Anno VIII. TORINO, 14 novembre 1909. N. 46.

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

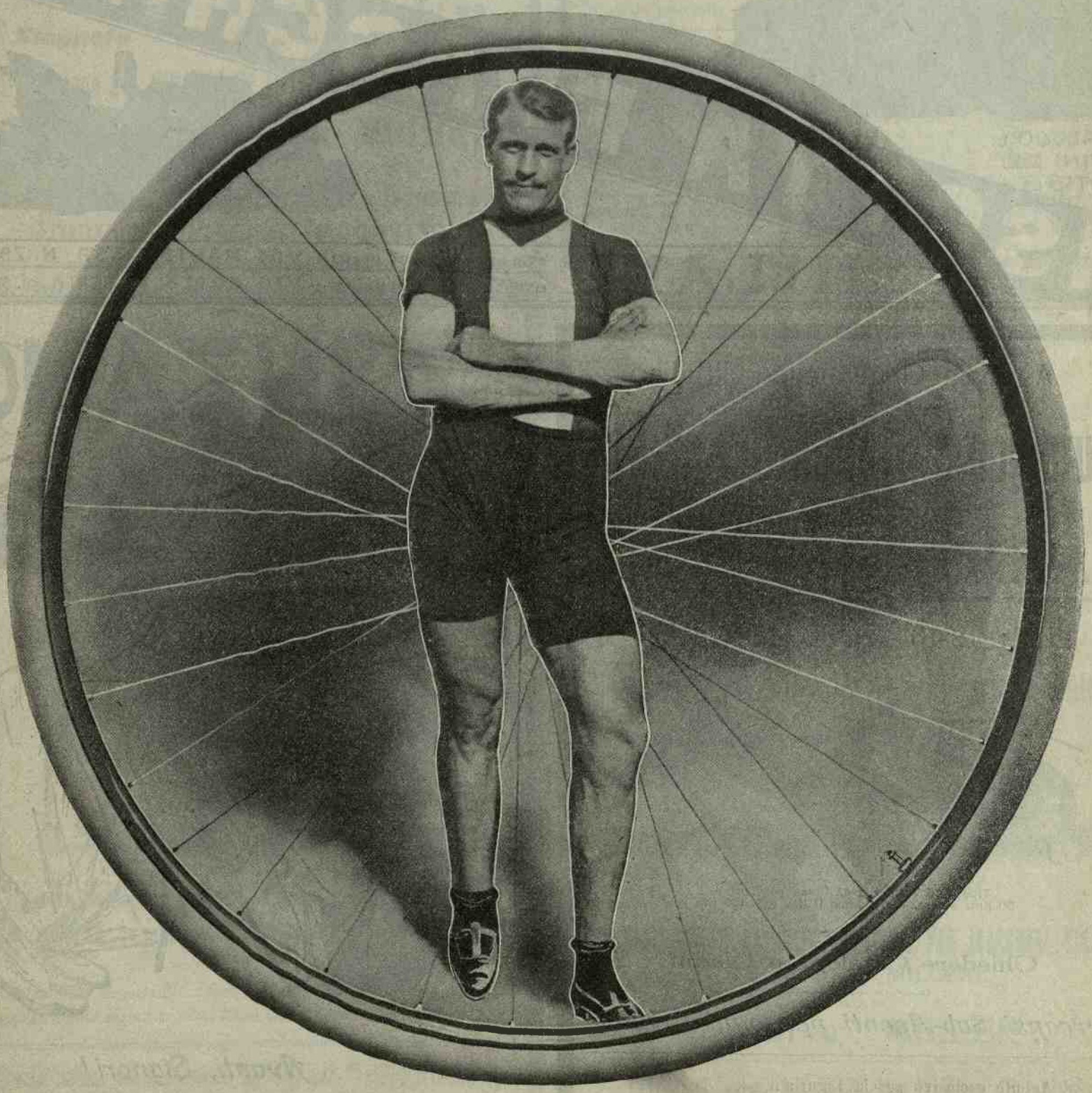
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

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

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

L'EPILOGO DELLA STAGIONE CICLISTICA IN ITALIA



Cuniolo, di Tortona, vince il 5° Giro di Lombardia
(7 novembre 1909. — Macchina Rudge-Whitworth).

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, 56

MILANO

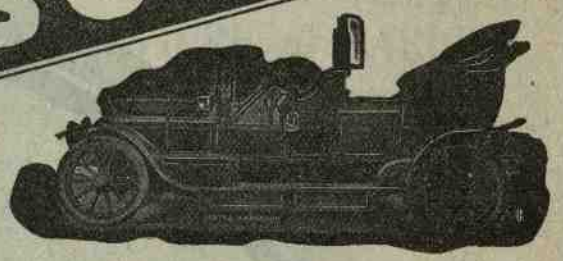
DE DION BOUTON PALACE - Via Montevideo, n. 21

e nelle Agenzie di:

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

FABBRICA AUTOMOBILI

ISOTTA FRASCHINI



CATALOGO E LISTINI GRATIS

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

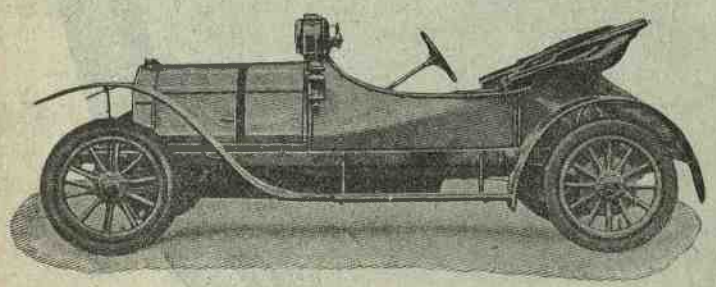
Agenzia Generale per l'Italia

Automobili ROLLAND-PILAIN

TOURS-PARIGI

A. GARETTO - Via Cibrario, 32 - Torino

Tipi: 12-16 - 22-30 - 35-45 HP



Tipo 12|16 Vetturetta da Corsa per Turisti
80 Km. all'ora. — Consumo 11 litri ogni 100 Km

Chiedere Catalogo e Listini

Cercansi Sub-Agenti per ogni Regione

Agente esclusivo per la Liguria:

DITTA GRIMALDI E C.IA

GENOVA - Portici Vittorio Emanuele - **GENOVA**

CINZANO

Avanti, Signori!

Il " **CINZANO** „ è corroborante insuperabile prima e dopo di ogni fatica.

Fabbrica di Radiatori per Automobili

TORINO - Via Moncalieri, 12 - **TORINO**

FABBRICA DI RADIATORI

ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.

RIPARAZIONI

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

---

CICLI

Rambler

Insuperabili

Scorrevoli - Eleganti - Robusti

Rappresentante Generale per l'Italia:

R. MONNEY - TORINO Via Bellini, n. 2

Si eseguiscono riparazioni garantite a qualunque bicicletta.

Un debutto splendido ha fatto la Motocicletta

"SEMERIA"

a Magneto - HP 1 1/4 - Peso Kg. 28

vincendo nel CRITERIUM INTERNAZIONALE la

Coppa Città di Cuneo

Visitate e provate le Macchine nell'Officina **Semeria**

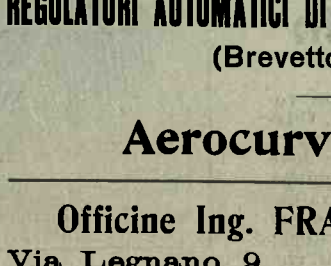
TORINO - Via Saluzzo, 56 - **TORINO**

INDISPENSABILE

non solo per chi va in campagna, ma anche per chi non vuol perdere tempo dal barbiere e vuol essere sicuro da ogni possibile infezione

è il RASOIO DI SICUREZZA *AutoStrop*

il quale permette anche ad inesperti di radersi senza ferirsi, nè irritare la pelle la più delicata, grazie alla prerogativa, unica dell'**AUTOSTROP**, di poter affilare automaticamente la lama, ciò che le **mantiene il filo sempre tagliente e ne centuplica la durata della lama stessa.**



Rasoio placato argento, 12 lame di ricambio e correggia per affilarlo in elegante astuccio **L. 25.**

Vendesi al dettaglio dai principali negozianti del genere ed all'ingrosso presso la Ditta **A. BOGGIALI,** Foro Bonaparte, 17, **MILANO,** *e presso la Ditta* **G. Caudano e C.,** Piazza Carlo Felice, 10, **TORINO.**

LISTINO A RICHIESTA

Göricke

la marca mondiale

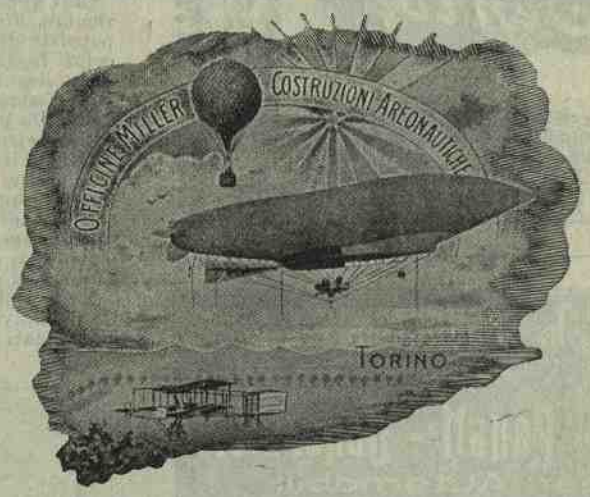
Serie GOERICKE finissime ed a prezzi convenientissimi.

Mozzi GOERICKE che rappresentano un vero capolavoro di meccanica.

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

Società Italiana per il Commercio dei Velocipedi " **GOERICKE** „

GOERICKE & ALTERAUGE - MILANO Corso Indipendenza, 5.



Esecuzione di qualsiasi macchina per volare

dietro semplice schizzo.

Esecuzione di Progetti

Motori extra leggeri per areonautica

(Brevetto Ing. MILLER)

REGOLATORI AUTOMATICI DI EQUILIBRIO PER MACCHINE VOLARTI

(Brevetto Ing. MILLER)

Aerocurvo " MILLER „

Officine Ing. FRANZ MILLER - TORINO

Via Legnano, 9. — Telefono 30-88.

L'attualità sportiva.

Sommario. — Il V giro di Lombardia — Il Gran Premio dell'U. V. Francese — La corsa ciclo-giornalistica — L'ultima vittima del dirigibile — Il *record* di Farman — Sport d'altro paese — Nel Commercio Sportivo — Concorso ippico di Ponte di Brenta — Appunti di Hector — Giuoco del calcio — I grandi campioni del podismo — Le gare di lotta della *Mameli* di Voltri — I campioni americani della boxe — Le ultime corse al galoppo in Italia — Automobilismo militare — La corsa a piedi dei giornalai fiorentini.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI
"ATALA"
Guido GATTI & C.
Milano - Corso Lodi, 50 A - (Ripario Gambaloita).

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

Ing. L. TROUBETZKOY & C.
Milano - Via M. Pagano, n. 43 - Milano
Fari - Fanali - Generatori
per Automobili

Nel mondo commerciale sportivo

*** *Alcune vittorie delle biciclette Frera.* — Non vogliamo farne un elenco! Sarebbe troppo lungo. Citeremo solamente le ultime tre, tutte importantissime.

La prima, la Coppa Val di Taro (km. 200) dove Ferrari, senza aiuti e senza rifornimenti, giunge primo dei dilettanti; poi il Campionato Cairatese (km. 50) dove arriva primo splendidamente Ambrosetti distanziando di lungo tratto tutti i competitori; infine la Zella-Pandino (km. 60) vinta da Siboni, che distacca di 10 minuti il secondo arrivato.

Queste si chiamano vittorie. Non l'arrivo contrastato di una ruota, ma la bagatella di 10 minuti!

Il Quinto Giro Ciclistico di Lombardia

(Dal nostro inviato speciale).

Milano, 7 novembre.

Per la sua ubicazione quasi suburbana, l'Albergo del Sempione — conosciuto più comunemente sotto il nome di *Sempioncino* — è per solito mèta di giovani coppie che amano la solitudine... come se stesse, e che sfuggono alla vertiginosa vita di questa gran metropoli per non sentirsi troncata a mezzo una dichiarazione d'amore dallo scampanìo di una tramvia

Beaugendre,
secondo classificato nel 5° Giro di Lombardia.

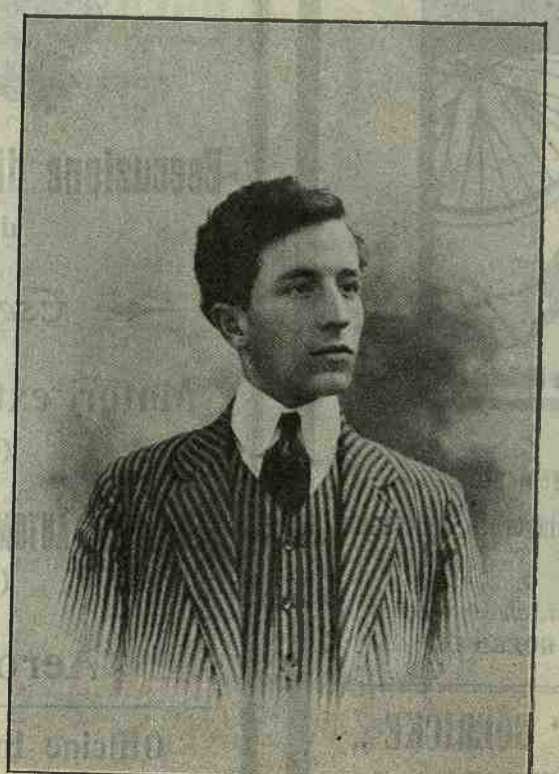
elettrica, o vedersi brillare di lussuria gli occhi innamorati, alla sfacciata luce d'un lampadone ad arco voltarico.

Questo luogo romantico, *semel in anno*, muta di ambiente, ed alle rilassatezze, agli abbandoni amorosi subentra fra le sue pareti l'inno gioioso di una gioventù più maschia, più forte, più battagliera ed irrequieta.

Così avvenne in questo scorcio di 1909, oggi 7 novembre. Fin dalle 5 della mattina, il *Sempioncino* era popolato di curiosi folletti delle più strane e multicolori foggie, rigurgitava di nn ordinato affastellio di luccicanti cavalli d'acciaio, echeggiava di un vociare festoso, di auguri che s'intrecciavano fra le ventimila persone accorse e i 850 corridori in attesa della partenza.

Dei 415 iscritti solo 52 se ne ritirarono, e fra questi Gerbi, Beni, Paul Faber, dimodochè al *via* dello *starter* furono 863 i concorrenti che s'involarono forando come strani proiettili le cortine di nebbie gravanti sull'immensa pianura ancor nel dormiveglia dell'ora mattutina, con le sue casette rustiche accovacciate ai margini della strada.

Tosto i più audaci corsero all'avanguardia, presso Rho contava circa 150 corridori. Gli altri erano già disseminati sui parecchi chilometri lasciati alle spalle.



Fiaschi, 5° classificato nel 5° Giro di Lombardia.
(Fot. Abeni - Milano).

Intanto, verso le otto, un primo raggio di sole venne a forare la nebbia, come una saetta d'oro, poi un altro raggio, un fascio di luce... La nebbia, come spezzata di colpo da una folata di vento, sparì ed il sole sfolgorò pari ad un grande occhio sanguigno in un celo del più bel turchese.

Riassumerò la corsa a gran tratti. A Varese (chilometri 62), dopo poche ed insignificanti cadute di qualche corridore, il gruppo di testa conta ancora oltre cento campioni.

Il controllo a firma e rifornimento, saggiamente disposti in Piazza delle Madonnine, viene invaso da quella fiumana selvaggiamente nervosa di rubare tempo al tempo... Pochi istanti dopo, risaliti in macchina, i primi tentano una fuga. Ed in parte vi riescono perchè solo sulla salita di Olgiate, Cuniolo che aveva preso vantaggio con Galletti, Osnaghi, Lignon, Beaugendre, Pavesi e pochi altri, viene raggiunto da un gruppo in cui scorgo Ganna, Masselis, Zanzottera, Lapize, Garrigou, Lorgeou e qualche altro.

Ma Van Houvert, Faber, Trousselier dove sono rimasti? Possibile che siano già distanziati? Apprendo poi come una caduta di Faber e un ritardo nella ripresa dopo Varese di Van Houvert e di altri francesi abbiano causato il loro distanziamento. Ma a passo forzato questi ritardatari raggiungono i fuggitivi poco prima di Como.

Usciti da Como, la febbre della corsa passa dai ciclisti agli *chauffeurs* delle nostre automobili. Avviene allora una corsa folle, precipitosa fra la nostra macchina e altre due che vogliono sorpassarci. Sfuggono ai nostri lati case, alberi, uomini, come in una cinematografia fantasticamente veloce. Ci arrestiamo alfine a metà della salita di Albese, e qui decidiamo di attendere i corridori. L'attesa non è lunga, perchè essi marciano ad una velocità indiavolata, e presto vediamo assaltare l'erto colle dai primi campioni. Eccoli: Lignon, Ganna, Duboc, Masselis, il torinese

Lapize, 4° classificato nel 5° Giro di Lombardia.

Aimo, Lapize, Galletti, Brocco, Beaugendre, Bruschera, Micheletto, Van Houvert, Lorgeou, Garrigou, Maitron, in quest'ordine si seguono a ruota.

E' scomparso anche Cuniolo dai loro ranghi e non sappiamo capacitarci come il tortonese si sia lasciato staccare.

Una foratura di *palmer*, forse?

Da Albese comincia la pittoresca Brianza, tutta a deliziosi contrasti di colori. Le montagne brune che le fanno schiena in lontananza si staccano nette sul fondo luminoso del cielo. Il Resegone ci fronteggia con le sue creste bizzarramente dentellate. Costeggiamo l'incantevole lago di Pusiano, « il vago di Eupili » e poi l'Adda.

Intanto il passo dei corridori è ritornato velocissimo: 35 chilom. all'ora. Alla testa si alternano Ajmo, Pavesi e Lignon. I corridori passano ora la trentina.

Poco prima di Lecco, Ajmo è appiedato e distanziato per una bucatura di gomme. A Lecco si ritira Rossignoli.

E dopo Lecco, Faber, che credevamo già ritirato, non avendolo più visto comparire, appare alla testa di un gruppetto, che egli conduce a riallacciarsi col plotone di testa. Con Faber noto Agostoni, Baylo, Tibietti, Fiaschi, Costa, Bertarelli e Anzani, tutti giovani dilettanti, rivelazioni della giornata. A Pontida entrano pure nel gruppo di testa Trousselier, Vecchi, Gatti, Contesini, Matteoni, Osnaghi. L'avanguardia si fa così sempre più numerosa e compatta. Però il passo viene ad un tratto moderato, e tutti, con muta intesa ne approfittano per saccheggiare le cibarie racchiuse nelle borsette. Avvicinandosi a Bergamo, Cuniolo, che era stato staccato, si ricongiunge finalmente al gruppo, trascinandosi dietro Aimo, Sivocci, Bertarelli A., Gaj. Guida ora il plotone il colossale Van Houwaert. Lo seguono Beaugeandre e altri, che assaltano la salita di Ponte San Pietro a corsa velocissima. Pochi riescono a seguirlo, tra i quali noto Cuniolo e Garrigou. Ma nella successiva discesa, gli altri, capitanati da Faber, si ricongiungono ai fuggitivi e sono di nuovo una cinquantina. Una vera fuga tenace, resistente non venne ancora tentata: pare proprio che nessuno si preoccupi dello svantaggio reciproco di un arrivo in gruppo.

Quando giungiamo a Bergamo, 160 chilometri sono già stati coperti. In questa città ha luogo l'ultimo controllo a firma e il relativo rifornimento. Una corda venne tirata per arrestare i corridori, onde ri-

partano poi tutti insieme. All'abbassarsi della fune, come furie scatenate, gli audaci ciclisti saltano in macchina e divorano la discesa. Dopo un paio di chilometri vi ha un passaggio a livello, l'ultimo, per fortuna, dei numerosi attraversanti questo percorso, il quale è inesorabilmente chiuso. Pare, però, che il contrattempo non angustii troppo il plotone, che si arresta ordinato, senza neppure tentare di attraversare i cancelli, custoditi da alcune guardie di servizio. Sopraggiungono così altri pochi ritardatari. Dopo tre minuti il passaggio del treno atteso avviene, e spalancati i cancelli, i corridori, con Ganna in testa, volano verso Osio. Faber, a tal punto, mi pare stanco. Pedala faticosamente in coda alla lunghissima schiera.

A velocità fantasticamente veloce, tanto che noi dell'automobile ci domandiamo se questi giovani che ci sfuggono dinanzi sono di carne ed ossa come noi, attraversiamo i cinque o sei paesetti prima di Monza.

La muta dei cinquanta e più fuggiaschi non sente stanchezza. La luce acuta li ferisce negli occhi torbidi di stanchezza, ma la macchia scura del branco procede sempre furiosamente veloce.

Cuniolo Giovanni, vincitore del 5° Giro di Lombardia.

All'entrare in Monza, la bucatura di un *palmer* appieda Bruschera. Egli scende e fa un gesto di disperazione. La corsa è perduta per lui, che aveva le migliori probabilità di vittoria sul gruppo, dato il suo spunto finale velocissimo. Sette chilometri mancano solo all'arrivo. La corsa è vertiginosa, e con la nostra automobile stentiamo a seguire i corridori fra la valanga di gente schierata ai lati del vialone di Monza.

A questa improvvisa fuga dei migliori tutti rispondono, meno Faber, Bertarelli, Aimo Brocco e altri, che in breve si trovano distaccati dai fuggiaschi di parecchie centinaia di metri.

Lignon, Ganna, Lorgeou battono un passo come se fossero appena partiti. Avvengono alcune cadute. Registro quella di Cagna, che ha la macchina sfasciata da un'automobile; di Brambilla, che seppi poi essere rimasto ferito abbastanza gravemente; di Contesini e di qualche altro. Siamo all'ultimo chilometro, che non è però in alcun modo segnalato. L'arrivo è impressionante. La trentina di corridori che formano il plotone di testa si precipitano compatti al traguardo, che è tagliato nettamente prima da Cuniolo, con una ruota di vantaggio su Beaugeandre, e su altri 24 corridori, che arrivano tutti addossati gli uni agli altri nello spazio di neppure mezza dozzina di metri.

L'epilogo volle essere spettacoloso come tutto lo svolgimento della corsa.

***

Però, a conti fatti, l'esito di questo 5° Giro di Lombardia ha soddisfatto ben pochi; non per ciò che riguarda l'importanza della gara, che certo è riuscita la più grandiosa competizione internazionale dell'annata, nè lo svolgimento che fu regolarissimo nella organizzazione ed epico nella lotta dei trecentocinquanta concorrenti; ma per ciò che riguarda il risultato finale, come graduatoria d'arrivo, che non potè essere netta e persuasiva.

Molti dei corridori in gruppo, non credendo infatti di essere già tanto prossimi al traguardo, non si impegnarono in tempo e si videro così sorpassati dai più pratici del luogo d'arrivo.

Il pubblico sportivo non deve pertanto badare ad un numero di classifica, ma avendo appreso come si sono portati in gara i varii corridori e come sono arrivati, deve tributare ai 26 corridori giunti insieme lo stesso applauso e la medesima ammirazione, perchè tutti egualmente meritevoli di aver condotto una gara in modo superbo.

Che poi la generazione attuale dei nostri corridori su strada si sia migliorata assai come sistema di corsa e di sapiente allenamento, sta a dimostrarlo l'alta percentuale degli arrivati.

Di 363 partenti, ben 215 furono gli arrivati.

L'anno scorso, stante la pioggia e le strade orribili, dei 208 partiti se ne ebbero solo 16 arrivati al traguardo finale.

In complesso quindi la gran corsa è riuscita superba come lotta sportiva e farà epoca per molto ancora negli annali dello sport.

Peccato solo che dal lato burocratico della classifica finale non sia riuscita soddisfacente dopo la ammirevole preparazione e uguale *chance* che molti fra i concorrenti avevano con sè.

Ecco pertanto la classifica ufficiale:

1. Cuniolo Giovanni.
2. Beaugeandre Omero.
3. Trousselier Louis.
4. Lapize Octave.
5. Tibiletti Alfredo.

Quindi, a pari merito, i seguenti 21 corridori elencati in ordine alfabetico.

Agostoni Ugo, Azzini Ernesto, Azzini Luigi, Brizzi Gino, Christophe, Cittera Domenico, Cocchi Giovanni, Contesini Giuseppe, Costa Cesare, Duboc, Erba Angelo, Fiaschi Luigi, Galetti Carlo, Ganna Luigi, Garavaglia Gaetano, Garrigou Gustave, Lignon, Lorgeou George, Pavesi Eberardo, Van Houwaert Ciriel, Zanzottera Cesare.

Per questi 21 corridori classificati dopo i primi 5 è il caso di dire che l'arrivo essendosi effettuato a Sesto, logicamente dovevano venire classificati... sesti!

Corrado Corradini.

***

Questo V Giro di Lombardia, accanto a parecchie rivelazioni, ha favorito pure la riaffermazione di campioni, ieri ancora di fama regionale, ed oggi di fama nazionale. Fra questi: Luigi Fiaschi.

Fiorentino, tutto vivacità e bontà d'animo, conta appena vent'anni ed è già professionista.

Non per volontà sua, s'intende, ma per quella dell'Unione, che proprio nell'inizio della carriera del Fiaschi venne a sapere come egli avesse percepito in denaro il corrispettivo di una medaglietta d'oro...

E quindi l'anatema!

Luigi Fiaschi ha la stoffa del *routier*, e nel fisico e nella pedalata ricorda molto il francese Lignon. Vincitore della Coppa Bastogi nel 1908, il primo anno che correva, battè brillantemente Rossignoli, Beni, e Cuniolo. Quest'anno, nella stessa corsa Bastogi, fu quarto, avendo trovato inesorabilmente chiuso un passaggio a livello che un attimo prima era stato passato da Cuniolo, Galetti e Canepari che arrivarono nell'ordine.

Venne a Milano pel Giro di Lombardia dopo aver seguito un regime di vita metodico e severo. E si è classificato quinto, salvo... un ritorno in gruppo dopo la seconda decisione della Giurla.

Comunque fu anche lui uno di quelli che per 210 km. tenne un passo di circa 35 km. di media all'ora, fu anche lui del manipolo che — come un uomo solo — tagliò primo il traguardo.

L'abbiamo voluto ricordare perchè Luigi Fiaschi l'anno venturo sarà a fianco dei migliori. E' giovanissimo ed ha il fisico e il temperamento di un gran campione. Auguri.

Rutt, vincitore del Gran Premio dell'U. V. F. (7 novembre).

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

Il Grand Prix dell'U. V. Francese. — La partenza della prova finale.
Da sinistra a destra: Dupré, Rutt, Ellegaard. (Fot. Rapid - Farigi).

ESTARIC

pneumatico per automobili liscio ed a semelle

Agenzia e Deposito per l'Italia:
LEIDHEUSER & C. MILANO - Via Brera, 6.
TORINO - Via Princ. Amedeo, 16.

L'ULTIMA VITTIMA

Ultima? Sì, per ora. Chè forse domani, Dio non voglia, dovremo riprendere la penna per rimaledire a questo perfido destino che sì spietatamente perseguita l'umanità dacchè essa si è arditamente accinta alla suprema conquista dell'aria. Un nuovo nome — ultimo in ordine di tempo — si è aggiunto a quelli degli eroi che finora si sacrificarono sulle are del progresso: Pietro Rovetti. Il dirigibile militare italiano finora non aveva avuto che fiori ed applausi ed evviva: ora forse gli giungerà anche, nelle sue purissime serenità celesti, l'eco di molti pianti e qualche sorda maledizione.

L'avevamo visto, noi, passare agile, svelto, lucido, elegante, su la nostra grande e tremenda metropoli, l'avevamo visto volteggiare con grazie di danzatrice ammirata, e sollevarsi e abbassarsi e fermarsi, compiacendosi e dando vividi balenii di metallo al meraviglioso sole dell'ottobre romano. E noi gli avevamo gridato le nostre grida di gioia, e le nostre donne gli avevano lanciato i loro baci. Era un trionfo! La macchina enorme, gonfia di minaccia e di superbia, futura sterminatrice di flotte, di eserciti, di città, passava graziosamente fra l'entusiasmo pazzo di mille gridatori frenetici, come una bella femmina che lascia, passando, una scìa di ammirazione e accende furiosi fuochi di desiderio.

E venne a Roma, prima, in devoto omaggio all'Eterna. Andò a Grosseto, poi, mietendo allori etruschi. Ormai le vie del cielo erano sue: la conquista non poteva essere stata più facile, più rapida, più trionfale. Ma venne, infine — immancabile, fatale — l'ora del dolore, l'ora del lutto, l'ora tragica, l'ora della morte.

Ottobre moriva in una sua languida giornata, invasa da tutta la lussuria autunnale, pervasa da tutti i fiati caldi della natura moritura. E il crostaceo d'argento uscì dal suo triste *hangar* a specchio d'un azzurrissimo lago laziale, a celebrare l'ultima festa della vita. E nell'aria d'oro il mostro magnifico, il siluro invincibile navigò, col vento e contro vento, lungo le nude spiaggie neroniane del Tirreno, fino al golfo partenopeo, strappando ovunque grida di gioia e di vita e di vittoria.

Non certo le folle meridionali, osannanti al miracolo celeste, supposero in esso l'omicida della notte! Nelle acque napoletane — diceva un giornalista sagace — s'incontrarono per la prima volta i due avversari dell'avvenire: la corazzata e il dirigibile s'incontrarono in un giorno di festa e di pace, e si scambiarono i saluti augurali; forse dall'alto del dirigibile italiano saranno piovuti sulle corazzate francesi dei fiori... Un giorno, forse, Dio non voglia, cadranno da esso non fiori, ma macchine infernali, sulle navi da guerra. Nel golfo magnifico di tutti i languori, i due nemici si videro per la prima volta: da ambe le parti si ebbero forse presentimenti funesti. Videro, forse, i marinari di Francia, nel lucido ordegno aereo — fosca visione — la sagoma spettrale della guerra fratricida. Il fuso candido e incontaminato — inconscio schernitore — volse verso il cuore d'Italia, al suo lago di cobalto, che ne seppe le prime dubbie armi e ne vide i primi energici trionfi.

E cadde la notte, poi, con lo strepito gioioso delle molli sere domenicali, mentre l'umanità tutta si divertiva e i pensieri di malinconia dileguavano e tutti sentivano di amare la vita e tutti erano felici o quasi, nell'ora del gaudio universale, nell'ora delle allegre e festevoli consuetudini. C'era la luna magnifica, in cielo, ma c'era anche la nebbia traditrice, che come una zona cupa fasciava la terra. E a Roma, sull'erba umida di Piazza d'Armi, il dirigibile scese, uscendo dalla insidiosa cortina che lo involgeva, e i riflessi plenilunari rendevano quasi fosforescente. Aveva sete, il mostro, e s'ebbe, quasi simbolico bicchiere della staffa, qualche latta di essenza. Bevve, volle risalire nei suoi regni tenebrosi, e le sue braccia d'alluminio s'agitarono follemente, vorticosamente, ciecamente, spaccando il cranio di un uomo che era lì, sotto l'incubo del pericolo, per schermire la pettegola folla notturna dalle furie bestiali dell'eliche frementi. Quel che rimaneva di Pietro Rovetti fu portato all'ospedale. Il resto fu lasciato lì, sull'erba umida, cui un'onda di sangue imporporava.

E il mostro omicida riprese la sua via, forse ancora agitando pazzamente, nelle prime luci dell'alba livida, le sue terribili braccia insanguinate.

* * *

Sono stato, poche ore dopo, sul luogo della sciagura. C'era poca gente: il solito pubblichetto loquace e commentatore, che un'insana curiosità da necroforo aduna sempre, come i corvi a la carogna, dove la falce ha mietuto. Per terra, in un cerchio di latte vuote di benzina e di crisantemi gialli e rossi, le traccie della carneficina: grumi sanguigni, brandelli di carne, un occhio macerato, un pezzo d'orecchio, un po' di materia cerebrale, mezza mascella, una chiostra di denti che rideva al sole l'ultimo suo tragico riso. Uno strazio, insomma, uno scempio, una cosa che stringeva il cuore. E quanto sangue! Tutta l'erba arida, tutte le zolle secche ne erano intrise, ne saranno fecondate. Taluno che *vide*, narra ancora il caso tristissimo con voce pacata: « Era qui, così, vicino alla navicella, il vuoto prodotto dall'eliche, forse, l'attrasse... Fu un attimo, povero... », e mostra una fotografia. Era giovane, era bello. La morte, come un'ambiziosa divinità pagana, si sceglie le vittime migliori per i suoi lugubri trofei! I suoi compagni d'arme, muti, impietriti dal dolore, lo hanno portato al cimitero; taluno ne disse l'elogio funebre; il suo feretro s'ebbe molti fiori e molte lagrime. Per qualche giorno ancora si parlerà di Lui: forse Egli avrà anche un sasso memore che ne dica ai venturi il tragico olocausto. Poi?

Il tenente Pietro Rovetti.
(Fot. Schemboche - Roma).

Poi ricomincieremo. La via del progresso è seminata di croci! Finora, però, la macchina era sempre morta con le sue vittime; basta riandare la cronaca delle ultime tragedie sportive per constatarlo: dal primo battesimo di sangue il primo dirigibile italiano è invece uscito incolume, trionfante quasi, ed è fuggito a nascondersi nella sua lacustre casa solitaria, ove menti ardite lo immaginarono e volontà laboriose lo crearono.

Nel primo giocondo mattino di novembre, cui una gloria di sole latino rideva perfidamente dall'alto (ha mai pianto il sole sulle sciagure umane?), il ritorno a Vigna di Valle fu tristissimo, dicono. Ora l'*Uno bis* è là, nella sua prigione di legno. Quando lo rivedremo, miracolo di bellezza, comparire sui cipressi di Monte Mario? Speriamo ch'esso sappia fare opera di purificazione, e con nuovi mirabili prodigi redimersi e lavarsi dal sangue giovanile che ne ha forse, per breve ora, bruttato la lucentezza metallica. Vada esso a Venezia, là, su quella sognatrice laguna, ove le nostre speranze migliori s'adunano e, da quell'Adriatico che un giorno fu nostro, vigili le contrastate porte d'Italia. La patria da esso grandi cose si attende: un giorno potrà forse perdonargli il brutale omicidio di ieri...

Valentino Lardi.

Da paese a paese

Entusiasmo e indifferenza.

Me ne stavo quella sera al « Café Peterhof », ritrovo abituale di una piccola colonia di noi italiani qui a Monaco, e, sfogliando distrattamente uno di quei voluminosi quotidiani, regolarmente di 20, 30 e anche più fogli, in cerca pure di qualche notizia della patria lontana, casualmente, proprio, i miei occhi si posarono su un modesto trafiletto di poche righe, con un'ancor più modesta soprascritta. La notizia veniva però dall'Italia, e quindi, benchè dovesse certo essere di poca importanza, come era logica deduzione dal posto secondario e dalle minuscole dimensioni che il maggior giornale di Monaco, cioè il *Münchner Neueste Nachrichten*, aveva dedicato a quell'avvenimento, volli senz'altro togliermi la curiosità di apprendere di che si trattava; e così, aiutandomi anche, non arrossisco a dirlo, con l'indivisibile vocabolarietto tascabile, riuscii a decifrare come il dirigibile italiano nostro *I bis* avesse fatto un buon volo, ma nulla più...

Non diedi quindi neppure importanza a quella notizia; mi immaginavo uno dei regolari voli aerei di poche ore, oramai abituali per il nostro dirigibile; e così con indifferenza non credetti neppure il caso di comunicare la notizia appresa agli amici, tanto più che li vedevo disposti e intenti piuttosto a divertirsi e a scherzare con le graziose kellerine, che ci stavano mescendo del buon vino nazionale, anzichè a far della politica e a dar peso agli avvenimenti del giorno.

Attesi tuttavia il giorno seguente con maggior interesse del solito *La Stampa*, che regolarmente ogni giorno viene a portarmi il saluto dell'Italia; ero ansioso di apprendere quale importanza avesse realmente avuto l'avvenimento italiano, al quale i fogli tedeschi avevano negato ogni riguardo di considerazione; ed ebbi così modo di conoscere che quel fatterello secondario di cronaca, esposto laconicamente in poche righe dal *Münchner Neueste Nachrichten* del giorno prima, non era semplicemente altro che una nuova grandiosa affermazione del genio italiano, un grande trionfo nazionale, una nuova conquista nel mondo dello spazio, un *record* mondiale stabilito.

Provai un sussulto di gioia...; ogni gloria nazionale, infatti, ogni vittoria nostra, anche di non molta importanza, appresa quando si è lontani dalla patria, ci dà una sensazione speciale di piacere e di letizia; ci fa fremere con maggior violenza il sangue nelle vene, e più del solito ci ricorda che dobbiamo essere orgogliosi e fieri della razza a cui apparteniamo; questo avvenimento quindi di mondiale importanza, che veniva d'un tratto a scalzare i pettegolezzi di pochi, sempre diffidenti e increduli, anche perchè invidiosi, e a portare il modesto dirigibile italiano primo fra tutti gli apparecchi congeneri che finora nelle varie nazioni d'Europa siano stati costruiti, non poteva non procurarmi un'impressione d'immenso gaudio, quel senso, cioè, di intimo godimento che sempre ci dà la soddisfazione dell'orgoglio nazionale.

Mi spiegai quindi allora facilmente il bilioso silenzio dei fogli tedeschi; pensai ai vari ripetuti insuccessi dello Zeppelin; ricordai gli innumerevoli vani tentativi di tanti altri, e compresi come dalla notizia del trionfo italiano ben dovesse essere stata fiaccata la boria tedesca.

Quanto infatti non si è parlato intorno ai voli dei dirigibili Zeppelin; quanto rumore non si è fatto intorno alle buone loro uscite, alternantisi però sempre con un numero ben maggiore di insuccessi; quali onori non furono tributati all'attivo e certamente anche geniale loro ideatore e costruttore, il conte Zeppelin?

Amato infatti dal suo popolo più di qualsiasi altro personaggio, che della celebrità e della gloria già abbia ricevuto il battesimo immortale; famigliare oramai con l'imperatore e con gli altri monarchi del vasto Impero germanico, dai quali nessun onore gli fu negato; posto all'altezza quasi di un sovrano; popolare come mai nessun'altra personalità fu certo in Germania; idolatrato in-

LA MOTOSACOCHE
LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
Brevetto H. & A. DUFAUX & C.
SOCIETÀ MECCANICA ITALO-GINEVRINA
TORINO Via Frejus, 26 - TORINO

somma da tutti, il conte Zeppelin ha visto un popolo intiero entusiasmarsi ai suoi successi, commuoversi alle sue disgrazie e alle sue peripezie; e anche il suo emulo, il Parseval, che pare voglia succedergli nella gloria, come si può dedurre dal brillante recente volo di qualche ora del *Parseval III* nel mese scorso qui a Monaco, ha già goduto dei più grandi onori cui si possa umanamente aspirare.

I nomi quindi di Zeppelin e di Parseval sono oramai qui in Germania sulla bocca di tutti; non v'è ragazzino, si può dire, non v'è operaio, per quanto umile e di bassa condizione, che dei due eroi attuali, chiamiamoli così, della Germania, non conosca le gesta, le imprese; l'immortalità insomma si è già iniziata sin d'ora per i due grandi genii tedeschi. E questo benchè le loro prove, per quanto alle volte anche ottime, siano state assai spesso coronate da insuccessi...

E in Italia invece, dove si è saputo di questi giorni, grazie alla laboriosità e alla genialità di un esiguo manipolo di studiosi, ottenere un nuovo primato nel campo internazionale delle conquiste, come passano questi successi, che da cento popoli ci sono oggi invidiati? In mezzo all'entusiasmo, è vero, delle persone intelligenti, che vedono e ammirano nei gloriosi risultati il frutto di anni e anni di lavoro indefesso, non anche sempre favorito da successi; ma in mezzo all'indifferenza, bisogna proprio ammetterlo, dei più...

Chi, infatti, in Italia conosce il nome degli umili eroi che dell'*hangar* di Bracciano hanno fatto la sede dello svolgimento di ogni loro attività, che hanno a tutto rinunciato per la conquista di un alto ideale?

Saranno qualche decina, non di più certo...; mentre invece noi vediamo in altre nazioni degli Zeppelin, dei Parseval venerati quasi da popolazioni intiere; da noi invece troviamo obliati, ignorati addirittura, coloro che, e per attività e per genialità, si sono certo rivelati superiori ai tanto incensati studiosi del nord; e gli entusiasti della grandiosa conqnista, che qui sono legione, in Italia invece non sono rappresentati che da esigui manipoli di competenti.

Ma di questo non dobbiamo certo soverchiamente meravigliarci, perchè è oramai tradizionale come da noi si sappiano conoscere e apprezzare in vita i genii, i grandi; il carattere italiano però è tanto nobile e forte, che non si scoraggia, se anche non vede i suoi tentativi, i suoi sforzi compresi e nel giusto loro valore apprezzati e compensati; ed è così che, anche in mezzo alla indifferenza dei più, senza rumore e la gran cassa dei giornali, abbiamo avuto a Bracciano l'anno scorso le prime ottime uscite del dirigibile italiano *1*, e, pochi giorni or sono, il grande trionfo del nostro *1 bis*.

Gloria quindi agli oscuri e modesti lavoratori di Bracciano, che, nel raggiungimento del loro ideale, hanno certo trovato il maggior premio di tutti quei mesi di studio, di ansia, di trepidanza, che il trionfale volo dei giorni scorsi ha certo loro costato; gloria alla povera vittima, che inconsciamente, dopo il successo, il dirigibile *1 bis* ha voluto al suo trionfo immolare; gloria insomma a coloro che hanno concorso a far sventolare ancora una volta trionfante, e in un campo nuovo e dei più astrusi e difficili, il nostro bel tricolore!

. . . . . .

E quella sera, commentando la cara notizia, con maggior entusiasmo del solito abbiamo brindato all'Italia lontana, al glorioso *1 bis*, e ai suoi modesti quanto grandi eroi...

München, novembre 1909.

Carlo Beltramo.

In Francia il numero delle aviatrici cresce di giorno in giorno. L'ultima a debuttare fu la signorina Laloè.

Nel mondo commerciale sportivo.

Un fanale meraviglioso, che rivoluzionerà il mondo sportivo per la sua eleganza e praticità è il fanale elettrico per biciclette ideato e fabbricato dal signor *Giuseppe Ferrari* di Eugenio di Udine, via dei Teatri, 6. Questo fanale pare destinato a soppiantare quelli ora in uso ad acetilene, olio ed a candela i cui difetti e molteplici inconvenienti sono notissimi ai ciclisti.

Il fanale a luce elettrica, molto pratico e semplice, è di facilissima applicazione e si compone di un minuscolo accumulatore racchiuso in una borsetta da collocarsi sotto la sella della bicicletta; dalla borsetta parte un cordoncino gommato e ricoperto di seta che porta l'energia ad una lampadina posta in apposito riverbero o fanale propriamente detto, riccamente nichelato, di forma parabolica, con luce in cristallo molato, che proietta un bel fascio di luce a molta distanza. Il fanale è posto sul manubrio ed è munito di portalampada a chiave, che permette la pronta e comoda accensione e spegnimento alla persona che inforca la bicicletta.

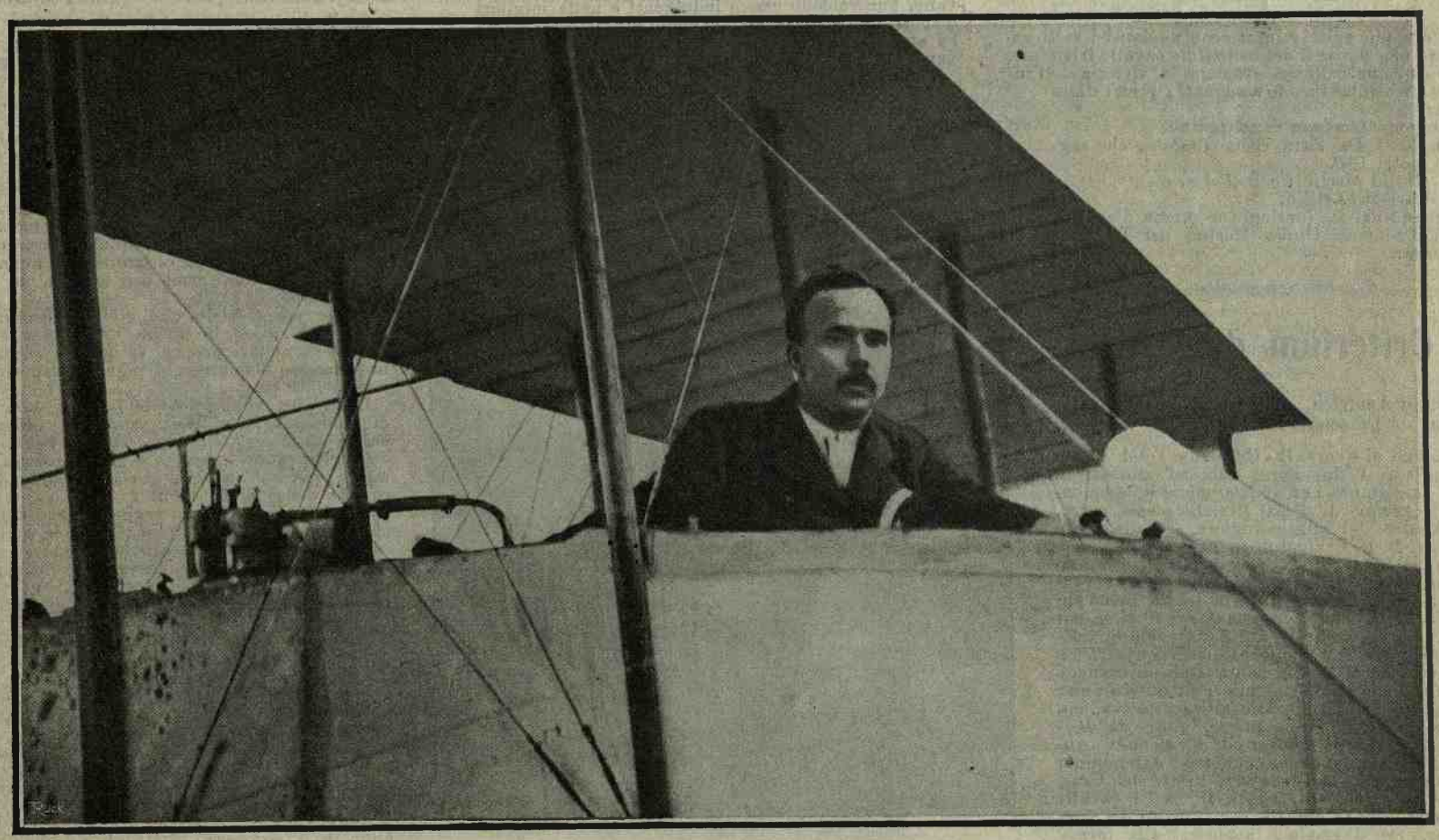
L'inventore lo fabbrica in due tipi:

Città, che ha la lampada da candele 1 e mezza;

Splendor, che ha la lampada da 4 candele;

Il primo ha la durata di accensione effettiva di ore 20, il secondo di ore 10.

Il piccolo accumulatore si carica sulla corrente di una lampadina elettrica, sia essa continua o intermittente o alterata, con una praticità alla portata di qualunque ciclista. Il costruttore dà apposita istruzione raccolta in un elegante opuscoletto, che viene fornito gratuitamente a tutti



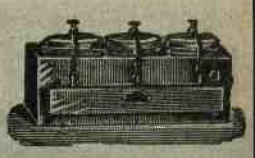
Farman vince la Coppa Michelin (232 chilometri in 4 ore e un quarto).

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.



coloro che fanno acquisto del fanale. Fornisce pure il Raddrizzatore di polo, da servire per la carica dell'accumulatore allorquando si dispone della corrente alternata, nel modo che è detto nel citato opuscolo.

Il Concorso Ippico di Ponte di Brenta.

La riunione ippica che ebbe luogo a Ponte di Brenta non poteva avere esito migliore sia per l'organizzazione, il merito della quale spetta all'egregio avv. Magrini, sia per il concorso del pubblico.

Ecco l'esito delle gare:

Nella prima categoria la maggiore attenzione del pubblico fu rivolta su Neni Da Zara che montava un focoso cavallo irlandese. La fortuna però non arrise in questa gara al giovane *sportman* poichè i premi furono dalla Giuria così assegnati:

1. *Soumandait*, del ten. Vallero dei Lancieri V. E. II, che compì il percorso in minuti 2,25''.,
2. *Wladimir* del co. Da Porto del Genova Cavalleria, in minuti 3,05.
3. *Belgrare*, del conte Trissino, del Genova Cavalleria.

Nella seconda categoria, durante la quale il pubblico dimostrò di interessarsi maggiormente salutando anche con vivi applausi i migliori cavalli, i premi furono vinti:

1. *Tobia*, del co. Emilio Arrivabene del Genova Cavalleria.
2. *?*. di Attilio Carretti, tenente nei Lancieri di Novara.
3. *Moonlight*, del barone Gino Morpurgo.

Ove però il pubblico dimostrò il maggiore suo interessamento fu alla gara di elevazione su la *gâte americana*. La vittoria in questa gara arrise all'intrepido Neni Da Zara con *Tantalo*, ed il pubblico,

Commentando... (Fot. Pedrocchino).

che aveva più volte salutato con applausi i salti veramente emozionanti del bellissimo cavallo irlandese, salutò con una calorosa ovazione la vittoria dell'intraprendente *sportman* concittadino.

Ecco ora coome furono assegnati i premi dalla Giuria:

1. A Neni Da Zara, con *Tantalo*, che raggiunse metri 1,90.
2. A Giulio Merlini, con *Palanca*.
3. A Carretti Attilio.

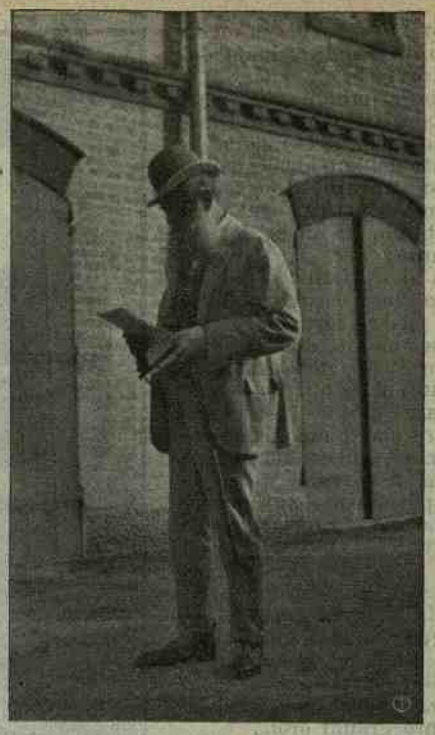
Il premio del Re (orologio e catena d'oro) fu vinto dal tenente Guido Merlini dei Lancieri di Novara.

Il Criterium del trotto

Il premio America. — "Lotta„ ritorna alla pista. — La scuderia Bastogi. — "Fidia„.

A Milano si è corso il « Criterium » del trotto per i puledri di due anni, nati ed allevati in Italia. La distanza era di 1200 metri e l'ammontare del premio di 10000 lire. La stessa corsa, sul percorso del miglio inglese, si è disputata un mese fa a Lexincton in America.

Il tempo impiegato dai *due anni* d'oltre oceano è stato di 2,07 3/4, velocità finora mai raggiunta; in Italia si è trottato i 1200 metri in 2.01 4/5, tempo che corrisponde a 2,40 circa sul miglio. La differenza è tanto notevole e disastrosa per noi nel confronto, che converrebbe non parlarne: citiamolo solo a titolo di cronaca osservando che il « Criterium » di questo anno è riuscito inferiore non solo all'aspettativa, ma anche a quello dell'anno scorso, vinto da *Boffalora* in un tempo migliore di 10 secondi. Abbiamo forse fatto un passo indietro? Attendiamo per dare un giudizio definitivo l'esito del Gran Premio di primavera, epoca in cui i cavalli avranno raggiunto quasi il compimento del loro sviluppo. Se dovessimo attenerci alla forma di ieri le previsioni non sarebbero rosee; tutt-

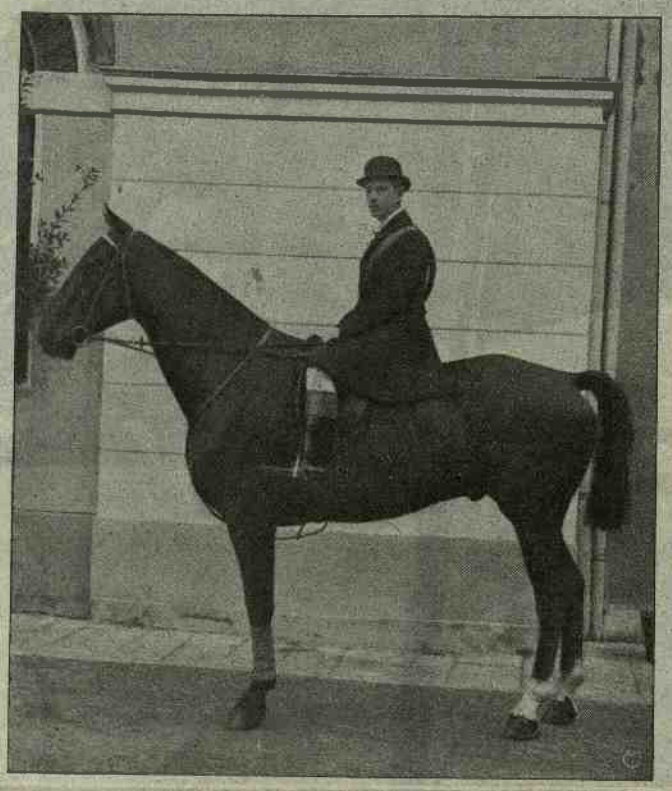


Il senatore Presidente.
(Fot. Pedrocchino).

tavia, è noto, che i puledri fanno non di rado un notevole cambiamento nel passaggio dai due ai tre anni.

Quello che si può recisamente affermare è che tra gli undici puledri presentatisi allo *start* non ve ne è uno, meno *Agata* del Barbetta, che appaghi l'occhio per l'armonia delle linee. Gli stessi prodotti di *Onward Silver* che pur non essendo un cavallo distinto, era un cavallo di forme atletiche e complesso, non sono che dei soggetti *scuciti* con visibili imperfezioni e mancanti di quei punti di forza che facevano del padre un cavallo di una potenza eccezionale.

Tali mi apparvero, *Argento* il vincitore della corsa, e *Oro Silver* secondo arrivato. Non ardirei affermare che *Argento* e *Oro*, baio il primo, grigio l'altro, si arresteranno al successo del « Criterium »: sarebbe azzardato, ma essi non sono certamente dei soggetti promettenti. Al contrario, fra i battuti troviamo *Agata*, una bella puledra, ben delineata, solida nei reni, con arti impeccabili e con leggera attaccatura di collo; *Canadà* un soggetto di mole, non distinto, ma dall'aspetto sano e registrato; *Elios Medium*, più modesto, ma di un insieme che non dispiace. Complessivamente, però, un lotto di cavalli scadenti. Invano, pur volendo essere indulgenti e nelle migliori disposizioni si cerca nel gruppo il soggetto che forma ed appaga interamente l'occhio dell'amatore — invano perchè un bel cavallo non esiste fra questi *due anni*.



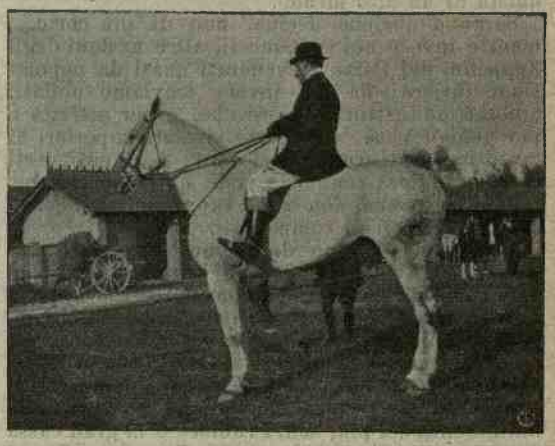
Neni Da Zara. (Fot. Pedrocchino).

Auguriamoci che i migliori siano rimasti in scuderia riservati alle classiche prove dell'anno venturo.

La corsa che diede luogo, dato lo *start* numeroso, a molte false partenze, si svolse senza alcun interesse. Tre soli puledri si mostrarono in condizioni da corsa: *Argento*, prontissimo, *tirato all'ultimo punto*, come diceva un *trottingam*, serio e veloce, *Val d'Elsa* e *Oro Silver*; gli altri scomposti da un capo all'altro del percorso. Al primo segnale *Val d'Elsa* e *Argento* si distaccano dal plotone indisturbati; alla seconda piegata la puledra, che era in testa, commetteva un errore ed *Argento* prendeva il comando per mantenerlo fino sul palo. *Val d'Elsa*, che aveva avuto nn buon ritorno, finiva a una lunghezza dal vincitore, ma proprio al traguardo commetteva un grave errore e veniva squalificata; al suo posto beneficava *Oro Silver* che la seguiva. Terza era *Agata*, che in partenza aveva segnata una lunga rotta. Degli altri è meglio non parlare; erano, là, disseminati lungo la pista in una pietosa fila indiana. Al secondo *heat* *Canadà* appariva in testa seguito da *Argento* che il cav. Rossi cercava di spingere per mantenersi al contatto. Al rettilineo *Canadà* rompeva, *Argento* passava al comando e la corsa era finita! La premiazione veniva annunziata così: 1° *Argento* del cav. Rossi, lire 4500, 2° *Oro Silver* di Bonadiman, lire 2500, 3° *Canadà* della Scuderia Partenopea, 4° e 5° divisi fra *Val d'Elsa* di Bersani-Garagnani e *Agata* di Barbetta. Sul *Sulky* di *Elios Medium* era il *driver* americano Bodimer; *Calycantus* di Barbetta era guidato dal barone Bianchi, *Iris* di Branchini dal Gerini, gli altri dai *drivers* delle rispettive scuderie.

***

Domenica, 14 corrente, si correrà al Trotter il « Premio America », internazionale, di 12.000 lire. Vi sono inscritti 13 cavalli, due dei quali, *Shady G.* (il vincitore di Faenza) e *Codero*, appartenenti alla scuderia Martini di Vienna.



Lo sportman Morpurgo.
(Fot. Pedrocchino).

I colori italiani saranno rappresentati da *Xenia* di Mauro, *Alton* e *Grattan Bells* di Sesana, *Virginia Fay* e *Argonaut* del cav. Rossi, *Belty Brook* di Bianchini, *Fanny P.* di Giorgi, *Lotta* del Rati, *Jockey* di Brunati e *Astruc*.

Il lotto è imponente: può dirsi quanto di meglio vi ha oggi in Europa. Purtroppo le condizioni di due cavalli, *Lotta* e *Jockey*, ai quali non potrebbe sfuggire la corsa, non sono delle più soddisfacenti. *Lotta*, colpita in estate da un grave incidente, è stata parecchi mesi in riposo, e si presenta ora esitante, impreparata; *Jockey*, che fu il trionfatore dell'annata, si trova oggi in una forma ben lontana da quella del passato.

Il suo proprietario, che gli ha accordato un non breve riposo, lo lavora assiduamente senza spingerlo, nella speranza, se non di raccogliere un successo clamoroso, di figurare almeno onorevolmente.

Degli altri non vi è molto da dire: sulla forma di Faenza e di Trieste appaiono nettamente chiusi da *Shady G.*, meno *Grattan Bells*, il solo che, ritrovando lo scatto e la sicurezza di un tempo, potrebbe aver la *chance* di contendere al cavallo del Bodimer l'ambito premio.

Virginia Fay, uno dei soggetti meno simpatici che siano passati, fra i tanti, sotto la guida del cav. Rossi, ha corso bene ultimamente, dimostrando di essere in progresso di forma, caso un po' strano in questa epoca, in cui tutti i cavalli si risentono delle battaglie sostenute per lunghi mesi.

Concludendo, credo alla vittoria di *Shady G.*, seguito da *Grattan Bells* e *Virginia Fay*.

***

Con l'avvenuta morte di Giovanni Gallo, la Scuderia Ambrosiana, già in liquidazione, scomparirà l'anno prossimo dal *turf*.

In questi giorni furono appunto venduti due dei migliori soggetti: *Falstaff Kuser*, tre anni, al signor Bellini di Rovigo, ed *Epine Kuser*, al signor Centanini di Padova.

Rimangono in scuderia sei puledri di due anni, e 5 *yearlings*, tutti figli di quell'ottimo stallone che è *Colonel Kuser*.

FELICE GIORDANO - Genova, Via XX Settembre, 26
MATERIALI PER AVIAZIONE
Tubi d'acciaio e d'alluminio, aste frassino speciali, eliche integrali di legno ed eliche metalliche, tele gommate, fili, tenditori.
Motori Anzani, Dutheil, Antoinette, Gnome, Rep, Env.
Esecuzione di modelli di ogni grandezza

***

La scuderia Bastogi si è fatta la parte del leone nelle due ultime riunioni di San Siro. Era tempo, e il bravo Turner, *trainer-jockey*, veterinario ed abile maniscalco, qualità tutte che rendono la sua opera preziosa per una scuderia da corsa, deve essere soddisfatto dell'esito. Egli, che ebbe il materiale in condizioni poco soddisfacenti, è riuscito a rimetterlo in una forma veramente ammirevole!

Demetrio, che ha vinto facilmente, disperdendo i suoi avversari lungo il percorso, l'« *Handicap* Trenno » ed il « Chiusura », entrambi dotati di 10.000 lire, sembra ritornato il cavallo di tre anni. *Lagopede* e *Miss Hut* hanno riportato qualche successo, e *Monsalvato* vinceva davanti a 12 concorrenti l'*handicap* di San Siro.

La scuderia rientra bene nei quartieri d'inverno a Bachancona, ed è molto probabile che l'anno venturo i suoi colori siano difesi da *Calydon*, importato dall'Inghilterra l'anno scorso e rimasto finora nel *box* per un grave incidente toccatogli in allenamento.

Fidia, il vincitore del « Commercio », il *crack* della razza di Damello, è rimasto inscritto nell'« Ambrosiano » dell'anno venturo. La notizia è confortante, giacchè era veramente sconfortante veder sparire a tre anni un soggetto tanto importante.

Auguriamoci che il riposo invernale e le assidue cure lo restituiscano alla forma brillante del giorno in cui vinceva a Torino il vostro classico « Amedeo ».

Bologna, 1909.

Hector.

La 1ª squadra del F. C. Torino. (Fot. cav. Zoppis - Torino).

Giuoco del calcio

L'inizio dei Campionati nazionali.

Domenica scorsa ebbe inizio nell'Italia settentrionale il girone di Campionato nazionale 1ª categoria. A Milano, Torino e Vercelli si sono disputati accanitamente i primi *matches* che, nei risultati, ci possono indicare già approssimativamente il valore, le forze di cui dispongono le Società in gara.

A TORINO il *Foot-ball-Club*, omonimo, si è riaffermato per la terza volta sul *F. C. Juventus* vincendo la partita con 3 *goals* ad 1.

Non abbiamo potuto presenziare questo *match* e perciò ci ripromettiamo di tornare a discutere il valore delle due squadre quando torneranno ad incontrarsi fra loro, e potremo *de visu* constatarne pregi e difetti, onde farne una critica serena ed obiettiva.

A MILANO l'*Ausonia* e l'*Internazionale* hanno fatto *match* pari, 2-2. Incontestabilmente è riuscita grata sorpresa questo ottimo *exploit* dell'*Ausonia*. Vissuta nel silenzio tutto l'anno passato, questa giovane Società si presenta in questa stagione sotto i migliori auspici, riuscendo a portarsi alla pari di una squadra agguerrita come è oggi quella dell'*Internazionale*.

Pure a Milano si sono incontrate le prime *équipes* del *Genoa Club* e dell'*Unione Sportiva Milanese*. I genovesi hanno vinto con un *goal* a zero.

Anche questa vittoria non ci sorprese perchè i *rossi e bleu* della *Superba* patiscono dei ritorni impressionanti, e l'hanno saputo mostrare anche dopo la recente sconfitta inflitta loro dal *F. C. Piemonte*.

E a proposito del *F. C. Piemonte*, giacchè l'abbiamo citato, ci uniamo noi pure alle critiche mossegli di non essersi deciso in tempo ad iscriversi nei campionati di 1ª categoria, sempre ed ancora troppo scarso di concorrenti, e questo a parte la convinzione nostra particolare che quella del *Piemonte* possa essere una buona squadra di seconda categoria, ma non mai una buona squadra di prima categoria, per ragioni tecniche che esporremo un'altra volta.

A VERCELLI, infine, la *Pro Vercelli* riuscì vittoriosa dell'*Andrea Doria* con 1 *goal* a zero. Ottimo risultato per i genovesi, che dopo un lungo periodo di deficienza di buoni giuocatori, oggi ritornano in campo più temibili che mai.

Pertanto, a tutte le Società in gara, porgiamo il nostro saluto augurale e la promessa di occuparci di esse più dettagliatamente nei numeri venturi.

La 1ª squadra del F. C. Juventus. (Fot. cav. Zoppis - Torino).

La Coppa Bona.

Anche a Biella si è iniziata, domenica scorsa la stagione del *foot-ball* con una interessante partita disputasi tra il *F. C. Torino* e il nostro *F. C. Veloces* per aggiudicarsi definitivamente l'artistica coppa d'argento dorato messa in palio dal comm. Eugenio Bona presidente onorario del *F. C. V.*

Alle ore 15 circa si inizia il giuoco e i torinesi sono i primi a dimostrarsi in ottima forma giuocando con un assieme ammirevole e segnando 2 *goals* nello spazio di mezz'ora. A loro volta i biellesi, che vanno a poco a poco rianimandosi dalla sorpresa, riescono a segnare un primo punto, seguìto poco dopo da un altro su di un calcio d'angolo, chiudendo così il primo tempo. Alla ripresa, il giuoco si fa ancor più animato e sono nuovamente i torinesi che mantengono l'attacco, ma la difesa avversaria che lavora a tutt'uomo manda a vuoto ogni buona combinazione, mentre gli avanti *Veloces* riescono a portarsi nel campo avversario e in seguito ad una *melée* a marcare il terzo *goal*: quello della vittoria.

La partita, egregiamente arbitrata dal signor Visconti della *Pro Vercelli*, termina così con una vittoria biellese fra gli *hurrà* dei giuocatori e gli applausi infiniti del pubblico.

***

A Greco-Incagnone ebbe luogo nel locale della palestra ginnastica un *match* di *foot-ball* fra la prima squadra della *Palermo-Foot-ball-club* e la prima dell'*Unione Sportiva Trapanese*.

La squadra palermitana, che tante vittorie ha riportato per il suo valore ginnico, seppe anche ottenere quest'altra vittoria. Essa era capitanata da Valentino Colombo.

CANOTTAGGIO

Il redattore assunto testè pel cannottaggio saluta colla voce e col remo i gentili colleghi ed i cortesi lettori.

V. P.

L'abbonamento alla
Stampa Sportiva
costa L. 5

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI
G. DAMIANI & Co. TORINO
VIA DEI FIORI 50 - TELEFONO 38-58
F.T.P.

Podismo invernale

Per un costituendo Club di gentlemen a Torino. Il podismo in Francia.

La bella stagione, dalle giornate limpide di sole, dalla temperatura mite ed indicata ad un facile lavoro dei muscoli, se ne è andata...

Subentra ora l'inverno con altri generi di sport, parecchi praticati al riparo delle intemperie, e ben pochi all'aria aperta.

Pure il podismo, che ha per suo campo di battaglia le strade e le *pelouses*, entra nella proficua stasi di riposo, e solo ogni tanto ricomparirà ad interessare la massa sportiva ed i giornali che se ne fanno compiacente eco, coi faticosi *cross-country*, le corse attraverso la campagna.

I *cross-country*, come se non fossero già abbastanza ostici al povero corridore costretto a fare dell'acrobatismo più che della corsa vera, vengono per solito aggravati di difficoltà col farli disputare nei mesi d'inverno, quando la neve s'è appena sciolta, o ricopre ancora col suo biancore uniforme la campagna assonnata.

Indubbiamente pittoresca riesce una gara disputata in simili condizioni d'ambiente, pittoresca pel pubblico che accorre a presenziarla, e qualche po', in sul principio, anche per gli stessi concorrenti, che godono dell'esuberanza rigogliosa del

Durante una corsa di 3 miglia.

Gli atleti che presentiamo sono attualmente i tre migliori podisti francesi: Poulenard.

loro fisico, di questa sfida alla natura avversa e del trionfo su essa.

Ma quando poi qualche chilometro è percorso, ed un senso di stanchezza comincia ad appesantire le agili gambe, e qualche scorticatura comincia a far colare da piccole ferite, da piccole abrasioni, stille di sangue, e il traguardo è ancora lontano, e gli avversari forzano il passo, oh allora non tutti la pensano allo stesso modo sulla bellezza della corsa intrapresa, e molti battezzano la loro originalità come un colpo di testa non curato in tempo.

Ma una volta giunti al traguardo, lieti di aver potuto portar a termine l'impresa prefissa. soddisfatti dello sforzo compiuto, sentendosi giovani, forti abbandonano la rilassatezza di pensiero che a metà via li aveva convinti di non partecipar più a tal genere di gara, e subito si ripromettono al prossimo *cross-country* di parteciparvi con più completa preparazione e con entusiasmo raddoppiato.

Battaglie di gioventù! Sublimi lotte tra il fisico che chiede il moto, la vita, l'aria aperta, e le preoccupazioni della mente consigliante nelle fredde giornate l'indolenza d'una cameretta tiepida, o il quieto vivere di una partita a carte in un caffè che sa di stantìo e di vinacce, o il vizio di ritrovi equivoci, i quali dalla vitalità d'una gioventù audace e forte hanno tutto da perdere... perdendo i clienti!

Giovani podisti, non lasciatevi quindi vincere dalle attrattive che può offrire

Poulenard.

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.
BIANCHI

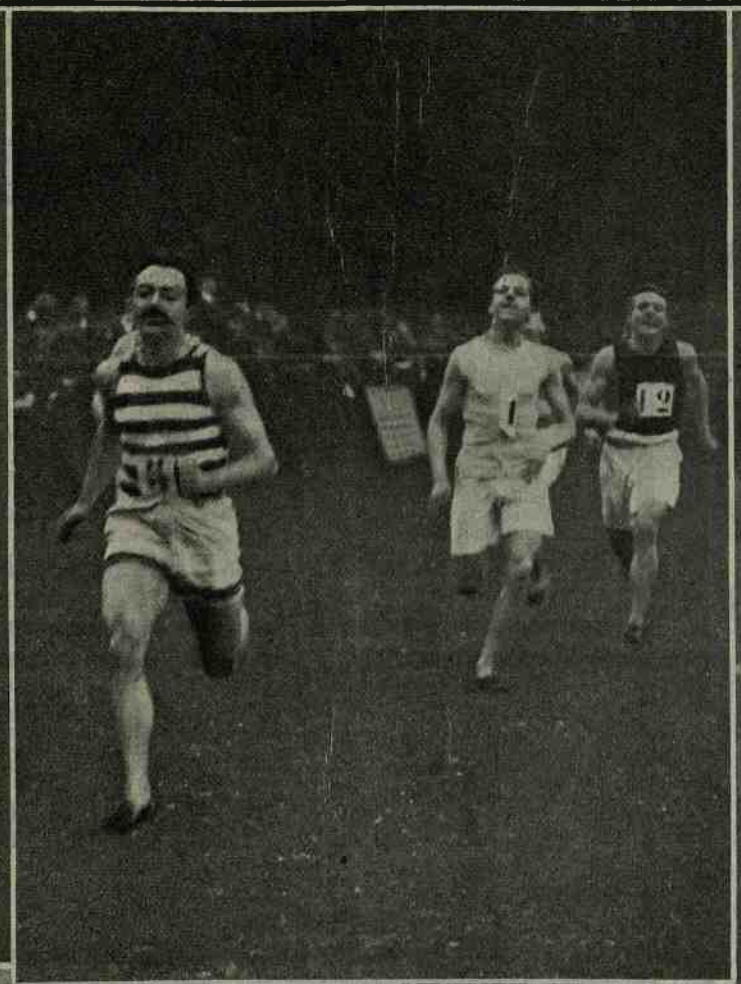
una vita comoda ma ipocondriaca. Con le dovute precauzioni, fate del podismo anche d'inverno, dell'umile, ma tanto rigeneratore podismo, fulcro di tutti gli altri sports atletici.

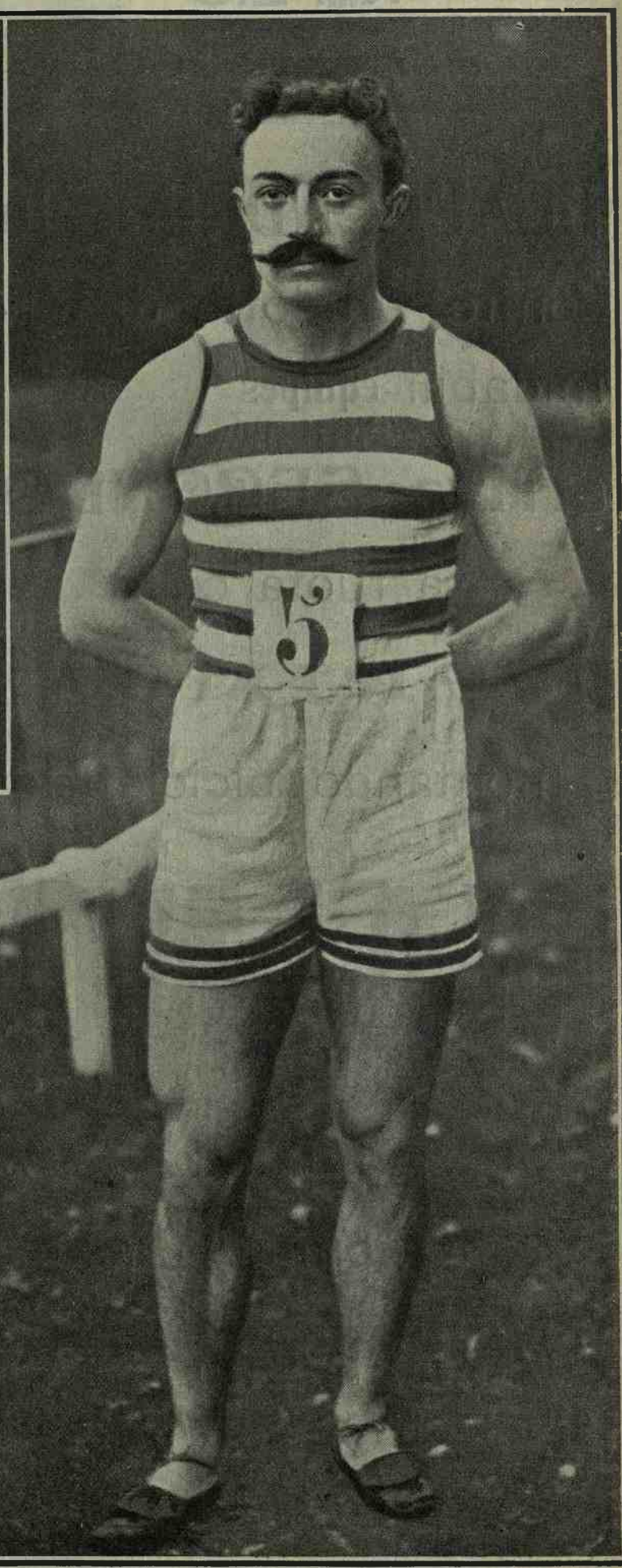
***

E giacchè siamo in tema di podismo renderemo noto come a Torino, da qualche tempo, alcuni fautori delle manifestazioni atletiche, ed entusiasti delle corse a piedi, stiano ventilando la fondazione d'un Club podistico di nuovo genere. Di nuovo genere non per i sistemi di allenamento, o per qualche originalità applicata sugli insegnamenti d'oltre Atlantico, bensì solo come tipo di Società sportiva.

Noi, nella città nostra, abbiamo pressochè una decina di Società che si dedicano con particolar cura alle manifestazioni podistiche. Ma non abbiamo, o quasi, una Società dove l'elemento studentesco, o almeno *gentleman*, abbia la prevalenza. Perchè ciò? Appunto perchè molti dei nostri studenti, dei giovani della media ed alta borghesia, che farebbero del podismo con molto desiderio e sentito entusiasmo, non credono di affigliarsi alle solite Società, perchè troppo democratiche, non all'altezza della loro posizione sociale e della loro istruzione.

Noi siamo democratici per convinzione, e vediamo anzi nello sport un fattore importantissimo di eguaglianza sociale; noi guardiamo con viva





L'arrivo.

e Keyser in corse di mezzo fondo, Lamotte in velocità.

Lamotte.

simpatia alla massa operaia, che, dedicandosi alle manifestazioni di educazione fisica, fornirà il maggior contingente di giovani forti e vigorosi alla nostra patria in caso di necessità dolorose, ma, d'altro lato, comprendiamo benissimo le ragioni che tengono lontano dalle nostre Società l'elemento borghese ed intellettuale.

Questo elemento che, chiamato alle funzioni intellettive del governo di Stato, sa di essere qualcosa per venti anni di studio e di coltura, sa di aver pagata cara per fatiche e per denaro l'istruzione ricevuta, sente un certo distacco fra la sua aristocrazia di pensiero e la democrazia dei modi dei colleghi sportisti di basso ceto.

E farebbe dello sport a sè, ben lieto di misurarsi coi campioni dell'altra categoria, ma più lieto ancora di allenarsi, provarsi e vivere in nn ambiente suo, di più elevata educazione sociale.

Tutte le opinioni vanno rispettate, e noi siamo di questo avviso. E' perciò che vediamo con simpatia colmarsi questa lacuna del nostro mondo sportivo cittadino, con l'istituzione d'un Club fra studenti, o comunque *gentleman* dello sport.

Noi, del resto, che badiamo tanto ai progressi degli altri paesi, sappiamo benissimo come in Francia, Germania, Inghilterra, America specialmente, vi siano di questi clubs fra individui della stessa classe sociale.

Clubs che non rappresentano un movimento separatista dalla massa del po-

AUTOMOBILISTI! Le vetture Migliori e più Convenienti
Tipi 14|20 - 20|30 - 40|50 - 70|80 HP
Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.
BIANCHI

GIRO DI LOMBARDIA

KM. 210

Partenti 360

BEAUGENDRE solo

contro un lotto di formidabili **équipes**

arriva SECONDO

a ruota col

PRIMO

montando bicicletta

MAINO

gomme

WOLBER

Ditta

GIOVANNI MAINO

ALESSANDRIA

NOVITÀ MONDIALE! NON PIÙ CANDELE!

40 ore di luce per 1 centesimo.

Incandescent è la nuova e meravigliosa lampada eterna che abolisce, ora e per sempre, l'uso e consumo delle candele, che costano troppo, durano poco, gocciolano, puzzano e fanno luce insufficiente e irregolare, perchè consuma appena un centesimo di petrolio ogni 40 ore di luce! **Così per ogni soldo di spesa si risparmia di comprare una lira di candele e si ottiene doppia luce!** Difatti questa lampada porta un becco speciale ad assorbimento capillare, che aspira il liquido alla sommità dell'orifizio, trasformando **istantaneamente** qualsiasi petrolio ordinario in idrocarburo purissimo, il quale, gassificandosi per combustione, sviluppa una luce bianchissima, regolare e fissa, **assolutamente inesplosiva ed inodora**, con un consumo orario impercettibile.

Incandescent, come si vede anche dalla figura, è elegantissima e tale da figurare benissimo anche nelle camere più signorili. Tuttavia, dato il suo miracoloso buon prezzo, può essere usata anche per illuminazione economica delle scale, corridoi, vestiboli, ospedali, passaggi oscuri, caserme, water closet, ecc. Essendo fornita di magnifico *riflettore tulipano floreale*, di materia trasparente **indistruttibile**, può servire anche per decorazione luminosa di chiese, negozi, terrazze, giardini. teatri, ecc. Si vende completa e per *réclame* a sole L. **1,75** ciascuna. Per due L. **3,25**, per tre L. **4,60** e per sei L. **8,75.**

Ricevesi franca a domicilio, anticipando relativo importo, all'esclusiva concessionaria:

Premiata Ditta FRASCOGNA

FIRENZE - Via Orivolo, 35 - **FIRENZE**

Pic = Pic?

Cicli PIACCO

Insuperabili - Scorrevoli - Eleganti - Robusti

Nel 1909, oltre alle diverse Corse vinte, si riconfermano imbattibili vincendo il **" Campionato Ciclistico Vercellese 1909 "** *coi* **4 PRIMI arrivati,** *montanti tutti macchina* **PIACCO** (gomme Damiani).

Ditta **PIACCO LEONIDA** - Via S. Paolo, 6 - **Vercelli.**

La vera candela POGNON conduce sempre alla VITTORIA

Coppa d'Ostenda: 1° e 2° Premio.
Meeting di S. Sebastiano: 2 Primi Premi.
Premio di pronta elevaz.: 1° Premio.
Coppa Gordon Bennett: 1° Premio.

Vendita all'ingrosso:
D. FILOGAMO e C. - Torino - Via dei Mille, 24
Maison **BOUGIE POGNON Ltd.** Londra S. W.

GIUSEPPE FERRARI di Eugenio

UDINE

FANALE A LUCE ELETTRICA PER BICICLETTE

Tipo **" Città "** durata d'accensione **20 ore** con lampadina da candele **1½** — Tipo **" Splendor "** durata d'accensione **10 ore** con lampadina da candele **4.**

Ogni spedizione è accompagnata da una breve **istruzione per caricare l'accumulatore in casa** *servendosi dell'impianto d'illuminazione elettrica.*

Prezzo del fanale completo **" Città "** L. **25**
" " " " **" Splendor "** " **30**

Peso dell'apparecchio completo Kg. 1,400

Merce posta a Udine, imballo escluso, pagamento alla consegna

polo, con la quale scendono sovente in lotta, ma che dicono invece come il laureato ingegnere, medico, avvocato, professionista in genere, non ci tenga troppo a trattare col *tu* famigliare, col fattorino di negozio, con l'operaio in genere, che esso pure, d'altro lato, preferisce esser lasciato a sè nel suo ambiente.

Con questa motivazione sta quindi istituendosi una Società podistica nella città nostra, che tanti giovani ha che farebbero dello sport e se ne ritengono invece per le ragioni di cui sopra, Società alla quale non potremo che accordare il nostro pieno appoggio.

Il costituendo club pare si allogherà sulla *pelouse*, che intende cintare il *F. C. Torino* sul terreno della vecchia Piazza d'Armi; posizione centralissima e molto indicata all'uopo per la soffice pista di cui dispone.

Il club in parola terrebbe piuttosto elevata la quota d'entratura, appunto per disporre dell'elemento speciale al cui scopo venne costituito.

Vedremo se il tentativo sortirà il desiderato effetto, e se in breve potremo annunciarne ufficialmente la costituzione.

Alfredo Cocchi.

***

In Francia, attualmente, i migliori podisti che si disputano il campo ed i ricchi premi sono questi che presentiamo nelle nostre pagine centrali: Pouleuard e Keyser nelle corse di mezzo fondo, e Lamotte in quelle di velocità.

Questi tre forti atleti recentemente vinsero, su di un buon lotto di concorrenti, le coppe internazionali *Roosevelt* e *Ravaut*.

La gara nazionale di lotta

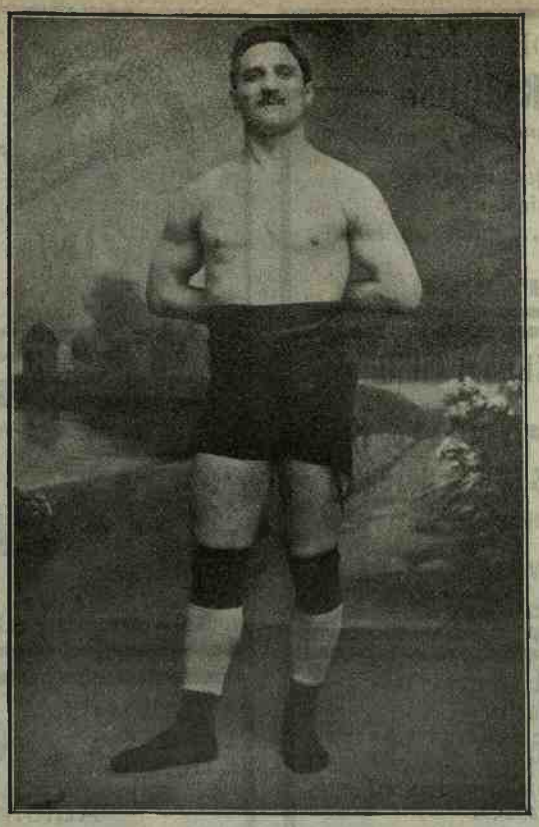
della "Mameli" di Voltri.

La gara di lotta così bene organizzata dalla Nicola Mameli ebbe il più felice degli esiti.

Dei 24 lottatori intervenuti, divisi nelle loro rispettive categorie, risultarono così classificati:

Categoria peso piuma: 1. Ghersi Ugo del Club Atletico Genovese; 2. Lavagna Raffaele della Fratellanza Ginn. Savona; 3. Migliaccio Giacomo dell'Ardita Spartana di Genova; 4. a pari merito, Saglio G. B. dell'Ardita Spartana di Genova e Ponte Carlo del Club Atletico; 6. Demarchi Attilio del Club Atletico; 7. Ponzini Tito Vezio dell'Juventus Sport di Cornigliano; 8. Rivano Dario dell'Ardita Spartana.

Categoria peso minimo: 1. Danovaro Attilio del Club Atletico Genovese; 2. Mazzini Mario dell'Ardita Spartana; 3. De Martini Pietro della Fratellanza Ginn. di Savona; 4. Traverso Dario della Juventus Sport di Cornigliano; 5. Cesarino Giuseppe della Juventus Sport di Cornigliano; 6. Sacco Pasquale del Club Atletico Savonese; 7. Rosa Lorenzo della Juventus Sport.



Picollo G. B., del Club Atletico Genovese, vincitore della gara nazionaledi lotta della « Mameli » di Voltri.

Categoria peso massimo: 1. Picollo G. B. del Club Atletico Genovese; 2. Priano Ferdinando del Club Atletico Genovese; 3. Zucconi Italo della Juventus Sport di Cornigliano; 4. Zanivan Emilio del Club Atletico Genovese; 5. Barzaghi Angelo della Juventus Sport di Cornigliano; 6. Beacco Eugenio dell'Ardita Spartana: 7. Caccamo Antonio del Club Atletico.

I primi tre classificati di ciascuna categoria lottarono tra loro e si disputarano la corona d'alloro della *poule* e gli altri ricchissimi premi.

La vittoria arrise al bravo Picollo, campione assoluto italiano, il quale, dimostrando una schiacciante superiorità su tutti gli altri concorrenti, vinse assai facilmente.

Eccone la classifica definitiva:

1. Picollo G. B. del Club Atletico Genovese; 2. Danovaro Attilio del Club Atletico Genovese; 3. Mazzini Mario dell'Ardita Spartana; 4. Priano Ferdinando del Club Atletico; 5. Zucconi Italo della Juventus Sport di Cornigliano; 6. Migliaccio Giacomo dell'Ardita Spartana.

La gran corsa ciclistica dei giornalisti torinesi

organizzata dalla "Stampa Sportiva" avrà luogo oggi.

I giornalisti hanno avuto sempre qualche punto di contatto coi goliardi... Allegri, pieni di trovate burlesche, senza molti pensieri all'infuori di quello incombente, dell'orario d'ufficio...

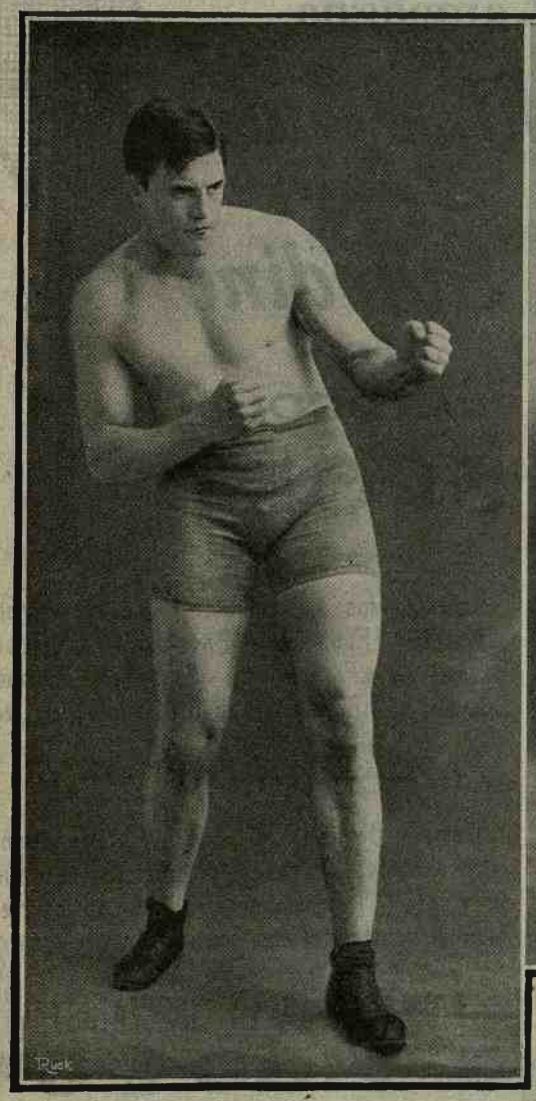
Tutti questi bei qualitativi quando il redattore non è di guardia, ma quando ha lui sulle spalle la responsabilità del giornale, in quei momenti, diventa un altro uomo, non ammette lo scherzo... e non lo fa.

Combinazione, oggi che il giornale sarà fra le mani dei nostri centomila lettori, oggi, 14 novembre, nessun giornalista torinese sarà di guardia, e tutti si daran perciò per qualche ora al buon tempo, partecipando alla corsa ciclo-giornalistica indetta e organizzata dalla nostra rivista.

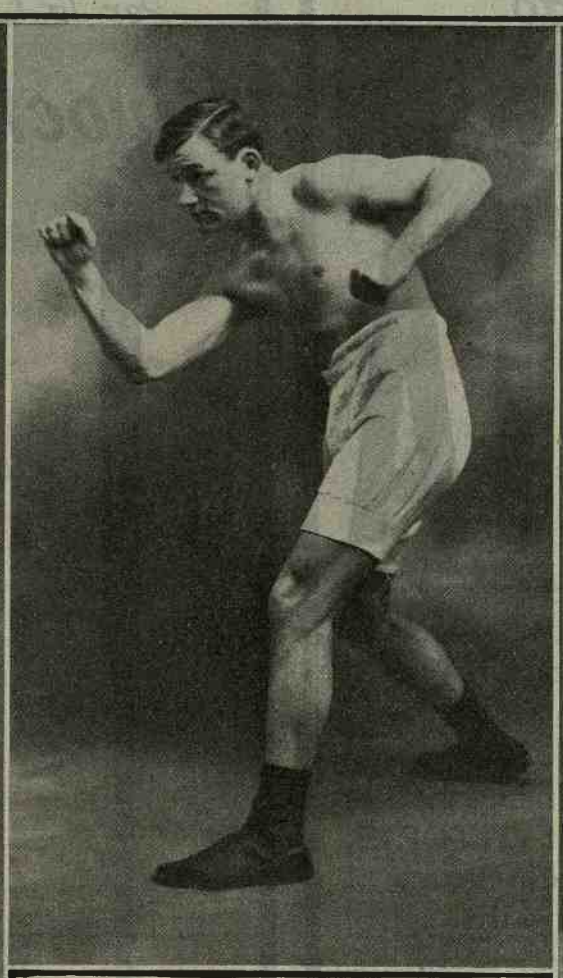
Quanti saranno i concorrenti? Al momento che scriviamo non lo sappiamo ancora. Venti? Trenta? e chi sa mai...

E i premi? Numerosi anche questi, anzi più numerosi dei concorrenti... Sentitene qualcuno: Coppa del Municipio di Torino, Coppa Compans, calamaio artistico dell'on. Montù, Targa d'argento, del munifico sportman Leonino Da Zara, splendido apparecchio fotografico (valore L. 150), dono dell'Associazione della Stampa Subalpina, altra macchina fotografica offerta dalla ditta Ambrosio di Torino, statuetta orologio del Sindacato corrispondenti, vassoio d'argento del *Venerdì della Contessa*, medaglie d'oro della *Stampa Sportiva*, degli industriali Gaia e Damiani, orologio d'argento cesellato offerto dai fratelli Picena per la Casa Peugeot, medaglia di *vermeille* del collega Cocchi, il noto sportman torinese, medaglie d'argento del giornale l'*Auto*, del signor Cigolini, presidente del *Club Sport Audace*, dell'*Ordine della Cortesia*; splendido rasoio di sicurezza *Apollo*, offerto da Camillo Augero; un canocchiale della Ditta De Bernardi. Fare un pronostico? Oibò! Ci inimicheremmo troppe glorie ancora sconosciute.

Al prossimo numero l'intervista col primo e coll'ultimo arrivato, nonchè il degno resoconto illustrato di tutta la corsa.

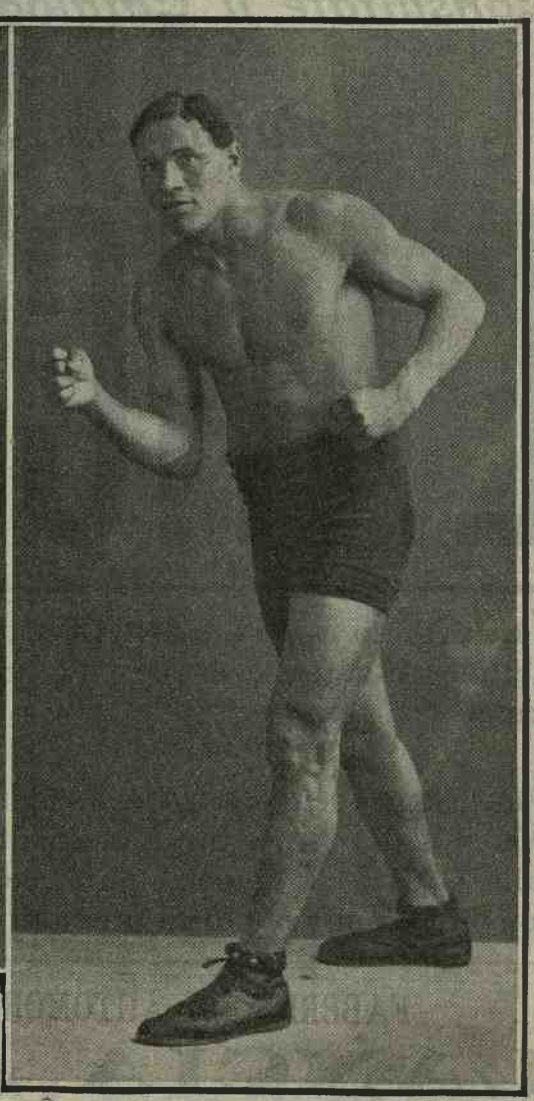


Iim Stevart.



I campioni americani della boxe.

Willie Lewis.



Ioe Ieannette.

PRIMA FABBRICA DI BIGLIARDI D'EUROPA

LA COMPAGNIE BRUNSWICK FRANÇAISE

BIGLIARDI *da carambola, pel giuoco italiano, inglese, ecc., a tutti prezzi, di ogni stile, legni di ogni genere.*

STECCA " Gallia ... PANNI e **PALLE** *qualità extra.*

Cataloghi inviati gratis dietro richiesta.

Domandate cataloghi del famoso **" Bowling ,,,** *giuoco di birilli americano di precisione.*

PARIGI - 19, Rue de la Pépinière - **PARIGI**

COSTRUZIONI AEROMECCANICHE ed AERONAUTICHE

J. A. FARCOT - Paris

AEROMOTORI - ELICHE - AUTOMOBILI - CHASSIS 12 HP - MOTORI

GRUPPI AVIATORI - PROPULSORI - Dirigibile " GENÈVE ,, Sistema Farcot e Liwentaal

Per Cataloghi, Listini, Prezzi correnti, Informazioni, rivolgersi esclusivamente a

PIER ALFONSO PERRINO - TORINO Via Cibrario, n. 25

VETTURETTE " TURICUM ,, di Uster

4 cil. - 12 HP - SENZA INGRANAGGI

LE PIÙ SEMPLICI — LE PIÙ ECONOMICHE

Mantenimento quasi nullo

UTILE A TUTTI I PROFESSIONISTI E COMMERCIANTI

TIPI SPECIALI PER MEDICI

Facilitazioni di pagamento — Vendita a rate.

Rivolgersi alle **INDUSTRIE MECCANICHE MODERNE**

ROMA - Via Farini, 19-21-23 - Via Manin, 77.

CONCESSIONARI PER L'ITALIA

EPILESSIA

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

CLODOVEO CASSARINI
di BOLOGNA

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

Si trovano in Italia e fuori nelle primarie farmacie.

Si spediscono franco opuscolo dei guariti

DONO delle Loro Maestà i Reali d'Italia

14 Medaglie alle primarie Esposizioni e Congressi Medici

Pneu BUCASBLE

(senza camera d'aria)

per Cicli, Automobili, Omnibus, Carrozze, ecc.

Vincitore dei Concorsi inter. (Parigi-Nizza-Parigi) 1907 e 1908 - Soppressione assoluta delle *pannes* di gomme - Beve l'ostacolo, ma non scoppia mai - Durata tripla - Economia 50% - Adottato dalle principali Società di Servizi Pubblici - Si monta sui cerchi normali oppure sui nostri cerchi smontabili.

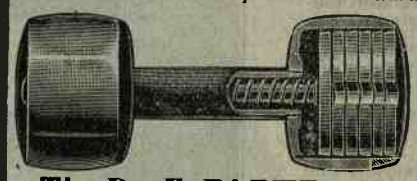
Per richieste di rappresentanza e di cataloghi rivolgersi:

Rappres. Gener. per l'Italia: Corso Torino, 2 - **Genova**

per Lombardia e Piemonte: **G. HERMANN** - Milano - Torino

CULTURA FISICA PER TUTTI

Libro pratico di Cultura Fisica Moderna - **L. 3.**



CORSI DI GINNASTICA IN CASA coi

MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

42 gradazioni di peso - Caricamento progressivo ed istantaneo - Pratici ed economici - Adottati dai migliori Professori di Ginnastica Moderna.

Prospetti gratis

The Dr. F. PARKER Co. - Via Passerella, 3 - Milano.

S.C.A.T.

Automobili da 14, 18 e 22 HP

Provatele e confrontatene i prezzi.

Federico POLITANO - Agente Generale - TORINO Via Madama Cristina, 61

GIOCATE TUTTI AL FOOT-BALL

che è il migliore degli *sports*, adoperando i

FOOT-BALL'S " BANZAI ,,

" BANZAI ,, N. 3 completo	**L. 7,50**
" BANZAI ,, Vero " Match ,, **N. 5**	**,, 9.50**
Pompa **L. 2.50** Scarpe speciali	**,, 15,00**
Palla vibrata **" BANZAI ,,** gr. 1500	**,, 14,50**
» » **" BANZAI ,,** » 1800 " Match ,,	**,, 16,50**

AGENZIA DEGLI SPORTS - Corso C. Colomba, 10 - **MILANO**

A richiesta listino: **Caccia - Pesca - Sports.**

Consultate il Catalogo

delle

Automobili Leggere

LANCIA

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

Le vetture leggere **LANCIA** continuano nel 1909 nella loro serie ininterrotta di **VITTORIE**, nelle **GARE** di Velocità pura, nelle Prove al Consumo, nelle più dure prove in salita.

FABBRICA DI AUTOMOBILI

LANCIA & C.

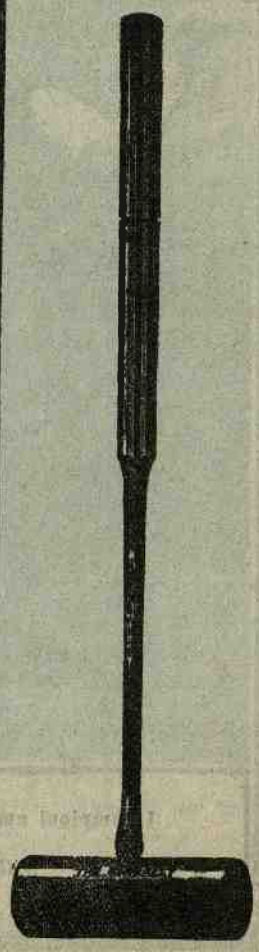
TORINO — Via Petrarca, 31 - TORINO

Per la **Campagna**

Giuochi da Sala

e da

Giardino



ARTICOLI

SPORT

Lawn-Tennis - Badminton - Croquet - Krichet - Hockey - Foot-ball - Base-ball - La Crosse - Basket-ball - Fronton-ball - Eden-ball - Cambo - Boomerang - Boccie - Piattelli - Triplus, ecc. ecc.

AMACHE AMERICANE

Dame - Domino - Scacchi - Carte da giuoco estere - Bridge - Bigliardi di diversi tipi - Tavoli da giuoco - Pous-Pous - Assiette au beurre - Jacquet sport, ecc. ecc.

PRIMARIA DITTA SPECIALISTA

G. VIGO & CIA

Torino - Via Roma, 31 - Torino

CRONACA IPPICA

Mr. Louis W. Winans fa una tournée in America coi suoi più illustri trottatori — « Bodimer » e « Shady G. » a Milano.

Un milionario americano, uno anzi dei più bei nomi del continente dalla bandiera stellata, ebbe nel 1903 la fervida idea di impiantare sulla pista di Vienna una scuderia da corsa che non avesse rivali, una scuderia con un compito speciale, un dovere dirò; cioè che i suoi pensionari dovessero vincere sempre.

Mr. L. W. Winans aveva lasciato libera mano al suo grande *trayner* Mitchaell, uno dei più provetti nomini di cavalli che finora abbia attraversato l'Atlantico.

Il 13 agosto 1903 *Wig Wag*, stupendo trottatore, soggetto di altissima genealogia, che aveva costato 50.000 lire, compariva per la prima volta sulla pista di Vienna portando i colori di Winans; non starò qui a parlare dell'entusiasmo, dell'ammirazione che suscitò il meraviglioso cavallo, che doveva vincere in 2,13 6/10 il Campionato europeo di quell'anno, e riportare, in una serie di brillanti successi, quattro corse su cinque disputate. E ciò all'età di quattro anni; *performances* notevolissime, giacchè prima d'allora mai un soggetto di tale età era riuscito a vincere un Campionato e a fornire tempi veloci come i suoi su tutte le distanze (m. 2660 in 1,24 al km.).

Incoraggiato da tali successi, Mitchaell fece comprare al suo patrono altri importanti soggetti, due dei quali di classe veramente eletta; dico: *Alta Atworthy*, 2,10 1/2, e *Katerina A. Alta*, vincitrice in America delle « Futurythy Staches », del « Gran Premio di Cincinnati », ed altre innumerevoli corse, riportava a Baden, in stile superiore, il Campionato europeo, facendo trionfare per la seconda volta i colori del signor Winans sulla massima competizione internazionale dell'annata. Sul finire della stagione uno spiacevole incidente nella corsa delle due miglia riportata dal nostro *Kir Kvood* (era partente anche *Wig Wag*, favorito dal *Setting*) procurò a Mitchaell la squalifica delle piste europee, cosicchè questo prezioso collaboratore ai successi di M. L. W. Winans fu costretto a ritornare in America.

Nel 1906 A. C. Pennock prese la direzione della scuderia, e sono suoi acquisti principali in questa annata: *Dora*, *Laura*, *Panni*, *Dora*, che a quattro anni doveva confermare la sua alta qualità vincendo il « Derby » austriaco, riportava a tre anni il « Premio Graf Esaky » a Pietroburgo e il « Premio Hunyadi » a Buda-Pest, creando il *record* per tre anni.

Alla vigilia del Campionato europeo, al quale partecipavano i nostri *Wairescott* e *Contralto*, che furono i trionfatori della corsa, *Wig Wag* moriva improvvisamente, privando il campo del più battagliero *performer* di quel tempo. Non si scoraggì per questo Mr. Winans, che fece acquistare subito *Alton*, ora in Italia, e *Villy*, il più veloce trottatore, nato in Austria, e che il 1909 ha visto trionfare nelle maggiori prove internazionali. Pennock poi portava in Europa *Silico*, 2,05 1/2 (*Trial*), figlio di Moko e Silicon, che nel maggio 1908 battè a Vienna nel « Sommer Preis » il *record* europeo, trottando in 2,08 2/5, battendo *Lotta*, 2,08 3/5, *Onward Silver*, 2,05 2/5, ecc. *Silico*, ritirato alla vigilia del Campionato 1908, Winans vinceva per la terza volta la corsa con *Icon*, 2,10. Non contento ancora, Pennock correva nella patria di Valvassura sulla fine d'agosto con *Silico*, per aggiungere una nuova gemma al diadema di Winans.

E Pennock la sera del 29 agosto telegrafava a Brigthon la splendida vittoria ottenuta nel Campionato dei Campionati, sulla terra generosa e gentile, sui trottatori più eccelsi del tempo. E a Trieste e a Vienna la serie dei trionfi continuò. Nell'inverno 1908-1909 *Allen Winter*, 2,07 3/4, il trionfatore del più grosso *handicap* di Readville, imbattibile in America, pagato 150.000 lire, accresceva il materiale della già elettissima scuderia Winans. Ma le difficoltà, che questo meraviglioso *performer* ha trovato per correre sulle piste europee, non corrispondendo così alla fiducia e alle speranze del suo proprietario ed anche del suo *trayner*, hanno indotto Mr. Winans, che già da molto tempo aveva questa idea, a fare una *tournée* col suo più eletto materiale in America.

Silico, *Allen Winter*, *Jean*, *Dora* e *Villy* sono partiti qualche giorno fa per il nuovo mondo, vecchio per i primi tre; certamente, dato il loro altissimo valore, questi trottatori procureranno al loro proprietario grandi e meritatissime soddisfazioni. Il tempo della *tournée* non sarà molto lungo, avendo lasciato Pennock a Vienna quasi tutto il materiale austriaco, che comprende ottimi soggetti, che dovranno ricorrere nella ventura primavera.

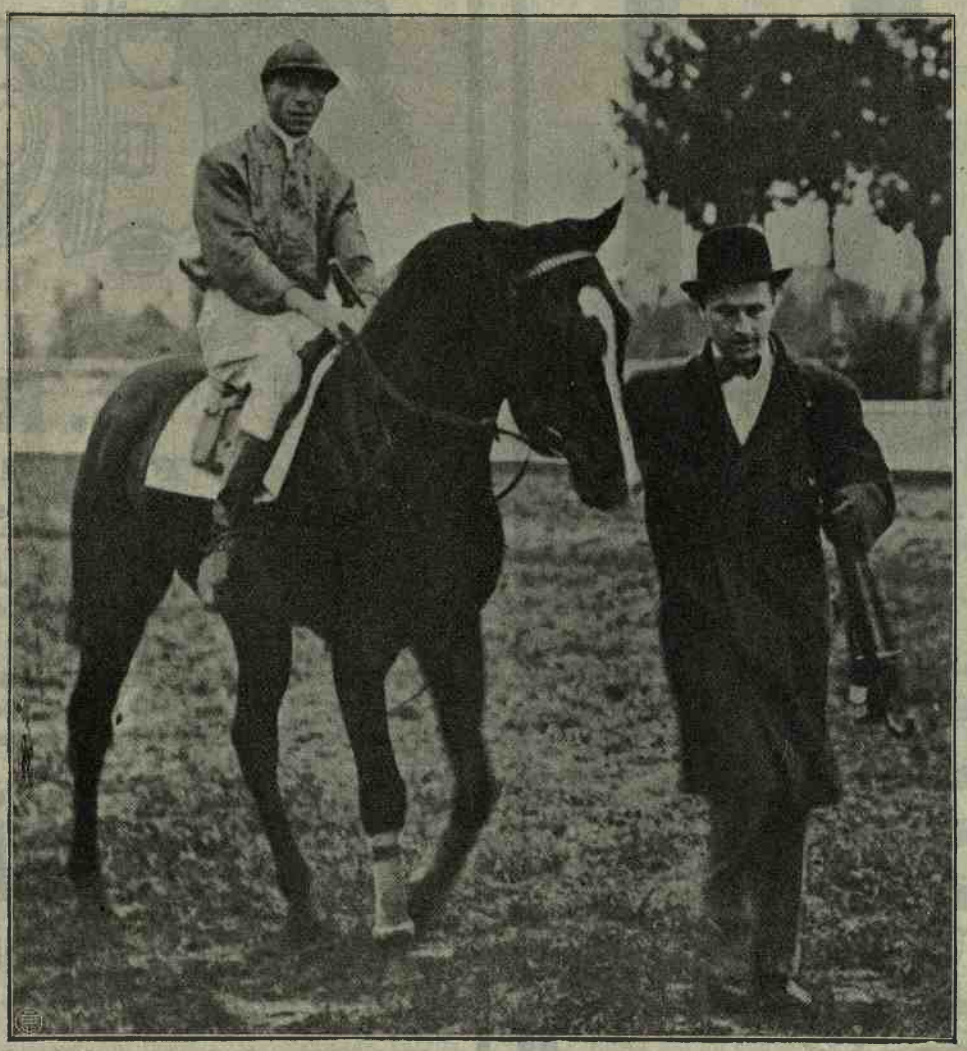
***

Martedì, 2 novembre, si sono riaperti i battenti dell'Ippodromo di Turro Milanese. Il *meeting* si presenta interessantissimo per l'intervento di tutte le nostre migliori scuderie, e, quel che è più, di *Shady G.*, vincitore del Campionato di Faenza, di *Codero*, di *Patriot*, tutti e tre sotto gli ordini e le cure di G. Bodimer, l'eccellente *trayner dryver* americano, che forse si è ripromesso, partendo da Vienna per Milano, di ripetere l'*exploit* del 1903 con *Anna Z.* nel « Gran Premio d'Allevamento ».

Certo la lotta per il « Gran Premio d'Autunno » sarà memorabile, scendendo in campo a difendere la nostra *chanche* soggetti quali *Jokey*, *Grattan Bells*, *Princesse Xenia*, *Betty Brook*, *Larling Girl*, *Marnelletta*, *Fanny P.*, ecc. Dinanzi ai quali Bodimer, per riportare la palma, dovrà fare esplicare ai suoi cavalli tutti i loro mezzi, e lui dovrà usare tutta la sua esperienza e intelligenza.

Novembre 1909.

Waiuscott.



Demetrio, montato dal trainer fantino F. Turner, vincitore del premio Chiusura, rientra nel peso accompagnato dal suo proprietario conte Riccardo Bastogi. (Fot. A. Foli - Milano).

Il Criterium vinto da Argento.

Il Gran Criterium Nazionale del Trotter ha richiamato all'ippodromo di Turro una folla enorme. Alla corsa, che si svolse sulla distanza di 1200 metri, hanno partecipato undici puledri di due anni; ma per quanto il campo fosse numeroso, la vittoria è stata facile. *Argento*, del cav. Rossi, un baio da Onward Silver e Edera II, già sviluppato come un tre anni, ha vinto entrambe le prove, per quanto i suoi numeri di partenza non fossero dei più favorevoli. Trottatore sicuro, Argento, approfittando degli errori dei concorrenti, si è portato in testa a metà corsa in entrambe le prove, e ha vinto quasi fermando all'arrivo, la prima volta in 2' e 2", la seconda in 2' 2" e 4/5. Il puledro del cav. Rossi era seguìto nella prima prova da *Oro Silver* (da Onward Silver e Mastica) di Donadimani-Gobetti, *Agata* (Charming Chimes e Malakita) di Barbetta, *Cairo* (Atlantic e Lilla) di Mazzacorati, e *Ferrido* (Hamsard e Nice) di Centania. Nella seconda da *Canadà* (Atlantic e Mosca) della Scuderia Partenopea, *Val d'Elsa* (Bismark e Tosca) di Bersani-Garagnani, *Cairo* e *Oro Silver*. Premiazione: *Argento*, lire 4500; *Oro Silver*, 2500; *Canadà*, 1500; *Agata* e *Val d'Elsa*, lire 750 ciascuno.

Automobilismo Industriale

L'automobile nell'esercito.

(Continuaz. vedi numero precedente).

Ultimata, in rapida sintesi, l'esposizione del regolamento che segnerà per il nostro esercito una nuova via di progresso, cerchiamo di esporre brevemente le nostre impressioni.

L'amorevole studio della nostra eletta Direzione dei servizi automobilistici, la rara competenza di chi ne è alla testa, si può dire sia rispecchiata in questo regolamento, che stabilisce i confini di un concorso di tale importanza.

Circa alle conseguenze che se ne possono trarre diremo subito che dobbiamo sinceramente rallegrarci di sentire che in Italia non solo si spera, ma si è sicuri che debba uscire l'auspicato automobile per l'esercito, e tanto è vero che il concorso è nazionale.

A noi già risulterebbe, in modo non dubbio, che le nostre gloriose Case stanno alacremente studiando, lavorando e preparandosi alla nobile e seria prova, al nuovo cimento. Ci auguriamo che i loro sforzi giungano ad una lodevole soluzione del problema importantissimo, che facciano comprendere che *hanno voluto* e che sono riuscite nel difficile intento.

Tecnicamente parlando, si potrebbe osservare che sebbene i *due tipi* prescelti pel concorso possano rispondere in gran parte ai problemi dei trasporti militari, pur tuttavia sarebbe stato bene vedere anche il risultato del concorso su di un tipo *pesante*, ottimo ausiliario, per esempio, pel trasporto delle bocche da fuoco per la guerra di assedio.

Circa alle *catene* ci si domanda perchè il concorso si sia ristretto alla sola trasmissione a catene, ora che in Italia si è ottenuta la soluzione più brillante, di qualsiasi altra nazione, col *cardano*. Non sarebbe stato male far entrare in lizza anche questo genere di trasmissione. Certamente che, come avemmo campo di affermare nelle nostre pubblicazioni precedenti, la catena è più semplice come mezzo e rende molto più semplice tutto il sistema. Pur tuttavia il confronto ci avrebbe potuto maggiormente convincere delle nostre affermazioni.

Le ruote di tipo *elastico*, o sale, o sospensioni snodate ed elastiche, per quanto fino ad oggi sieno innumerevoli, non hanno dato per ora quei risultati che ci si aspettava. Ancora sono rimasti nel campo di lodevolissimi tentativi, ma non sono una pratica, semplice e sicura risoluzione del

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA
L. 5 all'anno

SWIFT CYCLES
" La miglior Marca del Mondo "
Agente per l'Italia:
MARIO BRUZZONE
MILANO - 5, Via Castel Morone.

Vetture da Città e da Turismo.
Omnibus e Carri trasporto. - Carri pompa.
Ambulanze - Trams su rotaie.
Motori per marina e per impianti fissi.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

FIAT

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

TORINO - *Uffici:* Corso Dante, 30-35.
Officine: Corso Dante, 30-35.
» Via Cuneo, 17-20.

Per vedere in **lungo** e in **largo**

Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili

dei Fari

B. R. C. ALPHA

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

I Fari

B. R. C. Alpha

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

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

B.S.A.

tre fucili — tre fucili

Le BICICLETTE

più ben *finite*, più *eleganti* e più *solide*, sono le

B S A

che si montano nel Premiato e Grandioso Stabilimento

FRERA di Tradate

con le originali serie **B. S. A.** della
The Birmingham Small Arms & C. di Birmingham

Rappresentate esclusivamente in Italia dalla

SOCIETA' ANONIMA FRERA - Tradate-Milano

BOLOGNA - FIRENZE - MANTOVA - PADOVA - PARMA
TORINO - ROMA

Chiedere Catalogo gratis.

TURIN - GARAGE

TORINO - 14, Corso Grugliasco, ang. Via Giusti - ***TORINO***

Noleggio d'Automobili di " Grande Remise „

Abbonamenti mensili, trimestrali ed annuali

Servizi giornalieri per trasporto d'ammalati
con speciali vetture d'ambulanza

Automobili " Piccard Pictet & Cie „ - Ginevra

Automobili " Motobloc „ - Bordeaux

Grande Assortimento di
Accessori e Pneumatici

Compra e Vendita
d'Automobili d'occasione.

Ruota Ausiliare "STEPNEY"
L'accessorio indispensabile per tutti gli automobilisti
Chiedere Catalogo. TORINO - Via Pietro Micca, 9

problema. Certamente che ci sarebbe veramente da augurarsi, per la fortuna dell'automobile industriale in generale e di quello per l'esercito in particolare, di giungere a tale soluzione.

Quello poi che noi ci auguriamo veramente si è che la Commissione non sia traviata nel giudizio suo sereno dalle sospensioni più che dal motore, come avviene spesso quando si tratta di cose nuove che impressionano a prima vista. Non possiamo poi comprendere questa necessità quando nell'esercito non abbiamo il bisogno di elasticità eccessive speciali altro che in certi tipi assolutamente speciali per il servizio sanitario; quando si è già raggiunto, con semplici molle, una elasticità più che sufficiente, ed in certi casi, per studi diligenti, addirittura meravigliosa.

Ci si potrà chiedere il perchè del *serbatoio* così in alto presso il sedile, e contemporaneamente il perchè della *pompa*, tollerata nel caso di salite superiori al 10 °[o, mentre, avendo assistito all'esperienza da noi descritta nei nostri precedenti articoli, con un automobile, col serbatoio disposto nel punto più basso della intera vettura, senza pompa e con salite superiori al 15 °[o, mai è mancato il carburante per insufficienza di pressione, sebbene se ne fosse consumato oltre i due terzi del contenuto.

Buonissime dal lato tecnico le prescrizioni che le catene sieno riparate da appositi *carters*, e che i *carters* e i serbatoi sieno suscettibili con facilità di visita all'esterno. Anche il rendimento richiesto alle macchine, non inferiore al 50 °[o del peso totale, ci sembra ottimo principio.

Circa le prove, diremo che la serietà di esse ci dànno sicuro affidamento che se un tipo di *châssis* verrà prescelto, esso avrà dato tali assicurazioni della sua resistenza e bontà che potremo avere la certezza di adottare per l'esercito degli ottimi automobili. Tali prove ci fanno pensare con soddisfazione a quelle che nei primi dell'anno andavamo reclamando colle nostre pubblicazioni, perchè all'estero già si erano compiute e si continuava a compierne.

I premi corrispondono alla serietà delle prove e dànno alle Case, anche se non riusciranno le prescelte, e che tanti sacrifici avranno dovuto imporsi, maniera di mettersi al coperto di parte delle ingenti spese incontrate.

In complesso adunque non possiamo che lodarci della serietà colla quale questo concorso si presenta e preludia ad un fatto così importante per l'evoluzione e per la vitalità del nostro esercito.

Noi ora intanto ci auguriamo, sicuri di farci un augurio assennato e corrispondente alle necessità, che, per quanto sia possibile, sia mantenuta integra l'idea dell'*unità di tipo* e, sacrificando anche qualche cosa in un tipo a favore di un altro, pur di avere nella media la migliore produzione, anche l'*unità di fabbrica.*

E inutile, ci sembra, di enumerare qui il numero grandissimo di vantaggi che presenterebbe questo risultato; basti ricordare l'estrema facilità delle riparazioni presso il parco automobilistico, sia per cambi o sostituzioni, sia come mano d'opera, che si renderebbe perfetta in un tempo relativamente brevissimo. Nè ci sembrerebbero sufficienti tali desiderate unità.

A noi sembrerebbe anche necessario che, se per la nostra fortuna si potrà ottenere che una sola sia la fabbrica che vinca questo importantissimo concorso, si debba ottenere da tale fabbrica che sia riunita in un reparto assolutamente separato tutto quanto ha attinenza alla costruzione delle varie parti, alla montatura e prova dei motori dei varii *châssis;* in modo che chi fosse incaricato della sorveglianza, del collaudo e dell'accettazione dei *châssis* stessi, potesse facilmente ed in ogni istante verificare quello che avviene in un riparto solo, e non dovesse percorrere addirittura dei chilometri per poter girare tutte le sezioni che separatamente costruiscono le varie parti del motore. E ciò andrebbe tutto a vantaggio della semplicità e della sicurezza delle verifiche e sorveglianza e del risparmio delle forze. Ci si augura cioè un qualche cosa di consimile a quanto è avvenuto a Pozzuoli per la Casa Armstrong.

Ci auguriamo ancora che le nostre premesse non siano lettera morta, e non avvenga come in altre competizioni che chi ha lavorato meglio di gomiti è giunto a farsi largo.

Infine, un augurio sincero ed altamente, patriotticamente sentito, che anche in questa prova il nostro Paese si ponga in prima linea e faccia sentire al mondo intero che il genio italico ha una volta ancora trionfato sulle difficoltà che la tecnica ha fin qui innalzate, così da non far differire la difficile soluzione del problema automobilistico industriale.

(Continua). **Cap. Giovanni Hesse.**

Giuoco del Calcio

Lo sport sulle rive del Lago Maggiore.
La « Stresa Sportiva ».

Quanti proseliti entusiasti abbia fatto nel giro di non molti anni in Italia il giuoco del calcio, sono a dimostrarcelo non solo le gare numerose che si svolgono durante la stagione, la quantità incredibile di squadre di tutte le categorie che vi partecipano, la popolarità stessa che il *footbaal* gode, ma anche e meglio l'attività che in onore suo esplicano, persino in provincia, dei giovani clubs sportivi.

La partenza della decisiva della classica corsa dei giornalai di Firenze (7 novembre)
Primo arrivato, Carmignani; secondo arrivato, Fiochi. (Fot. Alemanni).

Accadde, infatti, in questi ultimi tempi, che la passionalità per questo giuoco riuscì a mutare interamente l'indirizzo di società pur sorte con altri intendimenti, e a far abbandonare palestre e sale, acutizzando il desiderio dell'aria di sera, delle corse anelanti sotto il sole, delle dispute vivaci, delle emozioni comuni.

Un esempio di quanto fascino eserciti il giuoco del calcio ce lo offre una regione ove ancor più forte, per l'incanto dei luoghi, è l'attrattiva di dedicarsi agli sport all'aria aperta. Nel volgere di pochi anni, sul Lago Maggiore il giuoco del calcio ha fatto tanto cammino quanto, ripensandoci, pare cosa incredibile.

Pallanza, Intra, Cannobio, Locarno, Luino, Laveno, e poco più su Domodossola, Gravellona-Toce, Omegna, e adesso anche *Stresa.* Dieci paesi di cui il più popolato può avere sei mila anime e il meno non raggiunge le due mila, e dieci società; giovani se volete, in erba, ma entusiasti; ed è pur così che si formano le squadre tenaci, allenate, che si faranno un nome.

E tra queste parecchie hanno la loro *pelouse;* che è divenuto il ritrovo quotidiano degli appassionati, ed il ritrovo domenicale di mezzo il paese, che applaude alla bella iniziativa ed alle vivaci tenzoni.

Fra tutti gli esempi, degno di lode, di plauso e di attenzione, è quello offerto dalla *Stresa Sportiva.* Questo sodalizio, sorto per iniziativa di giovani intraprendenti ed amanti dello sport non meno che del loro bel paese, vollero offrire all'uno e all'altro il fascio delle loro energie capaci, e vi riuscirono. Dopo un lavoro di preparazione lungo, ma efficace, la *Stresa Sportiva* volle battezzare la sua iniziativa e imporre recentemente il suo nome con un atto eminentemente sportivo: la disputa di una coppa di gran valore tra le più forti squadre italiane.

Nel bacino incantevole delle Isole Borromee, in quel canto delizioso del Lago Maggiore, giudicato tra le bellezze d'Italia, di fronte all'Isola Bella, ergentesi civettuola fra l'azzurro del lago, poco lontano dalla massa ciclopica biancheggiante delle squarciate montagne di Baveno, tra un abbraccio rinserrato di monti e di colline, sotto il sorriso del più bel cielo, fu spettacolo pittoresco ed emozionante quello offerto dalle quattro forti squadre italiane convenute all'appello della *Stresa Sportiva.*

L'iniziativa del *Club Sportivo* di Stresa è degna quindi di esser presa in considerazione, se si pon mente ch'esso si ripromette di promuovere altri frequenti incontri, anche internazionali, con le squadre della vicina Svizzera

A dirigere e ad animare questo giovane sodalizio sportivo stanno due giovani di valore, Tommaso Mazzolotti console del *T. C. S.* di Stresa, e Luigi Forlano, un appassionato di sport, una celebrità, osiamo dire, in fatto di foot-ball, ed essi, coadiuvati da uno stuolo di soci, lavoreranno proficuamente a che da tutte le parti converga su Stresa l'attenzione per i prossimi grandiosi avvenimenti sportivi.

Perchè questa Società nel suo cammino ascensionale non ridurrà l'opera sua solo ed esclusivamente ad un ramo di sport, ma baderà ad organizzare riunioni sportive di interesse nazionale.

Per questo noi, certi che il lodevole e grandioso programma avrà completa attuazione, porgiamo alla *Stresa Sportiva* i nostri augurii di vitalità rigogliosa e le nostre felicitazioni per il primo riuscitissimo saggio offerto. (*P. Mazzolotti*).

CORRISPONDENZA

Pontedera. Parigi. — Ricevuta cartolina. Sta bene.
Bologna, Nunzi. — Tardi e multata ci è giunta la sua ultima. E' un miracolo se trova spazio in questo numero.
Biella, Velox. — Una fotografia del campo o delle squadre ci sarebbe riuscita più utile di quella di una coppa.
Monaco, Beltramo. — Le fotografie ci serviranno in una prossima occasione.
Catania, N. Catanzaro. — Già provvisti.
Biella, G. G. — A noi non ci risulta.
Cesena, Calzolari. — Eccola servita.
Trieste, Raguzzino. — Già provvisti.

S.P.A.
SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI
Sede in GENOVA — Anonima - Capitale Lire 4.500.000 - Versato Lire 4.000.000 — 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 la più bella e perfetta vettura - Semplici - Robuste - Silenziose - Costruzione accurata - Materiale scelttissimo

Automobilisti!

Accessori per Automobili e Motociclette

Ingg. **PERINO & FORTINA**

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

Merce garantita e sempre pronta.

Far richiesta del Catalogo 1909.

Ditta PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio per automobili e industrie

Motonafta Germania

Lubrificanti marca Auto-Oil per automobili

Deposito in TORINO:

Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori dazio) Telefono 8-55.
Via Saluzzo, 11 bis (in città) Telefono 16-60.

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. 5ª ED. — LIEBER'S CODE USED.

BOTTAZZINI Rag. GIUSEPPE
LAGER UND VERTRETUNGEN - ARTICOLI DI NOVITA'
VERONA - Import Geschaft - VERONA

Proprio Stabilimento.

Blériot ha valicato la Manica, la fama del mio **Riscaldatore** ha varcato gli Oceani.
L'incredibile, l'impossibile, l'inarrivabile ormai raggiunto.
Si riscalda oggi senza spese, senza noie, con un po' d'acqua calda, ambienti d'ogni specie.
Non più carbone, non più legna che oggi tendono sempre ad aumentare di prezzo. Adottate tutti il riscaldamento naturale, genuino, economico, del **Riscaldatore Non plus ultra.** Le ordinazioni da ogni parte del mondo sorpassano di già le diecine di migliaia.
Il **Riscaldatore Non plus ultra** ottenne a motivo del suo metallo brevettato, grande propagatore e intensificatore del calore, le seguenti massime onorificenze:
Massima Onorificenza 1909 — Grande Medaglia d'Oro dell'Accademia degli inventori di Parigi — Medaglia d'onore all'Esposizione di Roma del Ministero di A. I. C. pel Concentrato di Birra — Grande Medaglia d'Oro e Gran Croce al merito all'Esposizione di Milano 1909 — 3 Grandi Medaglie d'Oro e una Croce al merito in soli 3 mesi.
Successo colossale, strepitoso, inarrivabile. Apparecchio completo, pronto al funzionamento L. **7.** — *Affrettate ordinazioni alla*

Premiata Casa BOTTAZZINI Rag. GIUSEPPE - Verona

con proprio stabilimento di fabbricazione.
Non più olio, petrolio, non più candele, abolizione completa dei più retrogradi sistemi d'illuminazione.
Lampada elettrica con propria forza generativa di luce, buonissima intensità luminosa 5 candele di forza, elegante cassetta di noce, massima durata delle batterie con nastro di seta per interruzione momentanea. Il più grande successo, completa, pronta al funzionamento con ogni garanzia, L. **7.**
Per ordinazioni anticipare importo alla

Premiata Casa BOTTAZZINI Rag. GIUSEPPE - Verona

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE
e
D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Tiro al piccione. - Esse danno la massima penetrazione con basse pressioni - Sono inalterabili all'umidità.
Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, riportando i migliori premi.

La **LANITE** *si vende in cariche dosate compresse nei Tipi:* Normale, Forte *ed* Extraforte *per Caccia, e* Speciale *per Tiro al piccione.*
La **D. N.** *in grani (scatole da 100 e 250 gr.).*

I migliori armaioli ne sono provvisti.

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

" DINAMITE NOBEL „ Società Anonima - AVIGLIANA

Chiedere il nuovo Catalogo 1909

CICLI DEI

UMBERTO DEI & C. — Via Pasquale Paoli, 4 — **MILANO**

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

REBUS

CICLI - MOTORI - AUTOMOBILI

MOTORI LEGGERI PER AVIAZIONE

Società RESTELLI & C.

MILANO

Sede provvisoria: Via Disciplini, 15 A

(Chiedere Catalogo)

Telefono 57-06

Fabbrica di Accumulatori Elettrici per tutte le applicazioni

Giov. HENSEMBERGER

MILANO-MONZA

Specialità in

ACCUMULATORI

per

Automobili

e

Motocicli

ESPORTAZIONE

Presso i

GARAGES RIUNITI

Sedi: **TORINO - MILANO - FIRENZE - ROMA - GENOVA - NAPOLI**

Pronte ed in prova le

12-15 HP "F. I. A. T.,,

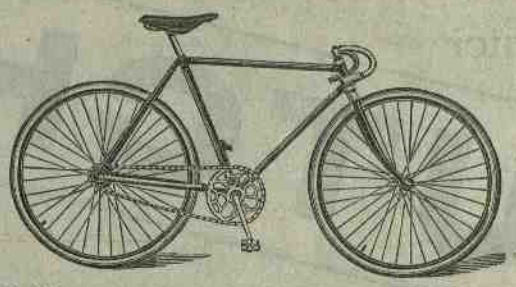
L'ideale dell'Automobilista!

Supera con facilità qualunque salita.

Ogni tipo di carrozzeria a richiesta.

Cicli FOX

con Pneumatici PIRELLI



La rivelazione del 1909

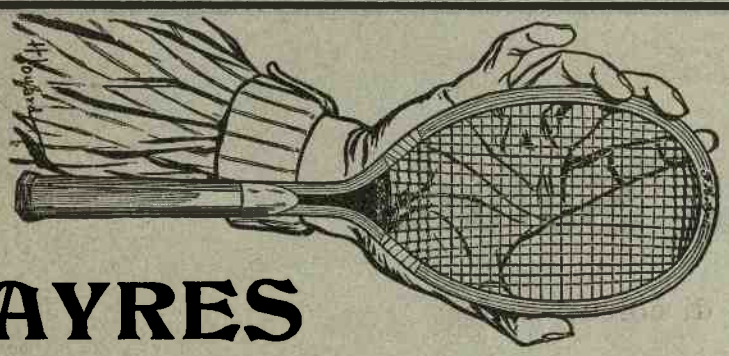
Società Anonima **Fabbre e Gagliardi - MILANO**

Torino - Roma - Genova - Verona - Bologna - Firenze

Vendita esclusiva in Torino:

GIUSEPPE GIORDA

Via S. Quintino, 6.



AYRES

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

Gli articoli **AYRES** *si trovano presso le Ditte:*

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 Misericor. - **Agostino Drago.**
VENEZIA - S. Salvatore - **Bartolomeo Marforio.**
BOLOGNA - Cav. **G. Marzocchi.**
PADOVA - Via 8 Febbraio - **Vincenzo Bonaldi.**
NAPOLI - **Galante a Pivetta.**

F. H. AYRES L.td - LONDON

Agente Continentale **J. TITUS POSTMA** - 64, Avenue de la Grande-Armée - **Paris.**

NESSUNA ECONOMIA

se non coi **Pneus scannellati**

DUNLOP

NESSUNA SICUREZZA

se non coi **Pneus antisdrucciolevoli** *(cuirasse armée)*

DUNLOP

NESSUNA TRANQUILLITA'

se non col nuovo **cerchio smontabile**

DUNLOP

Chiedere opuscoli e prezzi alla

The **DUNLOP** Pneumatic Tyre Co. Ltd. - Milano - Via G. Sirtori, 1A

Succursale a Torino: Via Bertola, 39.

DEPOSITI nei principali Garages d'Italia e dell'Estero.

MANIFATTURA IMPERMEABILI

Confezioni Sport

G. MAGNETTI

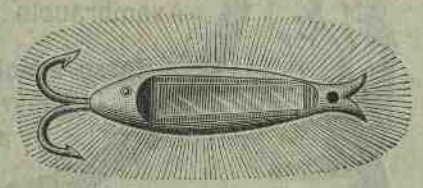
(già ACCONCIAMESSA)

TORINO - Via Cavour, 12 (interno) - ***TORINO***

Creazione speciale di modelli di massima eleganza e confezione accuratissima.

PESCATORI!!

Voi sarete meravigliati adoperando il



VERO

POISSON-MIROIR

(Brevetto S. G. D. G)

di esito infallibile nella pesca

del PESCE PERSICO, del LUCCIO, delle TROTE, ecc.

L. 1,25 ciascuno - **L. 2** per due - **L. 4,50** per sei.

Franco con spiegazione contro assegno.

POISSON-MIROIR - 69, Rue Sainte-Anne - **Paris.**

ITALA

CHÂSSIS DA TURISMO:
da 14 a 120 HP, a 4 e 6 cilindri

TIPI INDUSTRIALI:
Camions - Omnibus - Furgoncini - Carri Pompieri - Ambulanze - Motori industriali
Gruppi Motori per canotti da 14 a 300 HP - Motori per Aviazione.

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

I Motori "ITALA„ nei Concorsi Governativi dimostrarono di consumare dal 30 al 35 % meno di combustibile in confronto di tutti i concorrenti.

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

Tele per Aeroplani e Dirigibili
Pneus per Velo e Moto
Soprascarpe gomma
Articoli tecnici

HUTCHINSON

Pneus per Auto

Agenzia Italiana **HUTCHINSON** - Via Bramante, 29 - MILANO

La Forza e la Salute

mediante il nuovo sistema di coltura fisica

Questo nuovo metodo sviluppa rapidamente tutti i muscoli del corpo.
Richiede poco tempo e nessuna fatica.
Adottato dai migliori atleti e corridori del mondo intiero.

Aumento muscolare in tre mesi:

Torace, 10-12 cm.
Bicipite e coscia, 6-8 cm.
Avambraccio e polpaccio, 3-4 cm.

Corso speciale per aumentare la statura delle piccole persone.

Opuscolo illustrato *gratis* a tutti i lettori della **STAMPA SPORTIVA** i quali invieranno un francobollo da 25 centesimi per le spese postali al Professore E. WEHRHEIM, Villa Serpolette, CANNES *(Francia)*.

Pozzo Giovanni, Gerente responsabile.

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