

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Cassia - Tiro - Podismo
Società Sportive - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

Automobilismo - Ciclismo
Ripinismo - Acrobazie
Nuoto - Canottaggio - Yachting

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

Anno L. 6 - Esterero L. 8
Un Numero | Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
Esterero .. 15

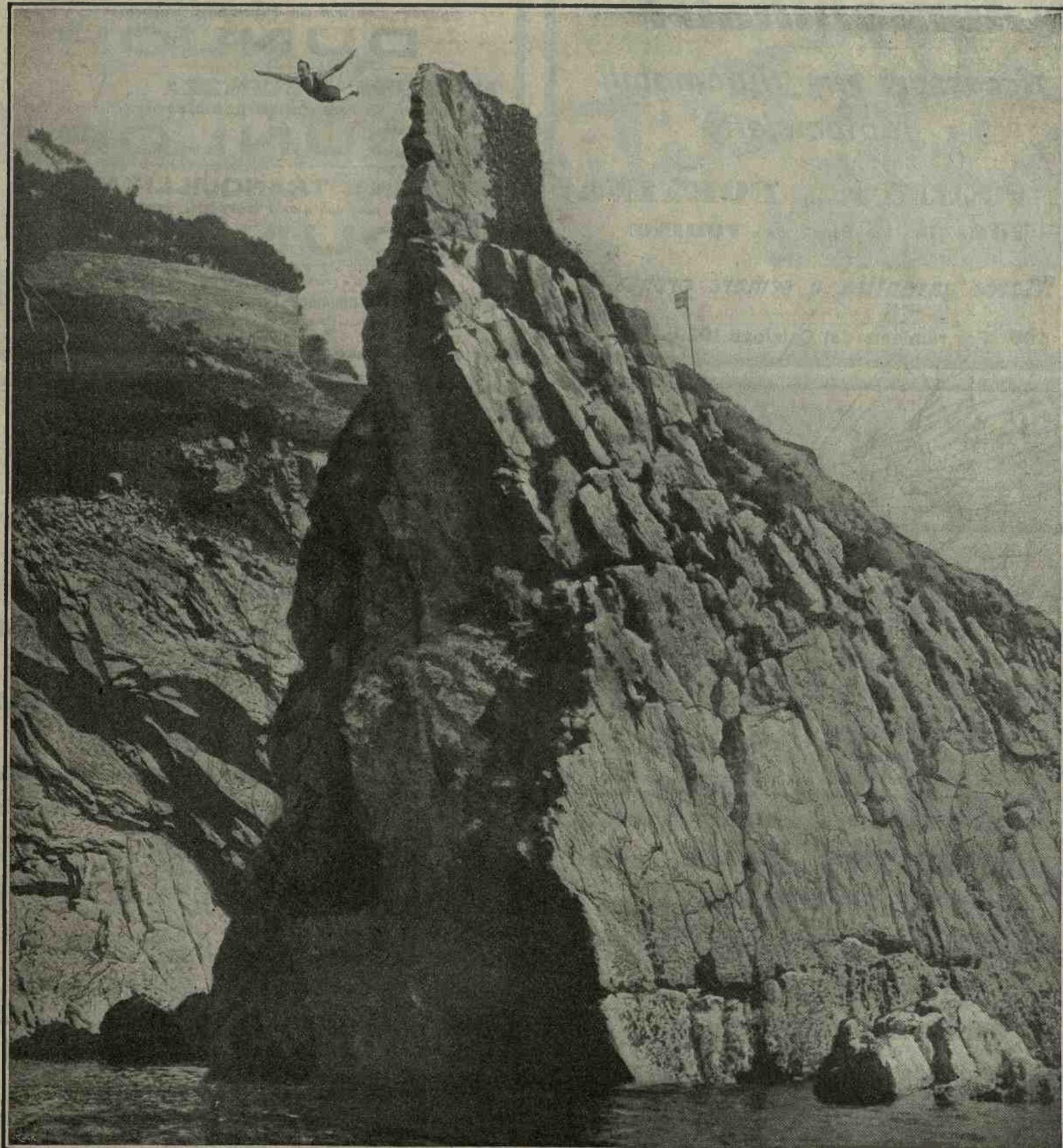
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-20

INSEGNAMENTI

Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

STRAORDINARIA PERFORMANCE SPORTIVA



UN SALTO STRAORDINARIO.

Il nuotatore inglese W. Collings si getta in mare dalla sommità della roccia cosiddetta le Rocher de la Selle, a Torquay, presso Brighton (m. 20 di altezza).

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, 66

MILANO

DE DION BOUTON PALACE - Via Montevideo, n. 21

e nelle Agenzie di:

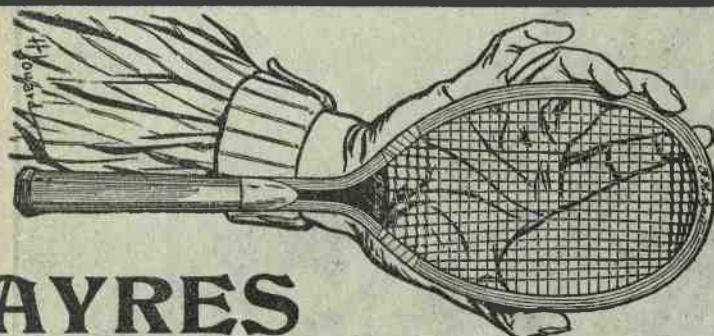
TORINO - ROMA - NAPOLI - PALERMO - PADOVA - MODENA - PERUGIA

Automobilisti!*Accessori per Automobili
e Motociclette***Ing. PERINO & FORTINA**

TORINO - Via Baretti, 33 - TORINO

Merce garantita e sempre pronta.

Far richiesta del Catalogo 1909.

**AYRES**

La più importante Casa Inglese di Articoli di Sport.

Gli articoli **AYRES** si trovano presso le Ditta:ROMA - Via Nazionale, 115-119 - Old England.
MILANO - Corso Venezia, 33 - Fratelli Brigati.
TORINO - Portici P. Castello - Vedova A. Jourdan.
FIRENZE - Via Cavour - Anglo-American Stores.
GENOVA - Via Salita Misericord. - Agostino Drago.VENEZIA - S. Salvatore - Bartolomeo Martorio.
BOLOGNA - Cav. G. Marzocchi.
PADOVA - Via 8 Febbraio - Vincenzo Bonaldi.
NAPOLI - Galante a Pivetta.**F. H. AYRES L.td - LONDON**

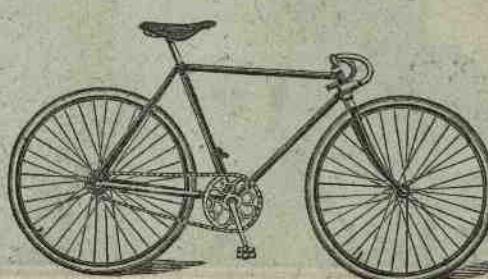
Agente Continentale J. TITUS POSTMA - 64, Avenue de la Grande-Armée - Paris.

Ditta PIETRO DANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio
per automobili e industrie**Motonafta Germania****Lubrificanti marca Fiat-Oli per automobili****Deposit in TORINO:**Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori dazio) Telefono 8-55.
Via Saluzzo, 11 bis (in città) Telefono 16-60.**Cicli FOX**

con Pneumatici PIRELLI

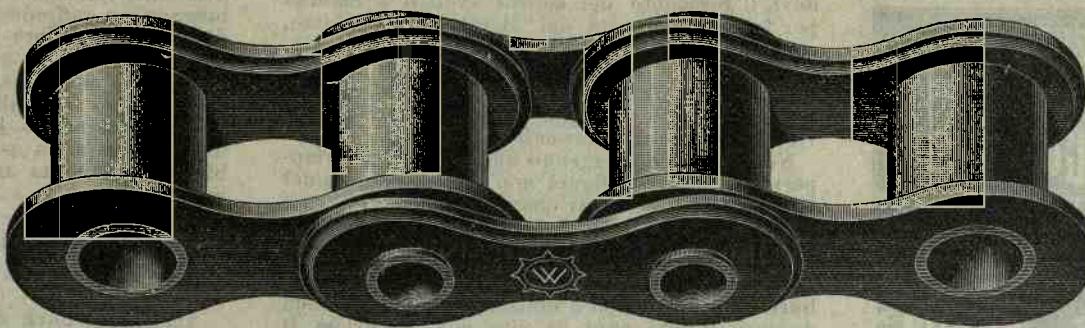
Società Anonima Febbre e Gagliardi - MILANO
Torino - Roma - Genova - Verona - Bologna - Firenze**La rivelazione
del 1909**Vendita esclusiva in Torino:
GIUSEPPE GIORDA
Via S. Quintino, 6.

W. WIPPERMANN JUNIOR - MILANO E HAGEN

Fabbrica di CATENE per AUTOMOBILI di qualunque misura.

QUALITÀ

SUPERIORE

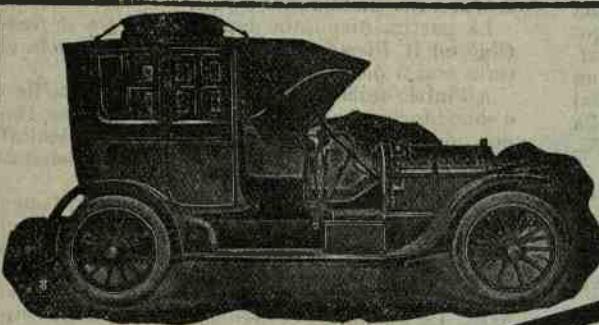


PREZZI

senza

CONCORRENZA

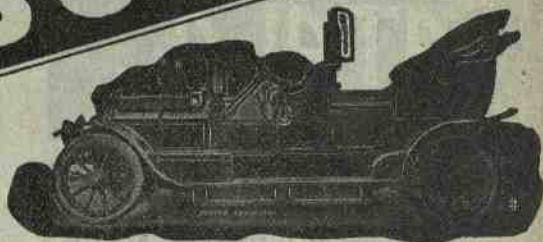
Chiedere offerte al Rappresentante Generale per l'Italia con Deposito: **ENEA ROSSI - Milano**, Via Bramante, 29



FABBRICA
AUTOMOBILI

ISOTTA FRASCHINI

CATALOGO E
LISTINI GRATIS



MILANO

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

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 la Campagna
Giuochi da Saia
e da
Giardino



ARTICOLI
SPORT

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

AMACHE AMERICANE

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

PRIMARIA DITTA SPECIALISTA
G. VIGO & CIA

Torino - Via Roma, 31 - Torino

Sportsmens! Leggete tutti i giorni il giornale

LA STAMPA

di Torino, che ha la più completa rubrica telegrafica di tutti i principali avvenimenti sportivi d'Italia e dell'estero.

Ing. L. TROUBETZKOY & C.

Milano - Via M. Pagano, n. 43 - Milano

Fari - Fanali - Generatori
per Automobili

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

ATALA,

Guido GATTI & C.
Milano - Corso Lodoli, 50A - (Riparto Gambolata).NON AVEVA
IL VERO FANALE
AQUILAS.CHE PORTA IMPRESA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTINI-FERRARARuota
Ausiliare
"STEPNEY",L'accessorio indispensabile
per tutti gli automobilisti

Chiedere Catalogo. TORINO - Via Pietro Micca, 9



GIUOCO DEL CALCIO

Allora e adesso.

Divagazioni di stagione.

L'antefatto. — Giorni sono *La Stampa* chiudeva il resoconto dei *matchs* svoltisi a Saluzzo per la Coppa donata dal Marchese di Saluzzo, con queste parole del suo corrispondente locale.

« Lode della splendida riuscita della manifestazione odierna va data all'attivo e tenace ingegnere Varetti, che seppe dare nuova e rigogliosa vita allo sport del *foot-ball* a Saluzzo ».

Non so perché leggendo questa nota mi riapparì alla mente la figura non certo... adonica del buon Varetti, e scrisse quanto segue:

La ripresa dei match al Campo Sportivo Torinese.

Il vecchio recinto, dal legno infracidito per le burrasche del tempo e della folla cui tenne bada durante lunghi anni di vita non ingloriosa, il nostro vecchio Velodromo Umberto I, caro al giovane e turbolento pubblico dei posti popolari, come a quello più aristocratico e più *sportmann* del *parterre*, mi apparve ieri, dopo alcuni mesi di assenza dalle sue linee basse e gravi, come un luogo amico di ritrovo, dove gli anni lieti di una giovinezza spensierata passarono ore belle di godimento fisico fra una partita di *foot-ball* arruffata nella incompostezza dei primi passi, ed un *match* di corsa sui 100 metri, cronometrati, dal modesto *Roskoff*, dono della nonna nel dì della cresima, nei tempi impressionanti di 13, 1235...

Bei tempi quando l'avvocato, l'ingegnere, il professionista dell'oggi — assorti già nel turbinio della vita d'affari — potevano uscire in calzoncini corti alla coscia, ginocchia nude, calzettini scozzesi, il berrettino e la divisa sociale, i cui colori venivano ostentati sotto la giubba sapiamente sbottonata...

E quando, avviandosi al campo di giuoco, si intuiva che qualcuno aveva compiacientemente adocchiato quell'abbigliamento molto sportivo, e forse bisbigliava all'amico: « quello là è della Juventus... è del Torinese, ecc. », come si godeva nel venir riconosciuti; ci sentivamo giovani eroi, i cui nomi poco o molto era legato alla storia!

Tempi non lontani, una decina d'anni, epure il ricordo ci par già perso nella notte dei tempi...

Bello quel sacro entusiasmo che ci faceva prendere delle strapazzate a casa perchè si tornava sudati d'inverno, con quel freddo, e... più ancora d'estate, con quel caldo!

Bella quell'eroica sottrazione alla scarsissima messa paterna del *lirino* per la quota mensile al proprio Club. Ed i risparmi per l'acquisto della divisa, per le scarpe della suola bravamente munita di almeno una mezza dozzina di bolloni... Sì, perchè solo premuniti di tutto il *necessaire*, ci si sentiva di venir a giuocare veramente bene...

E oggi?

Oggi i giovinelli d'allora hanno tanto di baffi. Son uomini fatti. Molti hanno completamente abbandonato lo sport assorbiti dal lavoro della professione abbracciata, ma molti sono ancora sulla breccia: per insegnare ai giovani l'amore alla propria bandiera, e per far nuove reclute rimpiazzanti i vuoti frequenti delle file sociali.

E la differenza fra allora e adesso?

Questa, che non so se più lusinghiera o più rattristante.

Che una volta v'era assai più entusiasmo, e vi era il vero spirito di sacrificio per la propria Società, ma vi erano meno giocatori...

E che oggi invece vi è più *snob*, si fa del *foot-ball* perchè è il giuoco di moda, perchè il pubblico, e fra questi le belle signore, cominciano ad accorrere sui campi di giuoco...

E il numero dei proseliti s'è decuplicato...

Come s'è decuplicata... in meno, la disciplina, il sano entusiasmo per vittorie veramente meritate, l'affezione sincera ed amorevole alle proprie Società...

Si cambia Club con la facilità con la quale si muta di amante.

Riassumendo, stiamo meglio o peggio d'una volta?

Non voglio dirla la mia convinzione, ma comunque, m'auguro che i giocatori del calcio, che in Italia erano un centinaio dieci anni fa, che son oggi migliaia, diventino legione fra breve.

E che i vecchi soci spolverino ogni tanto dai domestici armadi la gloriosa casacca d'una volta e ritornino sul campo a rievocare il passato.

Accanto a loro la nuova generazione di giocatori non potrà che cantare il peana della gioventù trionfante, ed attingere novella energia per

le lotte future. E si potrebbe allora verificare questo fatto, che nel pubblico un qualche ingegnere che vive fra le cifre d'un calcolo ed il fumo della caminiera, ed ha rubato una mezza domenica all'ozio familiare per correre l'alea di buscarsi un raffreddore, ma assistere ad un *match* di questo novembre che si avvicina, rievocando i bei giorni d'un tempo, sarà percosso da un brivido di nostalgia soave, per il qual brivido gli cadranno forse gli indivisibili occhiali, raccattando prontamente i quali si potrà credere in un'abile manovra per nascondere al colto pubblico ed all'inclita una... furtiva lacrima di commozione!

G. C. C.

La Coppa Goetzlof.

Una brillante vittoria del F. O. Piemonte a Genova.

Anche a Genova si è iniziata ufficialmente la stagione del Foot Ball, e per merito del vecchio *Genoa-Club*.

G. è la scorsa domenica doveva iniziarsi la prima disputa per la Coppa Goetzlof tra la *Juventus* ed il *Genoa*, partita che non ebbe luogo avendo la *Juventus* dichiarato *forfait*.

La partita disputata domenica fu tra il *Genoa Club* ed il *Piemonte* di Torino che riportò la vittoria con 3 goals a 1.

All'inizio della partita il giuoco è alquanto fiacco e sono i torinesi che attaccano in prevalenza. Dopo non molto i loro tentativi hanno buon risultato, riuscendo a segnare il primo goal per merito di Gavinelli.

I genovesi rimangono alquanto sorpresi di questo primo smacco e tentano pareggiare. Un *penalty* è loro concesso. Tirato ottimamente da Hug, pareggia la situazione.

Il giuoco continua, ma è alquanto sconcluso. La squadra del *Genoa*, composta di ottimi elementi ma priva di allenamento e di assieme, non ha potuto contrapporre una valida difesa alla giovane squadra piemontese, la quale si è fatta ammirare per brillante assieme e vivacità di giuoco.

Siamo quasi alla fine del 1° tempo, quando un *corner* viene concesso alle *casacche celesti*, che ne approfittano per segnare un secondo goal.

Al fischio dell'*half-time*, le due squadre si trovano in questa posizione.

Nella ripresa sono i torinesi che continuano l'attacco, ed è dopo due minuti, che in una *melée*, il *goalkeeper*, in un momento d'indecisione, nel salvare la propria rete, manda la palla a ruzzolare nella stessa.

Ormai i *rosso e bleu* sono scoraggiati e sono completamente dominati dai torinesi, i quali moltiplicano nei loro passaggi e si deve al bravo Hermann e Brunoldi se la sconfitta non fu più disastrosa.

Referee l'ottimo signor Cali, capitano dell'*Andrea Doria*.

Le squadre erano così composte:

Piemonte F. B. C.: Faloppa, Simonazzi, Tagliabue, Berardo II, Capello, Berardo I, Coppa, Zampelli, Gavinelli, Peruzzi, Valobra.

Genoa Club: Brunoldi, Sassone, Hug, Cevasco, Ferraris, Herzog, Bauer, Hermann, Maier, Crocco, Marazzi. (Bacci)

« Pro Vercelli » ed « Internazionale F. C. » fanno match nullo.

L'incontro avvenuto domenica scorsa a Milano fra la *Pro Vercelli* e l'*Internazionale F. C.* (prime squadre) si è chiuso senza che alcun goal venisse marcato da nessuna parte.

Questo risultato, se da un lato pone in ottima luce la squadra di cui dispone quest'anno l'*Internazionale*, afferma una volta più come la nostra giovane produzione indigena disponga di calciatori che possono onorevolmente tener fronte alle più spuse accolite di giocatori stranieri. Ciò diciamo ancora una volta ed in questa occasione perchè la squadra presentata dalla *Pro Vercelli* non era al completo nella sua notoria formazione, mentre invece l'*Internazionale* si presentava rafforzata di nuovi giocatori stranieri.

Così vedremo nelle future prossime competizioni di campionato se la causa da noi sempre patrocinata e cioè di non sacrificare l'elemento regionale a favore delle importazioni di fuori, si afferrerà ancora una volta nelle sue frequenti dimostrazioni favorevole alla nostra tesi.

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.

Torneo regionale di foot-ball a Caserta

Organizzato dal *Naples Foot-ball Club*, dietro incarico ricevuto dal Comitato di Beneficenza per l'Istituto Margherita di Patronato per i ciechi, ebbe luogo domenica 17 u. s. nel Reale Parco di Caserta un torneo di foot-ball. La gara era solamente aperta alle Società di Napoli e Caserta, dimodochè si ebbero le iscrizioni del *Naples F. C.*, *Open Air S. O.* e *O. S. Audace* di Napoli e del *Robur F. C.* di Caserta. Però l'*Open Air S. O.* dichiarò all'ultimo minuto *forfait*, dimodochè tre rimasero le concorrenti. Estrattasi a sorte la combinazione degli incontri alle 10,20, alle 10,45 si iniziò il torneo coll'incontro del *Naples F. C.* e del *C. S. Audace*. La superiorità del primo si fece subito valere, tantochè chiuso il primo *half-tung* con 5 goals a zero, ed il secondo con altri 2, vincendo il primo giorno in tal maniera con 7 goals a zero.

La ripresa del torneo fu rimandata al pomeriggio, e difatti alle 15, appena terminato il pranzo, si iniziò il secondo incontro tra il *Naples F. C.* ed il *Robur F. C.*

La partita segna la vittoria del *Naples F. C.* con 3 goals a zero. In tal maniera gli azzurro-celesti vincono il ricchissimo premio offerto dal Comitato e le 11 medaglie offerte dal signor Anatra.

Rimane la competizione per il secondo premio.

E, dopo poco, sotto un'acqua torrenziale ed inopportuna che fa fuggire gran parte del numeroso e folto pubblico accorso, s'inizia il terzo match di prova tra il *O. S. Audace*, ed il *Robur F. C.*. Questi ultimi sentono certamente la stanchezza del primo match e quindi non giuocano con quell'audacia usata cogli avversari di prima, difatti l'*Audace* è sempre sotto il goal avversario sempre difeso validamente dal Tristano.

Però, verso la fine, l'*Audace* riesce a penetrare il goal avversario. Qui succede un vero putiferio, il pubblico invade la pelouse, male interpretando il fischio del referee e parte dei giocatori della *Robur* per una non esatta computazione del tempo si ritirano e mal grado le reiterate preghiere del referee e del capitano stesso non si ripresentano, dimodochè l'*Audace* rimane vincitrice del secondo premio.

In complesso una bella festa, presenziata da molto ed elegante pubblico. Terreno buono. Organizzazione del pari. (Accabi).

Il F. C. Torino vince la Juventus con 3-2.

Quando entrai nel recinto del Campo Sportivo mai più mi sarei immaginato di assistere, in principio di stagione, ad un match così interessante e movimentato come mi riuscì quello fra le prime squadre del *Torino* e della *Juventus*, delle quali ecco anzitutto la composizione:

Torino F. C.: Arbenz; Bollinger, Capra; Morelli, Bachmann, Kündig; Debernardi, Lang, Rodgers, Geisser, Zuffi.

Juventus F. C.: Pennone; Hess, Mastrella; Heuberger, Colombo, Ferraris; Hobble, Borel, Balbiani, Frey, Barberis.

Non nascondo che per poter avere qualcuno fra i nomi dei summenzionati giocatori dovettero ricorrere a più di un loro consenso; ma infrettuosamente, perché chi non li conosceva che di vista, chi per sentiti nominare, altri ancora sapevano pronunziare l'esotico appellativo senza saperne indicare, neppure approssimativamente, i segni grafici per trascriverli sulla carta.

In complesso una cosa amenissima, ma non nuova sui nostri campi di foot-ball!

Comunque, più o meno bene, sono riuscito ad offrirvi un bel mazzolino di nomi di parecchie nazionalità, e me ne rimango pro in attesa di una, una almeno, non improbabile rettifica.

Iniziatosi il gioco al fischio di un certo signor Füller, arbitro piovoso non so da quale alpe svizzera, la palla comincia ad alternare i voli per l'aer grigio con faticosi razzolamenti fra l'erba tanto alta in certi punti del prato da non lasciar più scorgere né i piedi dei giocatori, né il palone, alla ricerca del quale parevano andare...

Questa faticosità di gioco sarà stata fors'anco voluta per abituare i calciatori alle delizie del cosiddetto *terreno pesante*, pantanoso, del prossimo inverno. Ma, e forse meglio, quella molle eretta avrebbe potuto venir regalata a qualche ciuciaro... fuori del recinto del campo!

A tal punto, descritto sommariamente l'ambiente e ricordata la presenza di due reali carabinieri sottratti alla sorveglianza del castello di Racconigi, forse per moderare il fischetto dell'arbitro od i fischi a questi indirizzati dal pubblico, non intendo punto infliggervi una minuziosa cronaca del match, come del resto meriterebbe.

Dàrò solo alcune brevi e sommarie impressioni sulla partita presenziata.

La *Juventus*, della quale mi si aveva detto non trovarsi all'altezza degli altri anni, mi ha dato invece l'impressione che con Goccione e Barberis Lorenzo, che domenica scorsa erano assenti, in isquadra, sia un *équipe* degna di ogni considerazione e dotata di ottimi requisiti. Decisione di passaggi, attacchi rapidi e veloci, buona intesa fra gli avanti, difesa laboriosa, instancabile, sicuro, salvo l'Hess, che non fa parte della squadra e che domenica si addossò la colpa dell'ultimo goal patito dai bianchi e neri.

La prima linea, salvo l'Hobble che pare verrà rimpiazzato da Borel, che a mezz'ala verrebbe sostituito dal Barberis, mi parve abbastanza equilibrata ed omogenea.

Manca, come al solito, in questa squadra il

Il match, che, a mio avviso, non segnò una marcatà superiorità di nessuna delle due squadre contendenti, si chiuse con 3 goals segnati dal *Torino*, uno nel primo tempo e due nella ripresa, e due marcati dalla *Juventus*, uno per ogni time. Arbitraggio incerto e scadente.

Il pubblico però, o meglio certa parte del pubblico, farebbe assai meglio a non intervenire troppo calorosamente nelle dimostrazioni di partigianeria per il Club amico. Eviterebbe così alla gente calma che viene per vedere e non per sentire un match, il disgustoso compito della reazione a troppo spinti sentimenti sociali.

Questo siamo in obbligo di dire oggi che i nostri giocatori cominciano a mostrarsi, essi pei primi, ossequienti alle decisioni dell'arbitro quando questi sappia quello che si fa.

A questo match ne precedette uno fra le seconde squadre di queste due stesse Società. Rivedi vecchi campioni... in riparazione come il Durante, il Lungo ed un zopicante inglese, e miglioramenti notevoli nel Mazzonis, Collino, Defernex, Morino, ecc.

Il match si chiuse con la contrastata vittoria dei juventini con 1 goal a zero.



Il team misto del Naples Foot-ball Club, vincitore del Torneo Regionale di Caserta.
Esposto Lan Bruno (referee), Carse, Conforti, Goss; Bruschini, Kingdon, Capacci; Giannini, Scarfoglio, Bayon (cap.), Riolo, Catterina.
(Fot. D'Agostino).

contatto fra l'attacco e l'estrema difesa. E questo appunto è strano che si debba muoverlo ad una linea di *alf-bachs*, la cui abilità individuale è superiore ad ogni lode.

Ottimo il Mastrella, giocatore fine, elegante, preciso, davvero *hors classe*, compagno del ben noto Goccione.

In goal Pennone, vigile, dotato di un buon colpo d'occhio, d'una presa sicura e di sufficiente elasticità.

Del *Torino* più d'una le importazioni nuove e tutte migliori di quelle della *Juventus*.

Arbenz in goal è una buona promessa; Bollinger e Capra, sono due *buchs* forti e sicuri che ormai tutti conoscono ed apprezzano nel loro non comune valore; Bachmann, centro seconda linea, è divenuto la colonna della squadra. Instancabile, corretto, veloce, è pronto alla difesa come celere a condurre i propri *forwards* all'attacco. Guida lui la seconda linea ed è merito suo il gran contatto che la squadra granata può vantare oggi fra difesa ed attacco. Il suo compagno di destra, Kündig, non è un gran giocatore, ma un buon giocatore.

Negli avanti troviamo Lang, per cui ogni elogio come cavalleria di gioco ed abilità tornerebbe un luogo... troppo comune.

Rodgers non è al suo posto e rimpiazzerebbe con assai miglior successo il Kündig.

Geisser è una nuova recluta, la rivelazione dell'annata. È un giocatore torinese, giovane, robusto e scaltro.

Riuscirà certo assai bene.

Gli altri sono noti.

Primo cimento aereo d'Egitto.

Nella prima quindicina di febbraio 1910 avremo la gran settimana d'aviazione all'Heliopolis in Cairo; dato la stabilità dei venti ed il clima in quel mese in Egitto, siamo sicuri di ammirare dei bellissimi voli ed in quella località gli aviatori possono essere sicuri di battere tutti i records ottenuti in Europa.

L'organizzazione fu affidata alla Compagnia Aerea di Francia. I migliori campioni vi prendranno parte.

L'Aero Club di Francia sarà largamente rappresentato. I records saranno ufficialmente registrati.

Si è costituito un sindacato di garanzia con un fondo di L. E. 14.400 pari a franchi 874.400.

150.000 franchi sono destinati per vincitori.

Un premio di 50.000 franchi è offerto dalla Società dell'Heliopolis, la quale ha pure concesso il terreno per lo svolgimento del circuito; un altro di 50.000 è offerto dal bar. Empain; uno da S. E. Bogos Pachà Nubar di 10.000 franchi, uno medesimo dall'Automobile Club d'Egypte.

Vi saranno oltre le tribune pubbliche, delle tribune ufficiali, delle tribune per la stampa ed anche una per l'harem.

Prossimamente v'informerò dei componenti il Comitato di patronato d'onore.

Un ufficio d'informazioni sarà stabilito fra poco, per il pubblico.

Nella seconda quindicina di novembre avranno luogo delle esperienze per prepararsi alle grandi gare.

I Grandi Garages d'Egitto parteciperanno con un biplano, con due *Demouelles Santos Dumont* e con un monoplano munito di motore Anzani.

Per conto di tali Garages l'ing. Labille ha compiuto ad Issy Les Moulineaux delle riuscite esperienze di volo.

Alessandria (Egitto), 22 ottobre 1909.

Attilio.

DALLA PENNA ALLA BICICLETTA

C'era una volta un re...

No, per carità. Qualcosa di meno, molto meno. Per la storia che sto per raccontarvi un re è assolutamente inutile, e più che superfluo. Se volete, può esserci, ma non è un personaggio che parla.

Dunque, c'era una volta un povero giornalista (i giornalisti son tutti poveri, come i genitori) che aveva l'incarico di descrivere e criticare le corse ciclistiche dell'annata per conto di un giornale italiano e due stranieri.

Non crediate con ciò che il suo lavoro fosse trascurabile, poiché di corse ciclistiche in Italia ce ne son tante... quasi quanti poeti feconda il nostro cielo e il nostro mare e le nostre donne... E quel giornalista due volte povero e due volte disgraziato, continuava tutti i santi giorni a prensiare gare e a criticare prove.

Or avvenne che siccome la povertà, anche nei componimenti dei ragazzi è sempre meta all'onestà, come nei genitori, ripeto, il nostro povero giornalista era onesto, anzi più che onesto... e perciò, forse, non avanzava mai di grado...

Ma ciò non importa: il giornalista della nostra storia faceva dunque il suo dovere, o almeno tentava di farlo, e durante o dopo le corse riproduceva nettamente e lucidamente le fasi della gara. Il corridore A. si era comportato male? Il corridore B. s'era fatto allerare? Il signor C., della casa D., aveva sparso chiodi?... Il campione E. aveva tagliato la strada al vecchio F. proprio sul traguardo? Benissimo; cioè, malissimo. Il nostro giornalista diceva tutto, senza riguardi per le case che pubblicavano le *révoltes* sulle quarte pagine dei giornali, scriveva tutto senza ascoltare esortazioni d'amici interessati, senza accettare bibite velenose per la sua onestà. No: quell'uomo, raro nel mondo giornalistico, si metteva una mano sul cuore, e con un sorriso dolcissimo mormorava: In coscienza, no, non posso!

Ora, si sa, da quando il mondo gira, che la mano rende di più metterla sul portafogli... che poi è lo stesso, per la figura, e dire sorridendo a doppio taglio la gran frase: In coscienza, no... non posso!...

E va, e va, e va, e corri, e corri, e corri, e gira, e gira, e gira, i tre giornali furon stufi di contare tra i collaboratori un individuo così strano, che molti incominciarono a definire per imbecille, e il giornalista povero e onesto, povero perché onesto, fu mandato a spasso...

Fortuna volle che il disgraziato, girando per le vie della città, s'imbattesse in una vecchia tutta stracci a cui regalò l'ultimo soldo, frutto dell'ul-

timo onesto lavoro. E fu fortuna, perché la vecchia, tutta stracci, altro non era che la Fata dei giornalisti, che sapeva leggere in fondo alle anime ed era redattrice della gazzetta delle stelle e dei firmamenti.

La Fata guardò il giornalista onesto e durò fatica a riconoscerlo, così diverso com'era, poi quand'ebbe presentate le tre tessere ormai inutili e raccontati i suoi guai, la Fata austera mormorò: « Sette penne di ferro dovrai consumare col punteolo d'acciaio forbito, prima di essere come i tuoi fratelli ».

Il disgraziato, che aveva una pallida idea delle penne di ferro col relativo punteolo sospirò. E allora la Fata lo toccò in fronte col regolo magico e un'idea gli sprizzò nel cervello, un'idea gigante, bella... e onesta.

La Fata, che leggeva dentro gli animi, comprese ogni cosa, sorrise e sparve. E il nostro povero giornalista si mise a correre. E corri, e corri e corri, e cammina e cammina e cammina, e va, e va, e va, sinchè la Casa H. di biciclette, una Casa nuovissima, e che perciò non conosceva la fama del giornalista povero e onesto, lo ingaggiò come corridore.

Questa era l'idea bella e onesta. Egli che aveva criticato tutti, egli che aveva scritto pagine e pagine sul modo di correre e d'allenarsi, egli doveva saper vincere. E corse, ricorse, trascorse... ma non vinse mai. E fu dannato per ben venti volte all'ultimo posto e provò quant'è più duro correre che scrivere, vide che, correndo, si può esser un po' disonesti quasi senza farlo apposta, comprese di aver dette tante e tante bestialità e di averne scritte altrettante, e fu redento.

Un giorno la Fata dei giornalisti, che sapeva leggere in fondo alle anime ed era redattrice della gazzetta delle stelle e dei firmamenti, truccata ancora da vecchia cenciosa fu travolta da un velocipedastro in piena volata. Era l'ex-giornalista.

— Fermati! — gli sibilò nel vento la Fata arrabbiata.

— Va all'inferno! — urlò il velocipedista al vento che tagliava poderosamente. E continuò la sua via.

La Fata quel giorno volle vendicarsi; i giornali parlarono di vecchie, di strade, di biciclette e di corse; le polemiche s'incatenarono a due duelli e la casa H... fu obbligata a scacciare l'ex-giornalista.

E ormai la storia è finita perché il disgraziato nostro amico riprincipiò a descrivere e a criti-



Il Campionato Ciclistico dei giornalisti romani. Bitetti, del « Corriere della Sera », 1° arrivato a Fiumicino. (Fot. Vecchia - Roma).

care le corse ciclistiche, ma non fu più onesto e diventò ricco tanto da seguire le corse con una automobile sua.

**

Ecco la genesi delle corse ciclistiche dei giornalisti: condannarli una giornata a cambiare la penna nelle biciclette. La morale?... Semplissima.

Tutti trovarono ch'è più dura la bicicletta della penna, ch'è più difficile fare che dire, e la lezione, mormorano le case e i corridori... ha servito a puntino.

Nino Salvaneschi.

La gara ciclo-giornalistica di Torino

Un'iniziativa simpatica è stata lanciata giorni fa dalla *Stampa Sportiva*, iniziativa già accolta con vivissimo entusiasmo.

Anche a Torino, come a Milano e a Roma, i giornalisti saranno chiamati da uno *starter* per coprire uno di quei percorsi che mille volte descrissero nelle loro asprezze e nelle loro difficoltà.

Solamente... che il nostro percorso non avrà troppe asprezze e troppe difficoltà, poiché la corsa si effettuerà da Torino ad Avigliana (km. 25).

Per coloro poi che trovassero più dura la strada della carta, e più aspra la bicicletta della penna, si noti che v'è il... *comfort* della ferrovia.

La gara si effettuerà domenica, 14 novembre, partenza ore 9,30, arrivo stabilito dalla Giuria, 11,30; arrivo permesso come e quando è possibile coi treni in corso e le automobili in strada...

Il Comitato è composto dall'onorevole Montù, onorevole Compans; cav. Rostain, capo consolle del *Touring*; Gustavo Verona, direttore della *Stampa Sportiva*; Cini Rosano, presidente della associazione della *Stampa Subalpina*; cav. Federico Musso; prof. Costamagna, direttore della *Gazzetta dello Sport*; dott. Neri.

I premi sono:

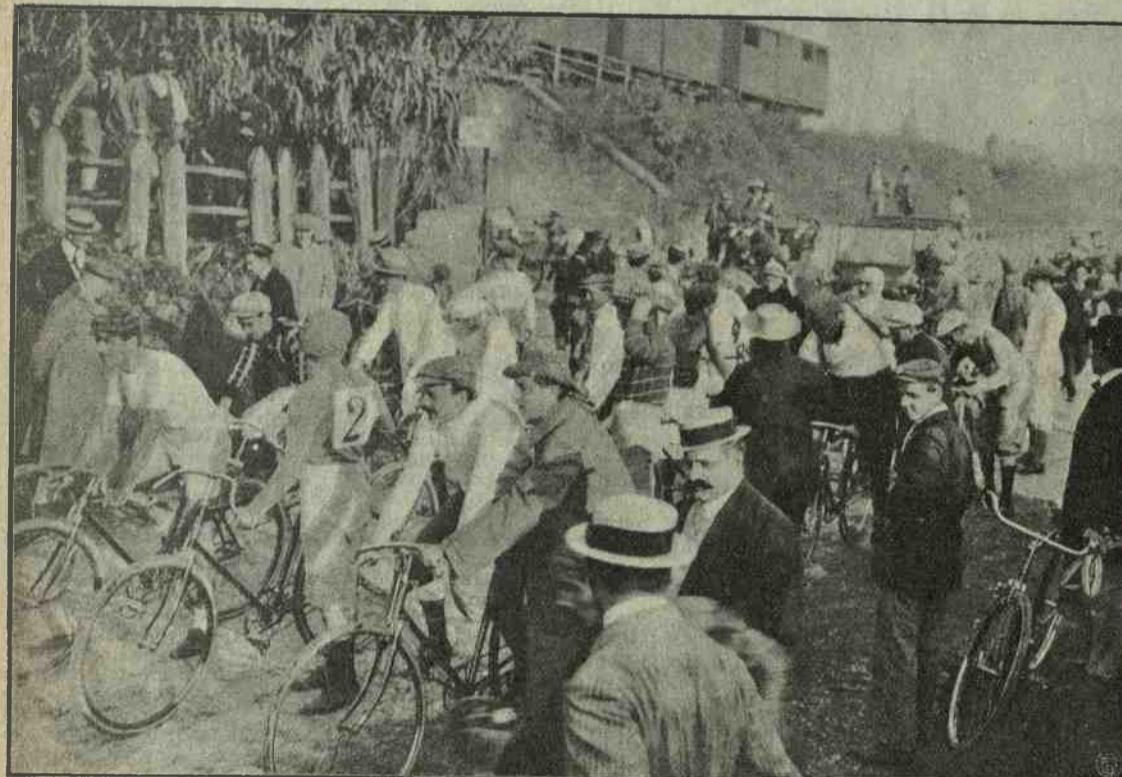
1. Oggetto d'arte;
2. Medaglia d'oro.
3. Medaglia vermeille;
4. Medaglia d'argento.

Medaglia ricordo a tutti gli arrivati.

L'ordine dei *Cortesi*, una nuova società torinese, sezione della *Polytness Club* di New-York, ha donato una medaglia al corridore che si mostrerà più gentile durante la prova.

Le iscrizioni si ricevono alla *Stampa Sportiva* (via Davide Bertolotti, n. 3), sino al giorno 11 novembre, unitamente alle quote del banchetto che seguirà la grande corsa giornalistica.

La Stampa Sportiva.



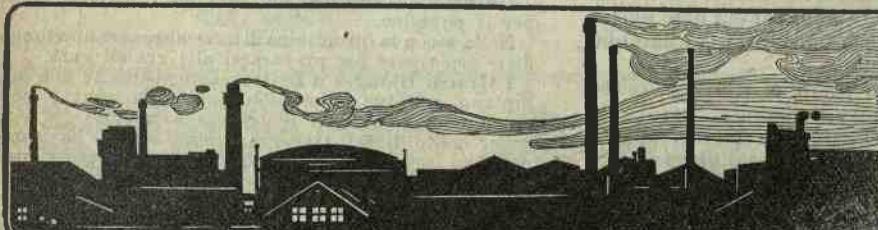
Pronti per la partenza: in attesa del via. — Il primo a sinistra è Bitetti Olindo del « Corriere della Sera », 1° arrivato; quello dietro con la maglia a quadri bianchi e neri è Torsello Italo del « Messaggero », 2° arrivato.

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



Il Campionato Ciclistico dei giornalisti romani.

Il campionato ciclistico fra i giornalisti romani, indetto dai colleghi del Sindacato della Stampa, si è elevato a un grande avvenimento sportivo ed ha interessato non solo tutta la famiglia giornalistica, ma anche eminenti uomini politici e quanti si occupano dell'educazione fisica, per la quale con piacere si nota oggi un promettente risveglio.

La corsa fu favorita da una splendida mattina di sole.

La pioggia dei giorni avanti, quantunque violenta, non poteva aver danneggiato troppo il percorso stabilito, cioè: Roma-Fiumicino per la via Portuense.

Rodriguez, con Quirino Ossani, Garinei e Fornasari; quella dell'avv. Micucci, col cav. Guerra, Profili, D'Ancona e Tanfani; quella di Granieri, con Nino Ilari, Settimio Coen e i cinematografisti che si propongono di riprodurre i momenti più caratteristici del nuovo campionato; quella dell'avv. Gallarati, con Nesti e Cappelletto; quella del signor Girolamo Solani, col cronista del *Messaggero*, e molti altri.

Appena giunti in piazza San Silvestro e controllati dall'infaticabile Garinei, ciascuno prese subito la direzione di porta Portese per trovarsi al traguardo, alla partenza.

Disposti in gruppo su diverse file, alle 8,27 lo *starter* dà la partenza.

Il gruppo dei concorrenti è bellissimo; specie sul principio, in cui tutti si mantengono aggruppati; ben presto, però, si distanziano in modo che ciascun ciclista, curvo sul manubrio, può a

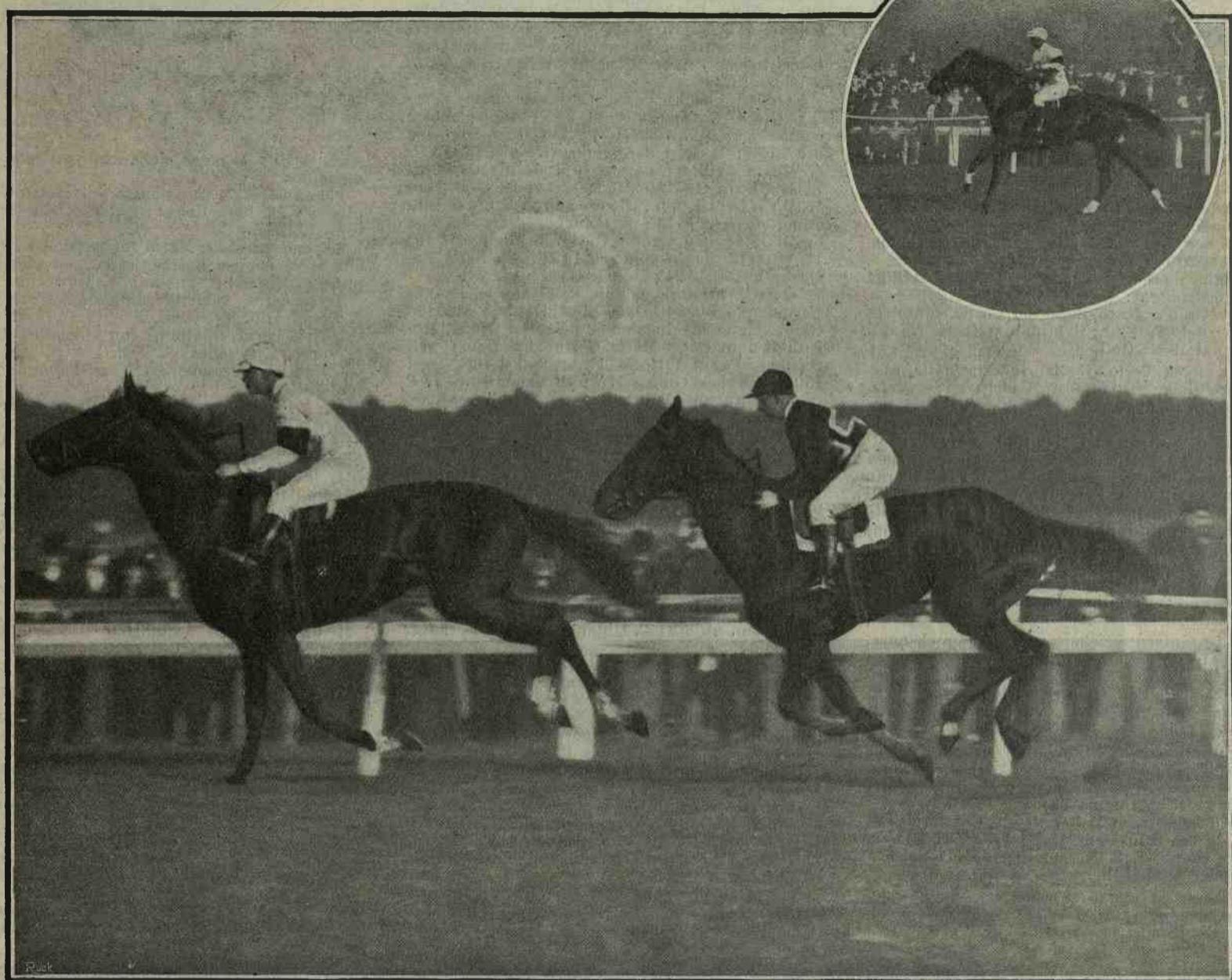
Poco dopo, salutato anch'esso da applausi, giunge Italo Torsiello, del *Messaggero*; terzo, a brevissima distanza, giunge Enrico Durantini, dell'*Osservatore Romano*.

Vengono poi, tutti applauditissimi, Juvarra, Tonetti, Morresi, Turchi, Giannini, Lastrocci, Nosari, Ventriglia, Casetti, Pellizzari, Benedetti, Turco, Tedeschi, Coen e Butta.

Questi guadagna, inconsapevolmente, l'agognato premio dell'ultimo.

Dal cronografo ufficiale apprendiamo i tempi: Bitetti ha coperto il percorso in 42' e 4,5; Torsiello in 44' e 2,5; Durantini in 45' e 4,5.

Butta, rimasto ultimo, copri il percorso in un'ora, 13' e 1,5.



*Le grandi prove ippiche francesi. — Il premio Gladiateur.
Sea Sick, vincitrice.*

Aquerelle.

Moltissime automobili erano state offerte per trasportare al traguardo di partenza e a quello di arrivo non solo i componenti la Giuria della corsa, ma anche molti giornalisti che, pur non partecipandovi, desideravano assistervi.

L'appuntamento per le automobili era a piazza San Silvestro, per le 7 e mezza della mattina.

E a quest'ora puntualmente giunsero: quella dell'on. don Leone Caetani, da lui stesso condotta, nella quale presero posto il presidente dell'Associazione della Stampa, on. Salvatore Barzilai e i colleghi Belcredi e Biadene; quella del maestro Mascagni, sulla quale salirono i colleghi Calza e Civinini; quella dell'ing. Caminada, con i colleghi Rotellini, Sobrero, Petrai, Ardizzone; la superba *Itala*, 40 cavalli, della Società Fabbre e Gagliardi, che filò meravigliosamente sotto l'abile guida dell'amico cav. Arioli, sulla quale erano l'avv. Ulderico Mazzolani, il cav. Ferdinando Mele e Alfonso Novara; quella del signor

suo bell'agio sfruttare senza preoccupazione tutte le sue forze per la conquista del palio d'onore, che soprattutto è il titolo di campione ciclista fra i giornalisti romani.

Al traguardo di arrivo, che è posto all'altezza della strada che va alla stazione di Fiumicino, vi sono i soliti segnali.

Il cav. Guerra, che è il cronografo ufficiale, è al suo posto, come sono già ad attendere gli automobilisti che eransi trovati alla partenza, una folla di ciclisti che aveva seguito la gara lungo la strada e una quantità di gente giunta anche col vaporetto dell'Azienda Fluviale, col quale erano arrivati il collega Rossi, del Sindacato, e molti giornalisti, che, insieme a diverse gentili e belle signore, avevano preferito la via del Tevere a quella di terra.

Alle ore 9,9 giunge — salutato da vivissimi applausi — il primo: Olindo Bitetti, del *Corriere della Sera*.

COSE LIETE

La famiglia della *Stampa Sportiva* minaccia di prendere delle proporzioni allarmanti. Quasi ogni giorno oramai dobbiamo registrare matrimoni di nostri collaboratori e corrispondenti, seguiti alla scadenza classica da un annuncio di battesimo!

Oggi pertanto è un altro amico caro e affezionato che s'invola nel novero dei più, dei coniugati.

Mario Fumagalli, il solerte nostro corrispondente da Milano, nell'ultimo giorno di questo mese impalmerà la gentile signorina Aurelia Valli.

Felicitazioni alla novella coppia, e angurii di incremento alla generazione... sportiva!

Abbonatevi alla STAMPA SP6RTIVA

— L. 5 all'anno —



“La miglior Marca del Mondo”

Agente per l'Italia:

MARIO BRUZZONE
MILANO - 5, Via Castel Morone.

LA SETTIMANA CICLISTICA

Nella corsa Casagiove-Caserta-Ercole-S. Leucio-Ponte Annibale-Santa Maria Capua Vetere-Casagiove (4 giri, km. 90), organizzata dal cav. Pepe, giunsero: 1. Cioffi Luigi di Napoli, in ore 4,5', seguito ad una ventina di metri da Pindoro, pure di Napoli; 3. giunse Tiscone di Caserta, che durante il percorso fu preso a sassate.

Coll'intervento di numerosi soci e del capo consolle del T. C. I., cav. ing. Rostain, venne effettuata la gita di chiusura della stagione sportiva colla gara-record in salita Madonna del Piloncino-Pino, seguita dal pranzo sociale all'Albergo dei Tre Re in Chieri. Dopo il quale e dopo i discorsi del cav. ing. Rostain e del presidente cav. avv. Negro, venne fatta la distribuzione delle medaglie di benemerenza che l'Audax-Club ha destinate ai soci maggiormente distintisi per attività nelle manifestazioni sociali, e cioè ai signori: A. Guglielminetti, con 24 marce ufficiali; G. Richetta, con 22 marce ufficiali; M. Gulino, con 22 marce ufficiali; A. Rua, con 15 marce ufficiali.

Segui quindi la premiazione della gara in salita svolta col seguente esito:

Primo arrivato: medaglia d'oro, dono del presidente, cav. avv. Negro, e targa d'argento e smalto (challenge triennale), M. De Agostini, in minuti 17 e 55'.

Secondo arrivato: medaglia vermeille, M. Gulino, in minuti 20 e 4'.

Terzo arrivato: medaglia vermeille, G. Ganna, in minuti 20 e 19'.

Medaglia d'oro al primo arrivato con macchina usuale da viaggio: M. Gulino.

Targhetta d'argento, dono del Corpo consolare torinese del T. C. I., il primo arrivato fra gli Audax del 1908: G. Ledi.

* La corsa Torino-Biella, indetta dalla casa Giuseppe Gaia, costruttrice di cicli, ed organizzata dall'U. S. T., è riuscita degna di vero encomio sia per il numero di iscritti come per la perfetta organizzazione. Circa 40 corridori si alinearono alla partenza per lanciarsi alla conquista della coppa dorata messa in palio. Il traguardo di Trino è vinto da Fenoglio, quello di Vercelli da Vighetti, quello di Santhià da Garda. A Biella è fissato il punto finale della corsa ed il controllo d'arrivo è affidato al Club Veloces che donò pure una magnifica medaglia al primo arrivato.

Taglia primo il traguardo il bravo Vighetti, 2. Garda, 3. Torricelli, 4. Bosco ed a poco a poco alcuni altri in tempo massimo.

* Il campionato ciclistico ligure di resistenza, organizzato dal Veloce Club Ligure, sul percorso Pontedecimo-Novia-Alessandria-Acqui-Ovada-Serravalle-Novia-Pontedecimo (Km. 150), diede l'esito seguente: 1. Lampaggi; 2. Verdi; 3. Bailo, tutti del Veloce Club.

* Sul percorso: Cnggiono-Turbigo Novara-Vercelli-Torino e ritorno (Km. 245) si è svolta oggi la corsa indetta e bene organizzata dalla Società Sportiva Cuggionesi.

Ecco la classifica: 1. Zanzottera Cesare, di Leignano, in ore 8,10 — 2. Azzini Luigi, di Milano, a mezza ruota — 3. Necchi Pierino, di Valenza — 4. Robotto Michele, primo dei dilettanti.

* Il gran premio di Cesena per Stayers ha segnato una bella vittoria per Zavatti, il quale ha vinto entrambe le prove di km. 10 in ottimo

stile; secondo è riuscito Venturi, terzo Canzio Brasey e quarto lo svizzero Teichfuss.

Nella corsa Imola-Piacenza-Imola (Km. 365) arrivarono:

1. Menager Costant alle ore 17,28', impiegando a coprire i 365 km. ore 13,24', ad una media oraria di km. 27,238 — 2. Maitron, a venti macchine — 3. Petiva, di Torino — 4. Costa Cesare, di Sesto Imolese — 5. Corlaita Ezio, di Bologna. In gruppo: 6. Pavesi Eberardo, di Milano; 7. Eba Angelo, di Milano; 8. Merighi, di Bologna; 9. Ferrari Giuliano, di Imola; 10. Cornet; 11. Chiodi, di Torino — 12. Bacchilega Albaro, di Bologna; 13. Ferrari Vandré.

* A Firenze, domenica, si svolse la corsa ciclistica dotata della Coppa Mercato Centrale, organizzata dagli esercenti del Mercato centrale, sul percorso Rovezzano-Incisa-Badia Ripoli (chilometri 51). Alla partenza, che avviene a Rovezzano, assiste numeroso pubblico. Vi furono 29 corridori iscritti. Il traguardo d'arrivo era stabilito a Badia Ripoli.

Ecco la classifica della prima categoria:

1. Giungi Gastone, alle ore 15,58' impiegando a compiere i 50 km. ore 1,53'; 2. Nistri Carlo, alle ore 15,59'; 3. Marchi Angiolo, alle ore 16,1' 30"; 4. Viliani Angiolo, alle ore 16,5'; 5. Pinzaudi Corrado, alle ore 16,7' 50"; 6. Materassi Gino, alle ore 16,30'; 7. Lapi Ettore, alle ore 16,14'; 8. Corsi Agostino, alle ore 16,15'; 9. Bianchi Guerrando, alle ore 16,15' 15"; 10. Ugolini Giovanni, alle ore 16,16'; 11. Calvetti Vasco, alle ore 16,22'; 12. Berti Enrico, alle ore 16,24'.

Quindi Finocchi Guido, Ricci Otello, Fallani Ferdinando, Borselli David, Busi Dante, Vecchietti Gino, Ragionieri Emanuele, Brignoni Giulio, Muggelli Bruno, Lucci Mario, Tuinnanzi Ugo, Giusti Gastone, Vanni Vittorio, Pampaloni Luigi, Ticci Luigi, Zangheri Gino, e Manni Bruno alle ore 17,4' un minuto avanti dello spirare del tempo massimo.

Classifica della seconda categoria:

1. Giamboni Alfredo, alle ore 16, impiegando a compiere i 50 km. ore 2,5'; 2. Barducci Argeo; 3. Caroti Giulio; 4. Martelli Guido; 5. Magnolfi Ernesto; 6. Boni Angiolo; 7. Danti Gino; 8. Simoncelli Luigi; 9. Magnolfi Ettore.

Promossa dall'Unione Sportiva di Pontedecimo si è svolta domenica una corsa ciclistica di km. 100 per la «Coppa Dasso». Percorso: Pontedecimo-Busalla-Serravalle-Novia e ritorno. Partenti 36, alle ore 10,37'.

1. Galli, di Alessandria, in ore 3,27', alla media di 29 km. all'ora; 2. Ghiglione, ad una ruota; 3. Zambelli, di Savona.

La «Coppa Dasso» per la squadra meglio classificata è consegnata all'Unione Sportiva di Pontedecimo.

* Il «Campionato ciclistico venariero» (km. 90) si è svolto sul percorso: Venaria-Robassomero-Ciriè-Caselle-Venaria Reale (3 giri).

Il primo giro (1. traguardo) venne vinto da Lapier; il secondo da Pollano Michele.

Dopo il terzo giro arrivarono: 1. Pollano Michele; 2. Reviglio Giovanni; 3. Gandini Giulio; 4. Giordanino Giacomo; 5. Panier; 6. Castellaro; 7. Grossi Luigi; 8. Lapier; 9. Chiantore Albino. 10. Rubba.

Questa corsa venne egregiamente organizzata dai sig. Negro Giovanni, Asinari Luigi, avv. Roldano, Re Alberto, Accossato, Giordanino Giuseppe.



Coppa Esercenti Mercato di Firenze.

1. Giungi, 1° arrivato. — 2. Giamboni, 1° arrivato dei veterani. — 3. Nistri, 2° arrivato.

(Fot. A. Alemanni).

* A Pisa le corse ciclistiche sortirono l'esito seguente:

Prima corsa: «Campionato provinciale velocità pisano», m. 1000, libera a tutti: 1. Serri; 2. Santoni; 3. Gesi.

Seconda corsa: «Match internazionale di velocità», a coppie, all'americana, con classifica a punti: 1. Verri; 2. Fontani; 3. Tabacchi.

Terza corsa, velocità professionisti: 1. Verri;

2. Fontani; 3. Tabacchi.

Quarta corsa, dilettanti con allenatori (km. 5):

1. Verri; 2. Orzolini; 3. Gesi.

Quinta corsa, tandem: 1. Verri-Fontani; 2. Santoni-Tabacchi.

A Firenze pure domenica scorsa a cura della S.S.F. ebbe luogo alle Cascine una corsa ciclistica di km. 50 a coppie, consistente in 7 giri dell'Indiano. Ecco la classifica:

1. la coppia Menozzi-Cellai in 1,29' 15" compiendo l'ultimo giro in 13'; 2. Necessario-Matteini; 3. Monselvi-Vignolini; 4. Fossa-Saetta; 5. Valli-Luminii; 6. Guarnieri-Baccini; 7. fratelli Pestelli; 8. coppia Milani; 9. Momo-Taddei; 10. Mariotti-Oreggia.

Il quinto Giro Ciclistico di Lombardia

Oltre 300 iscritti.

Noi sovente si guarda con maggiore ammirazione a quanto ci viene di fuori che a quello — poco o tanto — che si fa in casa nostra.

Così avviene che tutti gli avvenimenti che si registrano all'estero riescono per noi cosa grande, mentre quanto con lodevole emulazione viene da noi organizzato si svolge fra l'indifferentismo o per lo meno fra l'entusiasmo relativo del nostro pubblico.

Questo a noi — modesti cronisti dello sport — tocca sovente constatare nel nostro ramo di giornalisti.

Ma vi è un avvenimento che da cinque anni va ripetendosi nelle nostre contrade, un avveni-



La partenza della squadra giovani nella corsa per la Coppa Esercenti Mercato di Firenze.



Lampaggi Piero, campione ligure di resistenza, 1909-1910.



La partenza dei veterani nella Corsa per la Coppa Esercenti Mercato di Firenze, 1ª squadra.

(Fot. A. Alemanni).

SOCIETÀ LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI

Sede in GENOVA — Azioni - Capitale Lire 4.500.000 - Tariffe Lire 4.050.000 — Uffici e Officine in TORINO (Barriera Crocetta).

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

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

S.P.A.

mento che con altri pochissimi ha il vanto di portar l'eco del suo incontrastato successo al di là delle Alpi.

E' una prova ormai classica dello sport ciclistico. Il criterium autunnale di tutte le forze giovanili del ciclismo internazionale rimaste sulla breccia dopo una stagione di intensa laboriosità, e prima di ritirarsi nei quartier d'inverno per godere di un meritato riposo.

Questa gran prova è il *Giro di Lombardia*, che nella sua importanza venne solo offuscata dal *Giro d'Italia*, corse ambedue bandite ed organizzate dalla *Gazzetta dello Sport*.

Quest'anno che muore ha poi fatto assurgere il Quinto Giro di Lombardia ad una importanza eccezionale. Gli iscritti sommano oggi, alla distanza di una settimana dal giorno di chiusura delle iscrizioni, alla considerevole cifra di 302.

Vi figurano tutti i più bei nomi dei routiers italiani, francesi e svizzeri.

Una vera falange di campioni più volte cinti dall'alloro della vittoria, ed un gran numero di giovani reclute che si rivelano ogni anno appunto nel *Giro di Lombardia*, e che saranno gli astri novelli della ventura stagione di corse su strada.

Il percorso che comprende le belle strade dell'alta Lombardia si svolge con questo itinerario: Milano, Legnano, Gallarate, Varese, Como, Lecco, Bergamo, Trezzo, Vimercate, Monza, Sesto San Giovanni, Milano, con un totale di km. 210.

La partenza all'impressionante manipolo di corridori verrà data la domenica mattina, 7 novembre, da Porta Sempione.

L'organizzazione della corsa, meticolosamente studiata, siamo certi riuscirà un modello del genere.

Riservandoci nel prossimo numero una breve rassegna delle forze in campo ed un sommario esame delle probabilità di vittoria riserbate ai grandi nomi del ciclismo professionistico, chiudiamo questo primo annuncio dell'importante avvenimento sportivo assicurando che ad esso daremo la maggiore pubblicità nel riportare le epiche fasi della corsa.

SPORT E POESIA

(Lettera aperta all'amico Fasolo)

Carissimo,

« Tu hai scritto sul *Popolo della Domenica*: « quale sia stata l'influenza dello sport nella letteratura, potrebbe essere l'argomento di un articolo assai interessante. Come esso abbia fatto morire d'inedia molti giornali letterari (per esempio quelli anemicci ed inutili!) ed abbia dato vita ad una stampa un tempo sconosciuta, la sportiva, come abbia dato nuove fonti di ispirazione ai poeti, come abbia fatto rifiorire le guancie gialle di molti topi di biblioteca, portandoli tra il verde e l'azzurro a cavallo del destriero d'acciaio, ecco altrettanti asterischi di quel l'articolo, se lo si volesse scrivere. E infine non sarebbe da trascurarsi ancora un'osservazione: come esso abbia strappato definitivamente alla poesia... scritta e alla letteratura molti scrittori.

« Fra questi va citato Raffaele Perrone... ».

E basta. La mia poca modestia mi trascinerebbe anche a riportare le belle parole che dici di me, se non fossi sicuro di far brutta figura. Piuttosto facciamo l'articolo che tu consigli di fare, e procuriamoci che esso riesca, come tu lo pronostichi, interessante.

Non è nuovo però. Anche io, a sbalzi, ora in opuscoli, ora anche in conferenze, ho accennato a questa influenza dello sport sulla letteratura... e sulla morte della cosiddetta (solo cosiddetta) letteratura!

L'influenza è stata questa. Il giovane, ed anche il non più giovane, ha sentito che la vita è fatta di qualche cosa di palpabile, di sensibile; che il sole è caldo e fortificante; che l'aria è fresca e ricrea; che il moto dà una elasticità ed una morbidezza a tutto il nostro meccanismo; che ogni senso si risveglia più stando in piedi che seduti; che la vera poesia è quella che non si legge né si scrive, ma si sente (il nostro



I concorrenti della Corsa Casagiove-Ercole-S. Leucio-S. Maria Capua Vetere-Casagiove.

(Fot. Grassi, Napoli).

maestro Gabriele finalmente ha cominciato a riconoscerlo ufficialmente, mentre prima cavalcava, cacciava, si bagnava... e si moveva in segreto, come una ninfa che ha paura delle sorprese); si sente in ogni fibra della nostra carne, in ogni goccia del nostro sangue; e, caprai, mio buon Oreste, dopo aver sentito tutto ciò, anche il più cocciuto e noioso dei poeti ha preferito andar fuori all'aperto, anziché consolare con le sue rime in ore, etto ed ale con un po' di luna e di stelle pallidesci le ragazze malate ed i giovinelli in castigo per cattiva condotta alla scuola.

L'influenza dello sport, come vedi e come sai (anche tu tante volte hai abbandonato le tue belle volate poetiche per venire a noi), è stata altamente moralizzatrice, e se qualcuno mi tirasse fuori tutte le immorali, che anche sotto il buon nome dello sport si sono commesse e si commettono, io gli direi di non trascinarmi su questo argomento per non obbligarmi a scrivere un altro libro...

La letteratura del resto non ci ha rimesso per nulla. I nostri più brillanti scrittori e giornalisti hanno trovato nello sport, nella vita sportiva, che è tutta una nuova, anzi la vera forma dell'esistenza moderna, un campo immenso da sfruttare e lo sfruttano con grande compiacimento dei lettori che se la godono, si entusiasmano più a leggere le impressioni di Barzini in dirigibile che uno scontro di rifani con le truppe spagnole.

La tua osservazione ultima non mi persuase troppo.

Tu dici: come esso abbia strappato definitivamente alla poesia... scritta e alla letteratura molti scrittori... E fai il mio nome. Se io fossi stato veramente un poeta od uno scrittore ti risponderei: no, noi non fummo strappati; anche nel campo del giornalismo sportivo noi fummo poeticamente onesti od onestamente poeti. Tutto sta nell'animo incline ad un modo di vedere molto pratico o molto teorico.

Io appartengo, e con me quasi tutti i veri pionieri del giornalismo sportivo, alla categoria dei teorici, degli idealisti.

Noi trattammo lo sport con quelle alte idealità delle quali lo credemmo formato; mai in noi cessò quella poetica concezione di uno sport che rendesse l'uomo forte, e perchè forte lieto, e perchè lieto felice.

Sognammo come poeti e perciò nessun mutamento in noi avvenne. Sognammo la poesia del moto (quello che ora chiamano futurismo), del sole, dell'aria, della luce, dell'acqua, e fummo e siamo poeti; abbandonammo il verso piangente, melancolico, triste, ed invece cantammo, senza rime, senza metri, ma con un grido dall'animo tutto l'Inno della vita rinnovantesi come a primavera tiepida e chiara;

uscimmo fuori dal chiuso della camera, stracciammo il rimario, dimenticammo la prosodia, ma in cambio allargammo i polmoni, rinforzammo l'organismo, ed il canto di letizia uscì ruvido ma sincero dalle nostre gole fredde, e dalle nostre penne che agli altri umani comunicarono l'entusiasmo nostro.

Tu hai ben detto poesia scritta, ma, se torni a leggerti, anche di quella scritta ne facemmo ancora, forse con meno grammatica, ma sicuramente con più logica!

Quindi, e ne eri persuaso prima che io t'infliggessei questo altro, e non nuovo, panegirico sportivo, nessuna perdita (se pur tale poteva chiamarsi) han fatto né la poesia, che ha solo subito delle variazioni fine de siècle, né la letteratura che ha anzi trovato un altro campo vastissimo da mietere.

Figuratevi! saranno tutt'al più diminuiti quei versi nei quali ogni povero postucolo giurava e spergiurava di sentirsi morire, sol perchè non voleva prendere una bocca d'aria, o far quattro pedalate in bicicletta, o dar quattro calci ad una palla di cuoio, o tuffarsi in un po' d'acqua fresca... e per liberarsi da quei tali non c'è che una sola via d'uscita, quella di non leggerli più se ce ne sono ancora; ma, per quelli che amano la vita nella sua verità, la poesia esiste ed esisterà sempre nel più alto suo significato, con le sue più pure idealità.

La generazione che cresce non avrà più tanti sognatori, tante facce pallide; mancheranno forse i trovatori, i mandolinisti, i sottoscrittori degli eterni albums delle eterne signorine in disponibilità, ma in cambio avrà degli nomini forti, pronti alle lotte di questa non facile vita, contenti di sé stessi e sereni, tanto nel soffrire quanto nel godere.

Ed ecco il perchè io, tu, e tutti quelli che non bestemmiano la venuta al mondo, amiamo lo sport... anche quando lo vediamo esercitato dagli altri.

In questo caso se il far da padre Zapata ci è imposto da tante cose, facciamolo volentieri... ogni piccolo seme porterà il suo frutto.

Vale!

Raffaele Perrone.

Napoli, 1909.

L'abbonamento alla

Stampa Sportiva

costa L. 5



Da sinistra a destra: 1. Rizieri Cappelli, di Albisola Superiore, vincitore della corsa Albinola-Voltri, km. 60 in ore 1,46'12". — 2. Barbalonga Francesco, della società Ciclo-Podistica Trapanese, nel percorso Trapani-Vita e ritorno, di km. 84, vinse il 1° premio, battendo forti campioni provinciali. — 3. Menozzi Oreste, 1° arrivato nella Corsa Americana a Cascine (Firenze). (Fot. A. Alemany). — 4. Il vincitore del campionato provinciale di Calto (Rovigo). — 5. Bianchedi Nicola, dilettante, 3° arrivato nella corsa nazionale «Educazione Fisica» km. 100; 4° nella corsa Coppa dei due Mori km. 300; 12° nella corsa Roma-Napoli-Roma, km. 460.

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI
G. DAMIANI & CO. TORINO ETP
VIA DEI FIORI 50 - TELEF. 38-58

Il battesimo dell'... aereoplano

Potrebbe confessare taluno di non comprendere la necessità di battezzare una cosa che, a quanto pare, ha già un nome: più che di un battesimo, si tratterebbe, qui, di un ribattezzamento, il quale se non è permesso dai canoni di alcuna religione, in questo caso si vorrebbe fosse permesso dalla religione del buon senso, o meglio, dal sacro terrore che ci deve ispirare ogni minaccioso imbastardimento della nostra purissima madre lingua.

In poche parole la questione è questa. Quando circa tre anni fa, per la prima volta, una delle primitive, embrionali macchine aeree tentò le inesplorate vie del cielo (non ricordate quelle interminabili serie di enormi scatoloni che ci stupivano tanto con le loro pretese aviatorie, così lontani come erano dalla svelta eleganza dei modernissimi monoplani?) s'ebbe, non so se dall'inventore o dal pubblico estatico, un nome. La chiamarono *aereoplano* la prima macchina aerea e da la Francia nativa il nome emigrò tale e quale in Italia e in Russia e in America e ovunque si tentò, con maggiore o minore successo, di imitare le ardimentose audacie dei geniali figli della nostra prossima e bene amata sorella in latinità. E di meraviglia in meraviglia, mentre il pubblico si sfasciava dai pregiudizi e dalla incredulità, mentre in tutti i cuori fioriva la grandiosa speranza di futuri voli, non disgiunta — ahimè! — dal giustificato timore di relativi futuri capi-tomboli, la parola *aereoplano* (che ben presto degenerò in *aeroplano* fino a ridursi alla definitiva forma di *aeroplano*) benché nei primi tempi ai più avesse fatto l'effetto di certi termini di medicina e di certi novissimi vocaboli dannunziani entrò nel semplice ma energico vocabolario di ogni umile e platonico amatore di aeronautica. Infatti il sapere che si era finalmente scoperta nell'uomo la finora ignota prerogativa di poter volare fu cosa che giustamente scosse il legitimo orgoglio di tutti, poiché tutti più o meno in qualche frangente della loro vita avevano già accarezzato nella fervida mente l'idea di imitare talvolta i passeri felici che svariano per l'azzurro eludendo la cenobitica pazienza dei mille uccellatori in agguato. E di uccellatori nella vita non ne mancano, benché dissimulino la loro identità sotto le più strane apparenze!

Ora, adunque, interpretando i sentimenti dei numerosi puristi di nostra lingua e dei sentimentalismi nazionalisti che mal volontieri si adattano ad usare un vocabolo che abbia equivoche origini esotiche, un giornale politico romano cui i maligni rimproverano una certa eccessiva simpatia



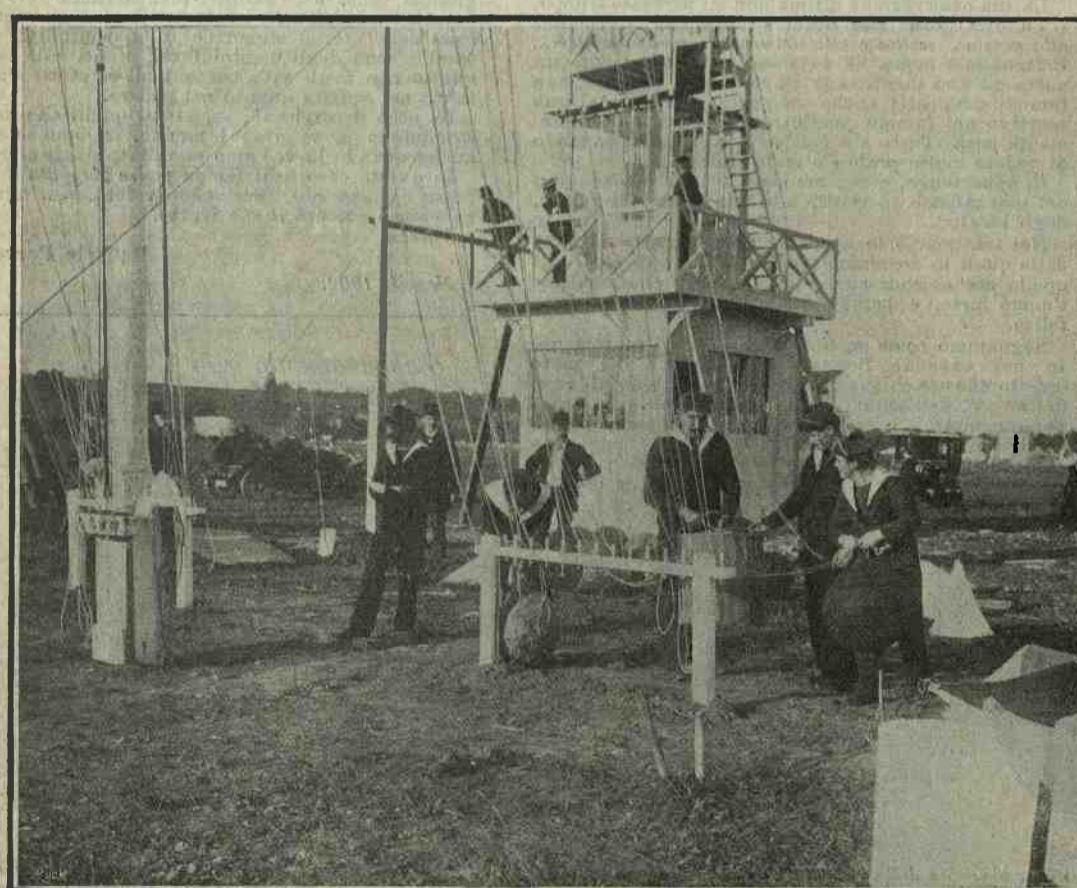
La quindicina d'aviazione a Parigi. — Il pubblico nel pesage.

per i *referendum*, ne ha in questi giorni appunto indetto uno a fine di ottenere dai suoi lettori un « vocabolario per l'aviazione ». E in ciò nulla di male, anzi tutto benissimo. Ma i risultati? Purtroppo, i risultati ch'esso finora ha dato non sono certamente all'altezza del sentimento nobilissimo che ha inspirato il foglio banditore. E ciò per una causa molto semplice, secondo me. Senza ricorrere ai sottili intrighi della psicologia collettiva e popolare, una cosa ben sappiamo tutti: che il popolo non si è mai lasciato imporre codici grammaticali e dizionari nemmeno dalle supreme autorità linguistiche fiorentine, quelle che sulle incantevoli rive d'Arno lavorano, ma non troppo,

non so da quanti anni, per poterci regalare, fra non molti secoli, il libro della sapienza, cioè il Vocabolario della Crusca.

Il popolo, in fatto di lingua, fa meravigliosamente da sè. E spero che non si pretenderà che io dimostri ciò perdendomi in esempi. Poiché, anche volendone scegliere alcuni, mi troverei nello stesso imbarazzo in cui si troverebbe chi volesse dimostrare, per via d'esempi, che l'uomo è soprattutto un animale ingenuo o che la donna è quasi sempre un animaletto discretamente amabile.

Chi spera di poter imporre al pubblico entusiasta una sterile guida del perfetto etimologo



I segnali.

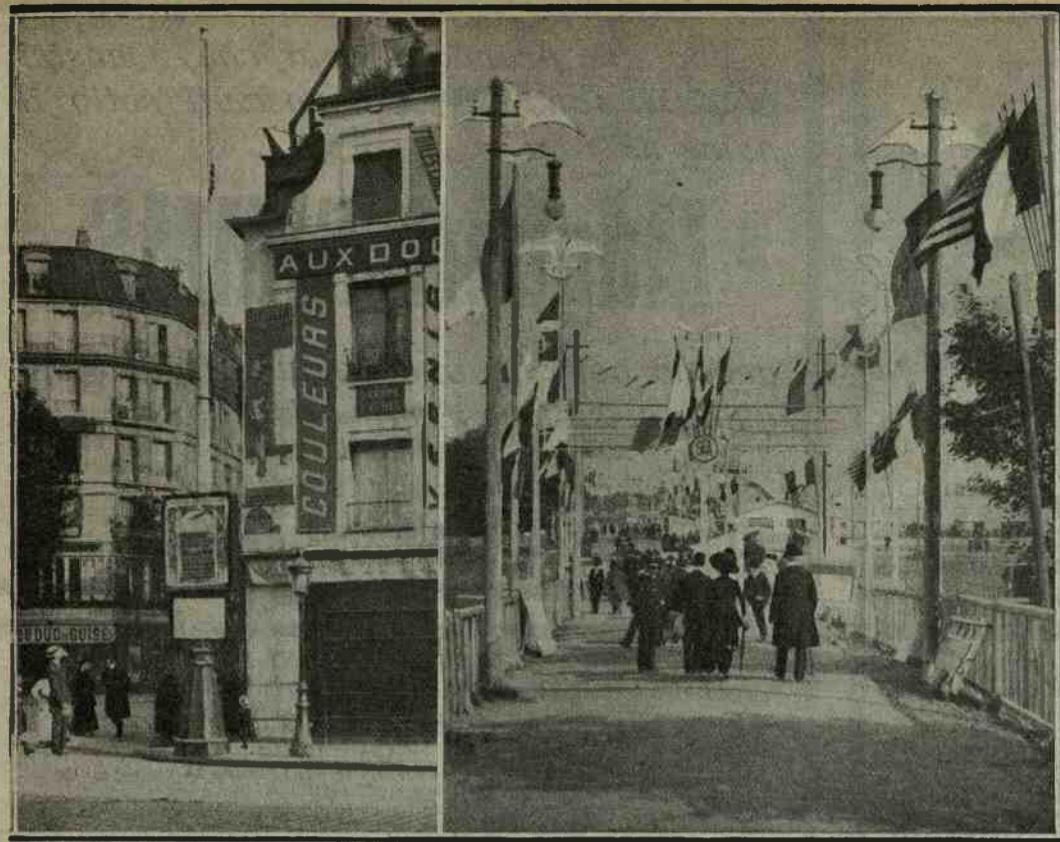


Il generale Azibert dirige il servizio d'ordine.

CICLISTI!

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

BIANCHI



In tutte le grandi piazze di Parigi una bandiera indica se o non si vola a Juvisy.

L'avenue Blériot.

decisamente naviga negli evanescenti regni dell'utopia.

Intanto, a scopo d'ilarità, non mi sembra inutile riferire alcuni dei nomi proposti dai nuovi legislatori linguistici a sbaragliare il famigerato e gallico *areoplano*.

Sentite: *Autovolante*, *aligero*, *aeroveliero*, *avispiano*, *aviplano*, *areomobile*, *aquilone*, *plaveterreo* e perfino... *aerentro*!

Risum teneatis, amici?

Senza contare che il giornale referendista si sente in dovere di dichiarare che ha cestinato moltissime lettere, perché « ne propongono di così strampalati e disarmonici che non ci pare utile prenderli in considerazione ».

Peccato, peccato davvero !

Valentin.

Esposizione d'aviazione e d'aeronautica a Milano

All'Esposizione Internazionale di Aviazione, organizzata dalla *Gazzetta dello Sport* a Milano, nel palazzo dello Splendid Corso Ilâtel, servono alacremente i lavori per l'adattamento dei locali.

Le richieste degli espositori da ogni parte e continuamente pervengono al Comitato.

Ed è così che lo spazio, ad onta di continue e geniali trovate, minaccia di essere insufficiente a contenere tutte le domande.

Il salone centrale, diviso in elegante scacchiera, è al completo. Tutte le grandi case automobilistiche nazionali ed estere vi saranno rappresentate.

tate, ed ognuna presenterà nuovi tipi di motori per aviazione, Gnôme, Darracq, Fiat, Itala, Spa, Isotta, Anzani, ecc., cui sono stati assegnati gli stands che circolano intorno alla grande navata.

I modelli ed i progetti verranno esposti nei saloni inferiori, nei quali si sta studiando di creare diversi divertimenti in miniatura di carattere sportivo aviatorio.

La costruzione degli hangars nel giardino è già incominciata e sarà in breve compiuta.

Questi hangars conterranno gli apparecchi completi e costituiranno una delle principali attrattive di questa Esposizione.

Vi figureranno esclusivamente i nomi più illustri quali quelli di Blériot, Voisin, Santos Dumont, ecc.

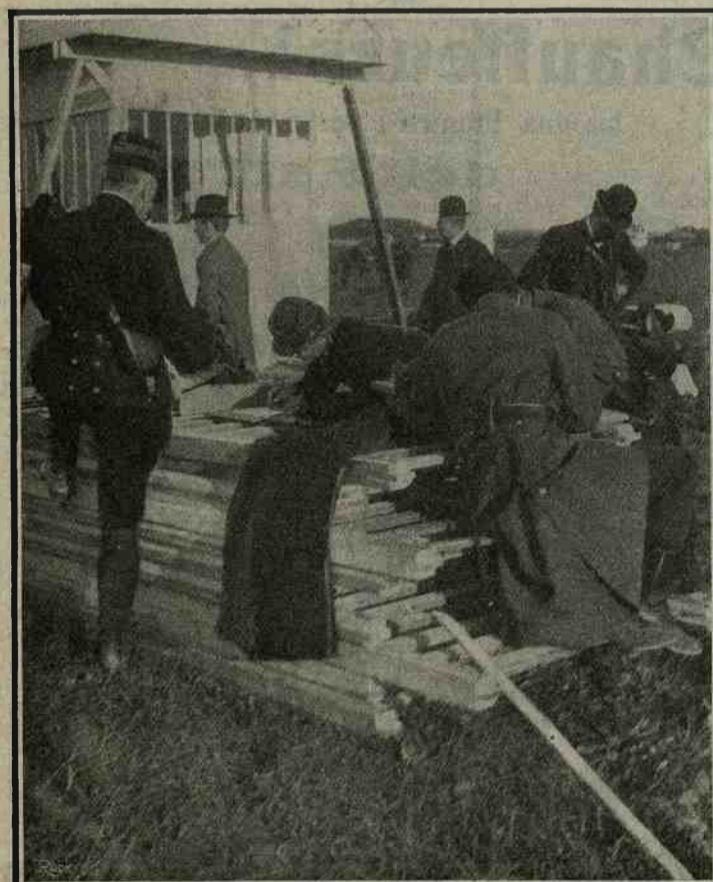
Una propaganda attiva all'illustrazione della scienza aviatoria sarà fatta dal Touring Club Italiano che ospiterà nel suo elegante stand tutte le riviste ed i giornali che si occupano di questo nuovo ramo della scienza, della tecnica e dello sport, e vi figurerà inoltre l'enorme produzione di carte o profili insieme ad un'interessantissima carta speciale per gli aviatori, nella quale sono segnati gli ostacoli che per l'avvenire dovranno essere a cognizione degli aeronauti, quali: laghi, fiumi, torri e campanili di villaggi e città, macchie alberate, conduttori di alte tensioni, ecc.

Intanto avvertiamo tutti gli interessati che le ferrovie dello Stato hanno concesso un ribasso speciale agli espositori per loro stessi e le loro merci. I moduli possono essere ritirati alla sede del Comitato in Corso Vittorio Emanuele, n. 15, o presso gli uffici della *Gazzetta dello Sport*. Saranno inoltre spediti a quegli espositori che saranno regolarmente iscritti.

Come si vede, l'organizzazione è perfetta e l'avvenimento con la sicurezza del successo va assumendo ogni giorno un'importanza maggiore.

Stante il tempo limitato e la grande affluenza degli espositori, a richiesta di questi ultimi, il Comitato esecutivo ha deciso di prolungare fino al giorno 2 novembre la data utile per la consegna del materiale da esporre. Così anche coloro i quali non hanno mandata la loro adesione per il timore di non essere in tempo a consegnare la merce, lo possono fare adesso che il termine di consegna è prorogato. È rinnovata intanto viva preghiera a quegli espositori che hanno già fissato il loro spazio di inviare al più presto tutta o parte della merce.

Le più grandi facilitazioni saranno concesse a coloro che disponessero di piccoli modelli onde incoraggiare le loro iniziative e premiare i loro sforzi. Per quei piccoli apparecchi che potranno essere sospesi, lo spazio sarà concesso gratuitamente; gli altri pagheranno solo un piccolo diritto



Come alle manovre, un capitano spiega gli ordini di servizio.



Il déjeuner degli operai all'aria aperta.

AUTOMOBILISTI!

Le vetture
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

La **F.I.A.T.**
con i **nuovi Modelli 1909**
riafferma il tradizionale **primo sportivo**, e ne consegue il completo **TRIONFO COMMERCIALE.**

Agenti Generali: **GARAGES RIUNITI**
F.I.A.T. - ALBERTI - STORERIO
TORINO - ROMA - MILANO - FIRENZE - GENOVA - NAPOLI - PADOVA

L'AUTO-CLE

La più perfezionata
La meno
ingombrante
La più pratica
Indispensabile a tutti gli Automobilisti.

PRESSO TUTTI I GARAGES

Concessionario per la Vendita all'ingrosso:

D. FILOGAMO
Direttore Comproprietario della Soc. A. E. C. di Parigi.
TORINO - Via dei Mille, 24 - TORINO

Vogliate prendere nota che i nostri Magneti sono **ORA** conosciuti sotto il nome di

Magneti SIMMS

perchè noi abbiamo venduto il nome del quale ci siamo serviti altre volte.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

G. BUSSOLOTTI e C. = **TORINO**
Via Melchior Gioia, 11

BOTTAZZINI Rag. GIUSEPPE
LAGER UND VERTRETUNGEN - ARTICOLI DI NOVITA'
VERONA - Import Geschäft - 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. Adotta 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** ottiene a motivo del suo metallo brevettato, grande propagatore e intensificatore del calore, le seguenti massime omofrenze:

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 - 8 Grandi Medaglie d'Oro e una Croce al merito in soli 3 mesi.

Successo colossale, straordinario, 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



Avanti, Signori!

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

Per vedere in **largo 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**.

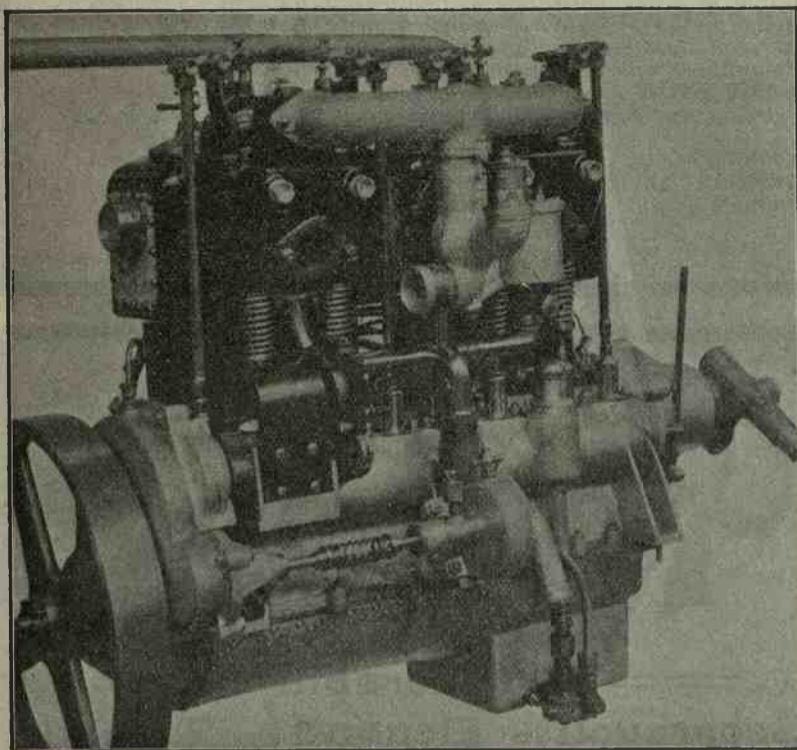
RODRIGUES, GAUTHIER & C^E
67, Boulevard de Charente - PARIS

Agenti per l'Italia: **Fratelli BLANC** - Via Ariosto, 17 - Milano.

fisso inferiore alla media stabilità dal regolamento per metro quadrato. Questo, però, in ciò che riguarda solo i modelli, fotografie o disegni.

Il Comitato, coll'avere a sua disposizione un locale, sul quale non contava, si permette di offrire queste importanti facilitazioni.

Questa Esposizione, dovuta allo spirito d'iniziativa della *Gazzetta dello Sport* e da questa organizzata, vede il suo successo ormai assicurato anche per la partecipazione dei più grandi nomi; aggiunge così un nuovo merito, quello cioè di incoraggiare coloro che fino ad oggi sono rimasti oscuri ed ignorati.



Il motore Itala 50 HP.

La tecnica dell'aviazione

I MOTORI D'AVIAZIONE (*).

(Contin. v. Num. prec.)

I motori Anzani sono a 3 cilindri disposti a ventaglio attorno ad un carter, che contiene i volanti come nei motori da motocicletta. Il raffreddamento è ad alette; le valvole di scappamento sono laterali ai cilindri; e quelle d'aspirazione sono automatiche e poste capovolte sulle prime. Un unico carburatore alimenta i cilindri; l'accensione è ad accumulatori ed i cilindri sono forati alla fine della corsa, in modo da dare uno scappamento supplementare (soncinatura). Sono costruiti in due tipi: 25-30 HP, alesaggio mm. 105, corsa mm. 130, peso Kg. 66 compresi Kg. 26 di volanti; 40-50 HP, alesaggio mm. 135, corsa mm. 150, peso Kg. 105 compresi Kg. 37 di volanti; e si possono avere anche con raffreddamento ad acqua.

Il tipo 50 HP è stato il solo accettato dal Ministero della Guerra francese nell'ultimo concorso per motori d'aviazione pesanti non più di 2 Kg. per HP in ordine di marcia.

Studiato dall'ing. Balocco, il motore Itala 50 HP, di cui riproduciamo una fotografia, ha molte delle caratteristiche dei famosi motori Itala da corsa, trionfanti per terra e per mare e che si slanciano ora alla conquista dell'aria. Ha quattro cilindri verticali, con raffreddamento a circolazione d'acqua attivata da una pompa centrifuga, con accensione a magnete ad alta tensione, e carburatore con valvola automatica per l'aria complementare, si presenta compatto, robusto, elegante all'occhio dell'intenditore. Le valvole sono tutte comandate da un solo albero delle camme: quelle di scappamento dal di sotto, quelle d'aspirazione (capovolte col gambo verso l'alto e disposte sopra quelle di scappamento) mediante *culturbuteurs*. La lubrificazione è forzata, ed ottenuta mediante una pompetta attaccata alla parte inferiore del carter, comandata dall'albero delle camme mediante una coppia di ingranaggi elicoidali.

(*) Un errore d'impaginazione della prima parte di questo articolo, apparso nel num. 43, ha apportato rasposizioni nel testo, che hanno tolta la concatenazione logica dei periodi: il lettore, del resto, si sarà resa ragione dell'errore.

La leggerezza fu ottenuta studiando accuratamente la distribuzione della materia e curando molto il rendimento termico; in nessun organo il materiale impiegato è sollecitato più di quanto si usa comunemente nella meccanica automobilistica.

Il peso del motore 50 HP con riduttore di velocità (che riduce i 1500 giri dell'albero motore a 1100, e meno se occorre) è di circa Kg. 170 completo in ordine di marcia; costruito senza riduttore di velocità, potendosi sopprimere anche il volante, il peso viene diminuito a Kg. 142.

Una prova del buon rendimento termico del motore è il suo minimo consumo che l'Itala garantisce di 280 gr. per HP ora, ma che in realtà scende fino a 260 gr. per HP ora.

I motori Spa per aviazione, ideati dall'ingegnere Faccioli, si staccano dai soliti tipi ed hanno particolarità nuove e nuovi principi, che fanno dei geniali motori un tipo speciale, senza precedenti. Perchè, se i vecchi motori Capitaine per canotti avevano, come i nuovi Spa, in ogni cilindro due stantuffi moventesi in senso opposto, con una comune camera di scoppio e distribuzione, e se avevano essi pure i cilindri orizzontali, avevano però un solo albero a gomito e bielle articolate, che collegavano a questo gli stantuffi.

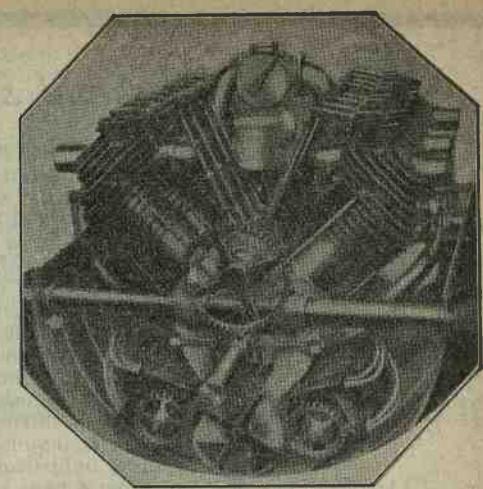
Nei motori d'aviazione Spa, invece, alle due estremità dei cilindri sono due alberi a gomito sui quali è calettata un'elica per ciascuno. Si hanno così due eliche collegate direttamente col motore, senza intermediario di trasmissione, evitando il conseguente peso e pericolo. Elliche di diametro più piccolo

di quelle usate normalmente e quindi più vicino al valore del passo, secondo insegnano la teoria. Coi due propulsori si ottiene poi il vantaggio di eliminare la rotazione a destra od a sinistra, che una sola elica tende ad imprimere all'aeroplano (come al canotto), a seconda che è di passo destro o sinistro!

I motori Spa (con raffreddamento dei cilindri a circolazione d'acqua e doppia accensione), sono costruiti in due tipi da quattro cilindri orizzontali ed un tipo ad un sol cilindro e due stantuffi, con queste caratteristiche: HP 80-100, cilindri 4, stantuffi 8, diam. mm. 112, corsa mm. 150, peso kg. 240; HP 30-40, cilindri 4, stantuffi 8, diam. mm. 75, corsa mm. 150, peso kg. 100; HP 20, cilindri 1, stantuffi 2, diam. mm. 100, corsa mm. 130, peso kg. 48.

Nel primo tipo la distanza fra gli assi dei due alberi motori è di m. 1,10, il diametro delle eliche di m. 2 e la spinta di kg. 216; nel terzo la distanza fra gli assi è di m. 0,840, il diametro delle eliche di m. 1,300, passo di m. 1, e spinta di kg. 55.

La Renault è stata la prima grande Casa costruttrice d'automobili che si sia data alla costruzione dei motori d'aviazione: seguendo il suo esempio molte si sono poi messe sulla stessa via. Il suo primo tipo è ad 8 cilindri inclinati, con raffreddamento d'aria ad alette e circolazione d'aria attivata da un ventilatore di grandi dimensioni. La valvole di scappamento sono poste lateralmente ai cilindri, e quelle di aspirazione sono sopra queste, capovolte, e comandate da bilancieri. Un unico carburatore alimenta gli 8 cilindri; l'accensione è a magnete alta tensione, e la lubri-



Il motore Fiat.

ficazione è comandata da una pompa attaccata al carter. È provvisto di volante.

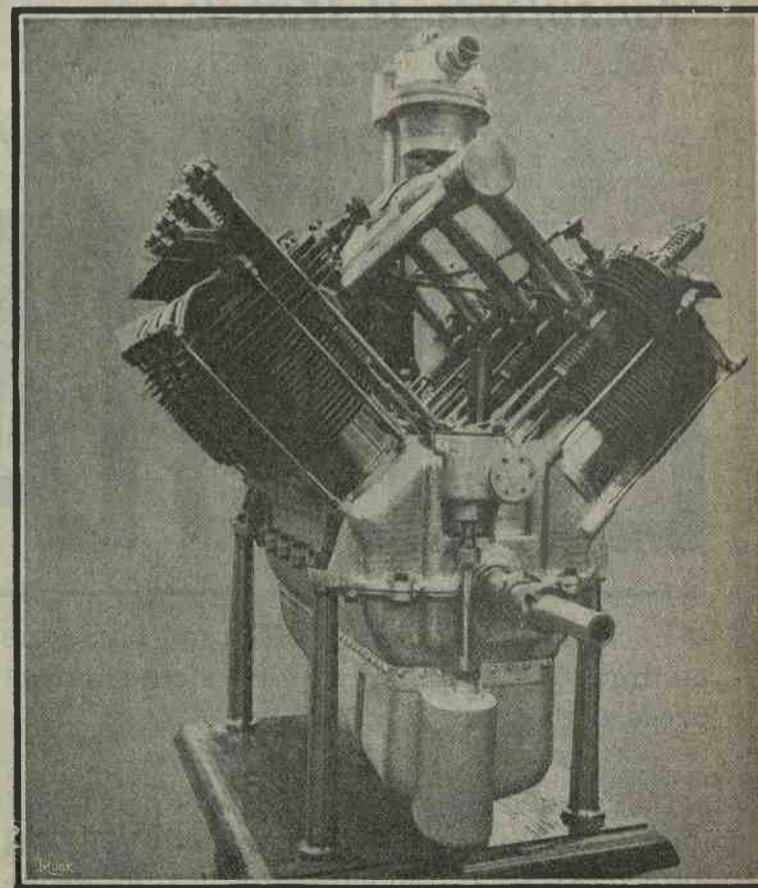
All'ultima esposizione parigina d'areonautica figuravano anche un motore Renault a 4 cilindri inclinati, con volante di tipo analogo a quello ora descritto, ed un motore ad 8 cilindri inclinati con raffreddamento ad acqua.

Pochi dati ho sul motore Fiat per aeroplani, presentato fin dal scorso anno all'esposizione parigina d'areonautica: la unita incisione dà però abbastanza chiaramente un'idea del suo aspetto esteriore e delle disposizioni adottate. I cilindri sono otto, con raffreddamento ad alette, fusi quindi separatamente e disposti a V nel modo ormai divenuto classico per i motori d'aviazione.

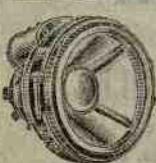
Un solo albero delle camme comanda le valvole, piazzate in testa ai cilindri, mediante *culturbuteurs*; il carburatore è unico e messo fra le due serie di 4 cilindri ciascuna; lo scappamento è libero ed indipendente per ogni cilindro; l'accensione ottenuta mediante due magneti ad alta tensione, dei quali ciascuno dà la scintilla a tre cilindri; gli ingranaggi della distribuzione e quelli che comandano i magneti sono allo scoperto. Mancano le solite zampe venute di fusione col carter, per l'appoggio del motore; e questo è sostenuto invece mediante due tubi trasversali. Non pare però che questo sia il tipo definitivo di motore Fiat per aviazione, perchè la celeberrima Casa ha allo studio un tipo speciale, e sta facendo esperimenti in proposito.

(Continua).

Ing. Alfredo Dainotti.



Il motore Renault.

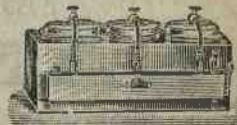


REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

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.



Riflessioni sulla Corsa "Imola-Piacenza-Imola", (Km. 365).

Il risultato di questa importante Gara Internazionale, è una rivelazione! Esso rivela al mondo sportivo le splendide qualità del giovane dilettante Emilio Petiva che con quest'ultima performance, dopo i trionfi di Biella, Cambiano e Vercelli, sempre colla stessa macchina, si afferma avversario temibile e rivela altresì la indiscutibile superiorità delle macchine della Fabbrica Nazionale di Cicli "ITALIA A. MUNSCH", Via Garibaldi, 37 - TORINO, che sebbene giovanissima nell'industria ciclistica corre a tutta lena verso il traguardo che le spetta - la fiducia del mondo pedalatore. - Infatti è con bicicletta "ITALIA A. MUNSCH", che Petiva giunse al traguardo finale di Imola, dopo 365 Km. di corsa, primo dilettante italiano fra 15 altri italiani già rinomati e ben quotati.

Questa circostanza è molto eloquente per l'avvenire di questo giovanissimo corridore dilettante. Ma è molto più importante per la macchina "ITALIA A. MUNSCH", perchè se Petiva possedesse già l'esperienza ed i nervi del professionista consumato e godesse la fama del Menager e Maitron che incute soggezione ed anche paura, è fuor di dubbio che la marca "ITALIA A. MUNSCH", sarebbe arrivata prima assoluta tra professionisti.

Da ciò ne consegue che se scindiamo e giudichiamo separatamente il valore delle macchine, da quello della forza motrice, la Fabbrica Nazionale di Cicli "ITALIA A. MUNSCH", può andar superba di creare siffatte macchine, e noi le auguriamo di tutto cuore quell'avvenire al quale splendidamente ed a passi giganteschi essa mira nel campo industriale e commerciale.

Non possiamo fare a meno di avvertire ancora che la bicicletta vittoriosa del Petiva è stata sempre manita di tubolari Durio, Madonna di Campagna, Torino. Anche questa fabbrica è giovanissima nell'industria della gomma ed i risultati trionfali di queste due giovani Case, così felicemente accoppiate, attestano che i loro prodotti hanno raggiunto realmente il maximum della bontà e perfezione.

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

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

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.

Göricks

la marca mondiale



Görlitzer Herrenradfabrik AG. Görlitz Böhmen.

Serie GOERICKE finissime ed a prezzi convenientissimi.

Mozzi GOERICKE che rappresentano un vero capolavoro di meccanica.

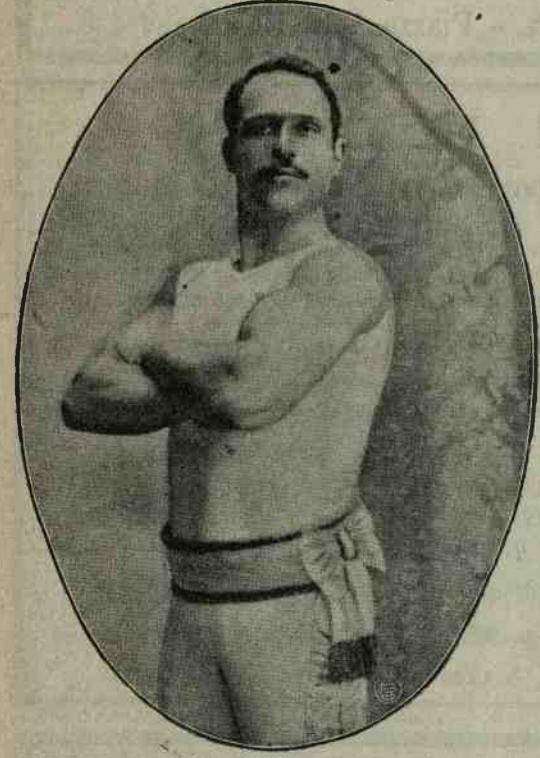
Costruttori e Negozianti!... Prima di impegnarvi, chiedete offerte al Rappresentante esclusivo per l'Italia della Casa GOERICKE.

Società Italiana per il Commercio dei Velocipedi "GOERICKE",
GOERICKE & ALTERAUGE - MILANO
Corso Indipendenza, 5.

Dal torneo ginnastico di Lussemburgo al torneo di Torino.

Tra gli sport che sono meno appariscenti e che per ciò non riescono a colpire le masse, v'è la ginnastica. Quest'esercizio più che complesso, indiscutibilmente utile per il progresso d'una nazione e per l'educazione d'un popolo, non ha ottenuto ancora grandi favori da noi. Leggi che regolino il suo insegnamento, insegnamento ben proporzionato e proficuo, nelle nostre scuole, furono più volte proposte, ma la discussione infiacchì le idee più gagliarde, e la ginnastica nel vero senso della parola ha fatto pochi progressi nell'opinione pubblica che la guarda ancora come qualcosa di superfluo.

Invece: è qualcosa di necessario, anzi molto di necessario, poichè, oltre ai beni fisici e intellettuali ch'essa può apportare, forma il carattere e plasma le volontà.



Camillo Napoli, di Modena che sfidò e vinse, dopo 39 minuti di lotta accanita, il lottatore mantovano Fortunato Giuseppe, atterrando con un ponte schiacciato.

Non è mio desiderio qui ripetere cose già sapute e ripeterle male, tanto più che vorrei tornarvi di qui qualche tempo in modo più preciso e più concreto. Desidero invece parlarvi brevemente dell'ultimo torneo di Lussemburgo e dei futuri tornei.

L'Italia, come si sa, pur non essendosi presentata nei tre precedenti tornei, costituiva un'enigma a contorni però abbastanza precisi: in questi ultimi tempi il nostro nome si era affermato vittoriosamente col Braglia e col Capitani anche nel campo ginnastico, per quel valore individuale che caratterizza il nostro popolo.

In una gara di squadre, l'esito non poteva essere sfavorevole; per noi il nome d'Italia al torneo di Lussemburgo costituiva perciò non solo un'enigma, ma una minaccia.

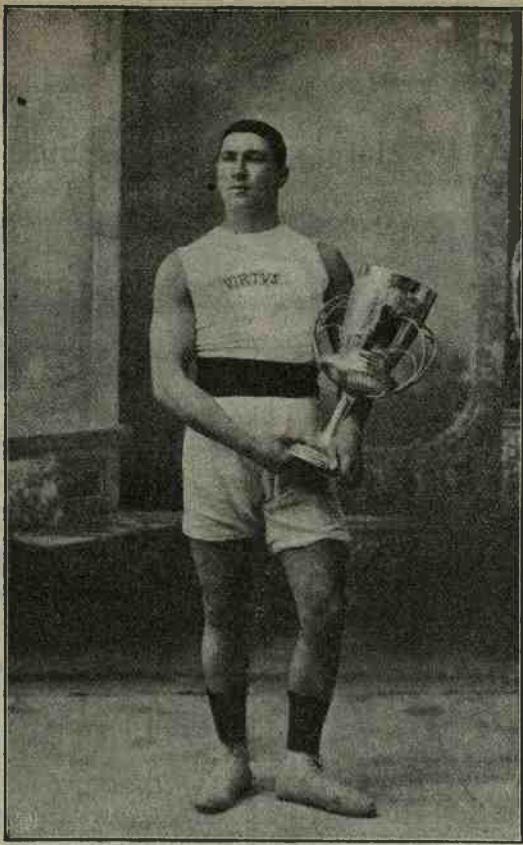
Nei tre primi tornei di Anversa 1903, Bordeaux 1905, Praga 1907, l'Italia non si era presentata e il primo posto era stato rispettivamente dei francesi, dei francesi ancora e degli tzecchi.

Quest'anno invece l'Italia si piazzò benissimo nel primo gruppo distanziando le altre tre nazioni, come si vede facilmente dalla classifica:

1. Francia, 950,50 — 2. Tzecchi, 940,50 — 3. Italia, 924,25 — 4. Belgio, 890 — 5. Sloveni, 851,50 — 6. Lussemburgo 320.

La nostra squadra, composta di Pietro Borghi, Mazzoncini, Zanfori, Capitani, Romano, Braglia, diretta dal Tifì di Roma, ebbe inoltre la migliore classifica negli anelli, avvantaggiandovi cinque punti.

Insisto su questi particolari perché son certo che con un po'



Gardini della Virtus, di Bologna, vincitore delle recenti gare di lotta di Bologna.

più di buon volere e di allenamento non sarà difficile aggiudicarci il primo premio al futuro torneo di Torino del 1911.

E non è immaturo il mio consiglio. I ginnasti non nascono, ma si fanno: il Braglia e il Capitani han fatto degli allievi che forse stan superandoli.

Una grande gara ginnastica sta per prepararsi a Torino, in occasione dell'Esposizione. Una gara che forse non eguaglia nessun'altra, ma le supera.

In un'intervista che il dott. cav. Monti, il laborioso e intelligente direttore della Società Ginnastica di Torino, gentilmente mi concesse, riferendomi le sue idee in proposito, mi espone la sicurezza che l'Italia si conquisterà uno dei posti migliori nella classifica finale.

Certo, data l'importanza del torneo, e data tutta la bellezza di queste gare tra popolo e popolo, in prove diverse e ben complesse per forza e agilità, l'Italia ha il dovere di presentarsi ben preparata per difendere il suo nome e per farlo trionfare.

L'esposizione, che sorgerà in segno della nostra libertà conseguita vittoriosamente e valorosamente, in segno dei progressi nuovi del popolo nostro non deve e non può registrare una sconfitta in una prova di forza e di valore.

I ginnasti italiani, che sanno come una grande e importante gara si prepari a Torino in quella occasione, hanno il dovere di presentarsi preparati come si conviene a tale prova.

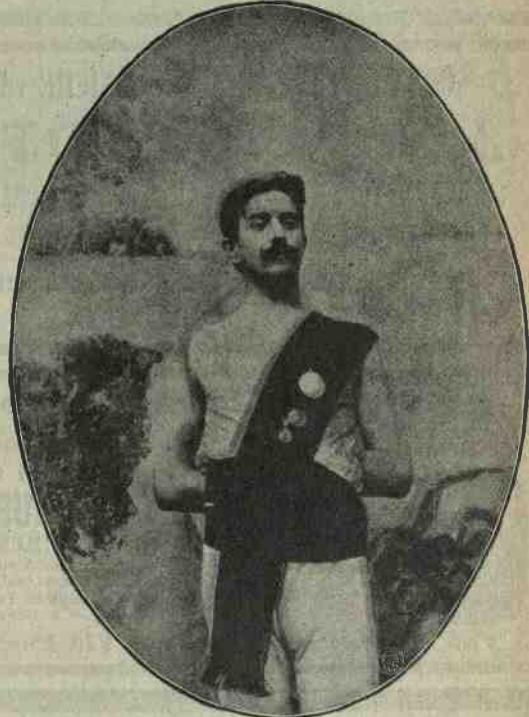
Il torneo di Lussemburgo ha fatto vedere quanto s'è fatto e quanto si sarebbe potuto fare. Pochi punti distaccano la nostra squadra dai punti della francese e due anni sono davanti a noi. Si lavori nelle palestre italiane; si lavori indefessamente, chè la gara sarà rude e la vittoria più bella.

N. S.

Comitato nazionale per l'educazione fisica

Una riunione a Milano
per le feste sportive del 1910 e 1911.

L'Istituto nazionale per l'incremento dell'educazione fisica, che ha sede centrale in Roma, pre-



Marcello Cortelazzi, di Mantova, che misuratosi con Camillo Napoli in un match a tutta oltranza, questo fu dichiarato nullo avendo nessuno dei lottatori toccato con le spalle il suolo. Tempo 29' 11".

sieduto dal senatore Lucchini, e funziona presso tutte le Province a mezzo di Comitati provinciali, promosse, come è ben noto, per due anni consecutivi, importanti riunioni nazionali di tiro, di ginnastica e di sport, organizzate dalle Federazioni e Unioni nazionali con le quali s'interessarono il Governo e l'opinione pubblica a favore dell'educazione fisica nelle sue più svariate forme del nostro Paese.

L'Istituto volle dimostrare soprattutto come sia possibile coordinare in certi dati momenti l'azione di tutti gli Enti che presiedono alle manifestazioni più geniali della vita della gioventù, senza ingerirsi in alcun modo della loro vita interna e senza limitarne nemmeno la più completa autonomia.

Forte dei soddisfacenti risultati ottenuti, l'Istituto vuole continuare l'opera iniziata e perfezionarla, facendo tesoro dell'autorevole consiglio delle Unioni e Federazioni che hanno voluto accordargli finora la loro validissima cooperazione.

A tale fine esso terrà in Milano, il giorno di domenica 7 novembre, nel Palazzo Municipale, cortesemente concesso dall'on. Sindaco, una riunione di tutti i Presidenti o Rappresentanti delle varie Federazioni e Unioni ginnastiche sportive e di Tiro a segno italiano, allo scopo di prendere accordi per le feste sportive da effettuarsi nel 1910 e nel 1911, con speciale riguardo circa il 1911, in occasione delle grandiose feste nazionali per celebrare il giubileo dell'unità d'Italia.

Il Comitato centrale dell'Istituto



La squadra della società Iriense di Voghera, che tanto si distinse nel recente concorso di Monaco. Essa venne classificata seconda fra le consorelle italiane (4^a nella classifica generale) in gara collettiva ai grandi attrezzi.

" La miglior macchina crea il miglior corridore .."

Dopo un'infinita serie di Vittorie, il corridore **GALLI**, sempre montando la sua fida macchina

PIZZORNO

vince ancora il 24 Ottobre 1909 la **Grande Coppa Val Polcevera** (Km. 100), su strade montuose ed accidentate.

Ditta UMBERTO PIZZORNO - Alessandria - Piazza Vitt. Emanuele, 4-5.

COSTRUZIONI AEROMECCANICHE ed AERONAUTICHE

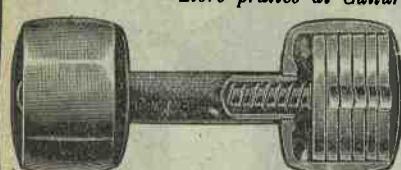
J. A. FARCOL - Paris

AEROMOTORI - ELICHE - AUTOMOBILI - CHASSIS 12 HP - MOTORI
GRUPPI AVIATORI - PROPULSORI - Dirigibile "GENÈVE", Sistema Farcol e Liwental

Per Cataloghi, Listini, Prezzi correnti, Informazioni, rivolgersi esclusivamente a
PIER ALFONSO PERRINO - TORINO via Cibrario, n. 25

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.

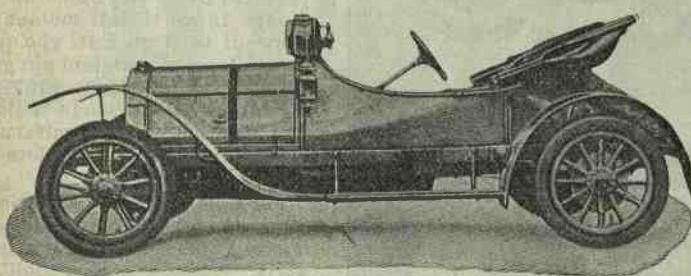
Agenzia Generale per l'Italia

Automobili ROLLAND-PILAIN

TOURS-PARIGI

A. GARETTO - Via Cibrario, 32 - Torino

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



Tipo 12/16 Vetturina 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

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.

CATALOGO gratis!

Starne, Fagiani, Lepri, Caprioli, Cervi, Gufl, Piccioni da tiro, Falchi ed ogni specie di animali vivi,
forniti nella migliore qualità da

O. Frank, successori Kreuzig & Högl
Guglielmo Kreuzig-Max Högl (Primo guardaboschi dello Stato, in riposo)
VIENNA (Austria) - V^a, Einstedlergasse, 13

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, ri-
portando i migliori premi.

La LANITE si vende in cariche dosate com-
prese 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

nazionale, nel scegliere Milano a sede della riunione, ha voluto dare una prova manifesta di simpatia verso la nobile città che è sempre prima in Italia quando si tratta di dare sviluppo e incremento alle manifestazioni sportive.

In detta riunione verranno espresse e raccolte tutte le manifestazioni collettive del 1910 e 1911, così che a Milano, come a Roma ed a Torino, venga dato alle varie manifestazioni di ogni genere di sport il posto d'onore e l'importanza che si meritano.

Femminismo sportivo

La donna ciclista.

Da qualche anno a Londra si è fondata una lega per l'educazione femminile della donna.

La nuova lega sorta a Londra ha per scopo appunto la diffusione degli esercizi fisici nella classe femminile del popolo nordico, che ultimamente pareva sfuggisse alla vita faticosa.

Purtroppo la lotta da sostenersi non è delle più facili.

Pregiudizi sbagliati trattengono ancora la maggior parte del sesso femminile dal fare dello sport.

Non troppo lunghi però sarà la data del trionfo.

Intanto gli esempi non mancano ed io oggi vi pre-

Sollevando sopra le spalle, *en fardeau*, marciando e danzando, kg. 250.

La donna automobilistica.

L'automobile nel principio ebbe avversario accanito il bel sesso. Oggi invece automobilismo e bel sesso vivono in buona armonia.

L'esempio dato da qualche innovatrice venne rapidamente seguito in Inghilterra, in Francia e in Italia. Nel nostro paese non è raro incontrare delle giovani donne conducenti le celeri vetture.

La donna è diventata *chauffeuse* usando della nuova macchina solo per brevi distanze.

Le eccezioni però si verificano sempre, e, come i lettori a suo tempo avranno letto, fra nomi maschili dei concorrenti ad una grande prova internazionale, è apparso qualche volta quello di un'ardita conduttrice. Il più bel tipo di intrepida amazzone che si impegnò nelle grandi prove, e che mantenne il suo impegno, conducendo fino alla metà poderosi veicoli, è la signora Camilla Du Gast.

La donna marinara.

In America le donne tendono all'assalto di tutte le professioni maschili senza distinzione: ora è la volta di concorrere ad esercitare l'ufficio di capitano di lungo corso e cioè di *Master Mariner*.

Fino a questi ultimi tempi, negli Stati Uniti vi era un certo numero di signore che avevano dei brevetti i quali permettevano loro di comandare sui fiumi e sui laghi dell'Ovest, ed erano rare quelle che potevano comandare lungo le coste marine; ora Miss Jane Morgan, figlia di un ricco finanziere che non

Australiana intraprendente ed audace, come tutti gli anglo-sassoni, ella s'è proposto di attraversare a nuoto la Manica, di emulare il capitano Webb, il solo che compì la pericolosa ed emozionante traversata nel 1875, dopo 21 ore di nuoto con un tempo non troppo favorevole.

Annetta Kellermann, la competitrice del valoroso campione inglese, è a giudizio dei suoi amici, capace di raggiungere lo scopo che si propone. I suoi successi come nuotatrice non si contano più.

La donna aeronauta.

Colla ricomparsa del pallone dirigibile il *Giallo*, dei famosi fratelli Lébaudy, una donna per la prima volta ha compiuto un'escursione in pallone dirigibile libero.

Ricordiamo qualche tipo di donna aeronauta del passato.

La prima donna che fece un'ascensione in pallone fu una francese, la signora Zible; l'esperimento ebbe



La baronessa de Laroche che il 24 ottobre faceva a Parigi il suo debutto aereo guidando un biplano Voisin.
(Fot. - Rapi - Parigi).

sento per convincervi, mie care lettrici, incisioni riproducenti due ardite *sportswomen*. Speriamo che voi vorrete seguirne l'esempio!

Ho voluto raccogliere le impressioni di una audace ciclista, la signorina Angela Gremmo, di Biella, che compì già 9 marce dell'*Audax*, che appunto oggi vi presento.

Il ciclismo, questo esercizio sportivo adattabile mirabilmente alle qualità fisiche e alle inclinazioni della donna, agisce come abbiamo accennato in maniera assai proficua sull'organismo femminile.

La donna ciclista acquista una muscolatura potente, atletica: il suo corpo non diverrà mai adiposamente inestetico e ingombrante.

Le funzioni digestive nella donna ciclista si compiono più regolarmente; i polmoni e il cuore di lei agiscono con libera energia.

I disagi e i pericoli che accompagnano le lunghe passeggiate in bicicletta rendono la donna coraggiosa e resistente.

La donna atleta.

Ecco un campione: Miss Apollina.

Elisa Gilaine Herbigneaux, alias Miss Apollina, è nata a Tougrine, piccolo villaggio della provincia di Namur, il 30 marzo 1875.

A titolo di curiosità, ecco le misure e le performances di Miss Apollina:

Measurazioni: Altezza, m. 1,65; collo (giro), m. 0,38; giro del petto, m. 1,06; delle reni, m. 0,80; lunghezza delle braccia, m. 0,68; lunghezza della mano, m. 0,17; peso del corpo, kg. 84.

Performances: Sbarra a sfera a due mani, sollevata 8 volte senza toccare terra, kg. 50. Sbarra a sfera sollevata a due mani e in due tempi senza piegare le gambe, né scappamento sotto la sbarra: kg. 80.

È Pierpont, s'è incaricata di aprire ad esse la via dei grandi oceani. Infatti essa ha brillantemente sostenuto davanti agli ispettori della navigazione degli Stati Uniti, l'esame per essere *Master Mariner*, e potrà d'ora innanzi comandare il suo yacht a vapore *Watertur*, lungo 64 metri, a fare delle lunghe crociere, come pare sia suo intendimento.

Ma senza andare in America e per riaccennare a madame Du Gast, tutti ricordano l'esito della prima fase della gara dei canotti automobili Algeri-Tolone. La palma della vittoria è toccata ad una macchina italiana, la *Fiat X*, che arrivò prima a Port Mahon, destando la meraviglia dei cultori di questo magnifico genere di sport.

Ma se non fu tanto fortunata da poter con la sua macchina raggiungere per la prima la desiata meta, non possiamo non rendere omaggio al nome di una delle più intrepide *sportswomen* francesi, alla signora Camilla Du Gast, che partecipò alla gara dirigendo il canotto, che dal suo bel nome si intitola *Camille*.

La vaghissima signora, che l'abbigliamento d'occasione trasforma e mascolinizza, ha già fatto largamente parlare di sé per il suo *entrain* per ogni genere di automobilismo, quello... marino compreso.

La signora Du Gast, sulla sua *Camille*, stava impavida al timone, e al suo arrivo a Port Mahon fu fatta segno a vive acclamazioni.

Gli è che ella accoppia alla sua irrequietezza sportiva quello *charme* tutto francese, che le nostre sorelle in latinità non perdono mai anche negli sports, che sembrano più atti a mascolinizzare il bel sesso.

La donna nuotatrice.

Miss Annetta Kellermann è salita già in grandissima fama per la sua bellezza e la sua straordinaria perizia nel nuoto.

Australiana intraprendente ed audace, come tutti gli anglo-sassoni, ella s'è proposto di attraversare a nuoto la Manica, di emulare il capitano Webb, il solo che compì la pericolosa ed emozionante traversata nel 1875, dopo 21 ore di nuoto con un tempo non troppo favorevole.

Annetta Kellermann, la competitrice del valoroso campione inglese, è a giudizio dei suoi amici, capace di raggiungere lo scopo che si propone. I suoi successi come nuotatrice non si contano più.

La donna aeronauta.

Colla ricomparsa del pallone dirigibile il *Giallo*, dei famosi fratelli Lébaudy, una donna per la prima volta ha compiuto un'escursione in pallone dirigibile libero.

Ricordiamo qualche tipo di donna aeronauta del passato.

La prima donna che fece un'ascensione in pallone fu una francese, la signora Zible; l'esperimento ebbe



La forte ciclista biellese signorina Angela Gremmo, che compì già 9 marce dell'Audax sulla salita della Serra.

Juoco il 4 giugno 1784 a Lione, in presenza del conte De Naga (il re di Svezia). Essa partì col signor Fleury, pittore di navi, nella galleria d'una mongolfiera a fuoco, del diametro di 23 metri, nominata *Le Guastave*.

La signora Sage, una giovane e vezzosa inglese, ascese in pallone il 29 giugno 1786, col capitano Lunardi ed il cavaliere Biggin; dopo un tragitto di 25 chilometri, percorso in 2 ore, essi toccarono terra a qualche miglio da Marrow, nel Middlesex.

La signora De Zumermans non sarebbe che la terza, col suo esperimento del 27 giugno 1788.

Una celebre aeronauta è parimenti la signora Guglielmina Reichard, moglie dell'aeronauta omonimo.

Essa debuttò a Berlino il 18 aprile 1811, poi a Königsberg il 22 gennaio 1812, a Dresden nel 1815, ad Aix-la-Chapelle nell'ottobre 1818.

La prima aviatrice.

L'abbiamo conosciuta questa settimana. La baronessa De Laroche faceva infatti il 23 corrente il suo debutto aereo sul suo biplano Voisin. Era la prima volta al mondo che una donna montava un aereo.

Già conosciuta nel campo sportivo e già abile conduttrice di automobili propri, la sua presenza sul campo di Chalons non ha certo meravigliato. Per la prima volta che essa pilotava un apparecchio aereo, non si poteva desiderare una maggiore abilità ed un maggior sangue freddo. Al termine del suo volo di circa 300 metri, essa è stata vivamente applaudita.

V. G.

Nel giornalismo sportivo.

Da qualche settimana ha iniziato la sua pubblicazione a Palermo una nuova rivista: *La Sicilia Sportiva*.

Data la mente direttiva e gli uomini che la coadiuvano la *Sicilia Sportiva* non potrà che avere un buon successo, e riempire degnamente il vuoto che si ha finora avuto della assoluta mancanza di un organo sportivo siciliano.

La nuova consolare quindi che ha voluto indirizzarsi un cortese saluto, abbia il nostro benvenuto, insieme ai più vivi auguri di prosperità e di successo.

N. d. D.

CORRISPONDENZA

Roma. Collari. — Quale è il tuo numero di classifica?

Voghera. Gandino. — Obbligati e saluti.

Bielia. Velox. — La fotografia della coppa è troppo scura. Per l'altra vedere a pagina 17.

Vercelli. Ing. Del Pozzo. — Grazie di ogni parola e sempre con gli stessi intenti.

Napoli. Bayon. — Tutto passiamo nel limite dello spazio. Grazie d'ogni premuroso invio.

Firenze. Alemanni. — Ci mandi degli ingrandimenti. Le fotografie inviate sono piuttosto scure. Ciò nonostante passiamo le più interessanti.

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTA A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

SOCIETÀ MECANICA ITALO-BINEVIRINA
TORINO Via Freisa 26 TORINO

ITALA

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

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.

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).

REBUS

GIGLI - MOTORI - AUTOMOBILI

MOTORI LEGGERI PER AVIAZIONE

Soc. RESTELLI BUZIO & C.
(Chiedere Catalogo)

MILANO

Sede provvisoria: Via Disciplini, 15

— Telefono 57-06 —



Le BICICLETTE
più ben finite, più eleganti e più solide, sono le

BSA

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

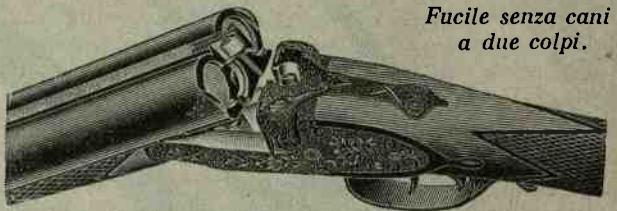
Chiedere Catalogo gratis.

Il migliore
fucile da caccia

L'“IDEAL”

Fucile senza cani
a due colpi.

Creazione
della



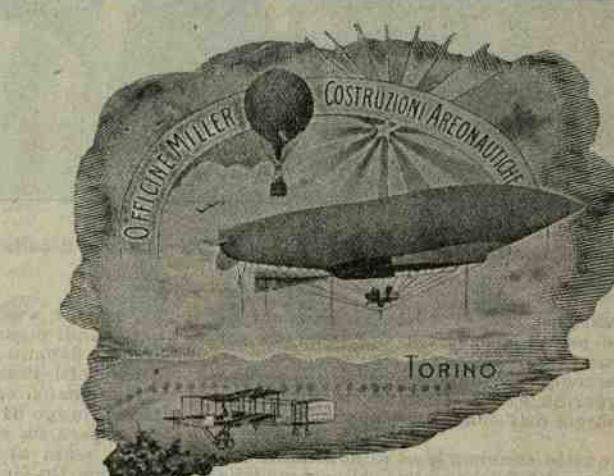
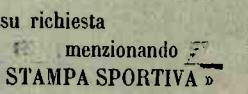
Manufacture Française d'Armes & Cycles de Saint-Etienne
(FRANCIA)

INVIO FRANCO del CATALOGO-ALBUM GENERALE illustrato

su richiesta
menzionando

LA STAMPA SPORTIVA

1000 pagine
20.000 incisioni
Peso Kg. 1 1/2



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 VOLANTI
(Brevetto Ing. MILLER)

Aerocurvo " MILLER "

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

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 COMMERCIAINTI
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

DOMO
delle Loro Maestà
i Reali d'Italia

14 Medaglie
alle primarie Esposizioni
e Congressi Medici

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

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 spedisce franco opuscolo dei guariti

PRIMA FABBRICA DI BIGLIARDI D'EUROPA

LA COMPAGNIE BRUNSWICK FRANÇAISE

BIGLIARDI da carambola, pel gioco 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", gioco di birilli americano di precisione.

PARIGI - 19, Rue de la Pépinière - PARIGI



Pneu DUCASBLE

(senza camera d'aria)

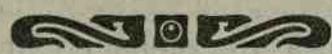
per Cicli, Automobili, Omnibus, Carrozze, ecc.

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

TAURUS

▲ ▲ GRANDE ▲ ▲
CARROZZERIA
D'AUTOMOBILI



= TORINO =

Via Circonvallazione, 12

Ricordatelo tutti il motto della Fabbrica Francese

del

PNEUMATICI SOLY

Poca réclame..... molta gomma! - Molta réclamo..... poca gomma!

Agenzia Pneumatici **SOLY** - Milano - Via Vittoria, 40.



GIUSEPPE CARRERA

GRANDE LABORATORIO RIPARAZIONI

PNEUMATICI

Per ingrandimento locali

Trasferito in **TORINO** Via Saccarelli, 14
entrata Via Carena.



GIOCATE TUTTI AL FOOT-BALL

che è il migliore degli sports, adoperando i

"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 "	18,50

AGENZIA DEGLI SPORTS - Corso C. Colombo, 10 - MILANO

A richiesta listino: Caccia - Pesca - Sports.

S.C.A.T.

Automobili da 14, 18 e 22 HP

Provatele e confrontatene i prezzi.

Federico POLITANO - Agente Generale - **TORINO**
Via Madama Cristina, 60

LA BICICLETTA NELL'ERA PREISTORICA



LA BICICLETTA NELL'ERA MODERNA



Chiedere il nuovo Catalogo 1909

CICLI DEI

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

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

Quale potenzialità si ritiene la
meglio adatta per automobili da
medio e grande tourismo

? 18 HP

Quale
la marca?

BRIXIA-ZÜST 1909

riconosciuta insuperabile

Rappresentante Generale:

Cav. ENRICO MAGGIONI

Piazza Castello, 16 - MILANO

TELEFONO 48-62

Fabbrica di Accumulatori Elettrici per tutte le applicazioni

Giov. HENSEMBERGER
MILANO-MONZA

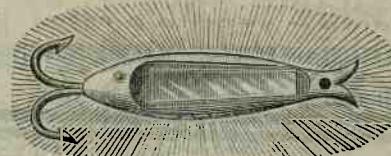


Specialità in
ACCUMULATORI
per
Automobili
Motocicli

← ESPORTAZIONE →

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.

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 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. Candano e C., Piazza Carlo Felice, 10, TORINO.

ISTINO A RICHIESTA

Perchè

PETIVA EMILIO ha vinto la Grande Medaglia d'Oro di S. M. il Re e la Coppa Triennale del Sindaco Bacolla nella **Corsa dei 220 Km. di Vercelli** del 10 Ottobre corrente?

Perchè

la macchina è di nostra fabbricazione, Marca

“ITALIA A. MUNSCH,,

Perchè

essa aveva ed avrà sempre

Pneumatici DURIO

Questa meravigliosa macchina che corse 230 Km. nella Corsa di Biella ed arrivò seconda, e 220 Km. in quella di Vercelli, arrivando prima, è esposta nel nostro **Negozio di Via Garibaldi, 37, Torino**, ove vendiamo anche a titolo di *reclame*, macchine simili munite di gomme DURIO, al **Prezzo di L. 115**, con la garanzia di un anno.

Non confondere la Marca “**ITALIA A. MUNSCH**”, con altra quasi omonima, ma insistere nella richiesta per la prima.