo al traguardo della vita, appoggiandosi alla tempia la fredda canna di una rivoltella che aveva poco prima acquistato a Verona, dopo essersi ben assicurato della potenza micidiale dell'arma, ottenendo, dicesi, la risposta che essa sarebbe stata buona anche per uccidere un bove!



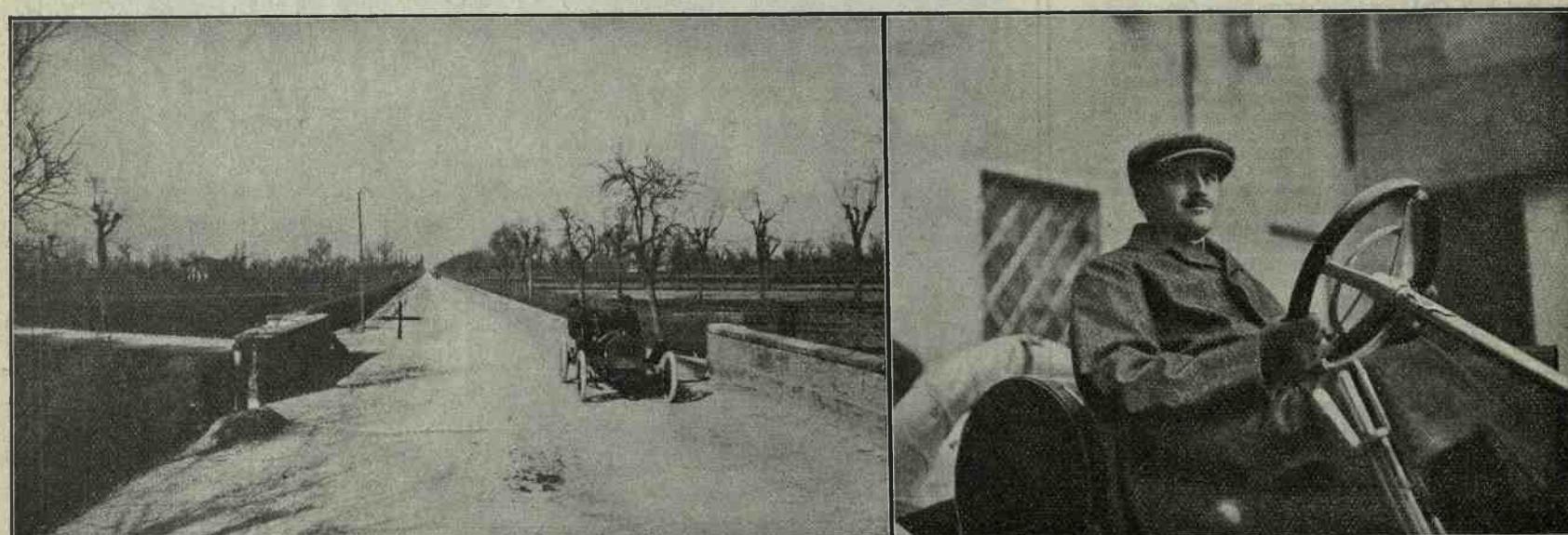
Sig. Giberto Giliberti, Presidente dell'Unione sportiva Modenese. (Fot. P. Orlandini e Figli - Modena).

Sul piazzale della stazione una discreta folla, un vagone funebre in coda al treno di Alessandria, una bara portata a braccia, seguita dalla vedova in lutto, un modesto funerale, pochi giorni fa. Queste le mie impressioni di quel giorno.

\*\*

I più importanti viaggi d'esplorazione compiuti da Giacomo Bove sono tre: alla Terra del Fuoco, al Territorio delle missioni nell'alto Paraná, e quello al Polo Nord, sulla Vega, coll'esploratore svedese Nordenskiöld.

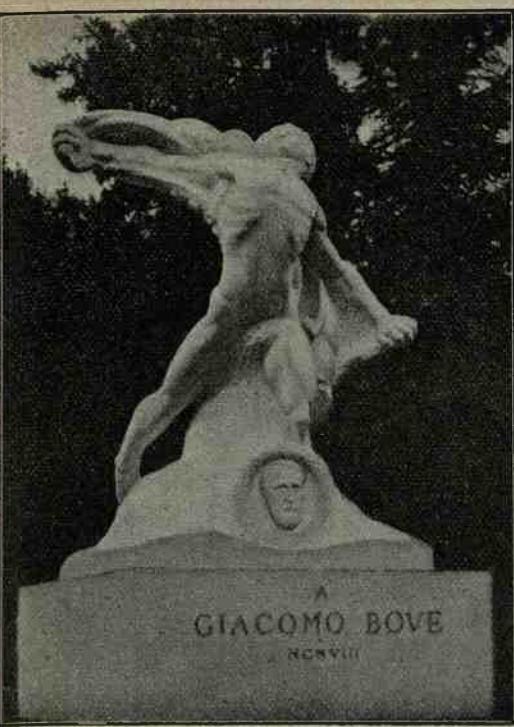
Nel 1881, incaricato dalla Società geografica argentina, ed in seguito a concessione accordata dal Re d'Italia, intraprese il suo primo viaggio d'esplorazione nella Patagonia ed alla Terra del Fuoco. Nominato capo della spedizione, ebbe a compagni il dott. Lovisato, geologo, ed il dottor Vinciguerra, naturalista, il dott. Spegazzini, dell'Università di Buenos Aires, il tenente Roncagli, della marina italiana, artista e fotografo, ed il capitano Correa, dell'Istituto geografico argentino.



Il meeting automobilistico di Modena. — La croce indica il punto ove sarà collocato il traguardo d'arrivo.  
(Fot. P. Orlandini e Figli - Modena).

Tenente Claudio S. Donnino, presidente del Comitato Esecutivo e vicepresidente dell'Associazione Modenese Automobilistica.

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI  
G. DAMIANI & C. TORINO  
VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. 30-49



Monumento all'esploratore Giacomo Bove inaugurato domenica 18 aprile in Acqui.

Assunse pure come assistente un suo concittadino, il marinaio Michele Reverdito di Acqui. Il Governo argentino mise a sua disposizione due navi: la corvetta *Cabo de Hornos* e il cutter *Patagones*, ed una lancia a vapore.

Partiti da Montevideo il 21 dicembre 1881 per Santa Cruz, proseguirono per la Isla de los Estados, ove dovettero rimanere per 45 giorni in seguito ad una fì rissima tempesta, e poscia, toccata Punta Arenas, giunsero alla Terra del Fuoco, toccata tre secoli prima da Magellano nel percorrere lo stretto che doveva portare il suo nome.

Nell'esplorazione di tale regione, Bove ebbe a predecessori Cook, che la visitò nella parte sud, e Wyse e Pertuiset, che vi penetrarono dal nord. Nessuna terra al mondo è tanto frastagliata da canali come l'arcipelago Fueguino, e la *Cabo de Hornos* non potendo internarvisi, il capitano Bove, accompagnato dai professori Lovisato e Spagazzini, abbandonava la nave il 1° maggio per salpare su la lancia *San José* e penetriava all'interno, in mezzo ai Fueguini Jagan.

La spedizione ritornò in patria il 3 settembre del 1882, dopo aver compiuto una interessante esplorazione di tutta la costa della Patagonia e dell'aspra plaga della Terra del Fuoco, quella misteriosa regione che fin'allora aveva opposto viva resistenza alle investigazioni della politica e della scienza.

Tale esplorazione portò un grande contributo alla geografia, poichè furon ampie notizie fin'allora inesatte o inesistenti su quelle lontane regioni, specialmente sulla struttura geologica, sul sistema orografico e sulla ricchezza naturale della regione. Il nome del capitano Bove e dei suoi arditi com'è venne in seguito, per deliberazione della Società geografica argentina, inciso alla base del gigantesco faro che si eleva nell'isola de los Estados.

La febbre dei lunghi viaggi e delle esplorazioni ardimentose lo condusse ad intraprendere nel 1883 una spedizione al cosiddetto Territorio delle Missioni nell'alto Paranà, il grande fiume che nasce dalle alture del Goyaz nel Brasile, serve di confine tra questo ed il Paraguay, attraversa le regioni al nord dell'Argentina e sbocca coll'Uruguay nel Rio della Plata.

Di tale regione di cui si pronosticava un avvenire di prosperità, ma di cui non si avevano ancora notizie topografiche e geologiche sicure, Giacomo Bove intraprese l'esplorazione il 20 settembre dietro invito di un ricco argentino che ne assunse le spese, imbarcandosi a Buenos Aires su di un vapore del Lloyd argentino in compagnia degli italiani Bosetti, residente da 15 anni nelle Missioni, e Lucchesi, esploratore dell'alto Paraguay.

I viaggiatori giunsero ad Ituzaingò, limite dell'ordinaria navigazione del Paranà e da quel punto dovettero pensare loro stessi ad ulteriori mezzi di locomozione. Il viaggio durò quattro mesi e Bove poté studiare e raccogliere rilievi precisi

del corso del Paranà, dalla sua confluenza coll'Iguazu sino alla gran cascata del Guayrà, visitare Corrientes, il Chaco, Posadas, Curupaiti e le valli del Gurupà e del Pindapoy.

Per centinaia di miglia, giunti all'alto Paranà, fu un succedersi continuo di paludi, canneti, di profondi burroni, di fiumi precipitosi e soprattutto di densissime boscaglie e foreste vergini, e trascorsero alle volte parecchi giorni senza toccare cibo; Lucchesi, raccontava poi Giacomo Bove, dopo venti giorni aveva per tutto vestito un sacco di tela al fondo del quale aveva fatto due buchi per infilarvi le gambe. Vissero in mezzo agli indiani Caingue e Macaragù, e, per non morir di fame, dovettero mangiare più di una volta delle scimmie *carayà*, e Bove, raccontando al ritorno le sue avventure agli amici, ebbe a dire perciò di essere diventato suo malgrado antropofago, poichè l'agonia di quegli animali uccisi aveva tanto di umano che non si poteva assistervi senza sentirsi stringere il cuore. I portatori reclamando la loro porzione di cibo, mangiando una coscia di scimmietto obiettavano che questi erano mezz'uomini, ma poi più che il dolor poteva il digiuno!

La spedizione di Nordenškiöld, che condusse alla scoperta del passaggio del Nord-Ovest, iniziò la serie delle esplorazioni artiche felici, interrotta però dalla folle ed eroica impresa di André, che, precorrendo i tempi, sognò risolvere il problema di raggiungere il Polo Nord col pallone aereostatico, ed ultimamente dalla infelice spedizione del danese Erichsen al Groenland. Tutte le altre spedizioni polari, da quella di Nansen a quella del Duca degli Abruzzi, dalla prima spedizione Charcot a quella del comandante De Gerlache colla *Belgica*, le spedizioni di Sverdrup e d'Amundsen, ebbero un ottimo esito non però senza sofferenze per i valorosi esploratori che le intrapresero. Raggiungere il Polo! il sogno di tutti i figli del mare, la metà delle anime che anelano al misterioso ed inafferrabile punto che si cela nella sfera dei ghiacci. Come poteva il capitano Bove non accarezzare la sferanza di essere tra coloro cui la sfera avrebbe parato?

Sono note le peripezie della spedizione della *Vega*, la parte importantissima che vi ebbe Giacomo Bove, caro a Nordenškiöld, e le accoglienze e gli onori tributati a Napoli alla piccola nave reduce dai ghiacci del Polo, onori non certo regali come quelli che gli svedesi rendono ai loro esploratori, ma che furono l'espressione del sentimento nazionale verso il giovane esploratore artico.

Ora i viaggi al Polo si sono moltiplicati e la lista degli animosi il cui sogno è di vedere sventolare prima d'ogni altra la propria bandiera là dove simbolicamente appoggia l'asse della terra, non accenna ad esaurirsi. Attualmente vi ha in viaggio la spedizione del dottor Charcot, quella del capitano Peary e quella del capitano Sheckleton; ed in preparazione: quella di Roald Amundsen che, come Nansen, intenderebbe lasciarsi trasportare dalle correnti, quella di Harrison, il quale vorrebbe spingersi subito sui ghiacci con slitte e quella piuttosto, per ora, fantastica di Sandon Perkins, che ha in animo di arrivare al Polo in aereoplano.

Se ancora vivesse Giacomo Bove sarebbe certo ancora preso dal desiderio dell'ignoto, il suo istinto lo indurrebbe ad offrire ancora a questi ardimentosi l'esperienza acquisita sulla *Vega*, l'acutezza della sua mente provata nella soluzione di tanti improvvisi quesiti, la robustezza della sua persona temprata dagli infiniti disagi, ma a lui è bastato incidere il suo nome tra quelli dei pionieri di una ricerca scientifica che ha sempre occupato le menti dei grandi viaggiatori e che continuerà forse ancora per dei secoli a mettere a dura prova l'ardimento umano.

Milano, aprile 1909.

Ernesto Barberis.

### L'inaugurazione del monumento

(Dal nostro inviato speciale).

Acqui, 18 aprile.

Acqui accolse festante le rappresentanze accorse a rendere omaggio alla memoria dell'ardito navigatore della *Vega*. Il Municipio offrì un sontuoso ricevimento e poscia formatosi un imponente corteo, preceduto dalla banda municipale, l'enorme folla accorse assistete allo scoprimento dell'artistico marmo uscito dalle mani di un giovane e valente artista genovese, Eugenio Baroni, che prestò disinteressatamente e l'opera sua Una figura di atleta superbamente modellata si leva, allontanando con sforzo sovrumanico gli ostacoli che gli impediscono il suo avanzarsi. Al basso, un medagliere riproduce le sembianze di Giacomo Bove.

Mentre il velo che copre la statua cade tra gli applausi dei presenti, si alza maestosa una cantata eseguita dalla Società corale di Sampierdarena, composta dal maestro Nulini su parole del prof. Gigli.

Tra gli applausi dei presenti, vennero pronunciati discorsi elevatissimi dal sindaco di Acqui, dall'ammiraglio Pochain, rappresentante del Ministro della marina, dal comm. Marotta, dal dott. Garbarino per la famiglia, dal comm. Poggi per il Comune

di Genova e dal geom. Bondi per il Comune di Maranzana, paese natio di Giacomo Bove.

Lo sport era pure rappresentato a questa festa dell'ardimento umano da Mario Oberti, presidente dell'*Andrea Doria* di Genova e dal Comitato genovese delle onoranze a Bove, e da Ernesto Barberis, vostro collaboratore e rappresentante del *Touring Club Italiano* alla cerimonia. Entrambi pronunciarono brevi discorsi accolti da applausi.

Al teatro ebbe posta luogo la conferenza del comandante Ronagli, compagno di Bove nella sua spedizione alla Terra del Fuoco.

Alla sera un grande banchetto venne offerto agli invitati dal Comitato presieduto dall'avv. R. Ottolenghi, al quale spetta il merito di questo doveroso omaggio reso ad un grande finora dimenticato.

E. B.

## Audax Brescia

*L'Audax Italiano*, sorto a Roma dietro iniziativa del cav. Vito Pardo, ebbe in Brescia forti propugnatori al punto di rendere la locale Sezione una delle prime d'Italia.

Le superbe rive del Benaco e del Sebino, le alte vette e le vaste pianure furono i campi d'azione in cui il cav. Mercanti dimostrò la propria attitudine di organizzatore pronto ed efficace.

Le gite, i convegni, le marce, formarono un nucleo di forti pedalatori che nelle grandi marce: Brescia-Torino, Brescia-Roma, Brescia-Parigi, si distinsero ed arricchirono la Società di premi e coppe.

Durante l'Esposizione Bresciana 1904 ebbe luogo, con esito brillantissimo, il primo esperimento dei corpi *volontari Ciclisti*, ed ora, 1909, prepara la grande gara ciclistica internazionale *Audax Brescia*, km. 250.

La gara, approvata dall'*U. V. I.*, è dotata di oltre 8000 lire in premi, di cui il 1° di L. 1000; ha già ottenuto un buon numero di iscrizioni ed è di già quasi assicurato l'intervento di tutti i corridori che recentemente si cimentarono nella Milano-San Remo, e servirà alle Case di selezione per corridori da inscriversi al *Giro d'Italia*.

L'organizzazione, alla quale il Comitato promotore dedica ogni sua cura, promette di riuscire tra le migliori disponendo di un perfetto servizio d'ordine, di controllo e di segnalazioni, disimpegnato dai numerosi soci della Sezione bresciana dell'*Audax*, coadiuvati dall'appoggio cordiale di tutte le Società sportive cittadine.

La data fissata per la chiusura delle iscrizioni libere ai dilettanti e professionisti è il 25 corr. aprile, e si ricevono in Brescia presso il signor Veronesi Tommaso, via Mercanzie, e sono fissate in L. 5.



L'esploratore Giacomo Bove.

LIQUORE

STREGA

TONICO - DIGESTIVO  
GAREGGIA COLLA CHARTREUSE

Specialità della Ditta

G. ALBERTI - BENEVENTO

Guardarsi dalle innumerevoli contraffazioni.

Esposizione Internazionale Milano 1906 — FUORI CONCORSO — MEMBRO DELLA GIURIA.



## FANTASIE AVIATORIE

Un colloquio con un "futurista", nonché pilota aviatore.

« La georgica agreste, l'elegia lamentosa, il giambico veemente mi serviranno per il poema nuovo. Non gli scherzetti incipriati del seicento, né le anemie del romanticismo, con le sue pallide lune splendenti in cielo, nella notte chiara, sui carri trascinantis per la strada bianca, lentamente, faticosamente, al tinnulo vociar di sonagliere... »

« No, sarà forte il canto nuovo. E sarà umano... ».

Tutte d'un fiato mi butti in faccia queste frasi ardite il futurista. L'avevo scovato nel suo romitaggio: una cassetta gialla, piantata, come un rifugio alpestre, su d'uno spiazzo brullo, con a ridosso un bosco di quercioli, e sotto, a picco, il vuoto d'un burrone argilloso, dove, al fondo, biancheggiava un paesello delle prealpi piemontesi.

Viveva alla Tolstoi il mio *futurista*. Un sistema come un altro per rendersi la vita faticosa e assicurarsi una morte d'asceta.

Profugo del giornalismo letterario modernista, poeta robusto, superstite ad una meningite che, invece di togliergli, pareva avergli raddoppiato nel cervello il quantitativo di fosforo necessario a fare di un uomo, come tutti gli altri, un genio, me lo avevano dipinto come un'intelligenza incompresa, studioso d'aviazione ed inventore d'un apparecchio nuovo, scienziato e poeta nel tempo stesso...

Egli mi parlava ora con una fissità strana di sguardo, che lasciava divinare in lui una intelligenza forse squilibrata, ma veramente originale, e perciò simpatica ed interessante.

— L'epoca contemporanea non lascia più il tempo ai pensatori di creare né un'arte, né una filosofia nuova. E' troppo frettolosa di conquiste, troppo irruente di ambizioni. E' la scienza che domina ogni cosa, che avvince a sé ogni nome. E nella scienza noi attingeremo, e per la scienza noi sfrutteremo le energie nuove...

Non sapevo dove voleva fluire. Azzardai perciò una proposizione.

— Ma, dite, voi che mi parete intelletto essenzialmente artistico, perché rinnegate l'arte per la scienza?

— Io non rinnego l'arte, bensì la compenetrerò con la scienza, di cui canteò i trionfi.

— Della scienza in genere?

— No, della gran scienza moderna, dell'aviazione...

Ci siamo, pensai fra me, e proseguii:

— Dunque è vero che voi siete un proselita dello studio sul volo umano, che avete anzi un'invenzione vostra, per completare la quale vi siete relegato in questa solitudine.

— E' vero — e con voce solenne continuò: — Ma qui, alla sera, quando il tramonto infuoca il bosco e nuvolaglie iridescenti l-vansi nell'atmosfera gialla, del giallor del croco, come da un bracciere immenso, io non son solo... Popolosi di fantasmi questo sfondo montano. Immensi aquiloni bianchi volano solenni, con fruscio indistinto, intorno alla mia casa. E libransi mestosi su quest'abisso, scendono agili come sparvieri, vanno,

vanno, vanno lontani e sicuri nel cielo corru-scato.... Ed in ognuno di essi vi è un uomo, come voi e me, un uomo al cui comodo docile si piega il meccanismo meraviglioso; un uomo che da solo ne varrà altri mille, perché, sapete — e mi fis-ò terribilmente severo — l'aeroplano sconvolgerà il mondo, ridurrà al nulla le teorie dell'immobilismo sociale, l'economia politica dichiarerà bancarotta, non più schiavitù, non più protezionismo, sarà tutto un rivolgimento che subiranno le cose nuove!

Barriera fra

Stato e Stato più non esisteranno; ciò che in cent'anni non si avrebbe potuto vedere, esplorare, studiare, lo si potrà fare in un mese...

I miliardi profusi nella costruzione delle lucide e potenti vaporiere, nelle corazzate che solcano superbe i mari, diverranno denaro sprecato...

Rinsangueremo così l'umanità. Daremo tetto e pane ai diseredati non dalla natura, ma dal destino. Le industrie ed i commerci prenderanno impulso nuovo per la celerità con la quale la materia prima ed il prodotto ultimo verrà lanciato sul mercato di tutto il mondo... Adamo Smith vedrà il trionfo delle sue teorie sul libero scambio. Carlo Marx, il profetizzò miglioramento materiale e quindi morale dell'umanità.

Il perché?

Sentitemi: Gli armamenti colossali di tutti gli Stati che richiedono fiumi d'oro estratti di tasca ai cittadini con tasse esose, a cosa servono? Essenzialmente ed esclusivamente a difesa della proprietà...

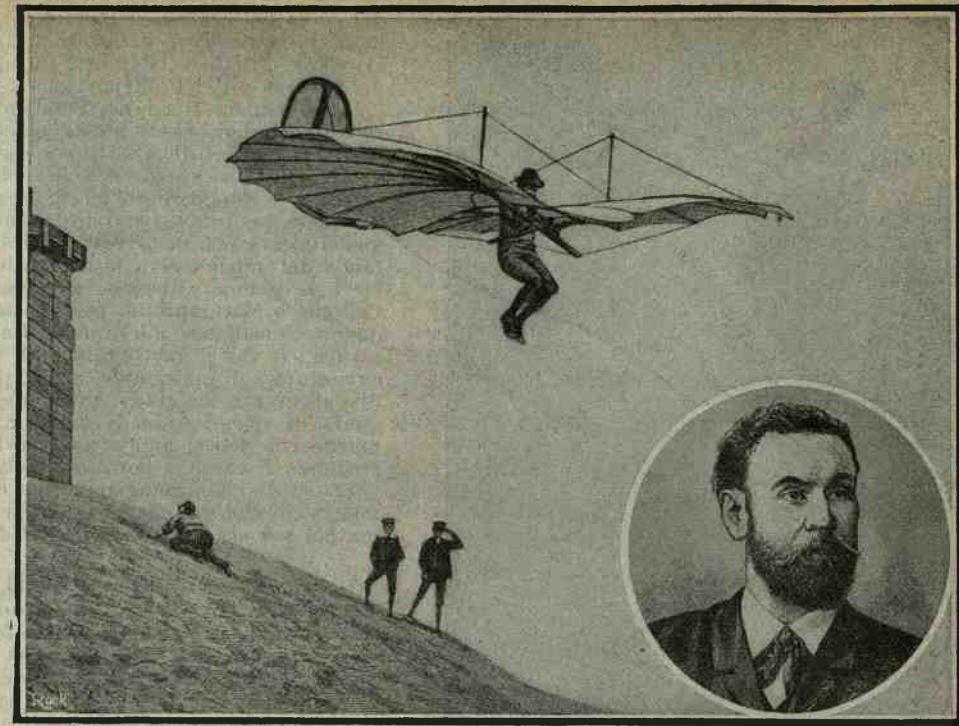
Neutralizzate dunque, col dominio dello spazio aereo, gli effetti e l'importanza degli armamenti terrestri e marittimi, ed avrete annientata la proprietà...

Il ragionamento filava benissimo. Il mio *futurista* era terribilmente logico nelle sue argomentazioni.

Azzardai ancora una domanda:

— Ma infine quale sarebbe il vostro canto nuovo?

— Questo: la glorificazione della meravigliosa sco-



L'ingegnere Otto Lilienthal ed i suoi voli nel vuoto dall'alto d'una collina.

perta: il giambico veemente a magnificare il trionfo, l'elegia lamentosa a pianger le vittime, i pionieri della scienza nuova, la georgica agreste a cantare i maestosi voli degli aquiloni bianchi sulla sconfinata natura, fra il verde dei prati e l'azzurro dei cieli.

— E nel contempo che pensate il gran poema, trovate tempo di dedicarvi all'aviazione, come studioso, come scienziato?

— Certo. Sarà qui appunto la forza del mio canto nuovo. Dalle mitologiche ali di cera d'Icaro fino alla portentosa macchina dei Wright, tutte io ho appreso le vicende della gran conquista. E le dirò. L'ultimo ventennio nostro è di per sé solo d'una grandiosità drammatica impressionante. Quanta poesia e quanta costanza in questi pionieri della teoria rudimentalmente applicata.

Qui, si tacque, stranamente pensoso. E mi invitò a seguirlo nel suo piccolo santuario. In una stanzetta limpida e bianca, pendeva dall'alto uno strano grande ginocchietto che voleva essere una macchina per volare, risultante da un dispositivo originalissimo di piani. Su di un tavolo vastissimo pieno di disegni, alla destra, un voluminoso incartamento giaceva alla rinfusa. Me lo sfogliò: erano schizzi, fotografie, appunti dov'era, si può dire, riportata tutta la storia, che è recente, contemporanea dei precursori dei fratelli Wright e quella dei Wright medesimi... Molte cose a me già note, altre parecchie inedite... Di queste ne accennerò a qualcuna, corredandola con incisioni dimostrative.

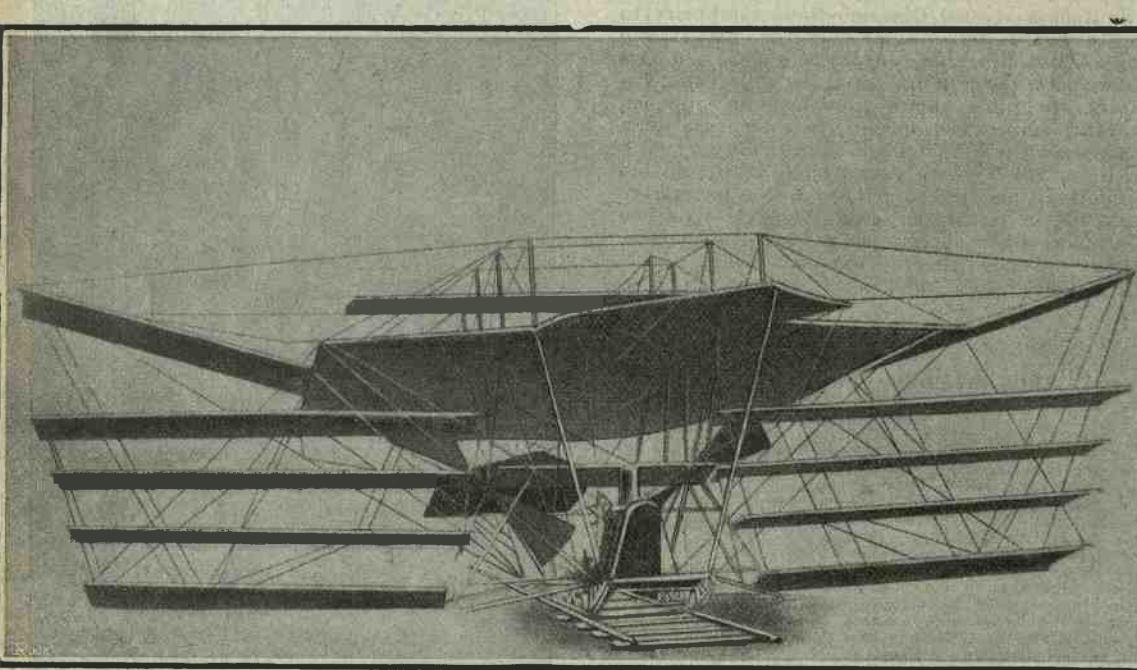
1891. — È a quest'epoca che risalgono le prime applicazioni pratiche del volo umano. L'ingegnere tedesco Otto Lilienthal, munito di due ali artificiali di sua invenzione, per la prima volta ardì lanciarsi contro vento dall'alto d'una collina nelle vicinanze di Berlino.

Era quel suo rudimentale apparecchio, più che un aeroplano, un paracadute. Cinque anni, ossia dal 1891 al 1896, perdurarono le sue esperienze, che si calcolano a circa duemila! Dei testimoni degni di fede affermano che, nel corso dei suoi tentativi, il Lilienthal riuscì a percorrere nel vuoto uno spazio di oltre 300 metri.

Ma un brutto giorno, il 9 agosto 1896, l'ardito e cocciuto tedesco volle lanciarsi nell'aria malgrado i consigli e le suppliche dei suoi amici terrorizzati da uno spaventoso uragano di vento che imperversava in quel pomeriggio. Portato violentemente da una raffica all'altezza di circa 20 metri, il rudimentale apparecchio si capovolgeva; lo sfortunato ingegnere precipitava al suolo con una violenza estrema fratturandosi la colonna vertebrale. Trasportato all'ospedale, dopo tanti un giorno di orribili sofferenze spirava.

Un dettaglio impressionante: alla vigilia stessa della catastrofe, Lilienthal aveva annunciato al numerosissimo circolo di persone che seguivano ansiosamente le esperienze, che aveva deciso di munire il suo apparecchio d'un motore leggero, a petrolio, come quelli che cominciavano a venire applicati sulle motociclette.

Questo particolare da solo è sufficiente a dimo-



L'aeroplano di Sir Hiram Maxim. (Munito d'un motore a vapore, venne esperimentato in Inghilterra nel 1893. Non riuscì mai ad alzarsi).

# CICLISTI!

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

Le migliori  
Macchine da turismo  
di  
MARCA MONDIALE

# BIANCHI

strare come Lilienthal meriti veramente il titolo di precursore del più pesante, perché intendeva applicare, sei anni prima di Wright, un motore meccanico ad un paracadute aereo.

Ed è ancora di quest'epoca, del 1890, la pubblicazione del celebre trattato del prof. Marey, dal titolo *Vol des oiseaux*, che gli stessi fratelli Wright nei loro studi dichiararono d'aver profondamente compreso, apprendendovi delle nozioni di valore inestimabile per il successo dell'idea, al trionfo della quale essi avevano deciso di dedicarsi.

1895. — In quest'anno Orville Wright comincia a far parlare di sé. Ma non come aviatore, bensì... come corridore ciclista! Si era. A tal'epoca i due fratelli avevano impiantata una fabbrica di biciclette. Wilbur vi faceva da direttore, e Orville... correva su le piste dello Stato dell'Ohio, mietendo allori su allori, rivelandosi una magnifica fibra di *sprinter*. Poi, un bel giorno, apprendendo dai giornali l'impressionante disgrazia del Lilienthal, i due fratelli decisero di darsi allo studio del più pesante. Muniti d'una buona cultura, acquistarono in breve quanti più trattati poterono trovare sull'arduo problema e si misero seriamente allo studio.

1896. — A questo momento a studiare il problema della locomozione aerea si può dire che due fossero le scuole che si trovavano di fronte.

La prima, che aveva come campioni Sir Hiram Maxim, il prof. Langley e Ader, or eutava di già le sue ricerche verso l'aeroplano a motore.

La seconda, rappresentata da Lilienthal, Monillard, Chanute, e un po' più tardi Pilcher, si atteneva al volo piano effettuato senza l'aiuto di forza motrice meccanica. E questi ultimi sostenevano, non senza ragione, che il miglior modo di procedere nei tentativi era di investigare anzitutto il segreto delle leggi dell'equilibrio e della gravitazione. Ed i Wright, di colpo, si ascrissero a questa seconda categoria, ritenendo che il punto più delicato e pregiudiziale del problema risiedesse nel trovare un apparecchio perfettamente equilibrato anche contro vento. E non tornò loro completamente disutile l'appoggiarsi in un primo disegno alla disposizione dei piani come l'aveva indicata il Chanute.

1900. — Fu in quest'anno che dal campo teorico i Wright passarono a quello della pratica costruendosi un primo modello al naturale dell'aeroplano da loro studiato.

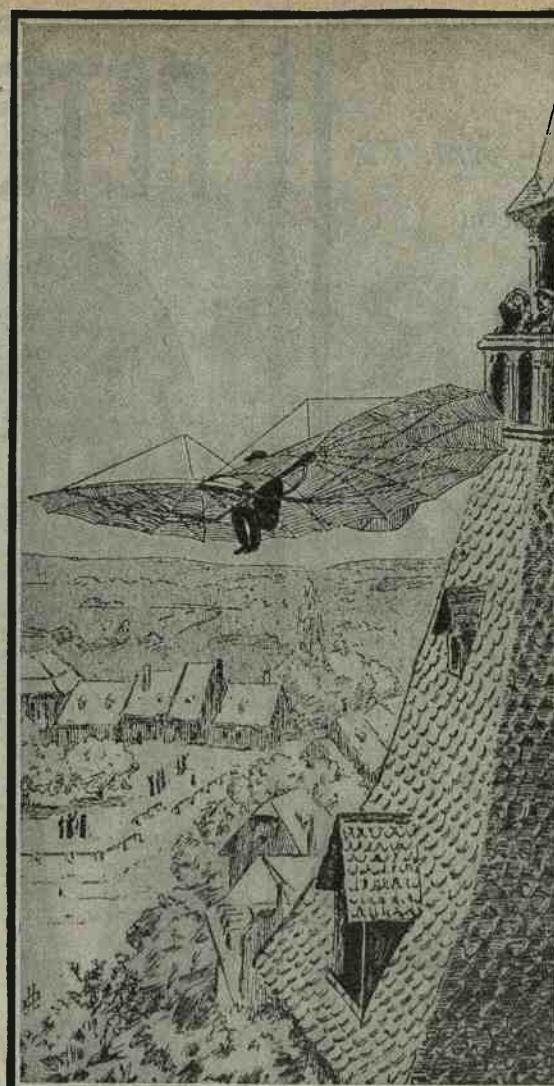
A tal punto il mio futurista m'interruppe nella lettura, dicendomi:

— Il resto è noto. Quello che brevemente vi siete annotato costituisce, si potrebbe dire, l'epopea della scienza aviatoria; oggi abbiamo l'apoteosi!

Come son strane del resto le vicende dell'umanità!

Ben poco gli odierni aeroplani assomigliano agli uccelli. Questi hanno la forza di propulsione nelle ali che son mobilissime, quelli hanno le ali fisse e la forza nel centro, nello stomaco dell'organismo meccanico!

Come allorquando l'uomo volle gareggiare in velocità con gli animali più celeri, non penò ad imitarne la conformazione degli arti, non costruì



Le prime esperienze dell'ingegnere tedesco Lilienthal.

trampoli smisurati, o gambe artificiali, ma trovò la ruota, così or che l'uomo volle rivaleggiar coi volatili segnò principii e plasmò apparecchi che sol metaforicamente posson chiamarsi uccelli!

E la sentite voi la grandezza della recente scoperta? Ne intravvedete voi la possanza di effetto, l'importanza pratica?

— Sì, moltissimo, ma non per questo mi sognai mai di cantarne un poema...

— Scienza nuova, canto nuovo... Al futurismo il compito di magnificare l'al di là. La scienza avrà il suo poeta...

\*\*

Cominciava ad imbrunire. Il boschetto di quercioli aveva un fruscio strano come di foglie stro-

finantesi leggermente alla brezza serotina... Cominciavo ad aver paura di trovarmi solo, su quel dirupo e... con quel futurista.

Non si sa mai! Un colpo di vento, un colpo di follia, un volo alla Lilienthal dal baratro di fronte...

Mi congratulai vivissimamente con l'illustre romita facendogli un mucchio di auguri pel suo prossimo lavoro, e promettendogli tutto il più completo appoggio nel campo giornalistico.

Ed egli mi diede un addio lungo, strano... come tutto il resto che avevo trovato in lui e attorno a lui, dicendomi: — A un a t'anno anche il mio trionfo! Vi riporterò in città col mio aeroplano leggendo il mio poema!...

E rimase a braccia conserte, immobile, troneggiante sul limite del sentiero che io avevo infilato per ritornare nel mondo dei normali.

\*\*

Garantisco che questa fu una delle interviste che più mi impressionarono di quante ne feci.

Ne ho sottoposta la lettura all'illustre prof. L'imbrosio e mi ha promesso di recarsi lui pure a visitare il mio originale futurista.

Ha poi voluto il mio manoscritto dicendomi di volerlo esaminare nelle sue caratteristiche grafiche.

Non ne ho trovata la ragione, ma, in ogni modo, l'ho accontentato!

Corradino Corradini.

## Nel mondo commerciale sportivo

\*\* Fra le numerose ditte che hanno votato premi vistosi per la Corsa ciclistica Giro d'Italia bisogna ricordare tra le prime la Casa Fabbre e Gagliardi (Milano, piazza Macello, 28) con un totale di parecchie migliaia di lire.

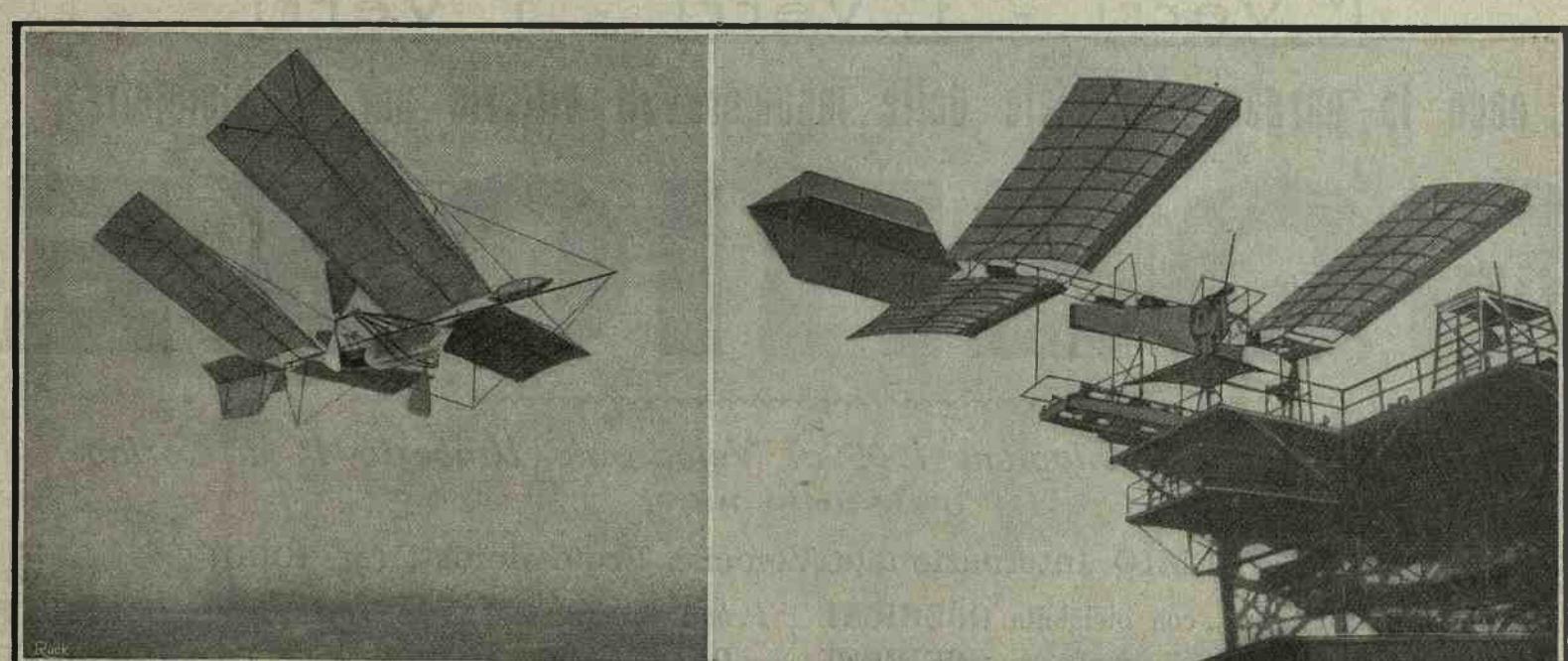
Inoltre, il cav. Pietro Fabbre, della stessa ditta, ha dato personalmente L. 500, cifra che andrà distribuita dopo la quarta tappa della corsa fra quei concorrenti che, per deliberato d'una Giuria apposita, avranno dovuto ritirarsi per causa maggiore. Si intende che questo premio di L. 500 andrà diviso anche fra concorrenti che non monterranno bicicletta Fox. Una vera graziosità del cav. Fabbre.

\*\* Enrico Restelli (già proprietario della ditta per cicli e motori) ha stretto società con Felice Buzio (il valoroso guidatore delle macchine da corsa Diatto-Cénot) e i due nomini assieme attivissimi e entrambi competenti, hanno fatto società sotto la nomina Società Restelli, Buzio e C. (Milano, via Disciplini, 15) lanciando in commercio una robusta bicicletta, la Ribus, che ha debuttato trionfalmente con Azzini primo arrivato nella Milano-Bergamo Lecco-Milano (km. 100).

In società coi due nominati, stanno pure i signori ing. René Comte, Antonio Giavoni Bonaguro e Alessandro Tonini. La Ditta ha quindi fondamenta solisime per serietà di nomini e di intendimento sportivi.

Restelli, Buzio e C. costruiranno biciclette, motori leggeri per aviazione, motori per uso industriale ed agricolo, ecc.

\*\* La Società Automobili Esperia di Bergamo, che lasciava sperare vita rigogliosa, è andata in liquidazione.



L'aeroplano di Langley, 1° tipo.

Questo aeroplano, con motore a vapore, riuscì nel 1896 a coprire una distanza di circa 1600 m.

L'aeroplano di Langley, 2° tipo, con un posto per il pilota.

**AUTOMOBILISTI!**

Tipi 14|20 - 20|30 - 40|50 - 70|80 HP

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

Le vetture

Migliori e più Convenienti

**BIANCHI**

**Nella Corsa**

**Milano-Inverigo e ritorno - Km. 75**

arriva **1°** il dilettante **X** su Bicicletta

# **SENIOR** con Gomme **POLACK**

Il nuovo Catalogo dei

## **Cicli Senior**

viene spedito gratis a richiesta

**Splendidi modelli 1909 da Viaggio e da Corsa  
Leggeri, Scorrevoli ed Eleganti.**

Vendita Esclusiva:

**RONZI & MARCHI**

**MILANO** - Via S. Nicolao, 1 - **MILANO**

# **PETER'S UNION**

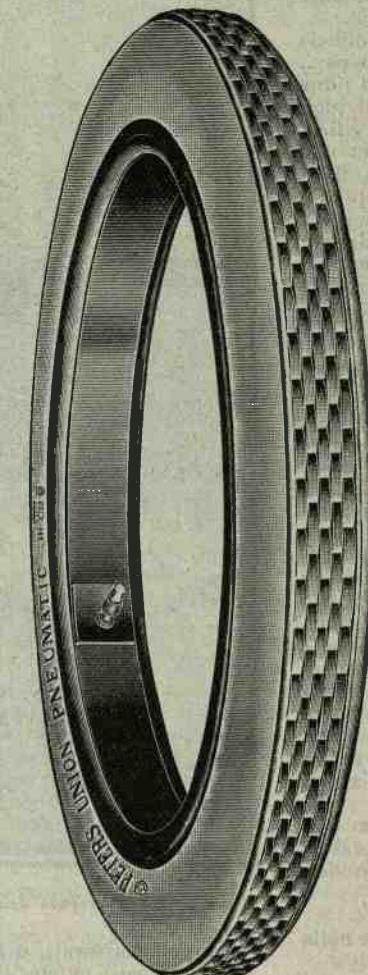
**Ultima  
creazione**

*Tipo ondulato in  
gomma oscura rin-  
forzato.*

MITTELDEUTSCHE  
GUMMIWARENFABRIK  
LOUIS PETER A.-G.  
Francoforte s/m

Rappres. Gener. per l'Italia:

**ADAM BOOS**  
**MILANO**  
Foro Bonaparte, 70  
Telefono 64-62



**PIETROBURGO!..**

**MILANO!..**

**TORINO!..**

**1° Verri** - **1° Verri** - **1° Verri**

eee la parabola trionfale delle innumerevoli vittorie per la bicicletta

# **GOERICKE**

Giornata inaugurale Stagione 1909 al Velodromo Umberto 1° di Torino

(18 Aprile 1909)

**GRAN PREMIO Internazionale Velocità Professionisti (m. 1000)**

Prima Batteria: 1° VERRI con bicicletta **GOERICKE** | Prima Semifinale: 1° VERRI con bicicletta **GOERICKE**  
Seconda Batteria: 1° MESSORI " " GOERICKE | DECISIVA: 1° VERRI " " GOERICKE

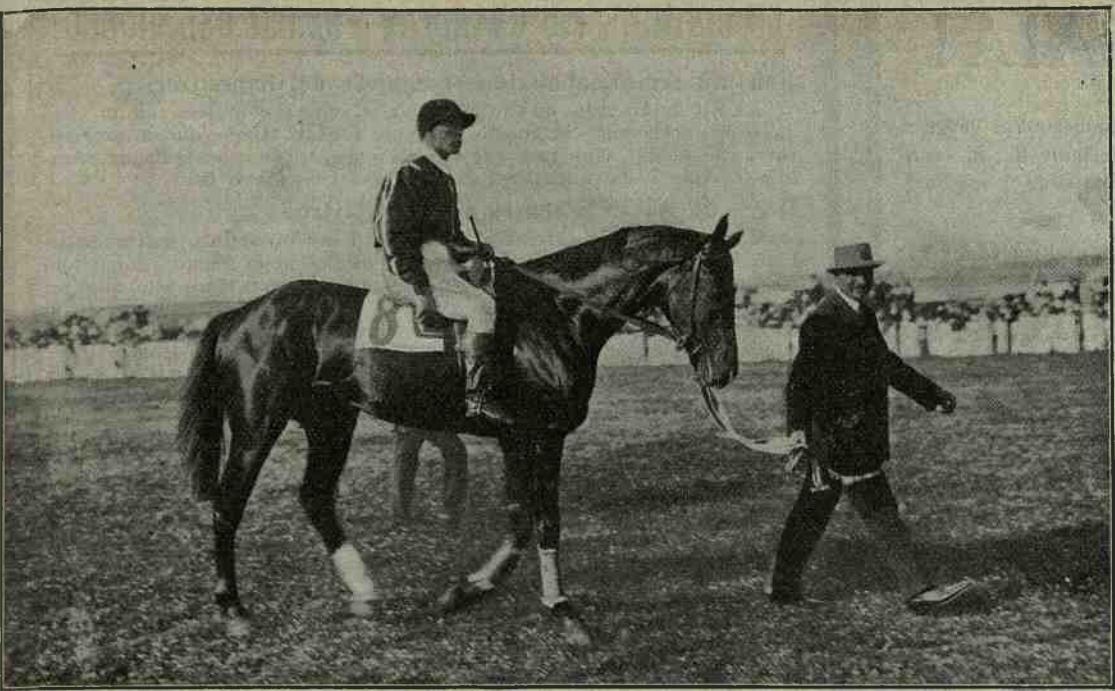
battendo i famosi pedali europei **DELAGE** (francese) e **OUTOSKINE** (russo).

Quale altra Marca potrebbe registrare altrettanto?...

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

Succursale di Torino: Sig. **I. B. Ricco** - Via Petrarca, 7.

Deposito presso **Erminio Venturelli** - Corso San Maurizio - **Torino**.



Dedalo, da Arconte e Devona, di Razza Bremate, montato da Bartlett, vincitore del 25º Derby Reale (L. 24.000, m. 2400) rietra al peso tenuto a mano dal trainer Mariangeli. (Fot. A. G. Collari - Roma).

## IL "DERBY", 1909

Un "Derby", del passato.  
L' "Omnium", e i suoi concorrenti.  
(Dal nostro inviato speciale).

— Tesio ha lasciato il Derby a San Rossore — diceva uno *sportsman*, da anni assiduo frequentatore ai lavori di Barbaricina, quando *Dedalo*, tenuto a mano dal *trainer* Mariangeli, raggiunse, commosso per la vittoria riportata, con Bartlett sfinito sulla sella e le braccia abbandonate sui fianchi del neo *derby-winner*, rientrava al peso accolto da clamorosi applausi echeggianti dalla *pelouse* e dalle tribune.

I sigg. Ettore e Ferdinando Bocconi, due *sportsmen* che godono le simpatie di tutti, attendevano, con evidente commozione, stretti dalle affettuose dimostrazioni degli amici, il vincitore all'entrata del *ring*. Chi non ha assistito a quegli entusiasmi che irrompono spontanei dalla folla esaltata e desiderosa di tributare al cavallo che ritorna fumante di sudore, colle nari aperte respiranti rumorosamente, dopo aver raccolto sul palo il tanto ambito *blue ribbon*, non ha provato una di quelle rare e piacevoli emozioni che fanno battere i polsi e inumidiscono le ciglia.

Lo sport, fra i tanti accasciamenti e le frequenti delusioni che procura, ha talvolta dei conforti supremi, ai quali non resistono gli animi più forti, i temperamenti più saldi e temprati a tutte le vicende della vita. A chi visse sul *turf*, non possono giungere nuove queste fasi emozionanti, di una sincerità indiscutibile, che seguono costantemente ai grandi avvenimenti sportivi.

Io ne ricordo molte di queste scene interessanti, che confondono tutti i presenti nello stesso entusiasmo, ma una soprattutto, di un tempo ormai lontano, mi è rimasta fissa in mente così viva, che mi compiaccio ripeterla su queste colonne.

Era il giorno del Derby: una Scuderia, che brillava allora per i continui successi, veniva colpita alla vigilia della corsa da un incidente spiacevole. Il puledro che avrebbe dovuto portare nel Derby i primi colori della Scuderia, soggetto di classe, vincitore di molte corse a due anni, e ritenuto il migliore della sua generazione, si era ferito gravemente al posteriore nel galoppo finale, dove, per uno scarto improvviso, era andato a sbattere contro una staccionata. Il male appariva irrimediabile per il momento: non restava che mettere il lutto ai colori, così simpaticamente noti a tutti i pubblici d'Italia; la vittoria, quasi certa, sfuggiva all'ultima ora irreparabilmente. Ma il *trainer*, anch'egli notissimo, ritiratosi poi carico di allori e di quattrini, si ricordò che in scuderia vi era un altro puledro, di gran mole, sauro, che poteva essere buono, ma che fino allora non era stato provato sulla distanza perché considerato inferiore di qualche chilo al compagno di *box*; la scelta non poteva cadere che su di lui, non essendovialtri *tre anni* pronti ed atti al severo percorso. Il cavallo, che aveva in sella un abilissimo fantino austriaco, partì nel Derby poco appoggiato: lo si poteva avere

a 4 e a 5; quota relativamente bassa, dovuta più al credito dei colori che alla fiducia nel puledro, che iniziava la sua carriera in quella corsa. La vittoria fu strepitosa, impressionante: nella dirittura d'arrivo gli altri concorrenti, e ve ne erano dei valorosi, apparvero disseminati, finiti dietro al vincitore, che strappava sul palo le braccia al suo fantino.

Il proprietario, uno *sportsman* che non si lasciava facilmente prendere dall'entusiasmo, non aveva potuto nascondere in quel momento la sua gioia, invaso com'era da fortissima emozione; rivolto verso la pista, attendeva commosso ed evidentemente sorpreso dalla vittoria-inesperata il ritorno del cavallo al peso. Intanto dalla Tribuna Reale era sceso il defunto Re Umberto, un vero appassionato del *turf*, per osservare da vicino, come era solito di fare, il vincitore della corsa da Lui dotata.

Imbattutosi nello *sportsman* gli si rivolgeva affettuosamente dicendogli: « Lei è stato ben compensato dall'incidente toccato a *Ruggiero*: me ne congratulo ». Lo *sportsman*, non troppo padrone di sé, rispondeva qualche parola ringraziando; avrebbe forse voluto dire di più, ma in quel momento lo distraevano gli applausi assordanti della folla che salutava il vincitore rientrante al peso. Il proprietario giungeva in tempo per riceverlo ed accompagnarlo, tenuto a mano, nel *ring*. Quel cavallo si chiamava *Sansonetto*, il suo proprietario il cav. Calderoni, uno *sportsman* troppo presto scomparso dal *turf*; il *trainer* era Arthur Corser, ritornato ora in Italia dopo un'assenza di due anni, ed il fantino Horan, morto qualche anno

fa a Chantilly. Da quel giorno sono passati 15 anni; il cav. Calderoni vive a Ferrara dove preferisce l'automobile ai cavalli; e *Sansonetto* vegeta a Colonia Ferrarese, unico e glorioso rappresentante della giubba bianca e nera.

Il peso di *Dedalo* era fatto, l'*all right* lo classificava già fra i vincitori di *derbies*, e lo *sportsman* pianso ripeteva insistentemente a tutti, che Tesio aveva lasciato il *derby* a San Rossore.

— Perché? — qualcuno volle chiedergli.

— Perché *Fidia* batteva *Angelica* di quanto voleva e sulla forma di questa corsa il figlio di Bay Ronald, al quale forse fu dato un eccessivo lavoro, ciò che poté togliere dalla condizione, avrebbe indubbiamente preceduto il *tre anni* della Razza di Besnate.

La risposta poteva anche essere convincente, certo non lunghi dal vero, e solo le corse future potranno dirci se quell'affermazione fosse basata su dati di fatto o piuttosto il paro di una facile supposizione, dopo un *trial* di scuderia che ha sempre un'importanza relativa.

*Dedalo* è indubbiamente un buon cavallo: non manca di fondo ed è coraggioso come tutti i figli di Arcante. Il *derby-winner* sarà al palo nell'*"Omnium"*, una corsa che assume quest'anno un'importanza eccezionale, superiore senza confronto a tutte le classiche prove dell'annata, dove, di fronte ad avversari di classe, gli si presta l'occasione per confermare la vittoria riportata nel *derby*.

Non è improbabile che *Frack*, al quale per la sconfitta, i più competenti *sportsmen*, fra questi il conte Canevaro e Antonio Dall'Acqua, accordano molte attenzioni, non solo per i tre ferri perduti dal figlio di Kadikoi nella corsa, ma per la mancata andatura fino a metà percorso, ritenuti la sua *chance* nell'*"Omnium"*, prima di cedere a *Dedalo* il primato sulla generazione 1900.

Il nuovo incontro sarà dei più interessanti, anche perché si presenteranno allo *start* dei cavalli di gran valore, quali: *Mount's Bay* di Crespi, *Kalidon* di Bastogi, *Qui Vive* di Chantre, *Excelsior* di Marsaglia, e forse *Dmetrio* che Corser prepara pazientemente a Barbaricina.

La presenza di *Mount's Bay* e di *Kalidon*, il primo acquistato in Francia e l'altro in Inghilterra, dà a questa corsa uno spiccatissimo carattere d'internazionalità.

*Kalidon*, un magnifico cavallo, di una struttura impeccabile, piena d'armonia e di forza, è di una classe elevata. Suo padre *Cyllene*, pagato L. 600.000 come stallone, diede, fra i tanti buoni prodotti, *Cicero* che vinse, portando i colori di lord Rosberry, il *"Derby d'Epsom"*, nel 1905, battendovi *Jardy* di Blanc e *Signorino* di Ginistrelli.

Roma, aprile.

Hector.

### CORRISPONDENZA

*Vercelli*, rag. Milano. — Grazie di tua premura... in ritardo! Al mercoledì il giornale è già in macchina, quindi impossibilitati usufruire riuscissime fotografie. Saluti cordiali, G. C. C.

*Fire ze*, Sandyford. — Troppo tardi per questo numero. Certo tutto nel prossimo.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - Lire 5 all'anno



Wright a Centocelle insieme agli ufficiali ai quali insegnava il maneggio dell'aeroplano. (Fot. Menasci - Roma).

### SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

Sede in GENOVA — Anonima — Capitale Lire 4.500.000 — Torino Lire 4.050.000 — Uffici e Officine in TORINO (Barriera Crocetta).

Châssis da città e da gran turismo a 4 e 6 cilindri - Omnibus e Camions d'ogni tipo.

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

**S.P.A.**



## Le ultime vittorie della Bicicletta **GAIA!**

(Materiale PEUGEOT)

Gran Corsa Dilettanti Mezzo fondo (Km. 25) - Velodromo Umberto I di Torino: 1° assoluto con tre macchine di vantaggio il dilettante B... R... con Bicicletta **G. GAIA** - Pneumatici DURIO, battendo i migliori dilettanti italiani.

Corsa Velocità Dilettanti (Metri 1000) 2° arrivato S... con Macchina **GAIA**.



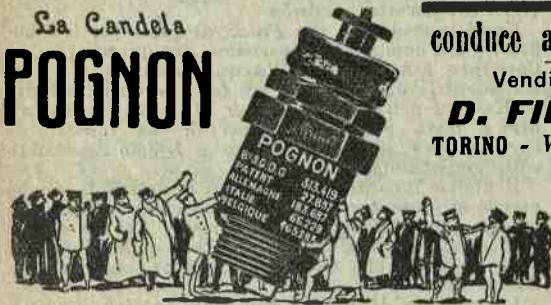
**Ditta G. GAIA**

TORINO - Corso Palestro, 2 - TORINO

RAPPRESENTANTI:

BIELLA - Della Plana Florenzo.  
VERCELLI - Agrati Antonio.  
SANTHIÀ - Nosetti.

La Candela  
**POGNON**



conduce alla **VITTORIA!**

Vendita ingrosso presso:

**D. FILOGAMO e C.**

TORINO - Via dei Mille, n. 24 - TORINO

Corrente L. 7  
Magnete corrente L. 7

BOUGIE POGNON Ltd.  
Londra S. W.

## EPILESSIA

DONO  
delle Loro Maestà  
i Reali d'Italia

14 Medaglie  
alle primarie Esposizioni  
e Congressi Medici

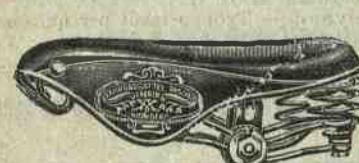
ed altre malattie nervose si guariscono radicalmente colle celebri polveri dello Stabilimento Chimico-Farmaceutico del Cav.

**CLOOOVEO CASSARINI**  
di BOLOGNA

Prescritte dai più illustri Clinici  
del mondo perché rappresentano  
la cura più radicale e sicura.

Si trovano in Italia e fuori  
nelle primarie farmacie.

Si spedisce franco spese da' garriti



I migliori prezzi  
per accessori, pneumatici, pezzi di ri-  
cambio per velocipedi sono praticati  
dalle

## Officine "LUX"

Società Anonima con Sede in Torino

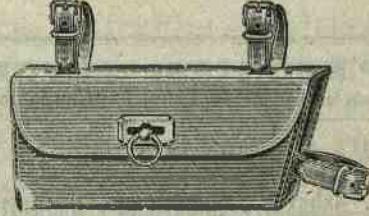
Negozi per la vendita:

**MILANO** - Via Dante, N. 8  
TELEFONO 63-86

**TORINO** - Via Lagrange, 8  
TELEFONO 34-67

Visitare il ricco assortimento

Su richiesta si con-  
segna speciale Listino  
illustrato con i prezzi  
netti di ogni sconto.



## LE ULTIME E PIÙ GRANDI INVENZIONI DEL GIORNO!

Non più cerini, abolizione completa dei fiammiferi.

AUER ha trovato un nuovo metallo, che a contatto con un altro qualsiasi, accendesi. Su questo principio fondasi il mio nuovo accenditore, che puoi adoperare per qualsiasi uso, anche come lampada tasca-bile, completo, elegante, di durata eterna. **Lire 5.**

**Birra di Marzo a centesimi 28 al litro.**

Una primaria Fabbrica Germanica ha testé brevettato un rinomatissimo Estratto concentrato di Birra che diluito nelle giuste proporzioni d'acqua, dà una Birra di sapore gradevolissimo, superiore alle migliori marche poste in commercio. Si vendono solo flaconi di concentrato di Birra valevole per 25 litri, al prezzo di **Lire 7.** — Si danno le più ampie, complete e serie garanzie.

**Registratore di Cassa popolare.**

Concorrenza alla concorrenza. Questo nuovissimo registratore fornisce automaticamente, gettando monete d'ogni sorta nel foro corrispondente, uno chèque con la cifra a stampa. Elegante, puoi egualare coi migliori in commercio, e costa solo **Lire 12.**

Anticipare importo alla premiata **Casa BOTTAZZINI** Rag. Giuseppe - Verona

→ Cercansi Rappresentanti

## GARAGE SQUAGLIA

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 nichel.  
Planche e Capo 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 estone 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.

### LA BICICLETTA NELL'ERA PREISTORICA



### LA BICICLETTA NELL'ERA MODERNA



Chiedere il nuovo Catalogo

**CICLI DEI**

→ 1909 ←

UMBERTO DEI e C. — Via Pasquale Paoli, 4 — MILANO

Rappresentante per Torino: Capella Giovanni - Via Nizza, 67.

## La guerra dell'avvenire

Molti forse sapranno che nell'enorme quantità di libri usciti ultimamente sull'avvenire dell'aeronautica, quello del Wells, *La guerra nell'aria* (1), è dei più interessanti. E a questa profezia c'è chi ci crede e chi non ci crede. Mario Morasso, il noto giornalista genovese, ha dichiarato in una critica al libro già citato, che pur avendo intravisto forse per primo dai foschi castelli dell'aria nuovi piombare sulle fortificazioni e sugli eserciti, atterriti le macchine volanti guerriere come smisurate e favolosi uccelli da preda, seminando la distruzione e il terrore, ora ha cambiato idea e non ci crede più.

E certo questa sua fede la si nota nella critica scrupolosa alle avventure di Bert Smallwrys, in quella ricerca ostinata alla definizione matematica del futuro aeroplano da guerra. E siccome dal volume del Wells non risulta la formula precisa di questo futuro aeroplano, Mario Morasso, che ha fatto una critica tecnico-sportiva ad un romanzo futuristico, è rimasto naturalmente nella sua convinzione.

H. G. Wells, nella *Guerra nell'aria*, ci descrive mi-

nuziosamente un'aeronave tedesca, un'aeronave asiatica dalla forma di soglio a, una macchina giapponese simile a un pipistrello, e l'apparato più complesso di *mister Butteridge*, il futuro inventore che vola ron-zando come una vespa gigante. Il cielo poi è popolato di altri palloni, di laccia bombe, di torpediniere volanti, di contro-torpediniere, di siluri aerei, cozzanti tra loro in un urto formidabile, che non ha più nulla d'umano.

*E questo è tutto* — conclude Mario Morasso nella sua critica. — *Non è su questi dati che un nuovo Wright o un meno ipotetico Butteridge ci fornirà il congegno per la conquista definitiva del cielo.* D'accordo, pure io sono di quelli che credono ancora alla profezia d'una guerra dell'avvenire tra cielo e terra, e senza pensare se questi o altri saranno i dati sui quali si baseranno i futuri aviatori, credo che l'aeronautica avrà un trionfo completo, sicuro, trionfo che capovolgerà l'ordine delle cose esistenti, e guardando la questione dal solo punto di vista strategico, è evidente che il giorno che il cielo avrà un esercito, e che le frontiere aeree saranno indifese, qualsiasi formidabile forza terrestre sarà impotente dinanzi all'invasione d'una flotta aerea disciplinata, e tutte le forze navali coalizzate dovranno cedere ad una possente artiglieria volante.

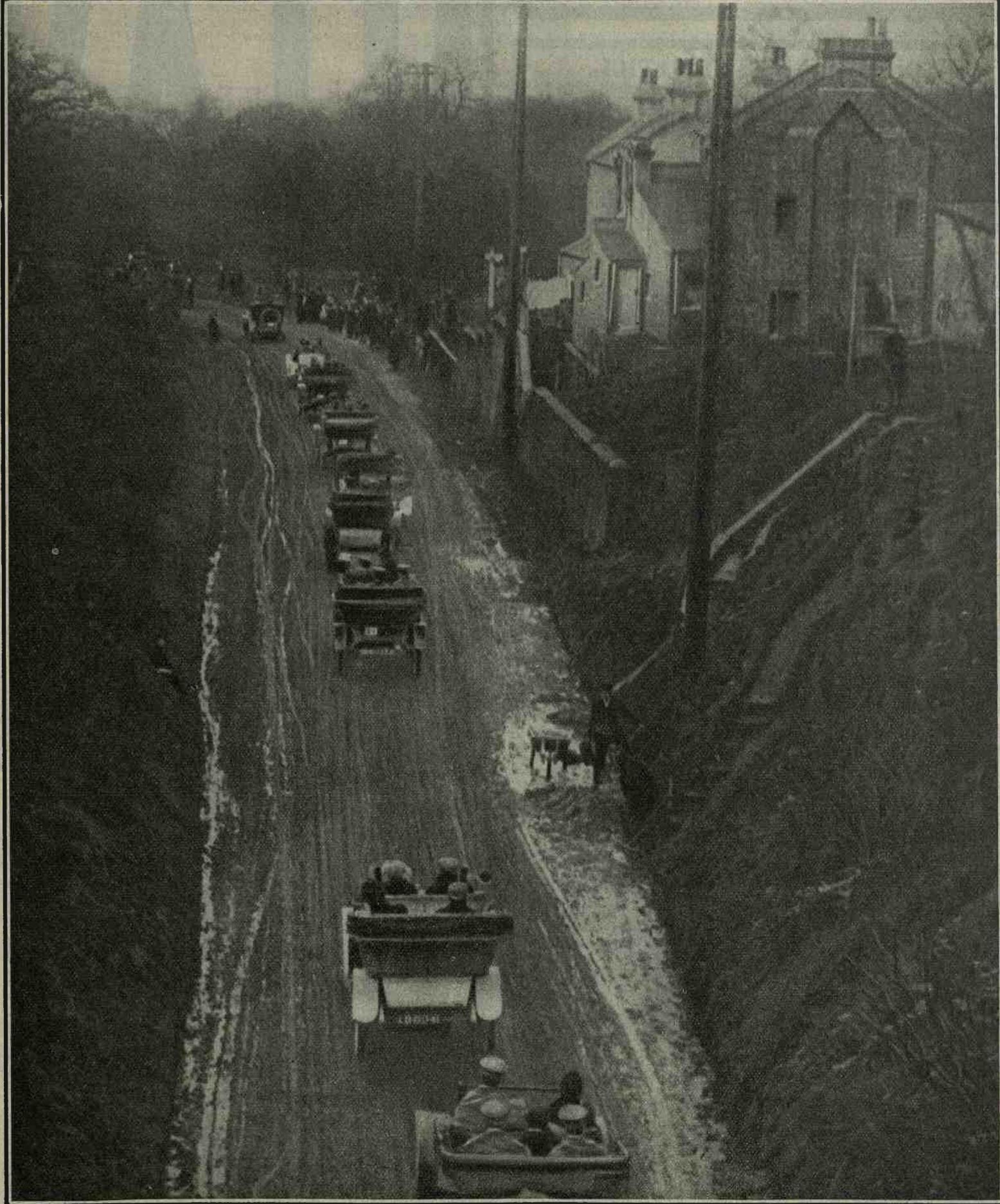
Anzi, questo stesso concetto colle stesse parole io

espongo anni fa, in un articolo pubblicato anche dalla *Stampa Sportiva* e dal titolo *La via dell'avvenire*, seguendo la scuola d'allora di Mario Morasso, e questo stesso concetto lo ripeto oggi, poiché lo sento ancora, ugualmente, anzi più rafforzato.

Ci sono evidentemente due scuole, quella del mio egregio e simpatico collega, che afferma essere semplicemente assurdo il pensare che nel breve giro di pochi anni una invenzione meccanica, per quanto importante, come quella di un apparecchio per volare, possa mutare da capo a fondo l'arte della guerra, i modi di combattere, le armi, possa suscitare negli uomini una specie di follia bellicosa, difare la civiltà odierna, gli ordinamenti morali e politici, ricordurre la civiltà a una barbarie primordiale (1).

E l'altra, che senza voler arrivare a risultati così spinti, trova che un apparecchio per volare guadagnato all'arte della guerra deve necessariamente mutare l'ordine di cose attuali. E ciò per un fatto semplicissimo: tutte le altre invenzioni e terrestri e marittime, sono modificazioni e progressi di fatti attuali esistenti, ma trattandosi d'un pallone da guerra, è un nuovo elemento, una nuova arma che scendono in campo, e che rendono necessari perciò nuovi mezzi di difesa.

(1) *Motori, Cicli e Sports*, n. xxii.



Un esperimento di mobilitazione automobilistica in Inghilterra.

**Ditta PIETRO GANDOLFO**

OTTOVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio  
per automobili e industrie**Motonafta Germania**

Lubrificanti marca Auto-Oil per automobili

*Deposit in TORINO:*Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori dazio) Telefono 8-55.  
Via Saluzzo, 11 bis (in città) Telefono 16-60.**FABBRICA DI PNEUMATICI****CLÈMENT TOMEAZZI e C.**

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

Coperture e Camere: " LE PNEU CLÈMENT "

" FELSINA "

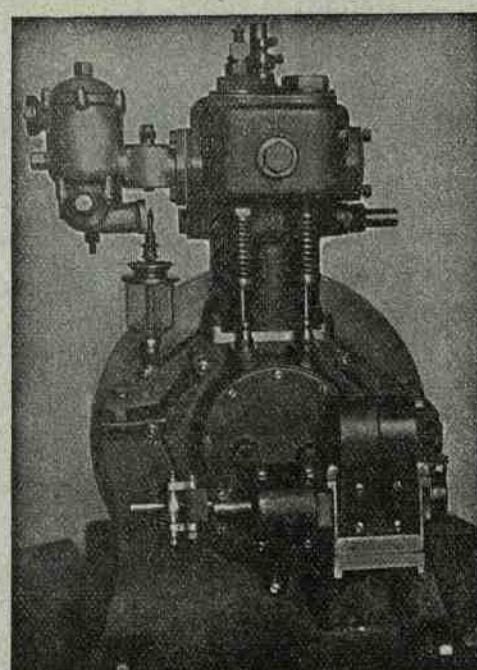
Coperture " AMERICANO "

Tubolari e cerchi legno per pista e strada  
(preferiti dalla maggioranza dei corridori).*Filiale in TORINO:* Via Sant'Anselmo, 28.**Società Anonima "PRIMUS,,****— ASTI —**FABBRICA  
di motori per uso  
industriale  
ed  
agricolo  
con annessa**FONDERIA**Motori per Automobili  
e CanottiGruppi 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**Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi**la gran Marca italiana, la più  
antica Casa del genere, si im-  
pone ancora coi nuovi Modelli  
1909 delle sue Biciclette

# OTAV

Fornitrici esclusive del R. Governo

MILANO - Via Lambro, 4 - MILANO

**Per vedere in lungo e in largo  
Chauffeurs!**bisogna munire i vostri Automobili  
dei Fari**B. R. C. ALPHA****B. R. C. Alpha**  
sono i Fari dei Re  
perchè sono realmente i Re dei Fari.**BOAS ROORIQUEZ & C<sup>E</sup>**PARIS - 67, Boulevard de Charonne - PARIS  
Agenti per l'Italia: Fratelli BLANC - Via Ariosto, 17 - Milano.

È poi veramente strano quello che afferma Mario Morasso, di *r-tenerci ciò assurdo che essa* (aeronautica) abbia tanta efficacia da cambiare l'outillage, l'armamento tecnico dell'industria pacifica o guerresca, e da rendere possibile quello che finora è stato impossibile; quando, se non è ancora giunta l'ora di eserciti fluttuanti sopra ipotetiche barriere, di cozzieri aerei come fantasticamente li descrive a noi il Wells, e come ancor più fantasticamente la letteratura del xvii secolo prof-tizzò con precisione, il tempo d'una eventuale guerra tra le forze future del cielo e quelle della terra non si può nemmeno ritenere impossibile, perché ciò che gli uomini hanno trovato di più potente, di più micidiale, l'hanno sempre adottato contro i loro simili, ed è opera vana infine voler dimostrare l'utilità militare d'una flottiglia volante quando i voli ancor da passegere novello di Wright, di Zeppelin e di tutte le aeronavi europee lasciano intuire a quale importanza assurerà una flottiglia volante. Infine, non solo in Inghilterra sono usciti libri come quelli del Wells, ma anche in Francia, in America, in Germania, dove dal *Cavet!* alle note del conte Zeppelin è un'intera fioritura di volumi aeronautici. Non solo, ma dagli *hangars* di Costanze, di Frédrichshafen, di Berlino, di Londra, di Parigi, di Pau, di Roma, aeronavi e aeroplani si sono lanciati alla conquista del cielo, vittoriosamente. Ovunque, in tutti i paesi ormai, si cerca d'utizzare la futura arte, studiando il modo di poter effettuare un'invasione di soldati in terra straniera. Anzi, in un libro di qualche anno fa, pubblicatosi a Berlino, se non erro intitolato *Die Invasion von 1910*, un esercito intero a bordo di centinaia di Zeppelini e di Parseval sbarcava sul suolo inglese marciando su Londra...

Il 1910 sta per giungere, e morirà senza che la insulsa profezia si avveri, ma certo tutta questa letteratura precorrente i tempi ci può indicare l'aspirazione, la speranza, la fede dell'umanità intera. E dove c'è fede e speranza il successo non manca mai.

Tutti gli Stati, tutte le nazioni cercano di adottare i progressi dell'aeronautica ai loro mezzi, come già lo fecero per l'automobilismo.

L'automobile pure, da oggetto di lusso, da veicolo da corsa e da trasporto è venuto per le vie della vita ad asservirsi all'arte della guerra. In Francia già qualche automobile s'è, dico così, militarizzata, da

noi, vi sono molte buone idee in proposito, e in Inghilterra, ultimamente il *War Office* ha indetto una interessante manovra. Si è supposto che una forza nemica fosse sbarcata a Hastings e avesse tagliata la ferrovia. Quattrocento automobili riunite al *Crystal Palace* di Londra partirono alle dieci di mattina e alle tredici ben millecinquecento uomini, con munizioni, erano sul terreno... provando così luminosamente che se neove secoli fa fosse esistita l'automobile, i Normanni non avrebbero vinta la battaglia di Hastings e non avrebbero conquistato facilmente l'Inghilterra... Meglio tardi che mai.

Dunque, se l'automobile stessa è ormai entrata nei bisogni dell'esercito, domani, quando l'artiglieria sarà montata in parte su automobili, quando il servizio di provvigioni e di rifornimenti sarà fatto da camions, come potremo negare al pallone da guerra un nuovo posto nelle future battaglie?...

Se il pallone non servisse che a mitigare gli orrori della guerra, forse potremmo non credere al suo ufficio veniente, ma l'aeronave sarà una nuova arma terribile e sanguinaria.

Anzi, questo fatto è tanto positivo, che ai primi voli ancora incerti delle squadre aeree inglesi e tedesche, una nuova minaccia è già nata: La prima automobile da guerra non è più un'utopia.

E' una fabbrica di Düsseldorf, come si leggeva tempo fa sull'*Allgemeine Automobil Zeitung*, che ha principiato a costruire queste potentissime macchine, terribili nella loro semplicità. Esse sono munite d'un motore di 60 HP e possono superare salite anche con un dislivello del 20, 22, 00. La loro velocità varia dai 50 ai 70 km. all'ora, e il veicolo, interamente, pesa 3200 chili.

Il cannone è posto sulla parte posteriore dell'automobile, e si rizza minaccioso verso il cielo, puntato precisamente contro le future flottiglie volanti; può essere alzato sino a 45 gradi, e tira a 7800 metri.

E-sendo poi montato sullo *chassis* dell'automobile da guerra, sono eliminati moltissimi inconvenienti, che nelle prime automobili, vere casse d'acciaio adibite ad uso militare, erano dichiarati insormontabili. Il proiettile inoltre è costituito da una cartuccia con circa quaranta grammi di polvere e 128 palle di piombo da otto grammi e 27 da nove grammi.

Questo nelle sue linee generali è il nuovo strumento che lo stato maggiore germanico ha adottato; tra

non molto tempo perciò, un'intera batteria automobilistica sfilerà dinanzi al *Kaiser* col rombo de' suoi podrosi motori e alzando al cielo, in muta minaccia, i suoi cento cannoni. Ed è una minaccia questa, non solo agli uomini, ma alla nuova scienza che quest'anno maggiormente ha trionfato, all'aeronautica e che già al suo nascente si vede un nemico pronto a combatterla spezzandole le debole ali che palpitano ancor trepide e malsicure. E questo che è già avvenuto, e quel che avverrà ancora lungo il cammino faticoso e battagliero dei popoli futuri, tutti o quasi tutti temono di saperlo e di prevederlo. Disgraziatamente, sono pochi quelli che, come l'egregio collega Morasso, credono che l'aeronautica non s'asservirà all'arte della guerra, come son pochi quelli che han fede incrollabile in una pace universale...

I continui armamenti, la moderne invenzioni, non servono che a raffinare i mezzi già esistenti di distruzione e di terrore, e se l'automobile-cannone e l'aeronave da guerra future possono far sorridere pensando al terribile progresso umano, devon rattristare ogni uomo che sogni un avvenire di felicità per tutti i popoli amici e fratelli.

Nino Salvaneschi.

## CORRISPONDENZA

**Palermo, Masi.** — Sergio al prossimo numero. Passiamo le impressioni del nostro inviato speciale signor Bayon, così pure il suo scritto per quanto giuntoci in ritardo. Ringrazi lo Cascio di tutto. Saluti V. G.

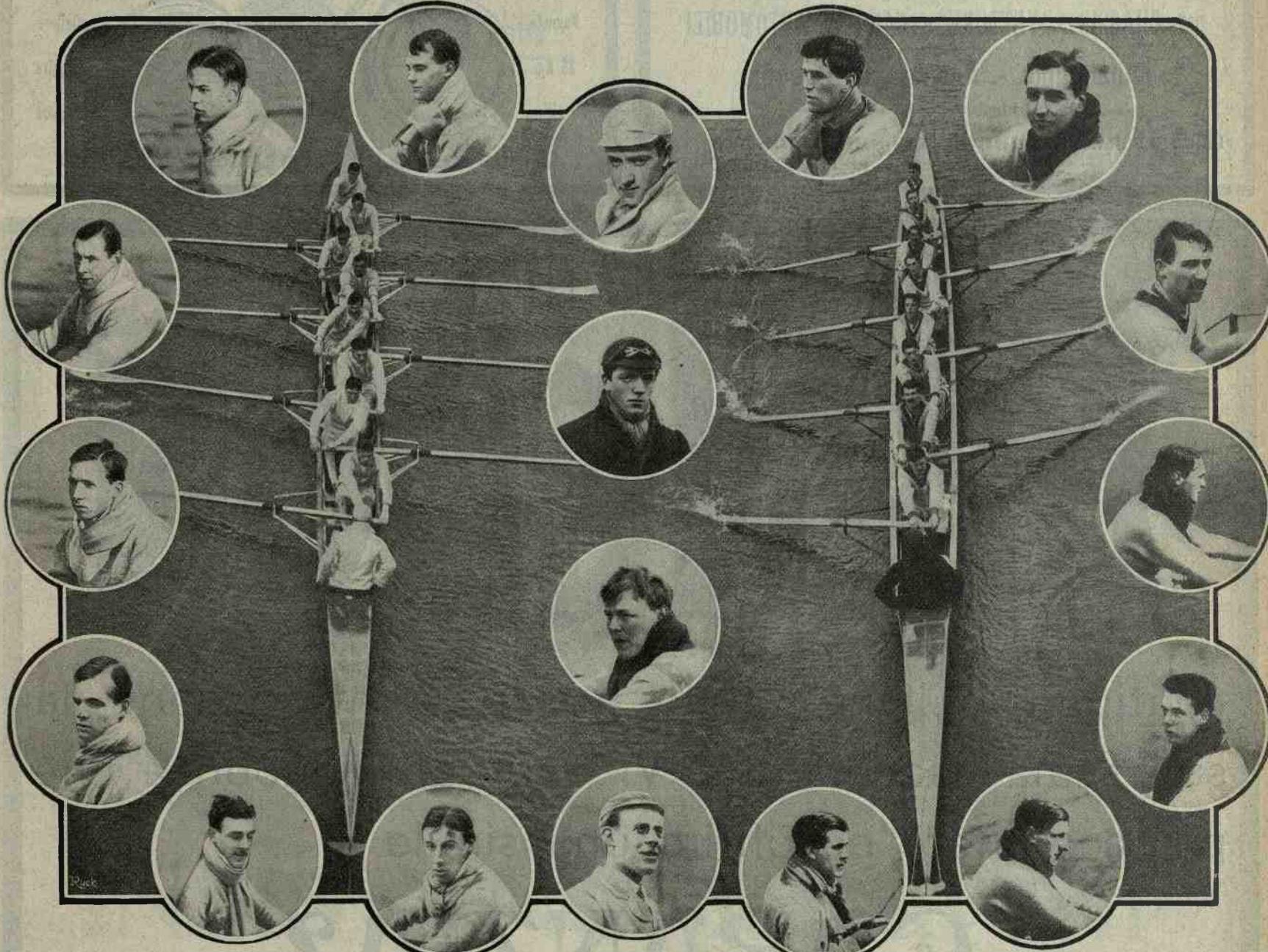
**Torino, Scaramiglia Ernesto.** — Con la vostra prima lettera avete semplicemente constatato un fatto. E come voi molti altri assidui nostri. Grati di queste manifestazioni di stima, ringraziamo, dolenti di non poter sempre a tutti rispondere. La vostra replica l'abbiamo cestinata. G. C. C.

**Modena, Baccarani.** — Eccola servita.

**Genova, Rota.** — Troppo tardi le fotografie. La relazione del match italo-francese non interesserebbe più.

**Arezzo, Capacci.** — Quanto prima.

**Genova, Associazione Sportiva.** — Non è colpa nostra. I grandi avvenimenti d'attualità ci fanno mancare lo spazio. Per il ciclista faremo il possibile nel prossimo numero.



Il match Oxford-Cambridge. A sinistra l'equipe di Cambridge, a destra quella di Oxford, vincitrice per la 35<sup>a</sup> volta.

**PNEU**  
**PERSAN**

per  
Velocipedi  
e  
Automobili

**PNEU**  
**PERSAN**

Agente per l'Italia:  
**Mario Bruzzone**  
MILANO  
5, Via Castel Morone.

**PNEU**  
**PERSAN**

# Automobilisti!

Accessori per Automobili  
e Motociclette

Ingg. **PERINO & FORTINA**

**TORINO** - Via Baretti, 33 - **TORINO**

Merce garantita e sempre pronta.

Far richiesta del Catalogo 1909.

# GIOVANNI AMBROSETTI

Via Petrarca, 10 - **TORINO** - Via Petrarca, 10

## TRASPORTI INTERNAZIONALI

per CHASSIS - VETTURE e CANOTTI AUTOMOBILI

Imballaggio - Agenzia in Dogana.

— Telefono 23-53. —

PER TELEGRAMMI: **AMBROSETTI-SPEDIZIONI.**  
A. B. C. 5<sup>a</sup> ED. — LIEBER'S CODE USED.

# FRERA

Biciclette

Biciclette a motore

Motociclette

Furgoncini - Tricicli

Premiati dal Min. d'Agric. Ind. e Comm.

**SOCIETA' ANONIMA FRERA**

**MILANO - TRADATE**

Torino - Padova - Parma - Mantova - Bologna - Firenze - Roma

# LA MOTO RÊVE

**MILANO - Corso Magenta, 27 - MILANO**

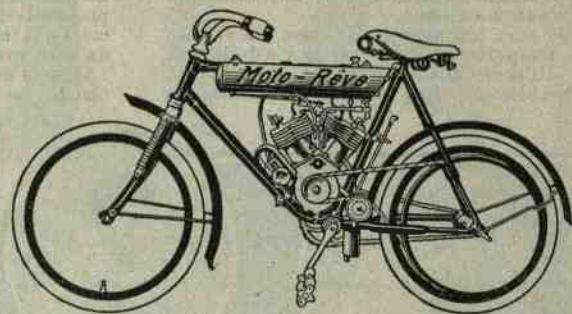
2 Cilindri

2 HP

Magnete

32 Kg.

50 all'ora



è di gran  
lunga la  
migliore  
Bicicletta  
a Motore

Chiedere il Catalogo 1909

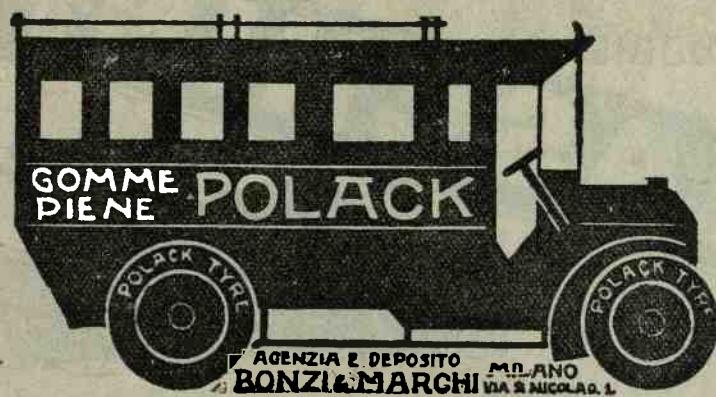
Da venti anni la BICICLETTA

# ABINGDON

continua brillantemente e senza interruzione la sua scala ascendente. Vi è un'altra fabbrica che possa vantare ed offrire una simile

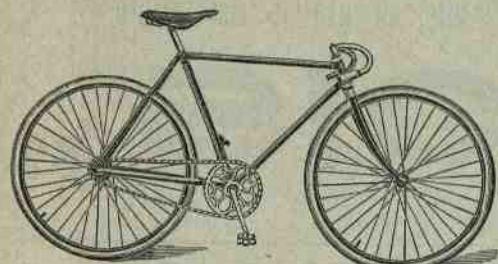
# GARANZIA?

Agenti per l'Italia: **CAMILLO OGGIONI & C.** - Milano - Via Lesmi, 9 - Via Ausonio, 6



# Cicli FOX

con Pneumatici PIRELLI



Società Anonima Fabbre e Gagliardi - MILANO  
Torino - Roma - Genova - Verona - Bologna - Firenze

La rivelazione  
del 1909

Vendita esclusiva in Torino:  
GIUSEPPE GIORDA  
Via S. Quintino, 6.



Rappresentante in Torino: Ditta MANFREDI - Via Finanze, 3.

## Nuovo Gioco "ALLA"

Sostituisce il "Lawn-Tennis", il "Tamburello", il "Diabolo", e tutti gli altri giochi di palla e di racchetta. Si può giocare a solo ed a coppie, è per adulti e piccoli.

Allarga il torace, rinvigorisce e sviluppa i muscoli delle braccia, avvezza l'occhio pronto, scioglie i garetti, riunisce infine tutti i vantaggi di molti Sports insieme. È consigliabile a tutte le Palestre ginnastiche. Scuole, Collegi, Clubs, ecc. Indicatissimo per la ginnastica didattica delle Signorine. In gran uso in Germania, Francia, Inghilterra, ecc., ove è stato favorevolmente accolto dalla buona società.

Rappres. Gener. esclusivo per tutta l'Italia:  
S. B. BOLLERO - Via Amedei, 7 - Milano.

Un gioco completo in elegante scatola:

Francio in tutta Italia L. 5

Gioco per coppia in tutta Italia L. 9

Avendo la Ditta fabbricante presi i necessari brevetti in Italia si agirà di legge contro tutti i contraffattori.

Cercansi Rappresentanti esclusivi per ogni città.

# I Pneumatici BATES

hanno un solo difetto e cioè

## costano di più

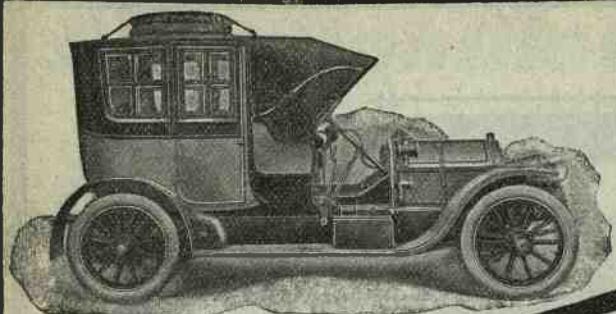
ed è unicamente per ciò che alcuni fabbricanti, pur conoscendone la superiorità, non li mettono sulle loro biciclette.

Occorre quindi che i Ciclisti, nel loro interesse,

## INSISTANO per averli

Agenzia per l'Italia:

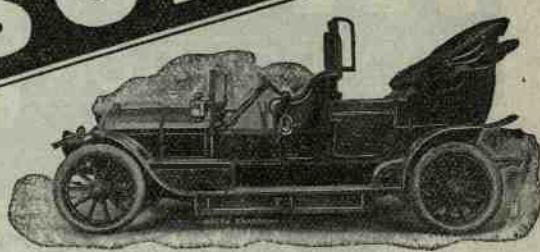
The Bates Tyre C.° L.° - MILANO - Via Vittoria, 51



FABBRICA  
AUTOMOBILI

**ISOTTA FRASCHINI**  
MILANO

CATALOGO E  
LISTINI  
GRATIS



STABILIMENTO E UFFICI : VIA MONTE ROSA N. 79  
ESPOSIZIONE E VENDITA : VIA CARLO ALBERTO N. 2

CHAUFFEURS !

AUTOMOBILISTI !

Per le gite e le escursioni primaverili, in montagna come in piano, usate solo la

Marca **Speciale per Corsa**, resistentissima, impareggiabile, di grande rendimento

**" LE GAULOIS , "**  
(GOMMA GIALLA)

Rivolgersi per schiarimenti e listini alla **Ditta R. C. BERGOUGNAN**  
TORINO - Via Sebastiano Valfè, 16 - Via Papacino, 18 - Telefono 12-78 - TORINO

**W. WIPPERMANN JUNIOR** - MILANO  
e HAGEN

Fabbrica di CATENE per AUTOMOBILI di qualunque misura.

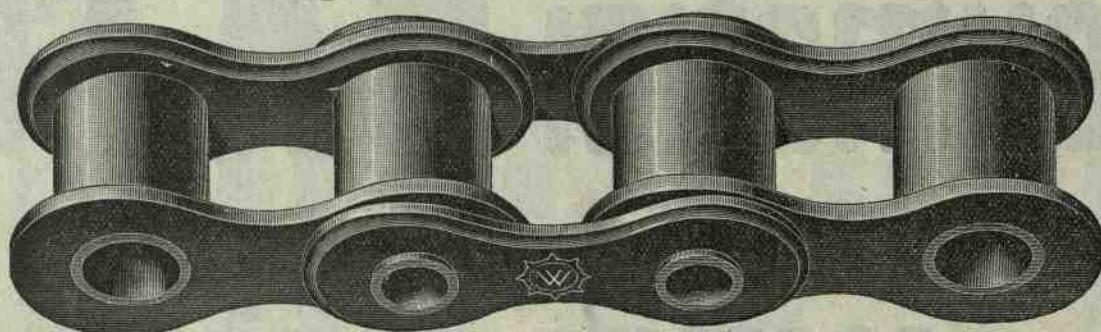
QUALITÀ

PREZZI

senza

SUPERIORE

CONCORRENZA



Chiedere offerte al Rappresentante Generale per l'Italia con Deposito: **ENEA ROSSI - Milano**, Via Bramante, 29

**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.

Esclusiva di vendita per l'Italia: Società Anonima **FABBRE** e **GAGLIARDI** - Milano (Capitale L. 2.500.000).