

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcobaleno
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero { Italia Cent. 10 | Arrivate Cent. 15
 { Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-26

INSERZIONI
Per trattativa rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

Il grande trionfo dell'aviatore italiano Cattaneo

Vedi nell'interno pagg. 10-11.



L'italiano Cattaneo è riuscito il trionfatore dell'importantissimo "meeting", di Rouen.

In alto a sinistra: Cattaneo durante la gara per il "record" del giro di pista. — In alto a destra: Cattaneo a bordo del suo monoplano. In basso: Veduta generale del campo di aviazione. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

A. MARCONCINI - Verona

(Piazza Isolo)

Cartucce Originali Müller - extra
(Marca Soleil)

Records Mondiali - una serie di 167 plectoni su 167

Tre Grands Prix du Casino di Montecarlo, consecutivi

Deposito Cartucce Originali T

confezionate dalle rinomatissime Case francesi: Lien, Ducasse & Guyot.

BALLISTOL-KLEVER - ARMEEÖL

Estrae e neutralizza le sostanze deleterie che gli esplosivi innestano nelle canne. Agisce autochimicamente. L'uso dannoso di grattatoi e spazzole è superfluo. Permette di usare impunemente anche i più violenti esplosivi (Cordyte, ecc.), e d'immergere persino armi e metalli nell'acqua marina. È indispensabile alle Società di Tiro a segno, ecc.

Prezzi: Cartucce extra, marca « Soleil » L. 28 al cento, franco.

» » Aigles B, corazzate, fine » 14 » imballo gratis.

Ballistol in elegante flacone metallico L. 1,75, franco.

CICLI**Rambler**Insuperabili
Scorrevoli - Eleganti - Rigidi

Rappresentante Generale per l'Italia:

R. MONNEY - Via Bollini, n. 2
TORINO

Si eseguono riparazioni garantite a qualunque bicicletta.

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 - Ufficio: Corso Dante, 30-35.

Officine: Corso Dante, 30-35.

Via Cuneo, 17-20.

North British

Clincher

Pneumatico l'amico dei Chauffeurs e dei Ciclisti

NOVITÀ 1910

Antidérapant tutta Gomma

Elimina l'inconveniente delle pannes dovute alle gomme, perchè il solo e l'unico fabbricato con materiale il più scelto.

The NORTH BRITISH RUBBER Co Ltd

Filiale per l'Italia: Via Quintino Sella, 1 - MILANO.

CICLISTI e AUTOMOBILISTI

Prima di fare acquisti per la nuova stagione, domandate listini e condizioni.

Soprabiti Impermeabili - Galoches

SCARPE CANAVAS PER SPORT

Vesciche per Foot-Ball

TELE RER AVIAZIONE

GOMME PIENE per Carrozze, Autobus, Camions, ecc.

Le MIGLIORI MOTOCICLETTEsono quelle che l'intelligente fabbricante che ha cura di tutti i perfezionamenti munisce degli insuperabili **Magneti U. H.** Unterberg Helmlé, che essendo i più semplici, sicuri, convenienti, garantiscono, con una partenza a 60 giri, il più perfetto e regolare funzionamento al motore.**VITTORIE su VITTORIE**

1909 - 46 primi premi e numerosi records.

1910 - 22 Maggio: 1° Premio Motociclette a Marsiglia - Escoffier: Coppa e premio regolarità su Magnat-Debon.

22 Maggio: Corse Motociclette a Niederberg presso Vienna: 1° Premio d'eccellenza su Puch - 5 Primi premi di velocità su Puch - 2° Premio di velocità su Puch.

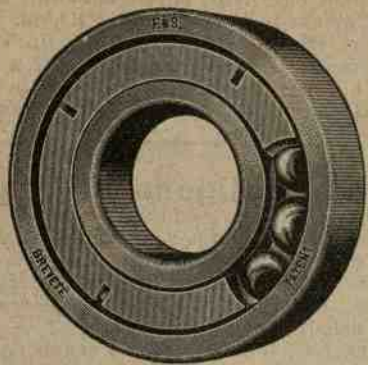
29 Maggio: Corsa Motociclette Genf-Friburgo: 1° Premio Bury su Fafnir.

29 Maggio: Coppa Vetturette Catalogna a Barcellona: 1° Premio Gonx su Peugeot - 2° Premio Giuppone su Peugeot.

Tutti con

Magneti e Candele U. H. (Unterberg & Helmlé)Agente depositario **LEOPOLDO FERRARIS** - Via Sagliano, 1 - Torino.

In vendita presso i primari grossisti.



Due nuovi
Records mondiali
conseguiti dai
Cuscinetti SACHS

Velocità sinora mai raggiunte

Barney Oldfield la cui vettura era munita esclusivamente di **Cuscinetti Fichtel & Sachs**
copre un miglio inglese = 1,609 metri (Start fisso) in $40 \frac{53}{100}$ di min. secondo

143 Km. di velocità all'ora

Un miglio inglese = 1,609 metri (Start volante) in $27 \frac{33}{100}$ ore

212 Km. di velocità all'ora

58,7 metri al minuto secondo.

La superiorità assoluta dei Cuscinetti F. & S.
si dimostra dunque non solo nella costruzione, precisione e lavorazione,
ma anche nell'uso pratico.

FICHEL & SACHS - Schweinfurt a. M.

Per richieste rivolgersi al Rappresentante per l'Italia con DEPOSITO

ENEA ROSSI - Via Bramante, 29 - Milano

Cataloghi a richiesta gratis.

EPILESSIA

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

CLODOVEO CASSARINI
di BOLOGNA

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

Si trovano in Italia e fuori nelle primarie farmacie.

Si spedisce franco ooscuro dai guariti

DONO
delle Loro Maestà
i Reali d'Italia

14 Medaglie
alle primarie Esposizioni
e Congressi Medici

“ TRIONFO SENZA L'EGUALE! ”

Douvre-Calais e ritorno (doppia traversata della Manica) in aeroplano senza fermata, fatta dall'aviatore inglese C. S. Rolls, il 2 Giugno 1910, con motore munito di candele **POGNON**.



Deposito:

D. FILOGAMO
TORINO
Via dei Mille, 24.

BOUGIE POGNON Ltd
29, Wauxhall Bridge Road
LONDRA.



Echi della Corsa
COPPA DEL RE
(19 Giugno 1910,
partenti 204)

Ditta **GIUSEPPE GAIA**
TORINO - Corso Palestro, 2 - TORINO

Vaccaro 6° arr. Allasia 5° arr. Durando 1° arr.
tutti montati su bicicletta **GAIA**, materiale **PEUGEOT** e pneumatici **DAMIANI** e C.
Vincitori della Coppa di S. M. il Re e della Coppa del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

Ditta **G. DAMIANI** e C.
TORINO - Via dei Fiori, 50 - TORINO

L'attualità sportiva.

Sommario. — Nel mondo commerciale sportivo — Disposizioni per le nuove targhe — Il nuovo poligono di Acqui — Le due corse ciclistiche su strada della settimana — L'educazione fisica nei collegi italiani — La flotta aerea italiana — Due grossi premi per la navigazione aerea, istituiti dall'A. C. di Francia — L'Annuario del T. C. I. — La grande riunione podistica di Torino — Le vittorie degli schermatori italiani all'estero — Dopo il Circuito di Rouen — Il Gran premio di Parigi vinto da « Nuage » — L'anima sportiva — Il Giro di Francia — Lo sport dell'acqua — L'Esposizione di Torino nel 1911.

**Medaglie, Targhe e Coppe
Premi per tutti i rami di Sports**

PIERO MASETTI FEDI e C.
FIRENZE - Via Vecchietti, 6 - FIRENZE
Installazione recentissima di una pressa per la coniazione, capace di una pressione di 140.000 chili.

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

Huguenin Frères & C.
MEDAGLIE ARTISTICHE
per tutti gli Sports
Contorni e Cornici novità - Scudi d'Onore - Diplomi
Rappresentante Generale per l'Italia:
ROTA G. R. - GENOVA - Via Orefici, 44

NON PIÙ
MIOPI - PRESBITI E VISTE DEBOLI
DIOEU. Unico e solo prodotto del Mondo, che leva la stanchezza degli occhi, evita il bisogno di portare gli occhiali. Da una invidiabile vista anche a chi fosse settuagenario. *Opuscolo esplicativo gratis.* V. LAGALA, Vico 2° S. Giacomo, 1 - Napoli.

GIUOCO DEL CALCIO
Prima di acquistare
Targhe - Targhette - Coppe - Medaglie - Diplomi
attendete Catalogo splendidi nuovi tipi dell'Officina Artistica
MARIO NELLI e C. - Firenze
dedicato alla F. I. G. C.
Speciali distintivi, tipo inglese, a smalto con colori sociali, intestati alla Società, con prezzi normali anche per piccole quantità. — Per richieste urgenti inviansi fotografie.

**MARCHE PER VELOCIPEDI
ED AUTOMOBILI.**
in DECALCOMANIA e DI METALLO
G. DIDONE
MILANO - VIA VIGEVANO - 32



Nel mondo commerciale sportivo

Bologna festeggia i suoi campioni ciclisti! — Nel settembre 1909 gli *sportsmen* bolognesi plaudivano calorosamente il ritorno dal Giro di Francia dei corridori locali Magagnoli, Gamberini e Pasquali, i difensori dell'industria bolognese, cioè dei cicli *Felsina* e delle gomme *Clément*.

Senza nessuna, o quasi, preparazione; senza nessun servizio di rifornimento, questi corridori, soli fidenti nelle loro forze e nella bontà del materiale che essi montavano, si erano lanciati pieni di speranza a competere il Giro di Francia (km. 4500) a tutta la falange formidabilissima dei corridori francesi, degli altri corridori stranieri e di altri italiani.

L'esperimento fu allora coronato da successo; nella corsa lunga e faticosa campioni e macchine di valore scomparvero dalla lotta, ma i tre corridori portarono a termine con onore l'impegno preso di giungere fino alla fine e bene.

In questi giorni si replica il successo sportivo per le due Case bolognesi. E nuovamente Gamberini ne dà motivo, grazie alla più che onorevole partecipazione nel Giro d'Italia, chiusosi da poche settimane.

Gamberini, montando, come sempre, *Felsina* e *Clément*, era partito fra gli individuali, cioè fra quelli abbandonati ai loro propri mezzi, senza nessun au-

tomobile che lo seguisse lungo il percorso dei 3000 chilometri, senza che nessun servizio di rifornimento gli fosse apprestato, senza aiuto né diretto né indiretto di ammiratori o compagni; fu insomma il vero corridore individuale, mai minacciato da squalifiche per supposte infrazioni al regolamento della corsa, mai sopportato... a condizioni...; fece infine da solo e senza aiuti di sorta, una corsa regolare in ogni sua parte ed al traguardo d'arrivo gli toccava il secondo posto di classifica degli individuali.

Senza nessuna, o quasi, preparazione; senza nessun servizio di rifornimento, questi corridori, soli fidenti nelle loro forze e nella bontà del materiale che essi montavano, si erano lanciati pieni di speranza a competere il Giro di Francia (km. 4500) a tutta la falange formidabilissima dei corridori francesi, degli altri corridori stranieri e di altri italiani.

L'esperimento fu allora coronato da successo; nella corsa lunga e faticosa campioni e macchine di valore scomparvero dalla lotta, ma i tre corridori portarono a termine con onore l'impegno preso di giungere fino alla fine e bene.

In questi giorni si replica il successo sportivo per le due Case bolognesi. E nuovamente Gamberini ne dà motivo, grazie alla più che onorevole partecipazione nel Giro d'Italia, chiusosi da poche settimane.

Gamberini, montando, come sempre, *Felsina* e *Clément*, era partito fra gli individuali, cioè fra quelli abbandonati ai loro propri mezzi, senza nessun au-

tomobile che lo seguisse lungo il percorso dei 3000 chilometri, senza che nessun servizio di rifornimento gli fosse apprestato, senza aiuto né diretto né indiretto di ammiratori o compagni; fu insomma il vero corridore individuale, mai minacciato da squalifiche per supposte infrazioni al regolamento della corsa, mai sopportato... a condizioni...; fece infine da solo e senza aiuti di sorta, una corsa regolare in ogni sua parte ed al traguardo d'arrivo gli toccava il secondo posto di classifica degli individuali.

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Gli *sportsmen* ed i costruttori adunque terranno il debito conto di questi invidiati risultati sportivi!

Senza contare ancora che durante la corsa vinceva due primi posti come individuale, e cioè: 1° nella tappa Firenze-Genova; 1° nella tappa Genova-Mondovì.

Una corsa di questo genere, mentre torna a tutto vanto di Gamberini, pone sempre più in evidenza il materiale dei cicli *Felsina* e delle gomme e tubolari *Clément* (Cesare Tomeazzi e C., Bologna), i quali del resto non avevano bisogno di essere raccomandati maggiormente, perchè a questo già da anni ci aveva pensato lo *sprinter* Verri, il noto corridore di Mantova, e trionfatore delle Olimpiadi di Atene. Anche allora il successo, clamoroso assai, fu per cicli *Felsina* e gomme *Clément*.

Il nuovo poligono di Acqui

Nei giorni 17-20 luglio p. v. avrà luogo in Acqui l'inaugurazione del nuovo Poligono di tiro, della Federazione delle Società di tiro « Alto Monferrato », e la costituzione definitiva del plotone dei volontari ciclisti ed automobilisti.

Terrà una conferenza sul tiro a segno l'onorevole avv. Augusto Battaglieri, deputato e vicepresidente della Commissione centrale del tiro a segno.

Nei giorni suddetti avrà pure luogo un'importante gara di tiro con carattere interprovinciale. Ecco come sono stabilite le categorie:

I categoria. — *Gara federale*, m. 200 (sagoma d'uomo in ginocchio).
II categoria. — *Serie ripetibili*, m. 300 (bersaglio bianco con visuale nera, Pontedera).



L'Unione Sportiva Modenese, benemerita organizzatrice del Record automobilistico del miglio e della corsa ciclistica internazionale Milano-Modena, ha inaugurato il 19 giugno il suo vessillo, pregevole ricamo della signorina Carmela Gandolfi. (Fot. Orlandini - Modena).

III categoria. — *Fortuna*, m. 300 (visuale di 40x40, divisa in 81 quadretti).
IV categoria. — *Gara d'onore* (come alla II categoria).
V categoria. — *Rappresentanza* (a stabilirsi).

CORRISPONDENZA

Como. Montorfano e Tettamanti. — Ricevuto. Nel prossimo numero. Ringraziamenti.

S. Filippo Archi (Sicilia). G. Reina. — Senza la fotografia la notizia non interessa. Il nostro giornale è illustrato.

Milano. V. C. T. — Il comunicato non ci giunse. Grazie dell'abbonamento.

Fano. A. C. — Se l'avvenimento non è molto interessante, non può trovare posto, poichè Ella riscontrerà che nel nostro giornale tutti i grandi avvenimenti di ogni parte del mondo sono illustrati.

Torino. G. Cerutti. — L'informazione ci venne comunicata dal Comitato.

Milano. Provinciali. — Ricambiamo i saluti.

Buenos Ayres. Nicola. — Pubblichiamo a pag. 9. Attendiamo fotografie Dorando.

Arenzano. L. Briasco. — Grazie, ma troppo bruciate.

Genova. Rota. — Letto giornale. Pazienza.

Fano. Diambriani. — Interessante. In un prossimo numero.

Firenze. Malevotti. — Se belle e di avvenimenti importanti, sì. Grazie e saluti.

Salsomaggiore. Mangiarotti. — Veda a pag. 9. Saluti. V. G.

Milano. B. B. — L'avvenimento da trattare questa volta era quello di Longchamps.

Napoli. Marchese Del Toro di S. Giorgio. — Grazie dell'abbonamento.

Milano. Severi. — Fra qualche giorno la serviamo. Per sua norma, ogni fine mese.

Torino. E. Bonino. — La notizia senza fotografie non interessa i nostri lettori.

Automobilisti! Insistete per avere sulle vostre macchine **PALMER**
Ciclisti! ; Pneumatici a corda

THE PALMER CORD TYRE - TORINO - Via Pietro Micca, 9.



Matteoni, vincitore della « Coppa Guicciardini » a S. Miniato. (Fot. Alemanni - Firenze).

Le due corse ciclistiche su strada della settimana

La Corsa « Riviera Ligure », I dilettanti.

L'importante corsa ciclistica « Riviera Ligure », organizzata dal giornale *Il Lavoro*, si è iniziata in un ambiente poco propizio, a causa delle lotte elettorali che si combatterono accanitamente a Ventimiglia.

Dopo l'appello fatto dal collega Enrico Braggio, il numeroso drappello, a cura di alcuni membri della Società sportiva locale, venne fatto schierare in via Cavour. Dei 65 iscritti nella prima categoria, se ne presentarono 50. Alle 4,15 precise viene dato il via, fra i calorosi applausi del pubblico che augura buon viaggio ai concorrenti.

Fin oltre Bordighera la corsa eguale, e monotona nel passo, non desta nessun interesse.

La movimentazione comincia a delinearsi per la salita di Bordighera, ove la lunga fila di ciclisti si spezza e si formano due gruppi compatti. La marcia continua così fino a San Remo, ove il primo gruppo, con alla testa Gatti, Blengino, Grunetto, Saccone, Scarella e Gazzano ha già distanziato il secondo di circa 200 metri.

Nella valle di Andora, Robotti di Alessandria attacca una forte volata che gli permette di staccare il gruppo ed arrivare solo in cima al Capo Mele ad una andatura meravigliosa. Nella discesa però viene raggiunto da Gatti, Saccone e Gazzano, i quali transitano insieme per Alassio, precedendo di pochi minuti il gruppo principale.

Il Robotti però, che si trova in una buona giornata ed ha piena coscienza della grande energia fisica di cui dispone, intende assolutamente di liberarsi dai compagni e tenta continue fughe, specie nei punti ove il percorso è più accidentato, ma ogni tentativo gli fallisce, per la coalescenza dei forti avversari. Egli però non si dà per vinto e presso Spotorno, con uno scatto energico riesce finalmente nel suo intento e prosegue da solo fino a Savona. Egli taglia il traguardo alle 8,7, compiendo così il percorso Ventimiglia-Savona ad una velocità media di Km. 29,250. Dopo aver firmato il controllo, Robotti risale in macchina e prosegue velocemente.

Giungono poi: alle 8,9 1/2: Brizzi Gino e Manara di Asti; Fattori Gino, Misani e Fassi Alfredo di Milano; Ballo di Serravalle; alle 8,10 1/2; De Micheli di Padova; alle 8,11: Gamboldi Giovanni; alle 8,12: Piazza, Blengino, Cappella Domenico di Torino. Le forti salite che si susseguono ininterrottamente dopo Savona danno adito al primo gruppo, con un ben combinato inseguimento, di riprendere il Robotti, il quale, avvisato da automobilisti di passaggio dell'avvicinarsi progressivo del gruppo, ritiene più conveniente non esaurirsi nella fuga e rientrare nel lotto, col quale arriva a Genova tagliando 1° il traguardo alle ore 9,40 e seguito da Brizzi, di Roma; Ballo, di Serravalle Scivina; Manara, di Alessandria; Fattori, di Milano; Cappella, di Torino; Meni, di Pietrasanta; Brancon, di Savona; Zeda di Milano.

A Spezia grande era l'attesa per l'arrivo dei corridori partecipi, anti alle due corse Ventimiglia-Spezia e Savona-Spezia.

Fra grandi applausi, alle ore 16,9'25", tagliò 1° il traguardo Robotti Michele di Alessandria, socio dell'*Unione Sportiva Torinese*, seguito, alle 16 10'25' da Fassi di Gallarate. Alle 16,20 Verde Eurico di Frasonara.

I non classificati.

Una folla numerosa stazionò a Savona fin dalle 7, in via Palocapa, nei pressi dell'*Eden Bar*, punto fissato per la partenza dei ciclisti « categoria non classificati », partecipanti alla corsa Savona-Genova-Spezia (km. 150).

Gli iscritti sono 130, ma quelli che rispondono all'appello sono soltanto 116. Fra i partenti noto molti corridori piemontesi. Vi sono pure molti militari di fanteria, bersaglieri, marinai, venuti da Verona, Mantova, Milano, Cuneo, Asti, San Remo e Spezia.

Alle 7,35 si dà la partenza al numeroso gruppo di corridori, il quale parte in modo regolarissimo, senza che si abbia a registrare il minimo incidente.

A Genova i primi corridori giungono alle ore 10,30. Sono: Fiore, Zanchi, Ghiglione, Prigione, Cortese. Fra le 10,30 e le 11 ne transitano circa una settantina; molti riuniti in gruppo.

Dopo Genova il passo prosegue fortissimo; ciononostante parecchi ritardatari riescono a ripor-

tarsi in gruppo e rendere più movimentata la gara.

Un pubblico numeroso assisteva all'arrivo, malgrado il tempo incerto. Alle 15,9 dalla curva che è in fondo al rettilineo si vede spuntare un primo corridore, che curvo sul manubrio, avanza velocissimamente. Un applauso lunghissimo scroscia al suo giungere sul traguardo, che attraversa con una bella volata alle ore 15,9 22'. E' Bertero Giuseppe di Ovada, che ha impegnato ad effettuare il percorso Savona-Spezia (km. 150), ore 7 e 50 minuti; 2° Prigione Carlo di Chiavari, alle ore 15,13'59"; 3° Carlini, alle ore 15,29'.



Robotti Michele, dell'« Unione Sportiva Torinese » 2° arrivato nella corsa « Coppa del Re », e 1° nella corsa Riviera Ligure (Fot. E. Ferrarese - Alessandria).

La corsa per la Coppa Guicciardini.

Questa corsa, la più importante della stagione per la Toscana, ha raccolto numerosissime iscrizioni, e specialmente dall'Alta Italia sono venuti a disputarsi la gloria corridori di buona fama.

Un nome che finora era rimasto nelle seconde file, inseguito sempre dalle più terribili delle *guignes*, oggi ha rifuso in una gloria da lungo tempo desiderata e giustamente meritata: Matteooni. Egli si è dimostrato il vero campione primo della Toscana di oggi, battendo, con un vantaggio di 12 minuti, Dilda, Chiodi e Micheletto, e percorrendo quasi la metà della corsa da solo, arrampicandosi arditamente per le aspre salite e scivolando per le discese ripide di cui la corsa era completamente ripiena.



I concorrenti alla corsa Firenze - Borgo S. Lorenzo. — N. 1. Il vincitore Vansini. (Fot. Alemanni - Firenze).



Gara Professionisti di inaugurazione del velodromo Cascine (Firenze). 1. Piard, francese; 2. Verri; 3. Fontana.



BEJNA-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.





Il 1° plotone dell'11° bersaglieri che ha vinto a Roma brillantemente al Concorso di educazione fisica il Premio Reale. (Fot. H. Bayon - Napoli).

L'educazione fisica nei collegi italiani

Gare di scherma e ginnastica nel Reale Collegio Carlo Alberto

Invitati dal Rev.mo Padre Rettore anche noi abbiamo partecipato all'annuale saggio di scherma e ginnastica nel Reale Collegio Carlo Alberto, e abbiamo passate due ore veramente felici fra quei giovani pieni di vita, di robustezza e d'intelligenza.

Con sincerità possiamo attestare che fra quei buoni Padri non abbiamo trovato i nemici del benessere materiale, i feroci oppositori, raggrinziti, incartapecoriti, mancanti di fibra e di energia « i pedagoghi, come direbbe il cav. Gelli, della paura; i sostenitori del regresso e della debolezza fisica nazionale, i quali nei giovani da loro dipendenti non sanno formare la robustezza del braccio e del carattere ». No. Nel Collegio di Moncalieri abbiamo trovato degli educatori moderni, e noi ci ralleghiamo cordialmente, sentitamente.

Vorremmo che questo Collegio per ciò che riguarda l'educazione fisica fosse esempio agli altri, a tanti altri, in cui questa è spesso considerata come noiosa appendice alle altre lezioni e ad essa vengono destinate ore insufficienti e inconvenienti.

Un terreno esausto e privo di forze vegetative non può produrre. A chi è simpatico e fa impressione buona un giovane dotto, precocemente dotto magari, dal corpo malaticcio, mingherlino, fiacco, tisco? A che servirà a costui il bel corredo di cognizioni acquistate in tante ore di studio micidiale? Quando al mattino dopo tre ore di scuola lunghe, noiose, vediamo uscire i nostri fanciulli delle classi ginnasiali, pallidi, bianchi come cenci lavati, fiacchi, e con gli occhi privi di quella vita, caratteristica della loro età, siamo presi da un sentimento di compassione e il nostro animo sdegnato medita una protesta contro certi orari barbari, ostrogoti.

Il saggio si è tenuto nell'ampia palestra, all'aperto, al soffio di un venticello fresco e primaverile. Il grande cortile era tutto addobbato di vessilli tricolori e pavesato da centinaio di bandierine italiane; e di questo un bravo di cuore ad Angelo Boffi, elettricista del Collegio.

Fra gli invitati abbiamo notato il fiore dell'aristocrazia torinese e moncalierese che spesso usciva in fragorosi e spontanei applausi per i giovani che più si distinguevano.

Eccovi il programma:

1. Esercizi di squadra agli attrezzi. — 2. Esercizi collettivi agli appoggi Baumann. — 3. Esercizi collettivi al bastone di ferro Jaeger. — 4. Gare individuali ai grandi attrezzi e gare di salto in lungo, in alto, ecc. — 5. Giochi. — 6. Esercizi militari; evoluzioni di piazze d'armi; ordine sparso; carica a fuoco a salve. — 7. Défilé.

R usciti vincitori:

Gara di Scherma: i signorini Ruffinoni e Angelo Lampertico.

Gara di Ginnastica:

Salto in lungo: il principino Giulio Caracciolo (m. 6 40).

Saltometro: il signorino Giuseppe Larco (m. 1 60).

Salto con l'asta: il signorino Iginio Maestranzi (m. 2 80).

Salto misto: il conte Walfré di Bonzo (metri 1,20 x 3 60).

Cavallina: vincitori pari merito i signorini Nino Cavaglia, Pierino Massucco, Giovannino Pozzi, Ugo Chi-sa, Marcello Botto, Roberto Clara.

Salita alle pertiche: signorini Dado Milano, Reno Guala.

Parallele: signorini Augusto Gazzelli, Giacomo Compostella.

Funi: signorini Giancarlo Ottolini, Ernesto Chiara.

Alla fine tutti i giovani vincitori ricevettero il premio in medaglia di bronzo dalle mani del preside dott. Benedetto Guerrino Fracalvieri,



I vincitori dei Campionati Ginnastici Fiorentini indetti dall'U. S. F. « Sempre Avanti ». — A sinistra: Nesi Giovanni - a destra: Paoli Gino, rispettivamente vincitori delle gare senior e junior. (Fot. Moretti).

che compari fra i suoi alunni sorridente nel viso come un buon padre che si rallegra e gioisce vedendo forti e onorati i suoi figli. E aveva ragione. Il saggio è riuscito simpaticissimo e interessante, rallegrato da scelti pezzi di musica eseguita egregiamente dal concerto della Società Filodrammatica della città.

Vada il nostro rallegramento sentito e cordiale



Il saggio di ginnastica nel grande cortile del Reale Collegio Carlo Alberto di Moncalieri.

al sig. Domenico Trentinella, maestro di scherma, e al sig. Natale Fietta professore di ginnastica e nostro carissimo amico.

Pietro di Sant'Arcangelo.

La flotta aerea italiana

Dunque, avremo una flotta aerea, che, senza dubbio, saprà portare alta, molto in alto, la bandiera italiana.

E se per la nostra atmosfera azzurra un reggimento di dirigibili navigherà fra non molto, ondeggiando mollemente nella luce d'oro del bel sole italico, si dovrà riconoscere ad un uomo e a dieci milioni.

L'uomo è il generale Spingardi, i dieci milioni sono lire nostre, testè stanziati nel bilancio della guerra per una flotta aerea con l'approvazione di tutta la Camera, meno 24 voti.

Nel mondo dello sport, questo nuovo metodo di guerra, che sarà forse il più formidabile di tutti, appunto perchè meno bellicoso, non può che suscitare entusiasmo; poichè è una nuova fulgida prova di quanto l'esercito abbisogni dello sport.

E' una mia vecchia tesi, che ho sostenuta più volte su queste medesime colonne: lo sport è una grande preparazione militare. E sono lieto ora di aver concorde il pensiero d'un alto personaggio, qual'è il ministro della guerra.

Lo Spingardi, del resto, che in tema di spese e di riforme militari cammina da parecchio tempo diritto sulla giusta e buona via che s'è tracciata sin dalla sua assunzione al potere, è un fervido propagandista sportivo nelle file dell'esercito, è un convinto dell'utilità dello sport in rapporto all'armata.

Non fu egli che diede così valido impulso all'automobilismo militare da renderlo ormai una necessità, da indurre anzi un concorso per l'acquisto di 600 camion per l'esercito con una spesa di sei milioni?

Proseguendo per questa via, egli ha voluto che l'esercito italiano fosse uno dei primi ad usufruire di una delle più grandi conquiste sportive: quella dell'aviazione.

Come aveva fatto per il corpo dei volontari ciclisti, al quale aveva dato incremento col promuovere esercitazioni speciali, e offrire per queste somme rilevanti di premi, così ha voluto che le ultime e più perfezionate costruzioni di dirigibili fossero adibite ai militari, i quali se ne potessero servire nelle loro ultime espressioni tattiche o nelle modernissime manovre.

Eppure, prima che la somma di dieci milioni pro dirigibili fosse stanziata in bilancio, vi fu una lotta in Parlamento. Gli onorevoli Turati, Cicotti ed Eugenio Chiesa inaugurarono un battaglia verbale, a frizzi, a motti, a motteggi, contro i dirigibili; ma non seppero... dirigerla bene, e rimasero sconfitti. Essi d'altronde partirono da un vecchio preconcetto basato sul solito argomento che

bisogna rifiutare gli aumenti nelle spese militari perchè sia resa più difficile la guerra.

Ora, è questo un errore fondamentale, che avvia in una falsa strada tutte le mosse degli avversari della guerra. La costruzione dei dirigibili, infatti, e la formazione di una sia pure potentissima flotta aerea, può valere più a sconsigliare che a consigliare la guerra. La flotta aerea, quando fosse dav-

vero, numerosa e minacciosa, potrebbe riuscire a rendere vano ogni altro congegno guerresco quali, ad es., le fortezze e le corazzate. E' naturale che per ora una flotta di dirigibili non potrà avere la formidabile, paurosa potenza di una flotta marittima, ma è innegabile che quanto quest'ultima ottiene con mezzi difficili e con complicati congegni, quell'altra saprà raggiungere con assai maggiore semplicità di metodi e quindi minore intensità di spese.

E mi spiego: basterà un piccolo ordigno di artiglieria applicato a un dirigibile per lanciare dall'alto su navi e su fortezze spaventosi strumenti di distruzione e di morte. Un proiettile di minimo calibro piovuto dall'alto, che scoppi in un punto qualsiasi di un edificio immobile o navigante, produrrà senza dubbio maggior rovina di quella che possa compiere una qualsiasi grossa granata lanciata da uno dei più potenti cannoni moderni.

E' pertanto chiaro che un possente strumento aereo di battaglia diminuisce di gran lunga il valore degli strumenti bellici di terra e di mare.

Come conseguenza di ciò, le nazioni saranno portate tanto più ad evitare la guerra quanto più valida e forte sarà l'armata, che dall'alto potrà minacciare le forze che sono in basso. Perché in tal caso una guerra tra l'aria e la terra significherebbe una catastrofe spaventevole per tutta l'umanità.

Non è possibile che la guerra venga abolita per i motivi sentimentali che la fanno condannare dai vacui filosofi e dagli allegri pacifisti; ma essa diventerà assai da quando ragioni inoppugnabili d'interessi comuni e vitali s'imporranno per impedire le terribili conseguenze di un gigantesco sterminio.

Ecco adunque come questa meravigliosa forma di sport, che sono i dirigibili, verrà applicata all'esercito a costituire un mezzo imponente di pacificazione.

Tuttavia, a parte tali considerazioni, è fuori di dubbio che una flotta aerea sarà sempre un meraviglioso metodo di difesa per le armate più deboli contro quelle più forti.

Chi può dire dove si potrà spingere un abile stratega od un audace soldato, quando abbia in mano il volante di un motore ed ai piedi l'agile leva d'un leggero convoglio aereo?

E venendo ad osservare il problema dal lato finanziario, appare limpida l'enorme economia che rappresenta una simile flotta di fronte a un'armata di navi.

La somma necessaria per costruire anche una sola corazzata, può servire per costruire un intero esercito di minacciosi dirigibili; ed allora la nazione, che pur non essendo fortemente agguerrita sul mare, saprà fornirsi di una simile difesa aerea, avrà modo di atterrare le più formidabili armate avversarie.

E' bello adunque che l'Italia, la giovane, audace patria d'ogni ardita iniziativa, si sia spinta prima per questa splendida via irta di ostacoli, ma luminosa di speranze, che potrà condurra a meravigliosi trionfi ed a grandi conquiste avvenire.

E' bello ancora ed è consolante per noi, che sia stato lo sport a fornire ad un ministro di genio lo spunto per tale nobilissima idea, e che sia lo

sport il campo ove necessariamente si formeranno i soldati di quel futuro esercito dell'aria, che saprà dare all'umanità atterrita prove miracolose d'arditezza e di valore.

G. CORVETTO.



S. E. il generale Spingardi, Ministro della Guerra.

Due grossi premi per la navigazione aerea istituiti dall'Automobile Club di Francia.

L'Automobile Club di Francia, lasciando da parte momentaneamente le grandi corse d'automobile, ha stabilito due premi per la navigazione aerea, uno di 150.000 lire riservato agli apparecchi di aviazione, l'altro di 50.000 ai palloni dirigibili.

Il regolamento concernente queste grandi prove è stato studiato per vari mesi, ed ora è definitivamente deciso dalla Commissione auto-aerea e dalla Commissione sportiva dell'Aero Club Francese. Eccone le principali condizioni:

Per il *Grand Prix del dirigibile*, lire 50.000, il percorso da effettuarsi sarà da Parigi a Reims e ritorno. Il premio sarà attribuito al pilota che avrà effettuato il percorso nel miglior tempo avanti il 1° gennaio 1911. La partenza e l'arrivo avranno luogo sul campo militare di Vincennes, alle porte di Parigi. Tutti gli scali sono facoltativi, uno solo è obbligatorio. Esso dovrà effettuarsi a Reims al campo di manovre della cavalleria, ove il dirigibile dovrà imbarcare un viag-

giatore a scelta del pilota, del peso minimo di 75 chili, che dovranno, se necessario, essere completati con zavorra non consumabile.

Il *Grand Prix d'aviazione*, lire 150.000, sarà attribuito ai tre piloti che avranno effettuato, avanti il 1° gennaio 1911, nel miglior tempo possibile, il percorso Parigi-Bruxelles e ritorno con a bordo un passeggero (due passeggeri compreso il pilota). I due passeggeri dovranno pesare insieme 150 chilogrammi, che saranno completati, se necessario, con zavorra non consumabile. Il tempo totale del percorso non potrà in nessun caso eccedere trentasei ore. La partenza e l'arrivo avranno luogo a Issy-les-Moulineaux. Un solo scalo è obbligatorio, e sarà effettuato a Bruxelles, nel a pianura di Eterberck.

La ripartizione della somma di 150.000 lire sarà fatta nel modo seguente: 100.000 al pilota che avrà effettuato il percorso nel miglior tempo alle condizioni indicate dal regolamento; lire 30.000 al secondo, 20.000 al terzo.

Annuario dell'automobilismo, del ciclismo e dei trasporti

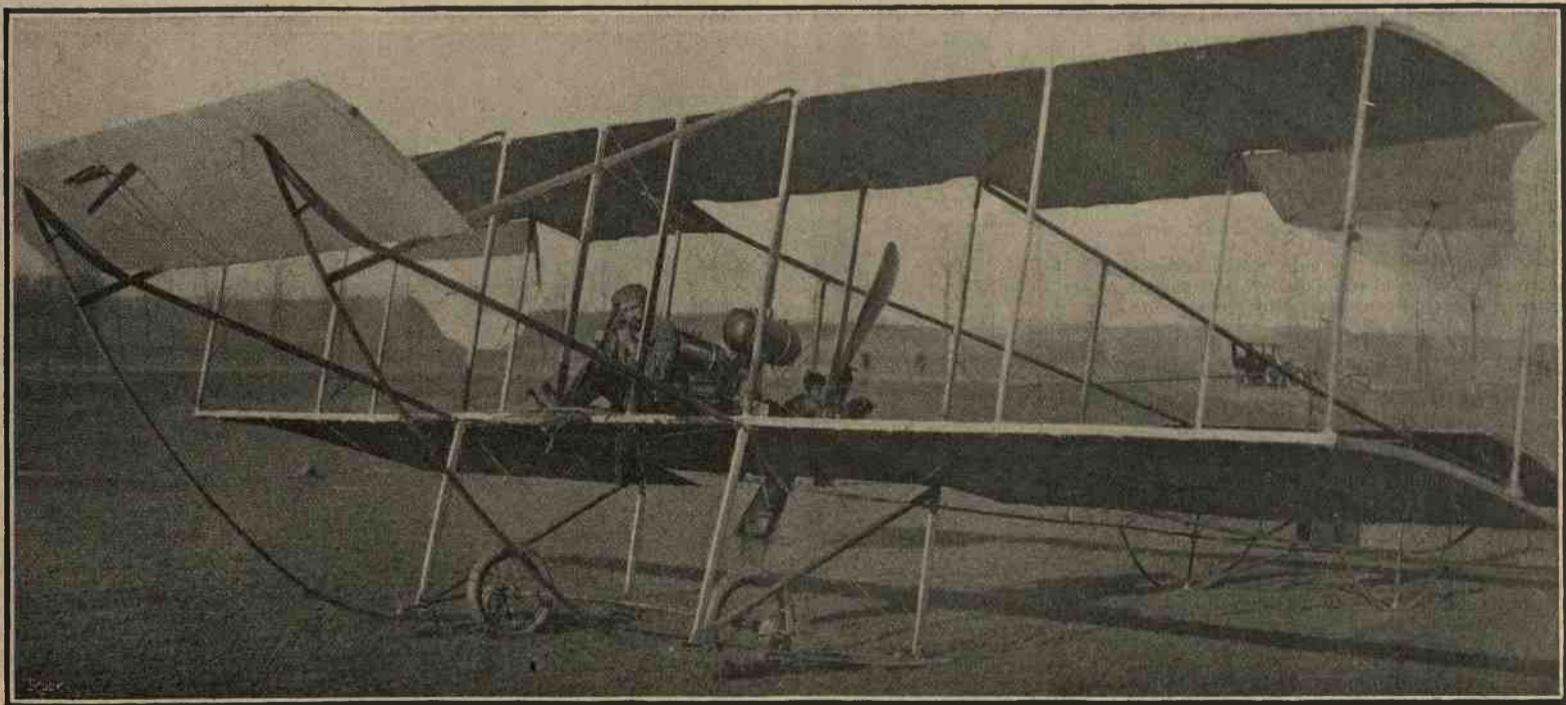
E' uscito l'Annuario 1910 dell'Automobilismo, del Ciclismo e dei Trasporti moderni del T. C. I.

L'Annuario 1910 è diviso in cinque parti, ordinate sistematicamente a seconda della materia trattata; ma per le persone e per l'uso a cui esso è destinato può considerarsi diviso in due parti così distribuite: 1° Notizie e norme interessanti particolarmente l'automobilista ed il ciclista che viaggiano tanto in Italia che all'estero (circolazione, dogane, trasporti, località, delle quali sono fornite speciali informazioni di 1000 alberghi, 800 garages, 800 fornitori di benzina e lubrificanti e 1000 meccanici affiliati o raccomandati dal T. C. I.). 2° Indicazioni utili ed indispensabili per il commerciante ed industriale, per gli uffici pubblici e privati, per lo *sportsman*, per lo studioso (indirizzi dei possessori di automobili e di autoscafi, delle personalità turistiche e sportive, dei costruttori e rappresentanti dei garages; l'elenco delle linee automobilistiche, delle Società automobilistiche, ciclistiche e nautiche, dati e notizie tecniche, sportive, bibliografiche, legali, e ancora sui carburanti, sulle strade, ecc. ecc.).

La pubblicazione contiene la carta delle strade della Svizzera e del Tirolo che risultano proibite sino ad oggi alla circolazione automobilistica.

Non contiene più invece il capitolo concernente la navigazione aerea, il quale, debitamente ampliato e svolto, sarà materia di uno speciale Annuario attualmente in corso di compilazione.

L'Annuario, molto migliorato nella veste e correttezza tipografica, fortemente rilegato, con moltissime illustrazioni, tabelle e diagrammi nel testo, costituisce, come sempre, l'«unica» pubblicazione, in Italia ed all'estero, che racchiuda in piccolo volume una congerie di indicazioni e di dati utili e pratici intorno all'automobilismo, al ciclismo, alle ferrovie, alla navigazione e motonautica.



Sommer vola 240 km., percorrendo senza alcuna fermata il tratto Douzy-Charleville e ritorno.

LA MOTOSACOCHE

SOCIETA' MECCANICA ITALO GINEVRINA VIA FREIUS 26 TORINO - IMPORTANTI MODIFICAZIONI CATALOGHI GRATIS
CARLO CAPELLO - VIA XX SETTEMBRE 44 - AGENTE ESCLUSIVO PER TORINO E CIRCONDARIO

La grande riunione podistica

organizzata dal "Club Sport Audace",
col patrocinio della "Stampa Sportiva"

La nuova pelouse del nuovo campo del Torino F. C., situata nella vecchia piazza d'Armi, fu data domenica in consegna al Club Sport Audace, che, sotto il patrocinio della Stampa Sportiva, organizzava una riunione podistica. Ed il campo foot-ballistico fu trasformato in brevi ore in una splendida pista per corse a piedi, costruita secondo gli ultimi dettami inglesi ed americani. La riunione ha ottenuto splendido successo per la perfetta organizzazione: d'altronde ciò era da prevedersi perchè il Club Sport Audace conta tra i suoi soci persone praticissime di podismo, essendosi tale club specializzato sopra ogni altro in questo ramo di sport.

Pubblico numeroso, elegante, appassionato e competente; notati, tra gli altri, il cav. G. Verona, il dott. cav. Calissano, il tenente Durio Agostino, il tenente Baglione, il sig. M. L. Mina, il prof. Barberis, ecc. A capo dell'organizzazione vi fu la direzione del Club Sport Audace al completo.

1ª corsa: Campionato Alta Italia postelegrafici, m. 1500. — Corrono in 10. Arrivano:

1° Legger Massimo di Torre Pellice in 4' 47" 4/5.
2° Moretta Felice di Torino a 5 metri.
3° Roggero, 4° Bonifacio, 5° Camisasso, 6° Gabutti, 7° Ginepro, 8° Berutto, 9° Balconi, 10° Baj.

Moretta al largo e Legger alla corda conducono tutta la corsa; sul rettilineo d'arrivo Legger si stacca e vince con buona volata.



La riunione podistica dell' « Audace ». - L'arrivo della corsa dei 100 metri vinta da Del Chiappa dell' « Audace ». (2° Cernuschi, 3° Torta, 4° Rossi, 5° Romano). (Fot. cav. Zoppis - Torino).

Moncalieri, Marone di Poirino, Rapetti di Genova. Commentata l'assenza di Lombardi di Milano, il quale

(Omegna) Km. 16,488; 3° Morganti (Moncalieri) 18,344; 4° Marone (Poirino) 13,121; 5° Rapetti di Genova 15,225; 6° Nigra (Atalanta) 14,868; 7° Finotello (Pedale) 13,438.

Ritirato Capello (Caramagna).

Cattro fa il 1° chilometro in 3' 6"; i 2 km. in 6' 26"; i 5 km. in 16' 48"; nella mezz'ora percorre 8 km. 712 metri; i 10 km. in 34' 42"; i 15 km. in 58' 23".

Alla partenza si forma un plotone serrato composto da Cattro, Frascini, Morganti e Marone; gli altri sono staccati subito. Il passo è velocissimo, troppo veloce, tanto che Frascini si stacca dopo 2 km. e Marone dopo 5. Non è che al 7° km. che Morganti è staccato da Cattro.

Ma a metà gara Frascini, che ha un giro di perso da Cattro, riconquista terreno su Marone e Morganti; supera in breve il 1° e raggiunge Morganti all'11° km. A questo punto sono insieme Cattro, con un giro di vantaggio, Frascini e Morganti. Questi tre corridori procedono a scatti continui, ma non riescono a staccarsi. Intanto un fortissimo vento impedisce la libera esplicazione dei loro mezzi.

Non è che al 16° chilometro che Morganti cede, mentre Cattro e Frascini procedono sino all'ultimo giro assieme, ove l'omegnese riesce a recuperare con ottima volata alcune decine di metri a Cattro.

Il percorso compiuto da Cattro è assai distante dal record italiano dell'ora (km. 17 523); occorre notare però che il poco sviluppo della pista non permetteva grandi velocità; di più nocque al Cattro non solo il vento, ma anche il troppo veloce passo tenuto nell'inizio della corsa. Frascini invece che si era riservato in principio, giunse in ottime condizioni.

Non erano ancora scoccate le 18 e la riunione prese termine nel modo più regolare.

La giornata di sport magnifico, che era posto sotto il patrocinio della Stampa Sportiva, è stata diretta da competente Giuria, con a capo presidente l'infaticabile Mario Luigi Mina. Erano con lui, preziosi collaboratori, i signori Cigolini, presidente del Club Audace, ing. Miro Gamba, avv. Mario Nicola, Giuseppe Nicola, dottori Donegana e Conti, Tarella, Baravaglio, Fiorito, Basso, Pascaud, Ponzano e Maschera.



La riunione podistica dell' « Audace ». — Corsa handicap, metri 1500. - Dragone dell' « Audace », passa primo il traguardo dopo bella lotta con l'avv. Bongini. (Fot. cav. Zoppis - Torino).

2ª corsa: m. 100. Libera a tutti.

1ª batteria: 1° Cernuschi (Audace), 2° Rossi (id.). Non piazzati Romano (Audace), Arri (Asti), Capello (Caramagna). Tempo 12" 3/5.

2ª batteria: 1° Del Chiappa (Audace), Torta (id.). Non piazzati: Vezzani (Atalanta), Frechio (Aquila). Tempo 12" 2/5.

Répechage: vinto facile da Romano (Audace) in 18".

Finale: 1° Del Chiappa (Audace), 2° Cernuschi (id.), 3° Torta (id.), 4° Rossi (id.), 5° Romano (id.). Tempo 11' 3/5.

Del Chiappa passa irresistibilmente ai 50 metri e vince facile di oltre tre metri.

La corsa dei 100 metri si svolse nel centro della pelouse; le altre si disputarono sulla pista misurante esattamente 300 metri.

3ª corsa: Campionato studentesco scuole secondarie, m. 800.

Clerico, del liceo Gioberti, è solo nella categoria licei ed istituti; la vittoria sua è quindi indisturbata. Nella categoria scuole secondarie inferiori questa è la classifica:

1° Magnago (Tecnica Sommeiller); 2° Giraudi (Istituto professionale); 3° Balbo (Sommeiller); quindi: Podda (Lagrange), Fiore (Balbo), Fiamberti (Balbo), Albis (Giulio), Lisa (Sommeiller), Bighiani (Lagrange).

4ª corsa: Handicap, m. 1500; libera a tutti.

1° Dragone (Audace) con 15 metri di vantaggio in 4' 26" 4/5;

2° Bongini (Audace), « scratch », ad un metro.

3° Pastrone di Asti (65 metri), 4° Accastelli (60), 5° Rivarolo (Sportiva Po) (35), 6° Frin (idem) (55), 7° Girando (60).

Pastrone di Asti tiene la testa fino agli ultimi 300 metri, dove passano Bongini e Dragone che hanno raggiunto tutti i concorrenti. Tra questi due splendida è la lotta finale, che favorisce di pochissimo Dragone.

5ª corsa: Record dell'ora.

E' questa la prova più importante della riunione, che riunisce alcuni dei migliori corridori italiani: Cattro di Torino, Frascini di Omegna, Morganti di

non ha avvertito per nulla il Comitato organizzatore della sua assenza dalla gara.

Il risultato dell'ora di corsa è questo:

1° Cattro (Audace) con Km. 16,753,35, 2° Frascini



La riunione podistica dell' « Audace ». — Il n. 2 è Magnago del « Club Audace » (Tecnica Sommeiller), che vince la gara (m. 800) per Scuole secondarie. (Fot. cav. Zoppis - Torino).

CICLI
gomme
PIRELLI

FIAT

per TORINO

Ditta PASCHETTA

8, Via Lagrange, 8

Le vittorie degli schermatori italiani all'estero

A Ginevra.

Dopo tre giorni di eliminatorie, è terminato il Torneo internazionale individuale di spada da terreno, svoltosi al Parc des Gaux-Vives di Ginevra. Rimasero in gara 12 campioni, che si disputarono con un girone la graduatoria dei premi. Fra i concorrenti, in n. di 81, vi erano le migliori lame di Parigi, Lione, Grenoble, Ginevra e i componenti l'equipe italiana, che molto si distinsero e tennero alto l'onore delle nostre armi, risultando terzo il fortissimo campione Mangiarotti di Torino; quarto il noto mancino Sarzano. Il giorno successivo si disputò la Coppa Challenge Pidet de Rochemont, alla quale concorsero le sei seguenti équipes: di Parigi, di Lione, di Grenoble, di Friburgo, di Ginevra e l'italiana composta dai signori Mangiarotti di Torino, Pericle Poggio di Alessandria e Sarzano Pietro di Milano. Alla gara assisteva tutta Ginevra elegante, che seguì con molto interesse lo svolgimento di questa importantissima *rencontre* internazionale.



La riunione podistica dell'« Audace ». — N. 3, Cattro; N. 4, Morganti; N. 6, Marone, del « Club Audace », durante la Corsa Record dell'Ora, vinta brillantemente da Cattro. (Fot. cav. Zoppis - Torino).



La riunione podistica dell'« Audace ». — Leager, di Torre Pellice, vincitore della Gara Postelegrafici (m. 1500). (Fot. cav. Zoppis - Torino).

Dopo una lotta vivissima, le varie équipes risultarono così classificate: Prime *ex aequo*: équipes italiana e di Ginevra; terza: équipe di Lione; quarta *ex aequo*: équipes di Parigi e di Grenoble; sesta: équipe Fribourg. Non possiamo che rallegrarci vivamente di questa importante vittoria conseguita dai nostri forti campioni all'estero contro un lotto di sì formidabili e noti schermatori, ed augurarci che questa prima vittoria di squadra in spada da terreno sia foriera di numerosi e prossimi trionfi per le armi italiane.

A Barcellona.

La Giuria del torneo internazionale di dilettanti di Barcellona, presieduta dal maestro italiano Luigi Colombetti, di Torino, ha emessa la seguente classifica: *Fioretto* (42 iscritti): 1. Storens, 2. Liuraus. *Spada da combattimento*: 1. Liuraus, 2. Motta. *Sciabola*: 1. Ardura, 2. Montalro. Ardura è un ottimo sciabolaro, che fa onore alla nostra scuola. All'accademia internazionale di scherma, che seguì al torneo, assistettero 5000 persone. Vi furono sette assalti, tre dei quali riuscirono assai importanti. Il primo si svolse fra il maestro Garzia ed il maestro Gran (assalto di fioretto). Il Garzia ebbe un vantaggio, ma il Gran si dimostrò pure abilissimo. Il secondo assalto di sciabola mise di fronte il maestro Afrodisio ed il maestro Lancio. I due av-

versari, di pari merito, fecero entrambi un ginoco ammiratissimo. Il terzo assalto di fioretto richiamò sulla pedana il forte maestro torinese Luigi Colombetti ed il maestro D-smet (belga). L'italiano Colombetti si dimostrò grande campione, e fu applauditissimo.

A Buenos Aires.

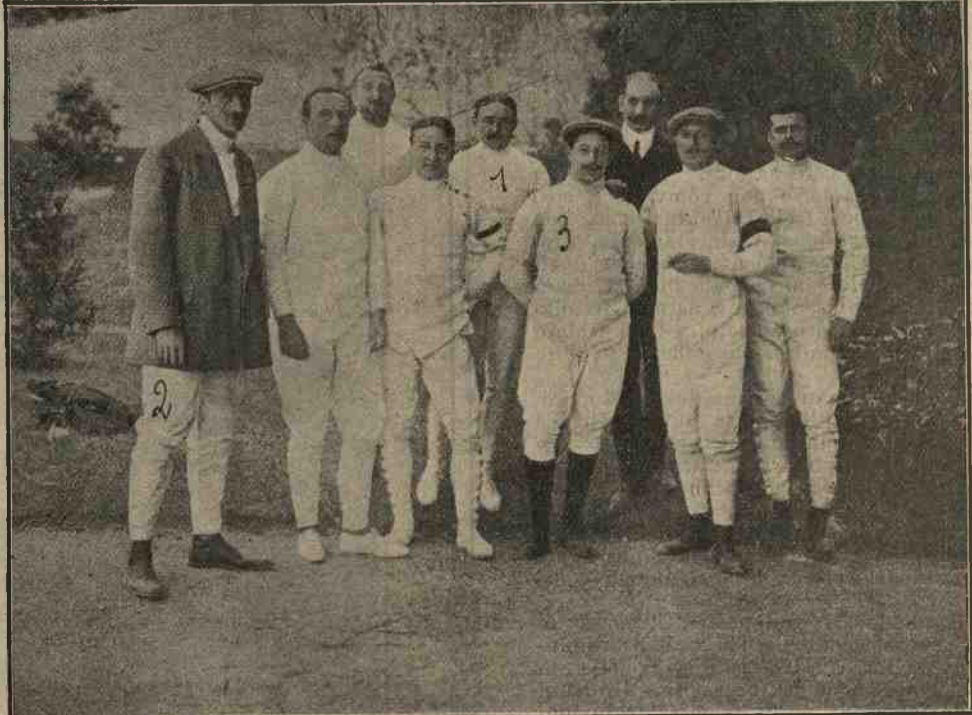
Il ben noto schermitore torinese Filippo Fürst ha riportato, in Buenos Aires, due splendidi successi, facendo doppiamente onore alla scherma italiana ed al suo maestro Colombetti. Egli tirò di fioretto nell'aristocratica sala del *Jockey Club* col celebre maestro cav. Eugenio Pini e per il modo brillante con cui tenne testa all'invitto campione della scherma italiana, gli fu regalata una splendida medaglia d'oro. Nel suo secondo assalto, effettuato nel *Club del Progresso*, egli tirò di spada da combattimento col maestro francese Berger. Ecco come l'autorevole giornale argentino *La Prensa* descrive l'assalto: « Nell'assalto di spada da terreno che si effettuò fra i signori Filippo Fürst (italiano) ed Ettore Berger, il campione italiano ci ha fatto assistere ad un ginoco intelligente, fine, ben delineato ed efficace. La sua stessa semplicità di esecuzione risponde ad una depurazione abile e pratica di quanto possa pregiudicare l'oggetto stesso del maneggio dell'arma. Egli ha tirato con grande stile e con molta elasticità. Le sue stoccate di tempo, le sue risposte opportune e fulminee, e le sue contro-risposte intelligenti, gli

valsero entusiastici applausi. Il signor Berger, che è uno dei più forti tiratori di spada delle nostre sale, malgrado i suoi valenti sforzi ha dovuto comprovare il braccio autoritario e la punta del suo cortese avversario. Ci congratuliamo di cuore col forte dilettante torinese, che ancora una volta ha tenuto alto l'onore della scherma italiana all'estero ed in special modo in Buenos Aires, ove la scherma italiana è molto combattuta dai maestri francesi colà residenti.

Il grande torneo di Torino nel 1911.

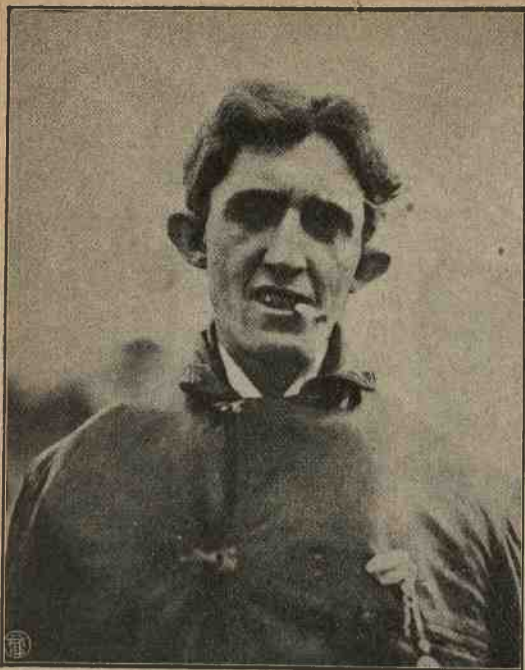
Sotto la presidenza del barone di S. Agabio, una Commissione speciale di tecnici sta compilando un ricco programma schermistico. Oltre le feste schermistiche, che il Comitato dell'Esposizione, d'accordo col barone di S. Agabio, ha stabilito di dare, un'altra importante manifestazione, che non mancherà di essere ammirata, è venuta a completare il programma, e cioè una gara di fioretto per signorine. Il maestro Colombetti per mezzo dei suoi colleghi residenti a Vienna, Berlino, Bruxelles, Parigi e Londra, ha già assicurato che la gara riuscirà importante. Non mancheranno anche le schermatrici italiane che già lavorano perchè la nostra scherma non abbia a lasciar fuggire la vittoria.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA
L. 6 all'anno



Tiratori della finale del Torneo Internazionale di Ginevra - 81 concorrenti. 1. Cartier, di Ginevra. - 2. Frombert, di Lione. - 3. Mangiarotti, di Torino.

CLISTI! DOMANDATE IL CATALOGO = 1910 DEI =NOVITA INTERESSANTI RAPPRESENTANZA= IN TORINO: G. CAPELLA - VIA NIZZA 67



L'americano Hamilton, che ha volato da New York a Filadelfia. (Fot. J. Brocherel - Aosta).

la grande, la magnifica gesta aerea, perchè nessuno dei nostri si era presentato a difendere i nostri colori nazionali.

Un po' le difficoltà finanziarie, un po' l'apatia e un po' il comodo ristare sulle ancor recenti vittorie nel campo automobilistico, tennero indietro l'Italia dalle competizioni aeree. E si plaudirono gli altri, come un popolo d'esteti applaude sempre un bel gesto. Così, per spirito di cavalleria e di ammirazione imparziale.

Non dubito che, se al pari che nel campo automobilistico, avessimo avuto in quello aviatorio, fin dai primi momenti, un uomo nostro che si fosse imposto come pilota, o come inventore, l'Italia non sarebbe stata la Cenerentola che fu fino a ieri, a scarso di ogni aiuto finanziario, impotente aquilotto dibattentesi in una via incerta e povera di risorse d'ogni specie.

L'entusiasmo è un fenomeno emotivo, avente un potere incalcolabilmente profondo nei destini d'un'epoca e di un popolo.

Abbiamo visto fra quali difficoltà e scarsità di sovvenzioni si siano dibattuti, nel primo periodo sperimentale, i nostri ufficiali aereostatici di Bracciano; quali miracoli dal poco o nulla abbiano saputo fare. Oggi finalmente che si sono imposti con quella meravigliosa creatura aerea che è il dirigibile *1 bis*, piovano le sovvenzioni, e la Camera trova tempo, fra tanti pettegolezzi diplomatici e tanto sperpero di pubblico denaro, di discutere la costituzione di una flottiglia aerea.

E tutto ciò, indiscutibilmente, sotto la molla dell'entusiasmo suscitato dalle prime brillanti esperienze e

dai rapidi progressi conseguiti. Noi siamo facili di appoggi a cosa fatta, quando il risultato è tangibile. Ma siamo scettici e tardivi. Il nostro modo di ragionare e di vedere le cose, a piedi di piombo, ha un poco del tipo tedesco... E così attendiamo che i nostri studiosi se la sbrighino da loro, che i nostri inventori si tolgano da sè dalle panie, salvo, a vittoria ottenuta, buttarci genuflessi ad adorare l'astro novello, a sventolare bandiere e buttare all'aria cappelli e fazzoletti...

Popolo giovane? Chissà...

Certo si è che se domani si potesse dare uno scossone alla così detta e famigerata « opinione pubblica » con qualche brillante risultato d'un apparecchio italiano, in breve — più facilmente e velocemente che presso gli altri popoli — l'Italia farebbe miracoli, perchè pare che da noi il difficile stia tutto nel mettersi ad incominciare. Una volta poi presa la rincorsa, difficilmente ci lasciamo raggiungere.

L'arditissimo neo-aviatore Cattaneo ne è l'ultima, straordinaria comprova. In neppur due mesi, da oscuro e sconosciuto appassionato di meccanica, è diventato uno dei primi aviatori del mondo.

Anche l'Italia ha così finalmente acquistato il suo « temerario » delle regioni aeree.

Quando venne lanciato il Circuito aereo di Verona, e più ancora quando l'organizzazione di esso era già quasi compiuta e si stavano elencando le ultime iscrizioni all'imminente cimento aereo, vennero fatti i nomi di parecchi italiani che si affermava sarebbero stati sicuri partecipanti e concorrenti al Circuito di Verona. Si parlò di Leonino da Zara, di Faccioli, Ravetto, Pizzagalli, Ponzelli, di quei pochi che avevano già provato — sia pure per brevi momenti —

Dopo il Circuito di Rouen

« La vittoria classica dell'italiano... ».

Tutte le nazioni che si erano assise al grande desco dove da un mucchio di carte e da una cascata di legni, di fili e di meccanismi, balzava ogni tanto un'applicazione pratica ed una soluzione teorica del gran problema aviatorio, tutte quelle nazioni avevano fornito dei temerari che s'eran lanciati, in un'ebbrezza folle di provare la sensazione nuova, dapprima nei bassi, poi nei più alti strati dell'aria, tagliandola, spostandola, violentandola con la sfera dell'elica vorticosamente trascinate un castello di tele, di fili e di stecche in modo sapiente affastellate.

L'America aveva dato i due fratelli Wright e il taciturno Curtiss, la Francia De-la-grange, Santos Dumont, Ferber, e poi Blériot, Farman, Latham, Paulhan, e una decina di altri arditissimi; Effimoff la Russia, Withe e Cody l'Inghilterra, il disgraziato Fernandez la Spagna, ed altri audaci e promettenti campioni dell'aria avevano dato recentemente il Belgio e la Germania.

L'Italia invece non si era fatta viva nel congresso internazionale aviatorio che con qualche bel gesto di mecenati moderni, come quello degli *sportsmen* bresciani organizzatori del I Circuito aereo italiano, di Leonino da Zara, donatore ai futuri aquilotti italiani d'un magnifico campo sperimentale, del cav. Vincenzo Florio promotore di uno spettacolo aviatorio sul fondale della Conca d'Oro.

Gesti isolati, contributo passivo al grande problema che aveva bisogno invece, per avere un'anima veramente nazionale, dell'intrepido aviatore che si lanciasse nell'aria a competere coi vittoriosi campioni delle altre nazioni.

Ma l'aquila, il temerario non veniva... E così il nostro popolo, pur facile all'entusiasmo, non mostrò mai di appassionarsi sinceramente, profondamente alle impressionanti prodezze degli aviatori. Mancava il connazionale in lizza, mancava il nostro rappresentante a darci il fremito della competizione internazionale, a farci gridare un nome caro, inneggiare a un trionfo, avvilito su d'una sconfitta...

Io credo che una gran ragione del rapido progresso conseguito dall'industria automobilistica nei nostri paesi, che un grande coefficiente alla messe di capitali raccolti e sfruttati dall'automobilismo in Italia, fin dal suo primo nascere, sia stato appunto l'entusiasmo suscitato dalle brillanti corse sostenute all'estero dai nostri campioni contro quelli di nazioni che si sapeva più di noi sperimentate come macchine ed agguerrite come uomini.

Donde il grande favore popolare, il flusso di denaro, il generale consenso per la nuova industria che aveva imposto il nome d'Italia nelle più disputate contese mondiali, per merito di alcuni intrepidi guidatori, di pochi temerari campioni del volante.

Al contrario per l'aviazione.

Tardò da noi a muoversi il fervor popolare per



I concorrenti al meeting di aviazione di Rouen (11 francesi, 3 belgi)

CICLISTI!

Le migliori
Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE

BIANCHI

Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

l'ebbrezza di un volo. Ma al momento delle gare, il Da Zara preferì... assistervi, con l'immancabile elegante coterie, dall'alto... delle tribune.

Ponzelli era nella Repubblica Argentina, che abbatteva i piloni di segnalazioni con le capaci ali del suo *Voisin*.

Pizzagalli, come aviatore, era un mito. Faccioli stava studiando un'ennesima modificazione al suo biplano. E Ravetto, infine, starnazzava l'ali sulla pianata della Favorita...

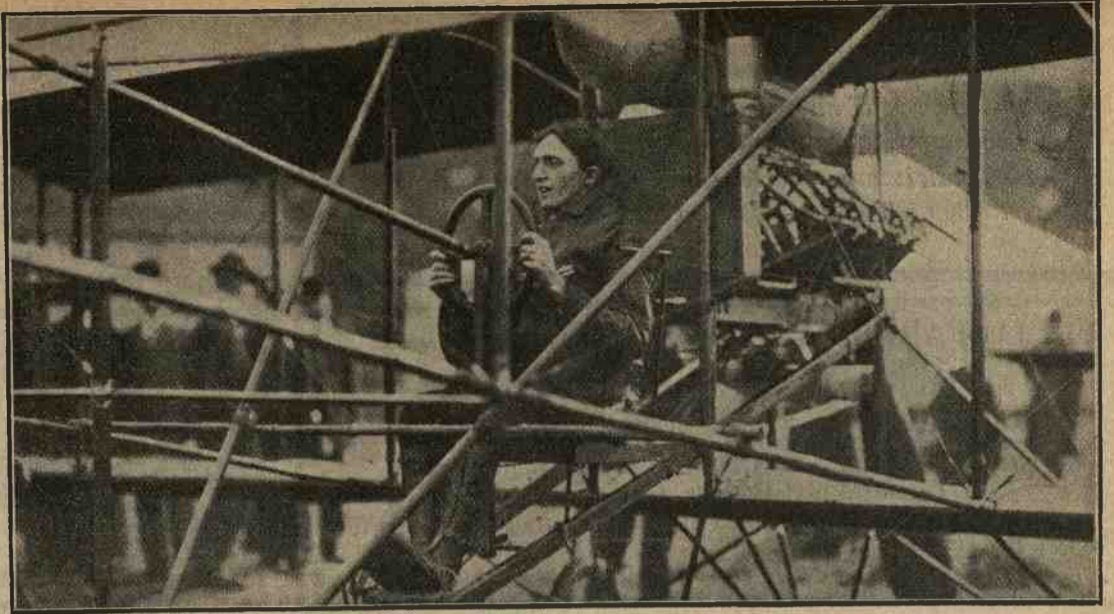
Un solo nome, reso noto all'ultimo momento, il nome d'un italiano, che nessuno sapeva chi fosse, un certo Cattaneo, fu dato, alla vigilia delle gare, per sicuro concorrente, su di un monoplano Blériot.

Logicamente il pubblico, che legge i giornali e segue le novità dell'aviazione, ebbe un sorriso di diffidenza sulla partecipazione, o meglio sulla riuscita del Cattaneo al Circuito veronese. Ma poi, fin dal primo giorno di voli, all'alzarsi sicuro, rapido, elegante del bianco arione del Cattaneo, la folla stupì. E via, via, man mano che le giornate del Circuito si svolgevano e si correva verso la fine della riunione, il Cattaneo compieva nuovi prodigi, gareggiando in velocità e destrezza con tutti gli altri concorrenti.

L'aviatore italiano aveva voluto debuttare in terra italiana!

In Francia, l'inaspettato ed improvviso successo del nostro campione, lasciò qualche incredulo. Il Blériot l'aveva ben detto il suo migliore allievo, ma occorre una dimostrazione pratica per convincere anche le folle francesi della straordinaria abilità del giovane italiano.

E Cattaneo allora attese la prima occasione, che non si fece attendere: il Circuito di Rouen. Vi concorse, ed anche qui, dalla prima all'ultima



L'aviatore americano Hamilton subito dopo il suo arrivo. (Fot. J. Bicchetel - Aosta).

giornata di gare, tenne sempre il primo posto, riuscendo secondo nella classifica della totalizzazione delle distanze, con km. 735, distanziando Latham,

Effimoff e tutti gli altri numerosi concorrenti; vinse parecchi altri premi in altre gare, fra le quali quelle di velocità (km. 9) che egli percorse in 6'5" mentre Latham impiegava 6'26", cosicché fu ritenuto il vero trionfatore di Rouen.

Ma sapete il gran segreto delle sue vittorie, e della generale simpatia ed ammirazione che oggi l'attornia? Ve lo dirò, sperando di non toccare la suscettibilità di alcuno. Cattaneo si provò in silenzio, ripetutamente, senza mai far parlare di sé. Solo il giorno che fu ben sicuro del fatto suo, si presentò *tout bonnement* in gara. E vinse.

La sua fu la vittoria del forte e del modesto. La vittoria classica dell'italiano.

Corradino Corradini.

La classifica ufficiale.

L'ultima giornata delle gare di aviazione di Rouen ha avuto un grandissimo successo, dal punto di vista dell'affluenza degli spettatori e dei bellissimo voli compiuti.

Rouen era, domenica, colma di visitatori, che hanno invasa la città con tutti i mezzi possibili di locomozione.

Anche per gli aviatori era una giornata importantissima, trovandosi vari di essi assai vicini per la classifica generale nel premio più importante: quello della totalizzazione delle distanze. Infatti Cattaneo su monoplano *Blériot* e Dickson su *Farman* erano al primo posto *ex-aequo* con 696 chilometri; seguivano Henriot con 468, Dubonnet con quattro di meno e Latham con 447.

Cattaneo non è riuscito a battere Dickson; infatti l'aviatore inglese è riuscito a compiere oggi 51 chilometri, portando la distanza totale a 744 chilometri e classificandosi quindi primo.

Cattaneo invece compie 42 chilometri, classificandosi secondo nella gara di totalizzazione delle distanze con 735 chilometri.

Terzo fu classificato Latham con 525 chilometri. Ecco la definitiva classificazione:

Premio della totalizzazione delle distanze:

1. Dickson, 744 km.; 2. Cattaneo, 735; 3. Latham, 525; 4. Dubonnet, 507; 5. Henriot, 459; 6. Audemars, 261; 7. Vertraeten, 255; 8. Kuler, 192; 9. Morane, 165; 10. Paillette, 158; 11. Effimoff, 141; 12. Pruneau de Laborie, 126; 13. Cristian, 48; 14. Breguet, 36.

Premio per i voli planés: 1. Breguet, 420 metri; 2. Dickson, 204.

Premio altezza: 1. Morane, 521 metri; 2. Chavez, 497; 3. Effimoff, 444.

Premio passeggeri: 1. Effimoff, 80 km.; 2. Morane, 57; 3. Dickson, 41.

Nel mondo commerciale sportivo

Un catalogo esaurito. — Esaurita in breve la prima edizione del catalogo 1910, la Società anonima *Moto-Rève Italiana* (Milano, corso Magenta, 27) ha pubblicato in questi giorni una nuova edizione in veste elegantissima, nella quale ha trovato posto anche l'illustrazione e la descrizione della nuova macchina monocilindrica, che si aggiunge a quelle del motore a due cilindri, già così noto e ormai reputato quello che vale a formare la miglior bicicletta a motore oggi in commercio. L'elegante catalogo si può avere gratuitamente, facendone richiesta a detta Società.



AUTOMOBILISTI!

Le vetture

Migliori e più Convenienti

Tipi 15/20 - 20/30 - 40/50 - 70/80 HP

Società Anonima E. BIANCHI, MILANO.

BIANCHI

giese, 1 italiano, 1 svizzero, 1 russo, 1 peruviano e 1 olandese).

Casa Inglese Pneumatici per Automobili

fa ricerca d'un Agente Generale per l'Italia
con cauzione o Garanzia.

Indirizzare offerte alla Stampa Sportiva,
N. 500 - Torino - Via Davide Bertolotti, 3.

**PRIMA FABBRICA DI BIGLIARDI D'EUROPA
LA COMPAGNIE BRUNSWICK FRANÇAISE**

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

STECCE "Gallia", **PANNI** e **PALLE** qualità extra.

Cataloghi inviati gratis dietro richiesta.

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

PARIGI - 19, Rue de la Pépinière - PARIGI


Pneu DUCASBLE

(senza camera d'aria)

per Cicli, Automobili, Omnibus, Carrozze, ecc.

Elasticità come gli altri pneus - Durata come le gomme piene -
Non può mai scoppiare - Indispensabile nei servizi pubblici
con vetture ed Omnibus - Fornitori del Ministero della Guerra,
di Pompieri e Guardie; delle fabbriche: Itala, Scat, Züst, ecc.

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

BUSTI

Moderni, igienici, sport, reg-
gipelli, ventriere, correttori,
salviette igieniche, tournures.

ANNIBALE AGAZZI

Via Santa Margherita, 12
MILANO

Catalogo gratis.

Pile SILICIA

stessa potenza degli accumulatori con peso assai minore

IMPIANTI DI LUCE E FORZA

BATTERIE D'ACCENSIONE - BATTERIE LEGGERE SPECIALI PER AVIAZIONE

Fari elettrici per automobili - Fanali per cicli e motocicli.

Rappresentanza Generale per l'Italia:

CESARE RICHIARDI - Via Saluzzo, 9 - TORINO

Provate in salita la nuova vetturessa

ERIDANO

4 cilindri Monobloc, 10 HP, accensione magneto
con carrozzeria di lusso, 2 posti, capote, ecc.

Pneu Dunlop - L. 5200.

Rappresentante **Ditta LORENZO SCLAVO**
TORINO - Corso Vittorio Emanuele II, 68 - **TORINO**

GARAGES RIUNITI-FIAT

DIREZIONE DI VENDITA

Meeting di Modena - 8 Maggio

3^a Categoria

FIAT 80 m_m di ales. - **PRIMO** Km. 90,506

6^a Categoria

FIAT 95 m_m di ales. - **PRIMO** Km. 113,125

11^a Categoria

FIAT 130 m_m di ales. - **PRIMO** Km. 141,229

RECORD MONDIALE DEL MIGLIO

Velocità 141,229.

INDIRIZZI RACCOMANDATI

(Lire 10 d'abbonamento per tutti i numeri del 1910).

Hôtels e Alberghi

ALASSIO - Palace Hotel (Auto-garage) - Viale Mambury.

AQUILA - Hotel d'Italie (Fratelli Capranica) - Corso Vittorio Emanuele, 79.

URBINO - Albergo d'Italia (Aldo Albini) - Corso Garibaldi.

Società Sportive

BRA - Unione Sportiva Braidese - Viale Madonna dei Fiori.

INTRA - Unione Sportiva Intrese.

CULTURA FISICA PER TUTTI!

Il Miglior Metodo - Libro Pratico di Cultura Fisica Moderna, L. 3 - Sviluppo del Sistema Muscolare Interno ed Esterno.

FORZA e SALUTE

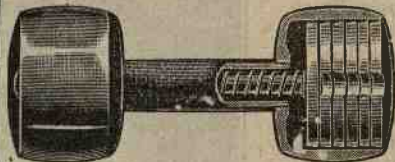
CORSI DI GINNASTICA IN CASA col

MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

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

Chiedere Prospetti gratis.



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

GRANDE DEPOSITO FORNITURE per

AVIAZIONE

Premiate **ELICHE W. L. D.**

ACCESSORI per MODELLI

A. G. ROSSI

TOBINO - Via Valperga Caluso, 22 - **TOBINO**

SELVAGGINA VIVA - LEPRI

Parecchie migliaia di Cervi, Daini, Caprioli, Conigli, Fagiani, Fagiani di
montagna, Pernici, Urogalli, Gufi, ecc., catturati da pochissimo tempo,
robusti e sani, da vendere pel miglioramento del sangue.

— Uova di Fagiani e Pernici —

Fr. HORACEK

Negoziante Esportatore all'ingrosso - **Martinitz-Starkenbach** (Boemia)

Automobili MOTOBLOC

BORDEAUX

Le più perfette e durature

Châssis **12/16 HP** a 4 cilindri

Garanzia un anno - Vetture sempre pronte

Biciclette ROYAL ENFIELD

La macchina preferita dal Tourista - Eccezionalmente scorrevoli e resistenti

Chiedere Rappresentanze (esigonsi ottime referenze) agli Agenti esclusivi:

Ditta LANCELOTTI e C. - Via Barberia, 22 - **BOLOGNA**

—● Cataloghi a richiesta ●—



CATENE

per

AUTOMOBILI

di qualunque misura.

Chiedere Catalogo della

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

Rappresentante per l'Italia: **ENEA ROSSI** - Milano, Via Bramante, 29.

Il Gran Premio di Parigi vinto da "Nuage",

(Nostra corrispondenza particolare).

Parigi, 26 giugno, sera.

Qualunque spettacolo all'aria aperta, per quanto grandioso, subisce sempre serio pregiudizio quando il tempo fa il broncio. Tale è stato oggi il caso del *Grand Prix de Paris*, che può passare per la massima solennità sportiva della Francia. La pioggia, caduta di continuo da parecchi giorni, non ha fatto tregua in tutta la giornata, ed occorreva un vero coraggio per affrontare un simile diluvio. Tuttavia chi mancò ha avuto torto, giacché, senza proprio essere buono, il tempo è stato abbastanza clemente durante la corsa e si è avuto qualche oasi di sole. Comunque, se non la stessa degli anni scorsi, una folla abbondante è corsa oggi al campo di Longchamps. Il pubblico era numeroso in tutti i luoghi della pista, ma le caratteristiche dell'eleganza non sono state quest'anno quelle degli anni precedenti.

Lo csar di Bulgaria, la pioggia e la folla.

Una delle particolari attrattive della riunione d'oggi era la presenza alle corse dello csar Fer-

Il *pesage* era stato meravigliosamente decorato con fiori, tende e tappeti; l'affluenza del pubblico era colà considerevole, e, come nel 1906 — l'anno di *Spearmint* — gl'inglesi erano particolarmente numerosi e non nascondevano la fiducia che mettevano nei loro cavalli.

Nella *pelouse* la folla era la stessa degli anni precedenti; ma l'acquazzone la costringeva di ora in ora a scomparire sotto una foresta di *parapioggia*.

Nella tribuna ufficiale avevano preso posto, prima dell'arrivo dello Csar di Bulgaria, Briand, presidente del Consiglio, i presidenti del Senato e della Camera, il ministro degli esteri Pichon con la sua signora, i ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura, del commercio e delle finanze, il sottosegretario di Stato al Ministero della guerra, il ministro della marina e tutte le Ambasciate al completo.

Enorme attesa.

Inutile dire che la pioggia non è bastata a raffreddare l'enorme entusiasmo degli *sportsmen* per la classica gara ippica. E' ormai questo l'unico terreno su cui la Francia ed Inghilterra si pongono di fronte e si guardano in cagnesco.

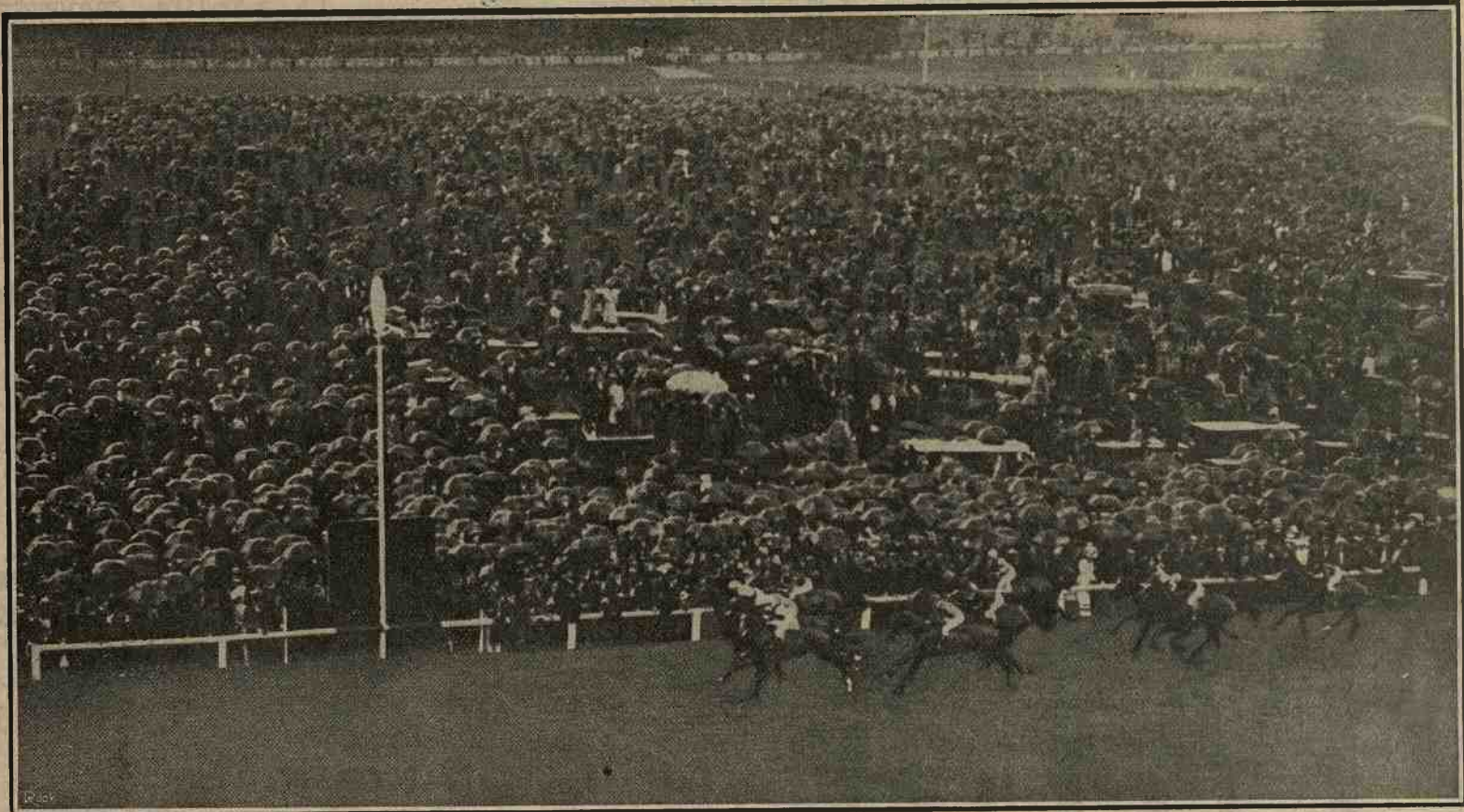
La corsa.

La sfilata dei concorrenti fu bellissima e suscitò l'ammirazione della folla. Dopo una breve attesa, con un buon segnale, si dà la partenza.

Lemberg, *Hungade* e *Cockfield* prendono risolutamente la testa. Alla celebre *Cascata*, a circa metà percorso, *Cockfield* è davanti ad *Hungade* e *Renard Bleu*. All'ingresso della linea retta il favorito *Lemberg*, che aveva perduto un po' di terreno, migliorò la sua posizione e raggiunse il gruppo di testa.

Ma *Nuage*, che fino allora non aveva potuto aprirsi un varco, scattava a un tratto fuori del suo gruppo e attaccava con vigore i *leaders* e molto prima del traguardo guadagnava un bel vantaggio, che andava aumentando continuamente e arrivava primo per tre lunghezze. *Reinhart* riuscì a piazzarsi secondo davanti all'*outsider* inglese *Bronzino* per tre quarti di lunghezza. Seguivano gli altri due cavalli inglesi *Charles O' Malley* e *Lemberg*, il gran favorito, che certo per il terreno troppo pesante non poté perseverare nello sforzo fino alla fine.

La vittoria di *Nuage*, il puledro della signora Cheremeteff, montato da Ch. Childs, ha sollevato



Il Gran Premio di Parigi disputatosi domenica a Longchamps, sotto la pioggia, e vinto da Nuage.

dinando di Bulgaria. Lo csar di Bulgaria stamane, appena alzato, aveva letto parecchi giornali francesi e si era molto interessato alle varie fotografie prese nella sua visita di ieri al campo di Chalons. Verso le 11, lo csar, accompagnato da due aiutanti di campo, saliva in automobile e si recava alla chiesa di San Rocco, dove sentì la messa all'entrata del coro. Dopo la cerimonia, il sovrano di Bulgaria risaliva in automobile, salutato da calorose acclamazioni, e ritornava al Ministero degli esteri, per riuscire qualche minuto dopo con la regina, onde recarsi al palazzo del ministro della Bulgaria, dove ebbe luogo una colazione di dieci coperti.

Al suo arrivo a Longchamps, alle 15,20, in compagnia della regina, del presidente della Repubblica, lo csar Ferdinando ed i personaggi ufficiali sono stati ricevuti dal principe di Arenberg, dal conte di Saint-Phall e dal marchese Gannay.

Dal punto di vista sportivo la giornata fu ruscitissima, quantunque il terreno fosse pantanoso in seguito alle piogge continue. I partenti sono stati numerosi in tutte le corse: ma, come sempre, l'attenzione era concentrata sul *Grand Prix*. I concorrenti esteri erano assai esaminati: ma i più notati all'esame sono stati senza dubbio: *Oro del Reno II*, *Renard Bleu*, *Oadet Reussel III*, ecc. Dato il segnale, gli avversari sfilarono, secondo l'uso, dinanzi alle tribune nell'ordine del programma ufficiale ed hanno in seguito preso il loro posto per ordinarsi al comando dello *starter*.

Il gran favorito, come sapete, era l'inglese *Lemberg*, che conta 8 vittorie su 10 corse. Fu battuto per una testa nel Premio delle 2000 ghinee e prese subito la sua rivincita nel Derby. E' il primo prodotto della sua generazione, come il suo più temuto rivale d'oggi, *Charles O' Malley*, che si dava per secondo. Esso ha vinto il vaso d'oro di Ascot. Alcuni giornali credevano al successo completo delle scuderie inglesi e davano *Lemberg* e *Charles O' Malley* come i due primi nel Gran Premio Internazionale.

Dalla fondazione del « Grand Prix » fino al 1886 i proprietari di scuderie inglesi avevano riportato press'a poco metà delle vittorie; ma non erano riusciti a prendere che il secondo posto per cinque volte negli otto anni seguenti; ciò che li aveva alquanto scoraggiati. Tuttavia nel 1906 riebbero fiducia nel successo di *Spearmint* nel loro paese, e mandarono in Francia i loro campioni, che con facilità si guadagnarono la corsa. Quest'anno avevano mandato tre rappresentanti: *Lemberg*, *Charles O' Malley*, che furono rispettivamente primo e terzo nel Derby inglese, ed un *outsider*, *Bronzino*.

Fino a pochi minuti prima che incominciassero la corsa, si dava per certa questa classifica: 1° *Lemberg*; 2° *Charles O' Malley*; 3° *Radis Rose* o *Reinhart* (francesi). I fatti hanno smentito questa previsione, ed hanno dato la vittoria ad un cavallo, che non è francese, nè inglese.

uno scoppio di entusiastici applausi in tutto il prato e nel *pesage*. L'amor proprio nazionale era soddisfatto.

Nuage al *pesage*, per dieci lire, ha dato 88 lire vincente e piazzato 33,50; *Reinhart* ha dato 88 lire e *Bronzino* la bella somma di 328 lire.

Il « Grand Prix de Paris » è di 300.000 lire, oltre a 30.000 lire all'allevatore se il cavallo vincitore è nato in Francia. Distanza 3000 metri circa.

Il vittorioso.

La vittoria di *Nuage* è stata accolta col più vivo entusiasmo.

La signora Cheremeteff, proprietaria di *Nuage*, è di origine russa, sposata ad un ricco importatore di the nella Russia; il signore e la signora Cheremeteff, attuali vincitori del « Grand Prix », dividono la loro esistenza fra Mosca e Parigi.

Nuage aveva fino ad oggi riportato 120 mila lire di premi. Questa somma, aggiunta ai trecentomila franchi, col provento delle entrate ed il valore del cavallo (valutato 290 mila lire), porta a 770 mila lire il valore del vincitore.

Il secondo arrivato, *Reinhart*, ha guadagnato 30 mila lire; il terzo, *Bronzino*, ne guadagnò 15 mila. *Reinhart* appartiene a *Vanderbilt*; *Bronzino* a *Rotschild*.

Il « Grand Prix » venne percorso in 3 minuti e 31"; la distanza percorsa è di 3000 metri; i partenti erano 17.

CICLISTI!
LE INCOMPARABILI
BICICLETTE

PEUGEOT

SONO RICONSCIUTE
LE
PRIME DEL MONDO

VENI - VIDI - VICI

Il rotante TIMKEN

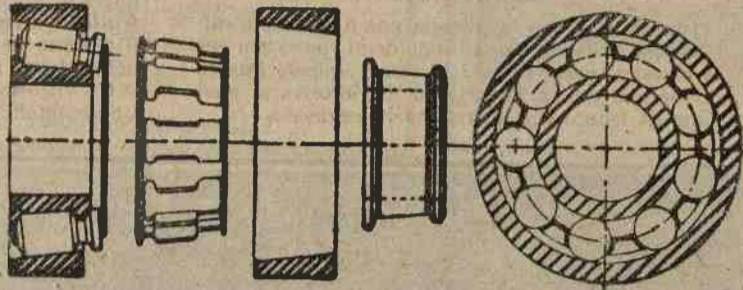


Coni, Gabbia e Rulli uniti.

La perdita cagionata dalla frizione è ridotta ad un quarto per cento.

Per
Automobili
Camions
Omnibus,
Aeroplani e
Dirigibili,
Motori d'ogni sorta
e Cuscinetti.

è registrabile durante e dopo l'uso
ha una forza di resistenza SENZA RIVALI.
Livello PERFETTO e PERMANENTE dei rulli.



Sopporta una SPINTA LATERALE UGUALE AL CARICO.

NOTEVOLE ECONOMIA DI LUBRIFICANTI

The Electric & Ordnance Accessories Co Ltd

"Timken", Roller Bearing

Continental Department

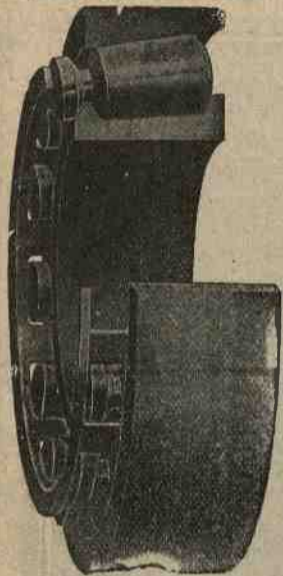
28 & 32 VICTORIA STREET, Westminster, S. W. - LONDRA.

LEOPOLDO FERRARIS

Via Sagliano, 1 - TORINO

WEISS & STABILINI

MILANO - Via Gesù.



Il rotante completo.

ITALIA

CHÂSSIS DA TURISMO:

da 14 a 120 HP, a 4 e 6 cilindri

TIPI INDUSTRIALI:

Camions - Omnibus - Furgoccioli - Carri Pompiari - Ambulanze - Motori industriali
Gruppi Motori per carotati da 14 a 300 HP - Motori per Aviazione.

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

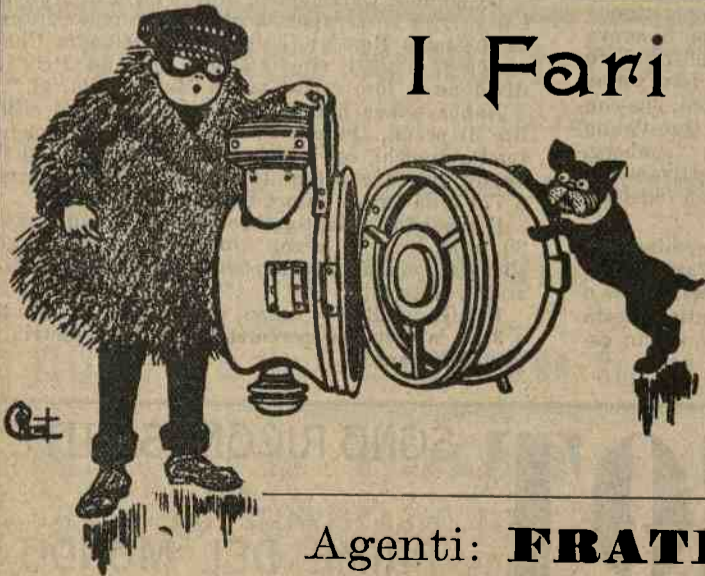
I Motori "ITALIA", nei Concorsi Governativi dimostrarono di consumare dal 30 al 35% meno di combustibile in confronto di tutti i concorrenti.

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

I Fari

B.R.C. "Alpha,"

sono i migliori occhi di uno Chauffeur.



Agenti: **FRATELLI BLANC** - Via Ariosto, 17 - Milano.

L'ANIMA SPORTIVA

Due giornalisti, letterato l'uno, sportivo l'altro, si passarono giorni fa botte e risposte a proposito dell'importanza assunta dal Giro d'Italia, dell'accoglienza fatta dal pubblico ai corridori, dell'aspettativa quasi morbosa, dell'entusiasmo senza pari per la gran lotta a colpi di garetto, condotta per lungo e per largo attraverso tutta Italia.

Non risveglio la polemica, perchè è meglio dormire i sonni delle questioni vane.

I sentimenti non si discutono; tanto più quando si tratta di sentimenti di una folla, di un popolo che, lungi dall'ascoltare le nostre discussioni, continua a sentire come la sua anima semplice e grande sa e può, come le cose di questo mondo, belle o brutte, lo portano a sentire.

Di fronte, quindi, allo spettacolo imponente dei numerosi traguardi tagliati dai concorrenti del Giro d'Italia, di fronte al loro ingresso memorabile in quell'Arena che sa i trionfi dello sport; leggendo i cento e mille aneddoti che i più grandi quotidiani ricevevano dai loro speciali *reporters* e che dimostravano come tutta Italia si commosse, si entusiasmasse, si interessasse alle fasi della lotta ciclistica; di fronte a questi fatti, che fanno male a certi giornalisti letterati, abbandoniamo ogni velleità di critica, e apriamo gli occhi per veder dentro a questa nuova forma del sentimento popolare, per capire da che cosa essa è determinata, donde tragga tanta forza da parere, con orrore dei suddetti critici, capace di soffocare ogni altro sentimento, di travolgere tante altre idealità, certo non meno alte e degne.

Oggi possiamo parlare d'un nuovo aspetto dell'animo popolare, plasmato in essa dalla civiltà delle macchine e dell'industria, colorito variamente a seconda si presta alla luce del puro e sincero sentimento giovanile o a quella dell'ambizione sia personale che collettiva, o della speculazione or onesta e lecita, or sfrontata e temeraria: possiamo insomma parlare di una nuova anima sportiva, di un'anima cioè che trae il suo nutrimento di sentimenti e di idee da quell'esplicazione di attività che è lo sport.

Ebbene, donde, come, perchè quest'anima è nata? E perchè vive e impera, e quasi è giunta a distinguere questi tempi e la nostra civiltà?

Disse che l'anima sportiva è anima nuova: intendendo dire che è nuova nella forma e nell'intensità di vita che oggi ha assunto.

Perchè se una volta non c'era la parola sport, c'era quel che più conta, la sostanza. Greci e romani, quelli sempre, questi finchè conservarono integro il loro patrimonio tradizionale civile, dovettero buona parte della loro grandezza a quel sentimento, ch'è di coscienza grande e rivolta sempre a maggior grandezza, che nelle sue manifestazioni pubbliche spinge all'affermazione e all'imposizione politica, all'imperialismo, e nelle private conduceva un giorno nello stadio a disputare la corona d'olivo, conduce oggi sulle piste o sulla strada a vincere le coppe e le medaglie. Il sentimento di emulazione, umano nel più bel senso della parola, in origine stimolo a procacciare la superiorità più ambita nel concetto civile contemporaneo, è la prima trama su cui s'intesse la tela variopinta dell'anima sportiva.

Tenuissima quanto delicata trama, troppo spesso e facilmente falsata e contorta dalla complicata tessitura cui vorrebbe essere sincero e chiaro sostegno. E l'emulazione coinvolge attore e spettatore: quello porta a sopportare fatiche e disagi enormi; questo trasporta alle manifestazioni di interesse e di simpatia, agli sfoghi di entusiasmo e di acclamazione. La lotta fra due nomini av-

vince l'uomo, che alla forza fisica (e ciò onora la sua intelligenza) ha sempre tenuto e tiene con orgoglio, e alla superiorità fisica ha reso e rende spesso omaggio con opera d'arte o di poesia.

Ma sarebbe ingenuo il credere che il sentimento sportivo sia un derivato puro del sentimento di emulazione. La degenerazione è facile: emulazione, per il leggero tramite dell'amor proprio, si muta (forse per infelice attrazione di rima!) in ambizione. Ambizione varia, ma per lo più ridicola e puerile, come quella dei ciclisti di aver l'aria che una volta si diceva alla Buni, e che oggi si dice alla Gerbi e alla Ganna, o di portare il titolo di campione anche del più oscuro paesucolo, o d'essere il beniamino del più ristretto pubblico, o di vedere il proprio nome nelle cronache sportive del più sfatato giornale di provincia. Metà dell'esercito di velocipedisti che si dà alla strada con voluttà divoratrice, e ne assorbe quasi con piacere la polvere e ne affronta le fatiche e le insidie sotto la divisa semplicista e sudicia del *routier* arrabbiato, è composta di queste teste bambine, mosse dai fili di ambizioncelle puerili, causa ed effetto nello stesso tempo di quell'ossessione sportiva contro cui, non sempre a torto, si accaniscono i rari ma tremendi sportofobi.

Una volta che il sentimento è degenerato, addio vero sport. L'anima sportiva si falsa, si abban-

fantasia popolare, a cui giungono da mille parti i nomi dei campioni dello sport, li circonda amovolevolmente di un'aureola di superlativa grandezza e personifica in essi il tipo dell'uomo forte e dell'uomo veloce; che dei mezzi dello sport si è fatta un'industria sfruttatrice, cieca, per ragioni di esistenza, di quelli che potrebbero chiamarsi i *mannequins* dei suoi prodotti, interessata ad eccitare le tendenze sportive con l'esca del guadagno materiale e delle emozioni derivanti dall'azione o dallo spettacolo sportivo; gli è, in quattro parole, che l'uomo d'oggi ha un'anima sportiva per tendenza naturale, per effetto della civiltà e delle condizioni della società moderna.

E allora, se queste due immense forze, che il popolo inconsciamente ma fatalmente subisce, sviluppano un'anima che, se non è proprio tutta bella e santa, non è neppure da dannarsi all'ultimo girone infernale, perchè perdere il tempo a far polemiche su di essa, e con ispirito o completamente distruttivo o esageratamente laudativo? Prendiamola com'è quest'anima sportiva, è senza schiaffeggiarla o inzuccherarla, comprendiamola ed educiamola un po' seriamente a ideali che, tutt'altro che disdire, ben si conven-gono a manifestazioni di fisica, se non materiale attività.

GIUSEPPE AMBROSINI.



La giuria della corsa per la Coppa del Re. - Nel mezzo seduto: il signor Ferrario, nuovo commissario regionale di Lombardia. (Fot. A. Foli - Milano).

dona agli eccessi a cui la spingono le tendenze e i bisogni del tempo. Attorno allo sport si erge allora, colossale, potente, tutto un meccanismo complicato, le cui leve sono rappresentate dalla sacra fame dell'oro, la cui forza motrice giunge dalla terribile concorrenza industriale, i cui prodotti sono spacciati, a prezzo di monopolio, da un certo giornalismo ad hoc. Questa macchina poderosa, frutto della civiltà che ci preme, rivolge lo scopo dello sport; anebbia il bell'orizzonte da cui esso vorrebbe ricevere purissima luce; deturpa il sentimento invece di ingentilirlo; rovina la razza invece di corroborarla.

E come essa dirige l'azione sportiva, così modifica, dominandola con ricercata esagerazione, il pensiero sportivo; conduce la folla all'applauso quando l'anima sente pena, reclama sempre più micidiali sforzi quando l'effetto dei già grandi impensierisce e impietosisce, si foggia ai suoi fini un ambiente in cui gli inni agli eroi dello sport risuonano centuplicati in altisonante e quasi epica espressione. La più potente delle forze della civiltà odierna, l'industrialismo, alimentata e sostenuta dal giornalismo, contribuisce a formare una folla che nelle manifestazioni della sua anima sportiva ha qualcosa di pazzesco, che un giurista sommo direbbe di delinquente.

Gli è che il substrato dell'anima popolare, in cui il sentimento di emulazione perennemente si agita, è facilmente disposto a manifestazioni sportive, che sono manifestazioni combattive; che la

Le Globe — O. Beangendre, H. Cornet, Panmier, Charpiot, Maitron, Lannoy, Delauffe, Saillot, Crupelandt, Loit.

L'Italia sarà dunque rappresentata all'ottavo Giro di Francia da 6 corridori, dei quali 5, ossia Bettini, Albini, i fratelli Azzini e Bordin saranno in *équipe*, quattro nel *team* Legnano e uno nel *team* Alcyon, un altro, il Gislotti, nella categoria degli isolati.

CORRISPONDENZA

Verona. Fantato. — L'avvenimento è troppo poco importante in confronto agli altri trattati. Grazie sempre del ricordo.

Modena. Unione Sportiva. — Vedi pag. 4. — Baccarani. Grazie. V. G.

Giarre. Cucinotta. — Mandi pure le fotografie ma senza impegno. Se l'avvenimento illustrato non è importante, non trova posto nel nostro giornale.

Nizza Monferrato. Cichinet. — Troppo scure. Grazie.

Napoli. L. Barberio. — Idem.

Milano. E. Minetti. — Sempre a sua disposizione. V. G.

Arona. Rino Cornalia. — Grazie del pensiero. Troppo piccole per la riproduzione.

Ferrara. Solandini. — Troppo scure.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - Lira 5 all'anno

Non fate acquisti di biciclette senza domandare cataloghi o visitare lo stabilimento ciclistico

F. OPESSI - Via Goito, 5 bis e Pio V, 6 - Torino.

Il miglior gruppo di biciclette è composto dalle rinomate fabbriche Rudge-Whitworth - Triumph Cycle - Alcyon - Opel - Legnano.

Prezzi ribassati da non temere concorrenza — Assortimento di Accessori.

Garage Carrozzeria Automobili ALESSIO

TORINO - Via Orto Botanico, 19 - Filiali: ROMA - NAPOLI

Agenzia Generale esclusiva per la vendita delle Automobili:

MERCEDES

(Tipi da 20 a 120 HP, a 4 e 6 cilindri)

DE DION BOUTON

(Tipi da 8 - 10 - 14 - 25 - 35 HP)

Carrozzeria di lusso - Cambi - Accessori - Pezzi di ricambio - Officine di riparazione

Vetture Automobili nuove e d'occasione disponibili:

Mercédès	60 HP 1908 a 6 cilindri.	S.P.A.	12-16 HP 1909 da corsa.
Fiat	120 " 1905 da corsa, come nuova.	S.P.A.	12-16 " con carr. Double-Phaéton, di lusso.
Züst	25-30 " 1909 come nuova.	De Dion-Bouton	8 " " " da corsa.
Mercédès	28-40 " con carr. Landulet Limousine.	Mercédès	18-24 " " " Tonneau per L. 5000.
Brevetti Fiat	16 20 " " " Limousine, come nuova.	De Dion-Bouton	24 " " " Double-Phaéton per L. 5000.

Carrozzerie disponibili:

Limousine di lusso. Metri 2,50 × 0,90 - con guerniture in *drap noisettes*, coloritura in rosso.
 Landulet Limousine. Metri 2,50 × 0,90 - colorata e guernita in verde, con luce elettrica.
 Carrozzeria Spider Metri 2,70 × 0,90 - a tre posti (2 ant. e 1 posteriore a tombeau), con capote, guernita e colorita in rosso.
 Carrozzeria "Roi de Belge". Metri 2,50 × 0,90 - guernita in pelle rossa e colorita in bigio.
 Double Phaéton. Metri 2,50 × 0,90 - con coloritura e guernitura in bleu.
 Coupé per châssis 2,50 × 0,90, con guernizioni in panno verde.
 Carrozzeria greggia a 2 posti e sedile posteriore a due posti a tombeau. Metri 2,50 × 0,90.
 Carrozzeria tonneau. Speciale da caccia. — Limousine greggia. Metri 2,50 × 0,90.

14 HP, 4 cilindri

25 HP, 4 cilindri

35 HP, 8 cilindri

De Dion Bouton

sono le migliori vetture per turismo.

26 Giugno 1910 - Savona-Genova-Spezia - Km. 150

1° BERTERO su macchina

PIZZORNO

Fabbrica Velocipedi

UMBERTO PIZZORNO - Piazza Vitt. Em. 4-5 - **Alessandria**

Rappresentanti per Torino: Signori **Menaldo & Guerrini** - Via Monginevro, 8 (Barr. di S. Paolo).

Lo sport dell'acqua

Gare di nuoto.

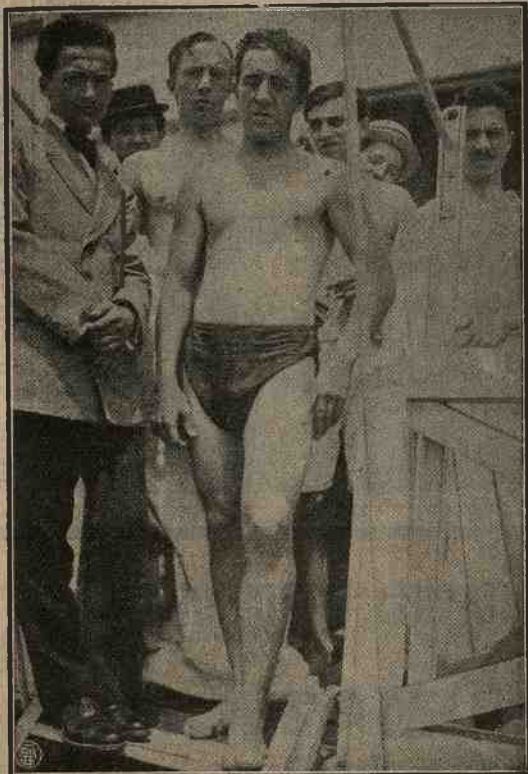
La *Rari Nantes Partenope*, domenica scorsa ha aperta la stagione delle proprie gare di nuoto con una di 200 metri per coloro che mai avessero vinto primo, secondo o terzo premio.

Le iscrizioni furono numerose ed i partenti di conseguenza pure. Difatti su diciotto iscritti quattordici si presentarono allo *starter*.

La gara fu assai movimentata, data la quasi eguale forza della maggior parte dei concorrenti; pur tuttavia il Mascoli della *Rari Nantes Partenope* riuscì a portarsi in testa a tre quarti del percorso tagliando il traguardo primo seguito da Tarantini della *Società Sportiva Napoli*, terzo Paduli del *R. Club Canottieri Italia*, quarto Bacari e quinto Cangiullo, entrambi della *Rari Nantes Partenope*.

Nelle ore antimeridiane di domenica 26, nello splendido specchio d'acqua prospiciente l'elegante *chalet* della nostra *Rari Nantes* di Firenze, si disputarono i campionati sociali di velocità e di mezzo fondo.

Ecco il programma:
Ore 10. *Criterium sociale di velocità* (libera a tutti i soci della *R. N. Florentia*), percorso m. 100.



I tre primi arrivati nella gara di apertura di m. 200 a Napoli. - Da sinistra a destra: Tarantini, 2° arr.; Paduli, 3° arr.; Mascoli, 1° arr. (Fot. H. Bayon - Napoli).

1. Premio medaglia vermeil, 2. Medaglia d'argento, 3. Medaglia di bronzo.

Ore 11. *Criterium sociale di mezzo fondo* (libero a tutti i soci della *R. N. Florentia*) percorso metri 500.

1. Premio medaglia vermeil grande, 2. Medaglia d'argento grande, 3. Medaglia d'argento, 4. Medaglia di bronzo grande.

La gara internazionale dei 120 metri, organizzata dalla *Ninfea* di Milano, sebbene non abbia rivestito il carattere affidatole dal programma, per l'assenza di campioni stranieri può dirsi abbia avuto il carattere di un vero campionato d'Italia: mancava solo Baiardo. Tutti gli altri migliori erano presenti. Così che il tempo pessimo non impedì che molta folla accorresse a Ronchetto. Alla gara erano iscritti nove nuotatori, ma Rossi e Bellezza dichiararono *forfait*.

La partenza è data alle 3,40. Appena dieci metri dopo il *via* il Beretta che nuota meravigliosamente il *crawl*, attacca decisamente i suoi avversari e dall'ultima posizione si porta alla testa. Pare che Beretta, il quale va gradatamente avanzando anche su Massa che lo insegue magnificamente, possa ormai considerarsi come vincitore. Ma ad ottanta metri, il campione milanese, improvvisamente cambia il *crawl* nell'*over*; Beretta da questo punto è sconfitto. Massa, attentissimo, riesce a portarsi al suo fianco e cerca di distac-

carsi. Beretta, cui già sorrideva la vittoria, resiste valorosamente, ma l'altro più esperto nell'*over*, a 100 metri ha già un leggero vantaggio; che sul traguardo riesce a portare ad un metro. Subito dopo giunge Giacometti, il quale batte solamente di una corta testa il Luè, che ha lottato magnificamente per tutto il percorso.

Ecco la classifica:

1. Massa dell'*Ardita Juventus* di Nervi in 58"; 2. Beretta (*Ninfea*) a un metro; 3. Giacometti (*R. N. di Padova*) in 64"; 5. Luè (*Ninfea*) in 64"1/5; 6. Fasoli. Lomazzi si ritira dopo 80 metri. Massa e Beretta sono calorosamente applauditi.

L'Esposizione di Torino nel 1911

Sorge a vista d'occhio nell'incantevole parco del Valentino.

Maestosa, imponente si presenta fin d'ora al visitatore.

Illustri personaggi quotidianamente visitano i lavori di costruzione già assai avanzati.

Di questi giorni l'Esposizione venne visitata oltre che da S. M. il Re Vittorio, da S. A. R. il principe Ahmed Fuad Pascià, zio del Khedive, presidente dell'Università egiziana del Cairo.

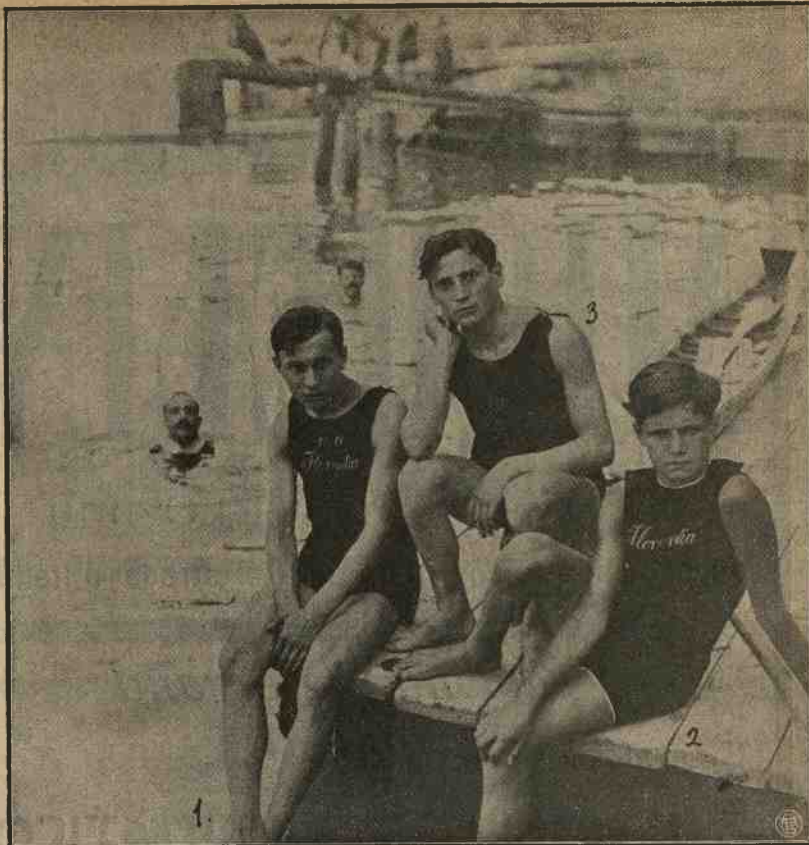
Egli venne in forma ufficiale a visitare la città nostra, mantenendo la promessa fatta lo scorso anno, durante il suo soggiorno qui, esclusivamente dedicato alla peregrinazione per gli Istituti scientifici universitari, dei quali voleva osservare e studiare con raccoglimento, e quasi in incognito, l'organizzazione ed il funzionamento.

Il Principe kediviale fu ricevuto ufficialmente dal Sindaco, al palazzo civico, la sera del 27 giugno.

Il Municipio gli offrì pure martedì, alle ore 20, un pranzo all'*Hotel d'Europe* e mercoledì una colazione a Superga.

Il Sindaco senatore Teofilo Rossi portò sempre all'ospite gradito il caldo saluto della nostra cittadinanza.

Alle 10,40 di martedì il Principe kediviale, accompagnato dal Sindaco, dall'assessore Albertini, dal prof. Fago e dal cav. Rovetti, si recò a visitare i cantieri dell'Esposizione. Lo riceverono alla



Prima gara di nuoto della « Rari Nantes Florentia ». N. 1, Antonini, 1° arrivato nella gara dei 100 metri; N. 3, Giusti, 2° arrivato. N. 2, Gatti, 1° arrivato nella gara dei 500 metri; N. 3, Giusti, 2° arrivato. (Fot. Alemanni - Firenze).

rotonda del Valentino i membri della Commissione esecutiva dell'Esposizione, fra cui i vice-presidenti conte Orsi e comm. Bianchi, il commendator Sacheri, il conte Campredon d'Alberetto, ed il segretario generale conte Polonghera, che furono presentati dal Sindaco a Fuad-pascià.

Si iniziò quindi subito la visita agli edifici delle Industrie artistiche e della Moda, a quelli delle Nazioni, la cui costruzione è già a buon punto. Gli ingegneri Molli e Salvadori fornivano spiegazioni, che tornarono graditissime al principe Fuad, il quale volle, prima di allontanarsi, esprimere la propria compiacenza ai membri della Commissione esecutiva.

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.



La riunione dei concorrenti alle prime gare di nuoto della « Rari Nantes Florentia ». (Fot. Alemanni - Firenze).

FIDES

(BREVETTI ENRICO) Società Anonima
AUTOMOBILI INDUSTRIALI e per **TURISMO**
TORINO - Via Monginevro - TORINO

Rappres. esclusivi per il Piemonte: G. & C. Fratelli PICENA - Torino - Corso Principe Oddone, 17

CICLISTI!

IL PNEUMATICO

MICHELIN

NUOVO TIPO VELO 1910

appositamente costruito per le strade d'Italia,
che porta la dicitura:

*“ Clermont-Ferrand
& Turin ”*

**È IL MIGLIOR PNEUMATICO
PER BICICLETTE DA TURISMO**

PROVATELO
E
GIUDICHERETE!

Agenzia Italiana PNEUMATICI MICHELIN - MILANO, Via Foro, 14.

Cicli FOX

con Pneumatici WOLBER



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

**La rivelazione
del 1910**

Vendita esclusiva in Torino:

GIUSEPPE GIORDA

Via S. Quintino, 6.

A UNO E A DUE CILINDRI

LA PIÙ LEGGERA
DELLE
BICICLETTE
A MOTORE



MOTO-REVE
MILANO CORSO MAGENTA 27

Chiedere il Catalogo 1910, seconda edizione

CONSULTATE il CATALOGO
delle AUTOMOBILI

LANCIA

*I numerosi tentativi di imitazione
sono la prova della superiorità ormai
indiscussa delle Vetture Leggere*

“ LANCIA ”

munite di motore di 20/30 HP.

LANCIA & C.

TORINO - Via Petrarca, 31 - TORINO

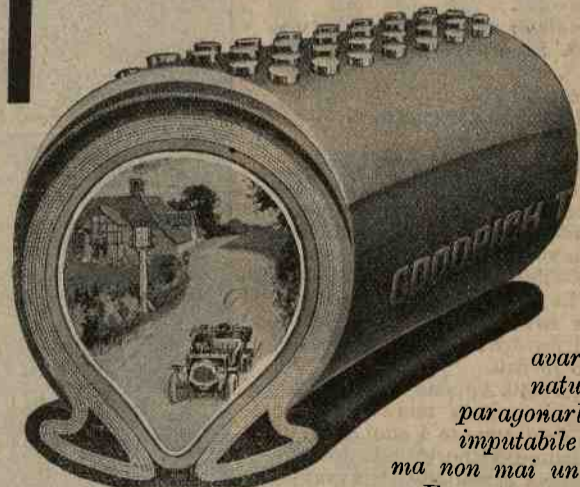
Agenti Esclusivi per Piemonte: **Bechis & Bertolino** - Via S. Quintino, 28 - Torino

“ L'AVARIA NEI GOODRICH ”

Chi per la prima volta adopera i

PNEUMATICI

“ GOODRICH ”



*e compie con essi
migliaia di chilo-
metri, crede di es-
sere stato favorito
da un caso fortun-
ato, e gli viene
il dubbio d'essersi
solamente illuso.*

Ma non è così.

*Se pure gli potrà
incorrere qualche
avaria essa sarà di
natura così lieve da
paragonarla ad uno sfregio
imputabile a legge naturale,
ma non mai un vero incidente.*

*E questa sua consistenza nell'uso,
che ha valso a fargli conseguire la sua internazionale reputa-
zione decretata in questa frase:*

IL PNEUMATICO IDEALE PER TURISTI

The G. B. GOODRICH Company, L.td

AKRON Ohio (America), Succursale a LONDRA, 7, Snow-Hill.

Agente
Generale **RAVERA PERICLE** = **TORINO**
Via Artisti, n. 28

Telefono 44-20

A. FAUSER & C. - Novara

Rappresentanti Generali per l'Italia dei

Motori "ANZANI"

Motori extra leggeri per aviazione
Motori per Veturlette, Canotti e Motociclette

I migliori per semplicità, leggerezza, sicurezza e i più a buon mercato.



FARMAN vincendo definitivamente la COPPA MICHELIN per la MASSIMA DURATA DI VOLO SENZA INTERRUZIONE, afferma solennemente la superiorità assoluta delle

ELICHE INTEGRALI CHAUVIÈRE

Rappresentante Generale per l'Italia:

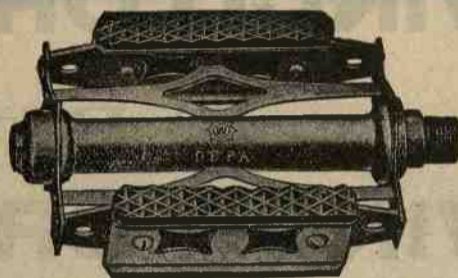
Ing. G. A. MAFFEI e C. - Via Nizza, 117 - Torino
Telefono: 16-05 - Indirizzo telegrafico: TECHNICAL

SERIE
ChaterLea

Tutti i principali fabbricanti di biciclette in Italia usano queste forme di rinomanza mondiale. Con esse si costruisce la macchina più forte e più elegante, assolutamente superiore.

Agenti Esclusivi per l'Italia:
BROWN BROTHERS, LIMITED
22, Great Eastern Street - LONDRA E.C.

Grande assortimento da
GHELFI EMMO
Torino
Piazza Statuto
11-13.



PEDALI

per BICICLETTE

CHIEDERE CATALOGO della nuova Fabbrica Nazionale
Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

Rappresentante per l'Italia: ENEA ROSSI - Milano, Via Bramante, 29.

Giov. HENSEMBERGER

MONZA-MILANO

Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni.



ESPORTAZIONE

LISTINI

A RICHIESTA

VETTURETTE

SIZAIRE & NAUDIN

Modelli 1910.

8-10 e 12-14 HP monocilindrici
12-14 „ 4 cilindri
25 „ tipo speciale da corsa.

TORINO - Via Massena, 42 - TORINO



FABBRICA
AUTOMOBILI

CATALOGO e LISTINI GRATIS

ISOTTA FRASCHINI

MILANO

CHASSIS A CATENA E A CARDANO
VETTURETTE DA CITTÀ E DA TURISMO
VETTURE LEGGERE PER SERVIZI PUBBLICI
VETTURE DI LUSO E DA TURISMO
VETTURE DA CORSA
OMNIBUS PER ALBERGHI DA CITTÀ E DA MONTAGNA
CARRI DA TRASPORTO - AUTOMOTRICI A BENZINA
MOTORI PER IMBARCAZIONI - PER DIRIGIBILI - PER AEREOPLANI

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

Coppa Principe Enrico 1910

(Km. 1940)

1^a Prova di Velocità:

VINCITORE Sig. Fischer - 2° Sig. Porsche

2^a Prova di Velocità:

VINCITORE Sig. Porsche - 2° Sig. Fischer

Classifica Generale:

VINCITORE Signor Porsche su Vettura Daimler	
2° Sig. Fischer su Daimler	6° Sig. Paul su Adler
3° „ Hamburger „	8° „ Henney „ Benz
5° „ Erle su Benz	9° „ Günther „ Presto

tutti su PNEUMATICI

CONTINENTAL

i quali nuovamente si affermano i migliori
Pneumatici da Turismo.



Continental Caoutchouc & Gutta Percha C^{ie}

Telefono 20-45. ☎ MILANO ☎ Via Bersaglio, 36.

