

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
 Ripinismo - Aerostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

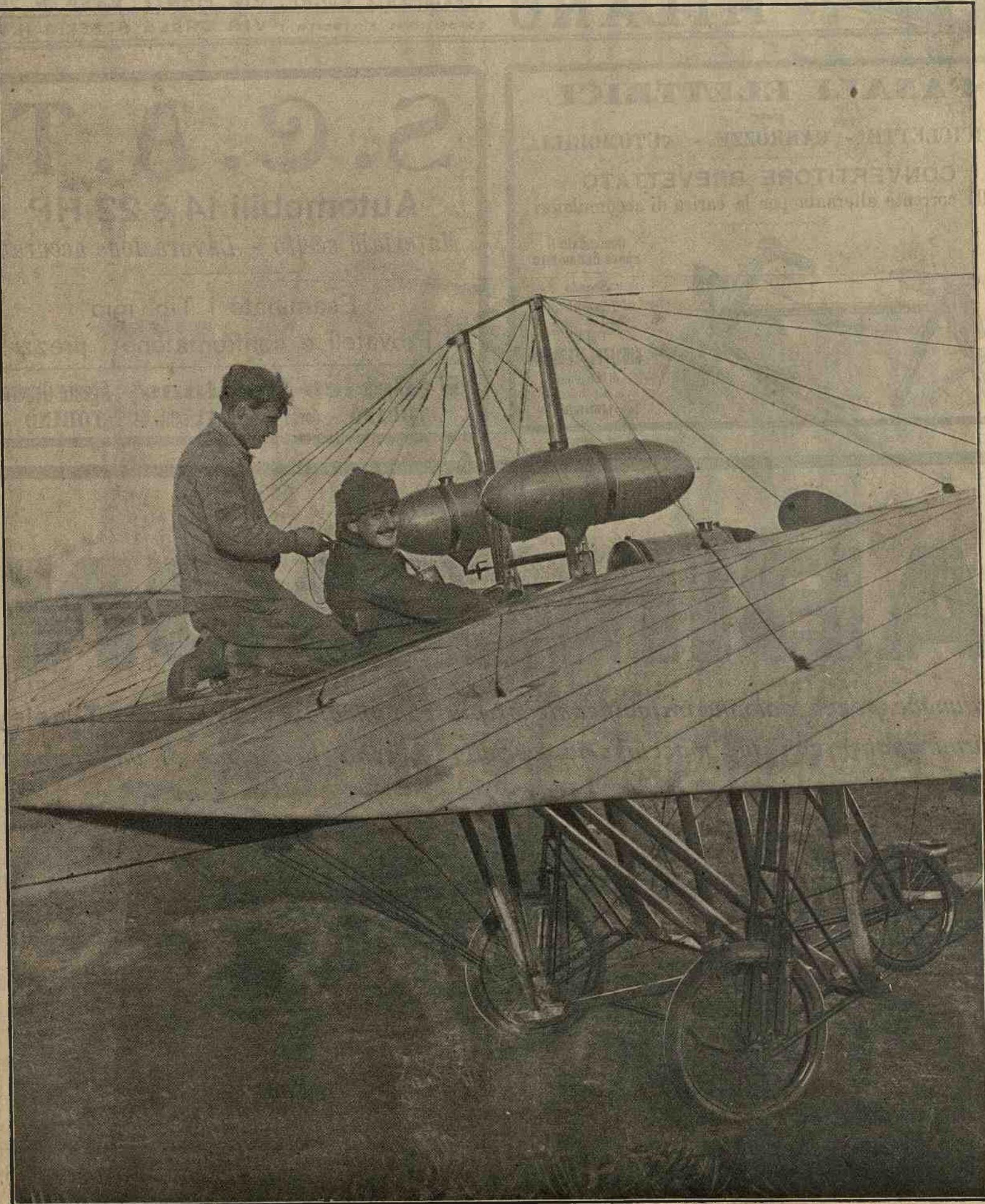
Anno L. 5 - Esterò L. 9
 Un Numero { Italia Cent. 10 | Esterò , 15 }

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
 → TELEFONO 11-36 ←

INSEGNAMENTI

Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale



La grande riunione aviatoria di Torino

L'aviatore Weiss, su monoplano Koechlin, vincitore del premio della « Città di Torino » nella gara di altezza (m. 1200). (Fot. cav. Zoppis).



FABBRICA
AUTOMOBILI

CATALOGO e
LISTINI ■■■■■
GRATIS ■■■■■

ISOTTA FRASCHINI

MILANO

FRASCHINI

CHASSIS A CATENA E A CARDANO
VETTURETTA DA CITTÀ E DA TURISMO
VETTURE LEGGERE PER SERVIZI PUBBLICI
VETTURE DI LUSSO 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

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

FANALI ELETTRICI

per
BICICLETTE - CARROZZE - AUTOMOBILI

CONVERTITORE BREVETTATO

della corrente alternata per la carica di accumulatori



Domandate il
nuovo listino 1910

Sconto
ai Rivenditori

DITTA
GIUSEPPE FERRARI
di Eugenio
Via dei Teatri, 6
UDINE

S.C.A.T.

Automobili 14 e 22 HP

Materiale scelto - Lavorazione accurata

Esaminate i Tipi 1910

Provateli e confrontatene i prezzi

Federico Politano - Agente Generale
TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - TORINO

In una bicicletta

ABINGDON

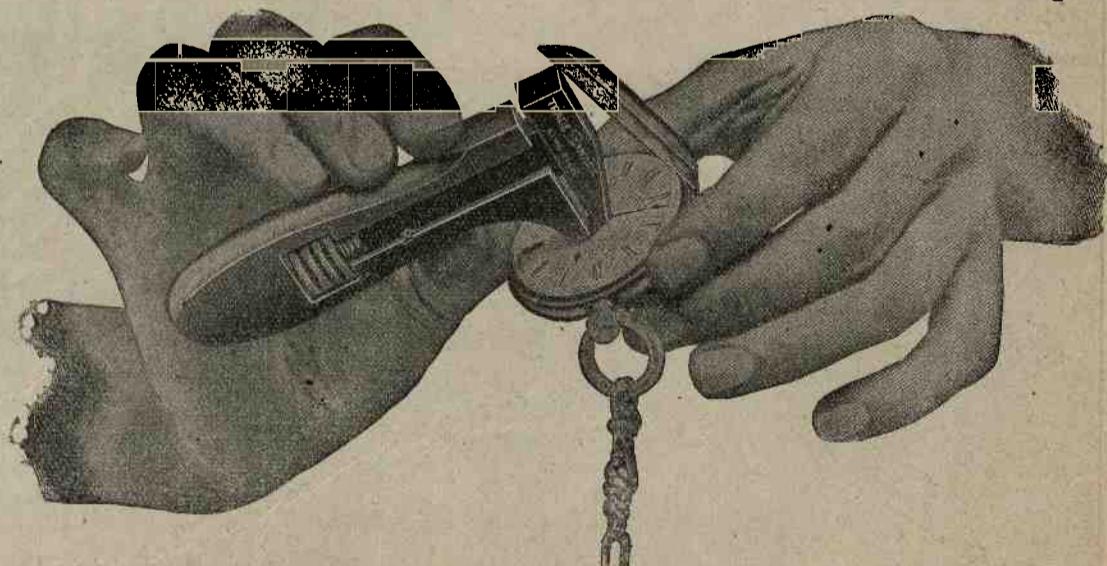
qualunque pezzo dal più insignificante al più complicato è fabbricato a Tyseley (Birmingham) con un macchinario perfetto e colla precisione di un orologio.

Osservate per esempio

la celebre chiave

KING-DICK

essa è in commercio da
ben 25 anni e nessun
concorrente ha saputo
ancora eguagliarla!



Agenti per l'Italia: **CAMILLO OGGIONI e C.** - Via Lesini, 9 - MILANO - Via Ausonia, 6.
Filiale: TORINO - Via Silvio Pellico, 8.

*L'ultima grande corsa
della stagione*

VI Giro di Lombardia

*segna una strepitosa vittoria
di*

DUNLOP

montato dal primo arrivato

MICHELETTO

(su macchina Stucchi)

ed altri quattro fra i primi dieci.

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. CONT. LTD.

MILANO — Via Giuseppe Sirtori, 1^a — MILANO

— Telefono 12-70 —

Nuove Edizioni
MEDAGLIE
LOTTA - NUOTO - CALCIO - UMANITÀ
PIERO MASETTI FEDI e C.
FIRENZE - Via Vecchietti, 6 - **FIRENZE**
Esposizione accuratissima di vere opere d'arte, medaglie, targhe e Coppe, Premi per tutti gli Sports.

CICLI con GOMME POLACK
SENIOR

BONZI & MARCHI, Milano, Via S. Nicolao, 1.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
“ I VELOCIPEDI ”
ATALA,
Guido GATTI & C.
Milano - Corso Lodi, 50 A - (Biparto) Gommeletta.

NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS."
CHE PORTA IMPRESA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA A
LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA SANTINI - FERRARA

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

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

MARCHE PER VELOCIPEDI
ED AUTOMOBILI.
IN DECALCOMANIA ED IN METALLO
G. DIDONE
MILANO - VIA VIGEVANO - 32



ESTARIC

ARGENTERIE DA REGALO
In vero argento
e di metallo bianco argentato.
Grande deposito sempre pronto.
Magazzino interno.
COPPE per PREMI
GAETANO BOGGIALI
Tl. 20-72 - MILANO - Via S. Maurilio, 17
Cataloghi a richiesta gratis.

La vittoria dei tiratori torinesi a Roma

Dal 5 al 15 corrente si sono svolte, in Roma, al Poligono di Tor di Quinto, i Campionati civili e militari, onorati ripetutamente della presenza del ministro della guerra, S. E. Spingardi, che tanto si interessa all'istituzione del Tiro a Segno in Italia.

La Società di Torino partecipò con numerosi suoi soci, militari e borghesi, ai molteplici Campionati, vincendo quasi tutte le gare che ha disputato, e dimostrando una volta ancora di essere la più fiorente Società d'Italia.

Ecco in riassunto le vittorie dei torinesi:

Il cav. Luigi Derossi, di Torino, primo campione naz. di fucile.

Derossi ragioniere Luigi, primo campione nazionale di fucile per l'anno 1910.

Mussino cav. Giuseppe, 1° campione di pistola per l'anno 1910.

Righini cav. Avventino, 2° campione di pistola per l'anno 1910.

Vercellone Carlo, 2° campione di arma libera.

Isnardi capitano Camillo, 3° campione ufficiali.

Bucci maresciallo Amelio, primo campione sott'ufficiali.

Nelle gare di campionato rappresentanza, nelle quali contendevano gli ambiti premi le squadre di tutte le Società italiane, le squadre torinesi ebbero ottimi successi.

Mussino, Righini A., Vercellone Carlo, Derossi Luigi, Righini G. vinsero il Campionato regionale di pistola.

Campus Peppy, Penati, Sartorani, Jemma, Vercellone Serafino vinsero il secondo premio, quali rappresentanti dell'Unione Liberi Tiratori Torinesi.

Derossi Luigi, Vercellone Carlo, Penati, Sartorani e Vercellone Serafino vinsero il secondo premio nel Campionato rappresentanza di fucile.

Infine i carabinieri brigadiere Santena, Pastorino e Ferrara, della Legione territoriale di Torino, furono classificati primi fra le rappresentanze militari.

Cosicché, i più ambiti premi restarono anche quest'anno alla Società di Torino, la quale si appresta, per il primo anno, ad organizzare una importantissima gara internazionale, che richiamerà nella città nostra tutti i più forti tiratori d'Italia e dell'estero.

Le grandi gare di tiro a volo a Salsomaggiore

Con un concorso di 80 tiratori si svolsero a Salsomaggiore, dal 4 al 12 ottobre, importantissime gare di tiro a volo, con premi in denaro di L. 32.500, oltre una splendida coppa in argento donata dal Circolo Salsese.

Tale coppa si disputò fra i migliori tiratori italiani il 10 corr. mese e fu vinta con 35 piccioni su 35 dal sig. Pollastri di Milano.

Società Italiana Allievi-Piloti

La sera del 5 corrente ebbe luogo l'assemblea costituente della Società Italiana Allievi Piloti Aviatori, Milano, nella quale, dopo lettura, discussione ed approvazione dello Statuto e del Regolamento elaborato dalla Commissione promotrice, venne costituita la Società, la quale già conta un gran numero di aderenti d'ogni parte d'Italia.

I principali scopi dell'Associazione sono:

Formare dei piloti aviatori istruiti ed abili.

Favorire l'incremento dell'aviazione in Italia.

Favorire la formazione di un gruppo di volontari piloti aviatori.

Vi sono due categorie principali di soci: effettivi, che frequentano la scuola teorica e quella pratica di pilotaggio (tassa d'iscrizione L. 500, quota mensile L. 20), partecipanti, che frequen-

tano la scuola teorica e possono prender parte a voli come passeggeri (tassa d'iscrizione L. 50, quota mensile L. 10).

Essendo stato regolarmente nominato il Consiglio direttivo e stabilita provvisoriamente la sede in corso Buenos Aires, n. 66, Milano, le domande d'iscrizione a socio possono essere inviate a detto indirizzo, dal quale viene mandato Statuto e Regolamento a chi ne fa richiesta.

Associazione turistica internazionale

E' in corso di definitiva costituzione l'Associazione turistica internazionale, la quale si propone di promuovere ed incoraggiare lo sviluppo del turismo, in qualunque modo e con qualunque mezzo effettuato.

L'Associazione si propone soprattutto di far fruire i suoi soci delle maggiori facilitazioni di viaggio, sia richiamando l'applicazione delle riduzioni e dei vantaggi concessi già dalle leggi e dai regolamenti in vigore, sia provocando ulteriori provvedimenti atti a favorire efficacemente il turismo inteso come mezzo pratico di istruzione e di espansione commerciale ed industriale.

L'Associazione comprendrà due categorie di soci: attivi ed aderenti, i primi corrisponderanno una contribuzione di lire cento annue e faranno parte dei Comitati direttivi, i soci aderenti corrisponderanno invece una quota di lire cinque



Pollastri di Milano, vincitore della Coppa « Circolo Salsese » nelle gare di tiro a volo disputatesi a Salsomaggiore. (Fot. Gogarten e Venturini).

annue, fruiranno dei vantaggi concessi ai soci per i loro viaggi, e riceveranno gratuitamente dalla medesima informazioni, aiuto e consiglio in materia di viaggi.

Apposite tessere verranno rilasciate ai soci per permetter loro di fruire di tutti i vantaggi offerti e concessi all'Associazione dalle pubbliche e private amministrazioni.

Per ulteriori informazioni e per le adesioni rivolgersi alla sede del Comitato provvisorio in via Sacchi, 44, Torino.

Cambiamento delle targhe delle automobili e motocicli

La Direzione dell'Automobile-Club di Torino avverte gli interessati che il Ministero dei lavori pubblici ha diramato alle R. Prefecture una circolare colla quale viene prorogato al 31 dicembre 1910 il termine fissato per l'applicazione delle nuove targhe delle automobili e dei motocicli e relativo libretto di circolazione.

Considerato che molti automobilisti e motociclisti non hanno ancora provveduto al cambio delle targhe, l'Automobile-Club di Torino fa caldo appello agli interessati perché sollecitino le pratiche necessarie e si provvedano in tempo della nuova targa.

pneumatico per automobili liscio ed a semelle

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

I GRANDI VIAGGI AEREA

Legagneux vola con un passeggero da Parigi a Bruxelles

La partenza.

Sono le sei: il biplano *Farman*, ormai perfettamente in ordine, è tratto fuori dall'*hangar*. Legagneux chiede scherzando: « Ci siete tutti? ».

Tutte le persone che debbono constatare ufficialmente la partenza, prendono il proprio posto. Legagneux ed il suo passeggero ed amico Martinet, scompaiono entro grosse pellicce e nascondono il volto sotto enormi occhiali.

Verso le 6,10 i due aviatori passarono uno per volta sulla bilancia, e siccome il peso regolamentare non è raggiunto dai loro due corpi, il delegato dell'Aereo Club di Francia completa i 150 chilogrammi richiesti dal regolamento con della sabbia, che Martinet fa collocare in due sacchi fissati solidamente alle basi dell'apparecchio. Ecco il peso ufficiale raggiunto: Legagneux 70 chilogrammi, Martinet 74,500. Vi è dunque un complemento di zavorra di cinque chilogrammi e mezzo.

Alle 6,25 ogni preparativo è compiuto, e i due aviatori prendono posto sull'apparecchio. Siccome al momento buono il meccanico non si trova, Martinet si presta per mettere in azione il motore che con il suo vivace ritmico scoppettio rompe il silenzio della gelida alba.

Legagneux è al volante: nel primo incerto chiarore i presenti scorgono la sua mano che si alza subito: l'apparecchio si muove: il biplano si solleva placidamente descrivendo due eleganti circoli e guadagnando con sicurezza un'altezza notevole. Il controllore Richard registra esattamente la partenza ufficiale alle 6,43'39".

Con volo rapido, regolare, in pochi momenti, il biplano è scomparso tra la bruma.

L'arrivo a Bruxelles.

L'aviatore Legagneux è arrivato alle 10,12'13" del giorno 13 a Bruxelles.

Dopo aver fatto il giro della piana, ha spento il motore ad un'altezza di 300 metri ed è disceso in volo *plané* senza incidenti. L'aviatore ed il suo passeggero sono saliti subito in automobile per andare a ristorarsi. Essi hanno sofferto molto per il freddo. Al momento in cui i due aviatori salivano in automobile furono acclamati calorosamente dai presenti. L'apparecchio è stato ritirato nell'*hangar* del dirigibile *Ville de Bruxelles*.

Legagneux ed il suo passeggero Martinet dicono di aver fatto due scali: uno a Compiègne, l'altro a Bavay, tutti e due di venti minuti. Essi dichiarano che hanno perduto di vista la terra solo durante una diecina di minuti presso Cateau.

Il vento è sempre stato loro favorevole ed hanno volato ad un'altezza media di 700 metri.

A mezzogiorno e dieci hanno fatto uscire l'apparecchio dall'*hangar* e l'hanno diretto verso la piana per ripartire; ma poi, stante il vento furoso, Legagneux ha rinunciato a partire.

106 km. all'ora.

Il viaggio aereo Parigi-Bruxelles, compiuto dall'aviatore Legagneux insieme con Martinet, costituisce uno dei più interessanti successi aviatori di questi ultimi tempi, perché il coraggioso campione è riuscito a coprire la distanza che separa le due capitali in meno di tre ore di volo effettivo ad una velocità superiore ai cento chilometri all'ora.

Come già è detto Legagneux partì da Issy-les-Moulineaux alle 6,43'39".

Tre quarti d'ora dopo gli aviatori scesero a terra presso Compiègne ad ottanta chilometri dal punto di partenza, si rifornirono di benzina e ripartirono immediatamente. Passarono ad un centinaio di metri d'altezza al disopra di San Quintino

alle 8,30 e continuaron verso la frontiera belga. Alle 10,10 essi scesero sulla Piazza d'Armi presso Bruxelles accolti con applausi dalle poche persone che li attendevano. Legagneux disse che si era fermato, oltreché a Compiègne, in una piccola località del Belgio di cui ignorava il nome.

Tenendo conto del tempo perduto da Legagneux durante le soste, i 275 chilometri a volo d'uccello fra Bruxelles e Parigi, furono superati in ore 2,36, il che rappresenta una velocità oraria di 105 chilometri e 770 metri.

Convien dire che il vento abbastanza forte era favorevole al volo perché soffiava verso il nord.

I concorsi ippici

Il metodo di equitazione da preferirsi.

I vantaggi che dall'alta scuola ritrae il cavaliere, ed in special modo il cavaliere, sono indiscutibili, perché



Il raid Parigi-Bruxelles in aeroplano. — Legagneux e Martinet alla partenza.

(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

confermati dalla pratica esperienza nel corso di più secoli, e più che altrove in Italia, che ha il vanto di aver creata e perfezionata tale arte, che i moderni, invero con poca carità di patria e nessun rispetto verso le glorie d'un tempo, vogliono ora sconfessata siccome assurda e dannosa per il cavaliere, inutile per il cavaliere, o buona tutto al più a divertire il pubblico di circhi.

Il cavallo, nelle tre andature e nelle diverse forme di alta equitazione, raggiunge il perfetto equilibrio, e facendo adeguato uso di tutte le sue forze acquista il massimo di elasticità e di pieghievolezza.

In tali condizioni, il cavallo viene reso più agile in tutte le andature e più pronto alla mano ed alle gambe nei cambiamenti di direzione e la sua obbedienza è assoluta: ciò che è di somma importanza specialmente per il cavallo militare e di campagna.

Il cavaliere, essendo in caso di padroneggiare il cavallo, può meglio dirigerlo sui terreni difficili e contro l'ostacolo, assecondandolo mentre lo supera.

L'alta scuola, se razionalmente applicata, avvantaggia il cavallo, come la ginnastica, se razionalmente insegnata, rinvigorisce l'uomo e lo rende più agile; è logico pertanto ritenere che il cavallo, rinvigorito e divenuto agile mercé il lavoro d'alta scuola, salterà con facilità maggiore, in confronto ad un cavallo cui manchino due requisiti che non sono sempre insiti o completi nella natura.

Il cavaliere, montando di alta scuola e nell'ammainamento all'alta scuola, acquista saldezza in sella e tatto equestre; e chi potrà negare che tali qualità e finezze non siano utili per l'equitazione di campagna? Un buon cavaliere di scuola diventerà più presto buon cavaliere di campagna in confronto di chi si

è esercitato solo alla guisa dei butteri. Scuola e campagna faranno il cavaliere perfetto.

Chi ammastra all'alta scuola deve di necessità diventare forte in sella, poiché senza forza ed equilibrio non si eseguiscono le arie alte, che son ben più difficili e squilibranti dei salti d'ostacoli.

Il metodo da noi oggi sostenuto, dovrebbe essere il preferito dai cavalieri, specie quando si presentano in qualche gara dei Concorsi Ippici.

Il Touring

ed una nuova facilitazione agli automobilisti

In seguito alle vive premure fatte dalla Direzione Generale del T. C. I. presso il Ministero delle Finanze riassunte in un telegramma dei giorni scorsi, il Ministro dei Lavori Pubblici ha comunicato alla Direzione con telegramma che in corrispondenza alle pratiche insistenti fatte dal Touring viene accordata un'ultima e perentoria proroga fino al 31 dicembre prossimo del termine che era precedentemente fissato al 16 corr., per il rinnovo delle licenze di circolazione e delle targhe da automobili e motocicli.

In tal modo, grazie all'intervento del Touring, resta facilitato a molti automobilisti ed alle stesse Prefetture il cambio delle targhe che doveva essere compiuto entro il 15 novembre e che si avrà tempo di compiere fino al 31 dicembre.

Il Touring ha ringraziato telegraficamente il Ministero anche a nome degli automobilisti.

CORRISPONDENZA

Salsomaggiore. Gogarten, Venturini e Bai Strocchi. — Grazie. Eccovi accontentati. Vedete a pag. 4.

Pordenone. Caviechioni. — Tropo tardi. Nel prossimo numero.

Vercelli. Polo Poli. — Invii con la maggiore sollecitudine. Così assicureremo meglio la pubblicazione.

Genova. Garbone. — Soddisfatto? C. G. C.

Milano. G. Rizzatti. — Senza fotografie non interessa lo scritto.

Bordighera. E. Tron. — Il grande avvenimento iatario da noi organizzato ci occupa da due numeri molto spazio, per cui siamo costretti a sacrificare qualche avvenimento secondario. In ogni modo, approfitteremo ancora del gentile invio. Saluti. V. G.

Milano. Braga. — Idem. Per il resto no. Grazie.

Pallanza. G. G. Merlo. — Il nostro corrispondente da Pallanza è il dott. Sizzini.

Milano. Cantù. — Grazie. Nel prossimo numero. V. G.

Firenze. Alemanni. — Idem.

Monaco. Mosconi. — Si rivolga ad altri. Il nostro sistema non può mutare.

Pescara. La Porta. — Le fotografie sono impossibili da riprodursi.

Zara. Canottieri « Diadora ». — Appena potremo.

Lentini. F. La Zerla. — Mandi fotografie.

Cairo. Staticelli. — Nel prossimo numero.

Genova. Rota. — Grazie di tutto. Il podista nel prossimo numero.

Foligno. Ubaldi. — Grazie, nel prossimo numero.

Pesaro. G. Sizzi. — Provvidi, è il signor Castellani.

Torino. Lunardini. — Appena potremo.

Cambiano. Unione Sportiva. — Tentammo, ma troppo scure.

Piacenza. G. Astorri. — Grazie. Provvidi.

Trento. P. Anselmi. — Nel prossimo numero.



La signorina Maria Milano, vincitrice della corsa ciclistica femminile di Milano. (bicicletta Gaia).

La corsa ciclistica femminile di Milano

A Sesto San Giovanni, pure nel recinto chiuso riservato alla marcia dei 100 km., ebbe luogo domenica scorsa la partenza della prima corsa femminile (chilometri 15) organizzata a Milano. L'ora della partenza era fissata alle 15, ma già mezz'ora prima il recinto era affollatissimo di curiosi, e le tribune rigurgitanti di eleganti signore, venute espressamente per ammirare questo debutto sportivo delle loro rappresentanti. Alle 14,30 incominciano ad arrivare le concorrenti, quasi tutte in perfetto costume da ciclista. Ammiratissima la signorina Maria Milano, pronosticata vincitrice, e pure complimentate le altre concorrenti. Poco prima delle 15 tutte le concorrenti sono pronte alla partenza, ed alle 14,51'27" il signor Ferraris, dell'U. V. I., dà il segnale della partenza. Il gruppo parte velocissimo; la concorrente piemontese, signorina Milano, si porta subito alla testa del lotto. Lungo tutto il percorso è tutta una fitta siepe di spettatori, che

si calcolano a più di 100 mila. A Monza, poi, la folla era enorme, tanto che fu causa di parecchie cadute. Verso le 15,15 sul vialone, tenuto sgombro per l'ultimo chilometro, venne segnalata la prima concorrente.

Taglia il traguardo a passo abbastanza veloce, la signorina Maria Milano, di Rivarolo Canavese, che arriva alle 15,20'30", im piegando poco meno di mezz'ora a percorrere i 15 km. del percorso, con una media oraria di 30 km.; 2^a Gilardini Antonietta, di Torino; 3^a Alfieri Bambina, di Tradate; 4^a Abellonio Maria, di Moncalieri; 5^a Bertone Vittoria, di Milano; questa a qualche metro dal traguardo venne urtata da un velocipedastro e cade a terra, non facendosi però alcun male; 6^a Ostengo Adelaide; 7^a Marogna Rosetta; 8^a Carignano Giuseppina; 9^a Gariglio Camilla; 10. Valsecchi Maria; 11. Celestina Macchi; 12. Pia Trampus; 13. Lina Rossi; 14. Maria Borla; 15. Edvige Cornalba; 16. Ida Gallina (tutte a breve distanza); 17. Amalia Mantovani; 18. Enrica Lordini; 19. Fiammetta Avanzi; 20. Carolina Zoli; 21. Celestina Oriani; 22. Emilia Tonani; 23. Maria Gezzi; 24. Maria Rovelli.

Appena arrivate le prime concorrenti, l'affollamento divenne grandissimo, e nell'ultimo chilometro infatti si verificarono parecchie cadute. Due signorine si sono fatte anche male ed abbastanza seriamente. Doveva effettuarsi dopo questa gara quella di un chilometro di velocità, pure riservata alle donne; ma, precisamente per l'aff

Milano-Sanremo, di quest'anno 'n ancora la sua automobile che ospitò giurie e giornalisti.

Instancabile sempre, fu l'organizzatore perfetto dell'arrivo dei due ultimi Giri d'Italia.

E quando l'aviazione cominciò ad affermarsi trionfante, il cav. Piccolo volse subito al nuovo sport la sua attenzione ed irresistibilmente si sentì verso di quella attratto.

Modesto sempre, lo sportsman genovese non volle però che la sua partenza per la scuola d'aviazione di Issy le Moulineaux fosse nota al gran pubblico, ormai troppo avvezzo alle precorrenti apoteosi di tanti pseudo-aviatori.

Sul finir di settembre, Piccolo si recò quasi segretamente a Parigi e sotto la sapiente guida del maestro Luigi Blériot compì dei voli difficilissimi, mostrando speciali attitudini come pilota dell'aria, tanto che è fermamente intenzionato di tentare a giorni il gran raid Paris-Bruxelles nel quale, come è noto, è obbligatorio il trasporto d'un passeggero. L'aviatore italiano si sta preparando seriamente e minuziosamente per l'audace performance.

Tra le numerose offerte giuntegli egli ha scelto l'America del Sud quale nuovo campo di gloria e di notorietà.

Infatti egli ha concluso in questi giorni un regolare contratto cogli impresari sud-americani Bellotto, Toffanelli, Schiaffino e C., per una tournée che avrà principio nel Brasile, e partirà appunto da Genova il 23 corr., col pirocafo Argentina.



La folla a Sesto S. Giovanni (Milano) in attesa dell'arrivo delle concorrenti alla Corsa Ciclistica femminile. (Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

follamento del viale, questa gara venne soppressa, perché impossibile ad effettuarsi.

Gli aviatori italiani

Giulio Piccolo.

Chi non ricorda il sicuro allenatore dello stayer genovese Carlevaro. Passavan tempi incerti, allora, pel ciclismo nazionale, poche e neglette erano le riunioni, pochi e ignavi erano i campioni. Ma fra quelli che con animo giovane davano le lor forze allo sport nazionale non va dimenticato il nome del giovane Carlevaro, il campione d'Italia 1903 e recordman dell'ora. Amico e mecenate, soigneur ed allenatore gli fu il Piccolo, il quale più tardi datosi all'industria non cessò con questo di essere sportsman militante e signorilmente munifico.

Infatti chi non ricorda che fu proprio sulla potente Napier del cav. Piccolo che venne ospitata la giuria della grande corsa Giro di Lombardia colla quale si chiuse la stagione ciclistica dello scorso anno?

E nella Genova-Nizza e nella

Nessun aviatore italiano al momento attuale ha un equipaggiamento perfetto e completo al pari del Piccolo poiché egli partirà con un monoplano Blériot motore Gnome capace di oltre 100 chilometri all'ora e di un altro apparecchio a due posti pure tipo Blériot motore Gnome il quale a carico completo potrà raggiungere gli 80 chilometri all'ora.

E' quasi certo che prima di lasciare Genova, vorrà far godere agli sportsmen genovesi, dei quali è il beniamino, lo spettacolo di qualcuno dei tanto attesi voli sulla Superba.

Queste voci che corrono insistentemente negli ambienti sportivi e giornalistici di Genova ritraggono giustamente l'attesa del nostro pubblico, il quale mai ebbe finora occasione di vedere innalzarsi un'ala umana al disopra della città.

E noi con tutto il cuore auguriamo, e con fede vivissima attendiamo il primo successo di Piccolo nella sua città, successo che sarà preludio di altri, non meno gloriosi, in terra straniera.

A. B.

Ci consta come di questi giorni il Piccolo in volo di prova abbia raggiunto l'altezza di m. 1500 e come egli intenda, l'anno prossimo, tornare in Italia per disputare il Giro d'Italia in aeroplano.

L'aeroplano d'un meccanico italiano e il premio del miliardario Gould.

E' arrivato a Londra un giovane meccanico italiano, Luigi Giusti, portando seco in due colossali casse un aeroplano di sua invenzione, e un bagaglio non meno colossale di speranze.



L'équipe dell'Unione Sportiva Torinese. — Da sinistra a destra: Gilarini, Ostengo e Carignano, l'équipe vittoriosa della Gaia.

CICLI
gomme
PIRELLI

FIAT

per TORINO
Ditta PASCHETTA
8, Via Lagrange, 8

Nel giugno scorso il *Corriere della Sera* pubblicò un telegramma da New York che riferiva i discorsi pronunciati in un banchetto tenuto a New York a cui avevano partecipato alcuni fra i più noti aviatori. In quel banchetto si annunciò fra l'altro che il miliardario Gould metteva un premio di 75.000 lire a disposizione di un inventore che avesse costruito un aeroplano munito di due motori e di due eliche capaci di funzionare indipendentemente l'una dall'altra. Il Gould fece notare in quel banchetto che nel caso in cui avvenga in pieno volo un guasto al motore, nella maggior parte dei casi, l'aviatore si trova in condizioni disperate, poiché la macchina precipita verso il suolo senza che egli possa far nulla per arrestarla.

Il meccanico italiano lesse quel telegramma e si mise subito al lavoro per costruire un aeroplano come il Gould aveva vagheggiato. Ora egli crede di aver raggiunto il suo scopo è devenuto a presentare la sua invenzione all'esame del miliardario, il quale si trova ora a Londra. Il Gould riceverà il meccanico italiano di questi giorni.

Automobilismo

Il Gran Premio d'America sul Circuito di Savannah.

Quest'anno il percorso del Circuito di Savannah (Repubblica Argentina) era stato ridotto ad uno sviluppo di km. 28 circa, che i corridori dovevano percorrere 22 volte per cifrare i km. 609 della corsa.

Le marche iscritte alla grande prova furono dieci con un totale di 22 vetture. Fra queste vi sono le Alco, che riportarono ultimamente la Coppa Vanderbilt. Ecco la lista degli iscritti:

1. Marquette Buick (L. Chevrolet); 2. Marquette Buick II (A. Chevrolet); 3. Marmon I (Harroun); 4. Marmon II (Dawson); 5. Fiat I (Wagner); 6. Fiat II (Nazaro F.); 7. Fiat III (De Palma); 8. Benz I (Hemery); 9. Benz II (Robertson); 10. Benz III (Bruce Brown); 11. Roebling-Planche I; 12. Roebling-Planche II (Roebling); 13. Loziars I; 14. Loziars II; 15. Alco I (Grant); 16. Alco II; 17. Nationals Simplex I; 18. Nationals

Simples II; 19. Nationals-Simplex III; 20. Lorraine-Dietrich II; 22. Reault.

Questo *Gran Premio d'America*, per vetture pesanti, venne preceduto da due altre corse per vetture leggere, due altre corse che si evolsero contemporaneamente e senza incidenti. Una, la Savannah Trophy, aveva un percorso di 445 km., ossia 16 giri; l'altra, la Thiedemann Trophy, 305 km.

Ecco la classifica: Tiedemann Trophy: 1. Knipper, con una Lancia, in ore 4,15'22"; 2. Witt, su una E. M. F. in ore 4,26'36"; 3. Castello, su Maxwell, in ore 4,35,19".

Nella Savannah Trophy: 1. Damton, su Marmon, in ore 4,23'40"; 2. Roebling, su Mercer; 3. Hugues, su F. A. L.

Il *Gran Premio* per grosse vetture si è risolto con un emozionante duello fra le vetture tedesche Benz e le italiane Fiat. Queste ultime lottarono strenuamente fino alla fine, ma i loro 130 HP di forza dovettero cedere di fronte ai 200 HP delle macchine tedesche.

Wagner, uno dei guidatori della Fiat, cadde durante il primo giro ferendosi, ma non gravemente, tanto che in pochi giorni si assicura la sua guarigione completa, più che altro avendo riportato delle forti contusioni. La sua macchina, però, restò molto danneggiata.

L'italiano Palma minacciò fino alla fine i leaders, ma i tedeschi vinsero i due primi posti.

Eccovi la classifica:
1. Bruce Brown, su Bens, in ore 5,33'4".
2. Hemery, su Benz, a breve distanza.

Giuoco del Calcio

Gran Coppa Biella.

Domenica scorsa, davanti ad un numeroso pubblico, si svolsero le gare di foot-ball per la disputa della splendida Coppa che la cittadinanza biellese ha donato al Club Sport Veloces, perchè la mettesse in palio.

Quattro erano le squadre concorrenti:

Il *Torino Foot-ball Club* così formato: Arbenz; Morelli-Capra; Capello-Backman I-Demarchi; Margaritora-Rodgers-Fre-sia-Backman II-Debernardi.

Il *Juventus F. C.*: Pennano; Aegli-Mastrella; G. Aimone-Ferraris-Küding; Hess-Zuffi-Geisser-Maffiotti-Valobra.

Piemonte F. O.: Faroppa; Tagliabue-Peruzzi I; Berardo I-Boggio-Spinaglio; Gavinielli-Berardo II-Peruzzi II.

Veloce (Biella): Simonetti; Aimone F.-Gromo; Schmuziger-Croce-Motta I; Gambarova-Motta II-Lora-Monga-Maffiotti E.

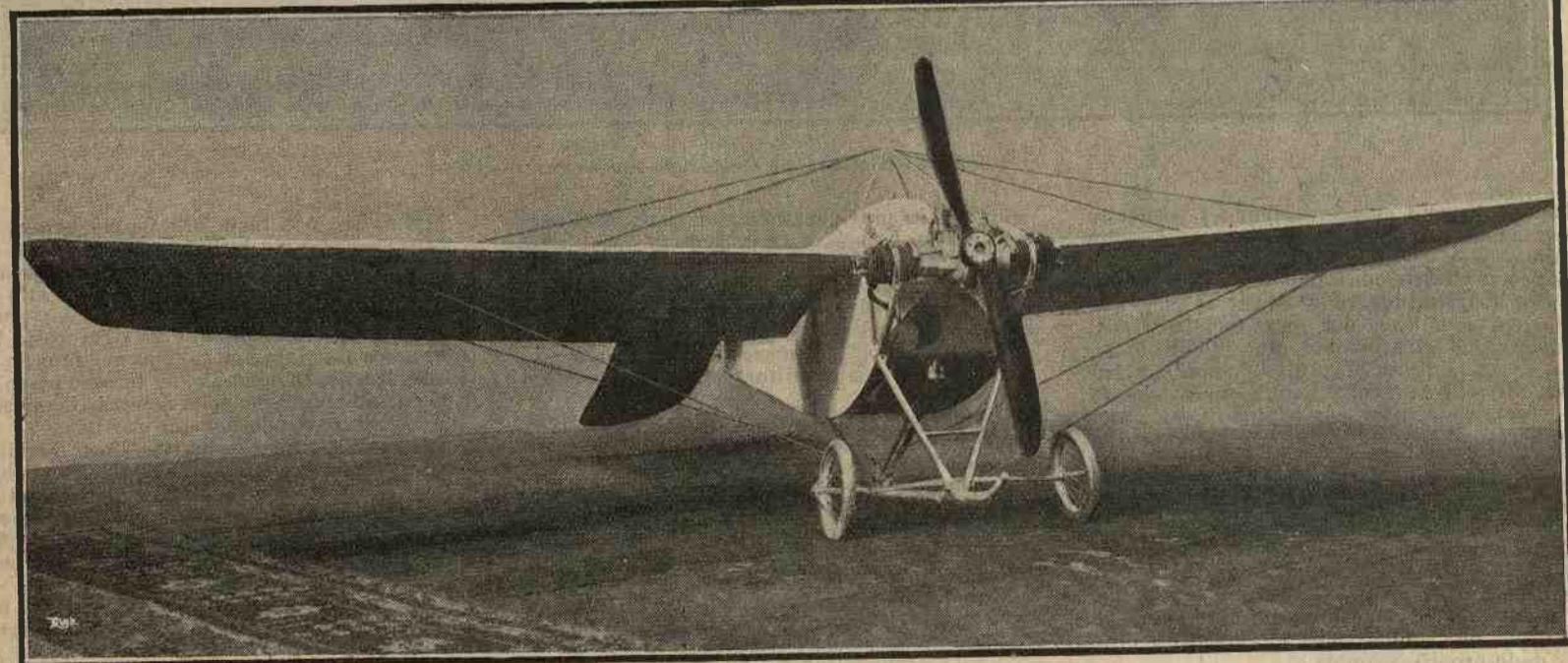
La sorte manda subito in campo per l'eliminatoria il *Piemonte F. C.* e *Veloce*, la quale ultima rimane soccombente per sette goals ad uno. Nel pomeriggio, pure per l'eliminatoria, s'incontrano le squadre del *Torino F. C.* e *Juventus F. C.*. Nella prima ripresa, *Torino* segna un goal, che è pure l'ultimo della partita. Nel secondo tempo *Torino* continua a minacciare il goal avversario, ma Pennano, ottimamente aiutato da Mastrella ed Aegli, para, rimandando sempre la palla verso il goal del *Torino*. Tre penalty vengono concessi al *Juventus*, due dei quali tirati da Zuffi ed uno da Valobra. Ma Arbenz, che trovasi in ottima giornata, para magnificamente, e così termina la partita, lasciando *Torino* con un goal a zero.

Dovrebbero quindi battersi per la finale il *Piemonte F. O.* ed il *Torino F. C.*, ma prima di incominciare il gioco nasce una contestazione per parte del *Torino*, perchè tre giocatori del *Piemonte* non sono in regola col tessera, ma poi si decide di giocare ugualmente, riservandosi il *Torino* di far reclamo presso la Federazione.

Anche questa partita è emozionante, e molti applausi sono diretti a Faroppa, che magnificamente difende la porta piemontina. Ciò nono-



Il neo-aviatore genovese Giulio Piccolo sul suo monoplano Blériot da corsa. (Fot. Bacci).



Il nuovo tipo di monoplano Nieuport a motore orizzontale di 18 HP.

CICLISTI!
LE INCOMPARABILI
BICICLETTE

PEUGEOT SONO RICONOSCIUTE
LE PRIME DEL MONDO

stante, *Torino* segna al suo attivo quattro goals a zero.

La partita termina anzi tempo per l'oscurità, che impedisce ai giocatori di scorgere la palla.

Arbitrò tutte e tre le partite il signor Goodley, al quale il Comitato organizzatore del torneo ha deliberato di assegnare una splendida medaglia d'oro.

Pro Vercelli batte Genoa F. C. con 2 a 1.

Domenica scorsa, nella pelouse della *Pro Vercelli*, questa prima squadra batteva, in un match di allenamento, la prima del *Genoa F. C.*, formata così come probabilmente concorrerà alle gare di campionato:

Marchetti; Murphi - Davis; Herzog - Ferraris - Bauer; Halliot-Hurni-Gossweiler-Swift-Mariani.

Genova Club II batte F. B. Club Torino II, con 3 goals a zero.

A S. Gottardo, sulla pelouse del *Genova Club*, si è svolto un match amichevole tra le seconde squadre del *Genova Club* e del *F. B. Club Torino*.

La partita fu alquanto sconclusionata.

Nel primo tempo i torinesi, favoriti dal vento, minacciano sovente la porta dei *rosso-bleu*, la difesa dei quali lavora strenuamente e sventa ogni attacco.

La partita è condotta però troppo individualmente da entrambe le squadre, specie per parte dei *forwards* genovesi.

Sul finire del 1° tempo Croceo II riesce a segnare il primo goal.

Nel secondo tempo il *Genova*, favorita dal vento,

Il "Rugby Americano",

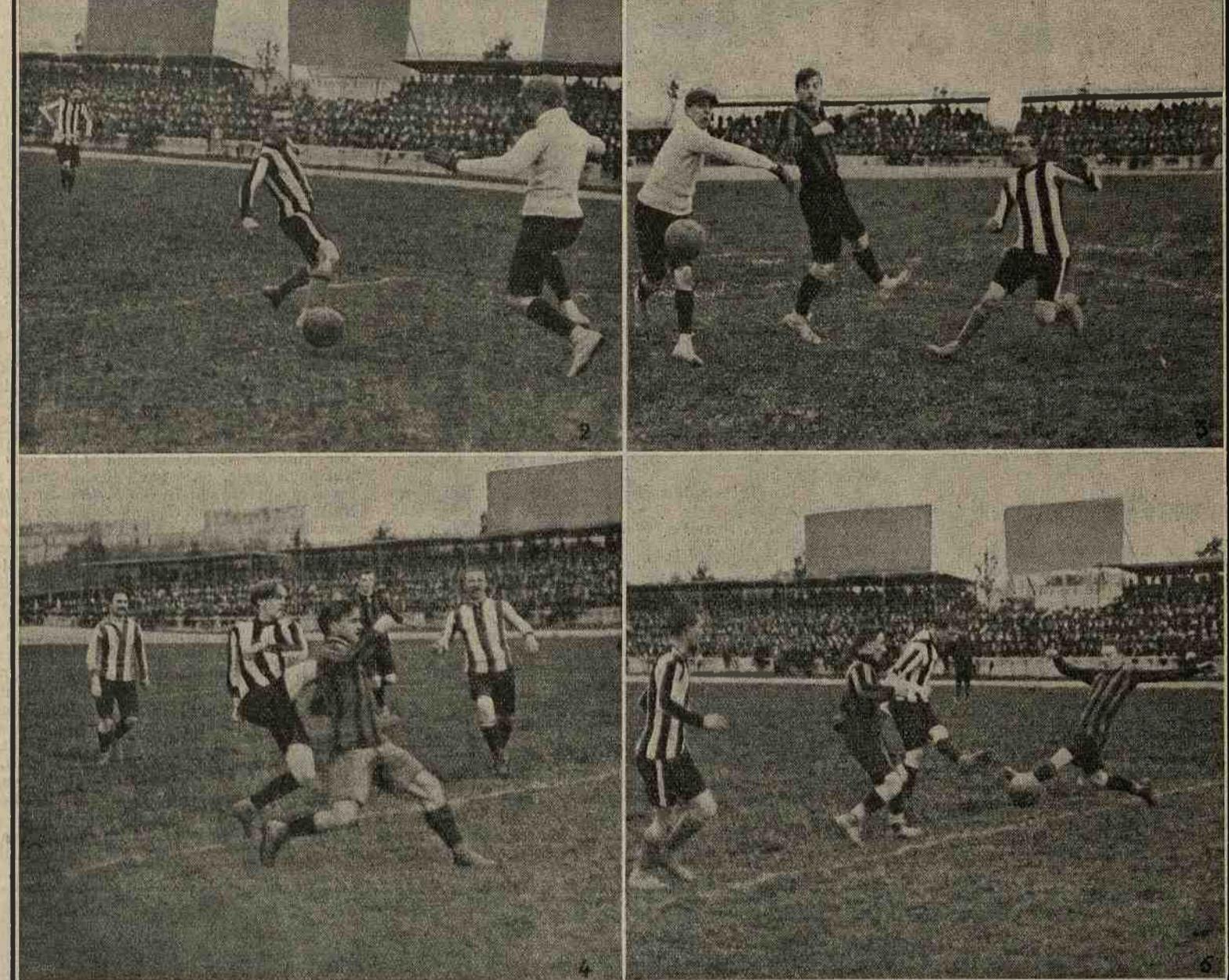
Di tutti gli sports, quello che richiede una considerevole vigoria fisica, non disgiunta da un'incessante presenza di spirito, è certamente il *Foot-ball*.

Esistono però due varietà di *Foot-ball*: il *Rugby* e l'*Association*.

In Italia non conosciamo che il secondo, quantunque dei due, il solo che sia realmente interessante è il *Rugby*.

Nell'*Association*, il pallone (che ha una forma sferica), non può venire toccato che dai piedi.

Nel *Rugby*, invece, l'impiego delle mani è autorizzato; non è quindi più necessario lanciare il pallone nel campo avversario, ma bensì di



I primi matches del Campionato francese.

Alla *Pro Vercelli* mancava Milano I, sostituito da Binaschi, il quale era sostituito a sua volta da Valle.

Il match, arbitrato lodevolmente da G. Colombo, della *Pro Vercelli*, non fu né bello, né elegante, per l'eccessiva violenza dei giocatori del *Genoa*, che mostraron chiaramente, fin dall'inizio del gioco, di giocare molto più sull'uomo che sul pallone. *Vercelli* non volle subire passivamente tanta irruenza e rispose per le rime. Così che i tre goals furono segnati tutti e tre in seguito a *free-kick*.

Sportivamente adunque poco di bello abbiamo potuto ammirare in questa partita, e ci auguriamo che nel fare le loro importazioni dall'estero le Società italiane di calcio vogliano curare maggiormente l'abilità tecnica dei giocatori piuttosto che la brutalità sistematica, altrimenti vedremo molti allontanarsi da questo ottimo fra i giochi sportivi, per non compromettere inutilmente l'integrità delle proprie membra.

Quod non est in votis.

(p. p.)

minaccia in prevalenza, ed è un vero peccato che tra i *forwards* non vi fosse combinazione, perché avrebbero potuto maggiormente far risaltare le loro qualità.

Prima però che giunga il termine della partita, in due velocissime scappate, Crocco II e Sanguineti riescono a segnare altri due goals ed il match finisce con la vittoria dei genovesi, con 3 goals a zero.

Del *Torino* si distinsero: Morando, Arrigoni, Debernardi, Marchisio. Del *Genova*: Maranghi, Sassone, Sanguineti e Magni.

Le squadre erano così composte:

Torino: Morando; Arrigoni-Visconti; Grande-Cavanna-Bigatto; Debernardi j.-Marango-Marquisio-Zaccheroni-Meregalli.

Genova Club: Marchiano; Sassone-Maranghi; Peloso-Magni-Marengo; Piaggio-Crocco I-Sanguineti-Crocco II-Terven.

Referee il sig. Solari del *Genova*.

(Bacci).

portarvelo; è la forza brutale che agisce, giacchè tutti i mezzi sono ottimi per impedire al pallone d'entrare nel proprio campo. Si può prendere il proprio avversario per il corpo e gettarlo a terra, si può avvinghiarsi alle sue gambe per impedirgli d'avanzare, giacchè ad ogni costo bisogna stornare l'entrata del pallone nel proprio campo.

Si sceglie, in generale, un terreno piano il maggiormente possibile, onde non creare un vantaggio topografico ad uno dei due partiti.

Il suolo è separato da due linee parallele, distanti l'una dall'altra 70 metri e che si chiamano *linee di tocce*. Quanto alla lunghezza del gioco essa dev'essere di 144 metri, ripartiti come segue:

100 metri tra i paletti facenti *but*, e per ogni campo una striscia di 22 metri di larghezza su 70 piazzati dietro il *but*.

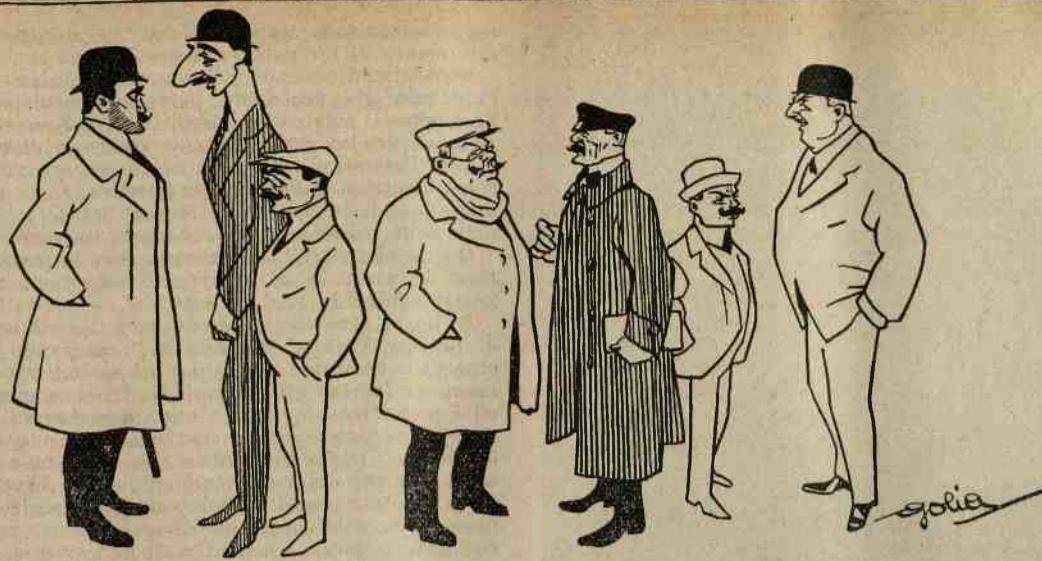
Questa striscia costituisce il campo, ed è quella appunto che è necessario difendere dall'arrivo del pallone.

Il numero dei giocatori è di trenta, e cioè quindici per ogni campo; questi poi hanno ognuno

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



La riunione aviatoria di Torino. — Il Comitato.

le loro attribuzioni ed il proprio impiego; cosicché in ogni campo noi abbiamo:

8	giocatori d'Avanti
4	" Medianii (o di mezzo)
2	" Terziarii (o di tre quarti)
1	" di Dietro (od ultimo).

Ogni campo ha un Capitano, che può essere uno qualsiasi della partita, a norma delle speciali sue attitudini, ma che possiede sui propri compagni ed esercita un'autorità illimitata in merito al gioco.

Abbiamo di più due giudici di Tocco, piazzati sulla linea di tocco; essi sono forniti di una banderuola, che devono issare, onde segnare il punto esatto d'onde il pallone sortì dal gioco.

In ultimo un arbitro segue da vicino la partita ed i giocatori, munito d'un fischetto, ed ordina l'arresto o sospensione del gioco ogni qual volta vien commesso un fallo o sia finito.

Al principio della partita il pallone viene piazzato nel bel mezzo del gioco.

Il campo d'attacco lancia il pallone e tosto la partita è ingaggiata; ognuno deve cercare di im padronirsi per portarlo nel campo avversario.

La partita attiva è soprattutto intrapresa per i giocatori d'Avanti, i quali sono specialmente mischiati nell'azione; la parte dei Medianii, dei Terziarii e dei Didietro è soprattutto di difesa o protezione.

Una delle circostanze che rende questo gioco singolarmente difficile è il suo regolamento, che arresta la partita ad ogni istante, in causa dei falli che vi si commettono. I falli in generale sono involontari da parte dei giocatori; tuttavia il risultato ne è sempre il medesimo.

I falli vi vengono causati dall'inosservanza delle regole, poiché queste vi esistono numerose, ed è ben difficile rammentarle tutte. Così, per esempio:

Quando il pallone va in avanti, esso non può essere toccato due volte di seguito dai giocatori del medesimo campo, a meno ch'esso non abbia toccato terra.

Nel caso d'un fallo, si deve ricominciare la partita con una mischia, nel punto stesso dove il fallo ha avuto seguito, avendo però i punti precedenti sempre il loro corso regolare.

Il numero dei punti è variabilissimo, seguendo

esso le vicende dei colpi, e dipende specialmente dalla maniera colla quale il pallone viene lanciato nel campo nemico.

La partita si compone di due riprese di qua-

Il saluto degli sportmen torinesi agli Aviatori

Una riunione simpaticissima, schiettamente cordiale e lieta: è l'impressione del banchetto offerto dal Comitato d'aviazione torinese agli aviatori che prese parte alle gare indette dalla Stampa, ed alle autorità che coadiuvarono alla buona riuscita delle gare stesse. Il banchetto ebbe luogo nel salone bianco e ore del Restaurant du Parc; e tra i presenti abbiamo notato: gli aviatori, anzitutto, ing. Weiss, signori Fischer ed Eros; poi i membri del Comitato, sig. Cavalchini, cav. Verona, avv. Billia, cav. ingegnere B-sozzi, cav. Sobrero, dott. Neri; poi l'onorevole Daneo, il comm. Tacconis, in rappresentanza del Sindaco; il comm. avv. Lettel e il sig. Candiani, per l'Associazione della Stampa subalpina; i commissari di P. S. cav. Bassi e cav. Signorile; l'avvocato Mogna, della Società delle corse dei cavalli; l'avv. Bruno, capo dell'ufficio di polizia: il sig. Fiorio, per la Croce Verde; il dott. Ronga, dell'ufficio d'igiene; l'ing. Challiol, direttore delle tranne a vapore; il maggiore Annibali, presid. della Società di areonautica; il cav. Jodice, vice-questore; il capitano Vigliani, dei RR. Carabinieri.

Il pranzo si svolse lietamente, apprestato con squisitezza ed eleganza dai fratelli Ascheri. Dai cartoni del menu, sulle tavole, occhieggiavano le figure degli aviatori e dei membri del Comitato, sorpresi nei loro atteggiamenti più caratteristici dalla matita caricaturista di Golia.

Quando fu servito lo champagne, si levò il cav. Ve-



Gli Aviatori ed i Commissari a colazione al ristorante Molinari, al campo di Mirafiori.

(Fot. cav. Ratti - Torino).

ranta minuti l'una, separate da un mezzo tempo. Si addiziona il numero dei punti riportati da ognuno dei campi durante gli ottanta minuti trascorsi nelle due riprese, e la vittoria cade su quel campo che ne riportò il maggior numero.

rona, il quale lesse le adesioni al banchetto, ed ebbe parole efficacissime di congratulazione per gli aviatori, e di ringraziamento per le autorità che coadiuvarono al servizio d'ordine; con frase felice espresse il compiacimento di tutti per il successo che l'iniziativa ottenne presso il pubblico torinese. Dopo il cav. Verona, un redattore della Stampa portò il saluto del quel giornale, ringraziando gli aviatori che all'iniziativa modesta diedero un'effettuazione superba, e salutando essi e il Comitato con parole di riconoscenza e di amicizia. Parlò poi, a nome del Sindaco, il comm. Tacconis, il quale dichiarò che il Comune di Torino aveva apprezzato l'importanza dell'iniziativa di queste giornate di aviazione, e si congratulò con elegante parola del lieto successo di esse. Quindi il signor Adeleine — lo Straordinario — levò il bicchiere inneggiando al Re, alla Regina e alla Regina Madre d'Italia.

L'on. Daneo disse il suo entusiasmo per il nuovo sport; e, pensando alla patria di due degli aviatori, ricordò i legami di simpatia che uniscono l'Italia alla Francia, e l'Italia al Belgio. Parlaron ancora il comm. Bocca, per la Camera di commercio, il cavaliere Jodice; il sig. Adeleine — portando questa volta il suo saluto all'aviatore italiano Eros, e inneggiando alla festa delle nozze celebratesi a Moncalieri; — il maggiore Annibali, per la Società di areonautica; l'avvocato Mogna, per la Società delle corse. Infine l'ingegnere Weiss, con commossa parola, ringraziò la Stampa, il Comitato, e i nuovi amici torinesi delle manifestazioni di amicizia che vollero tributare ai suoi compagni, brindò a Torino simpatica e forte, e al suo avvenire.

E la lieta riunione si sciolse gaiamente con uno scambio affettuoso di saluti e di auguri.

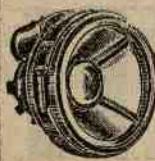


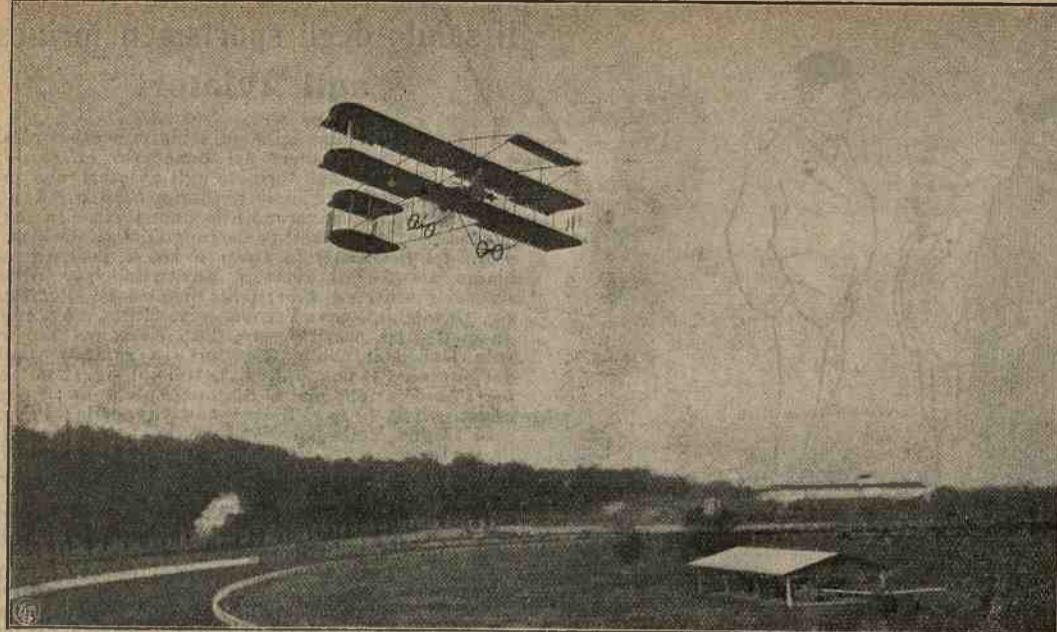
La riunione aviatoria di Torino. — Gli Aviatori.

REINA-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 Automobilist. Milano 1906. Grand Prix Bruxelles 1910. Grand Prix Buenos Ayres, 1910.





La riunione aviatoria di Torino. — Un volo di Eros sull'Ippodromo di Mirafiori.
(Fot. Debernardi - Torino).

La prima riunione aviatoria di Torino

Successo completo di sport e di pubblico.

Qualche considerazione.

Solo chi ha organizzato qualcosa come un *meeting* aviatorio, può aver l'idea giusta delle complessità di un'organizzazione sportiva seriamente condotta e meticolosamente elaborata.

Delle mille difficoltà a risolversi, dal trovare un adatto campo di gare al disporre il necessario servizio di vigilanza e di polizia; dall'innalzare gli *hangars* al costruire le staccionate che dovranno trattenere l'impeto di centomila persone; del servizio sanitario per le eventuali disgrazie al servizio di trasporto del pubblico con qualunque mezzo di locomozione, siano vagoncini di tramvia antidiuvia, o tutta una serie storica di omnibus dalle postiglioni ai moderni camions automobili; dallo scrivere aviatori che non abbiano soverchie pretese e neppure non siano dei timorosi di Dio e... della loro professione al compilare un programma che non sia troppo povero di numeri e neppur troppo ricco, per non esaurire l'attesa e la curiosità del pubblico in un giorno solo; ottenere i vari per-

messi dalle varie autorità; assicurare percentuali ai vari enti, ai quali si deve ricorrere per ottenere una concessione necessaria; tacitare i proprietari finiti al campo di gare da una eventuale e possibile invasione dei loro campi ed orticelli; ed infine sperare in Dio perché una volto assestata, combinata, disposta accuratamente ogni cosa, non capiti una giornata di vento, od una burrasca di pioggia, o un pomeriggio di nebbie, che mandino all'aria tutto il lavoro fatto, costringendo a terra i velivoli destinati ad essere gli attori unici ed indispensabili dell'organizzato *meeting* aviatorio.

Questo po' po' di roba, con una calma che ha dello stoico, ed una celerità che ha dei più moderni mezzi di locomozione, venne condotta a termine in brevissimo volger di tempo, da un manipolo di volonterosi, entusiasti dell'impresa prefissasi, e decisi a soddisfare una buona volta le curiosità del pubblico torinese e dell'incita guarnigione del Piemonte, che, nella quasi totalità, non aveva ancor visto un aereo, nè sapeva di che imprese potesse essere capace la

leggera macchina aerea affidata al braccio ed alla mente di un ardito aviatore.

Questo manipolo di volonterosi organizzatori, l'abbiamo già accennato la volta scorsa, comprendeva i sigg. Cavalchini, Billia, Storero e Besozzi per la parte, diremo così, speculativa, e avv. Frassati, direttore della *Stampa*, e cav. Verona, direttore della *Stampa Sportiva*, come promotori e patrocinatori, a mezzo dei loro giornali, della prima riunione aviatoria torinese.

Quello che altri Comitati ottennero in parecchi mesi di lavoro e di organizzazione, ottennero i nostri uomini in pochi giorni.

E' bensì vero che, ad esempio, i Circuiti aerei di Brescia, Verona, Milano, ecc., contavano decine di concorrenti e decine di premi vistosi, mentre a Torino gli aviatori furono solo cinque ed i premi tre o quattro e non vistosissimi, ma ad ognuno non sfuggirà la considerazione che quando si tratta di bandire una riunione aviatoria — siano cinque o cinquanta i concorrenti, tre o trenta i premi — il lavoro di disposizione preventiva e di organizzazione è uguale, nelle sue linee generali, trattandosi di un avvenimento che si presume verrà presenziato da una massa imponente di pubblico, da duecentomila persone, quante furono all'incirca quelle che domenica scorsa, ultimo giorno del *meeting* torinese, accorsero all'ippodromo di Mirafiori.

Senza contare che quello di Torino non ebbe, nè accampò mai la pretesa di essere un vero Cir-

22

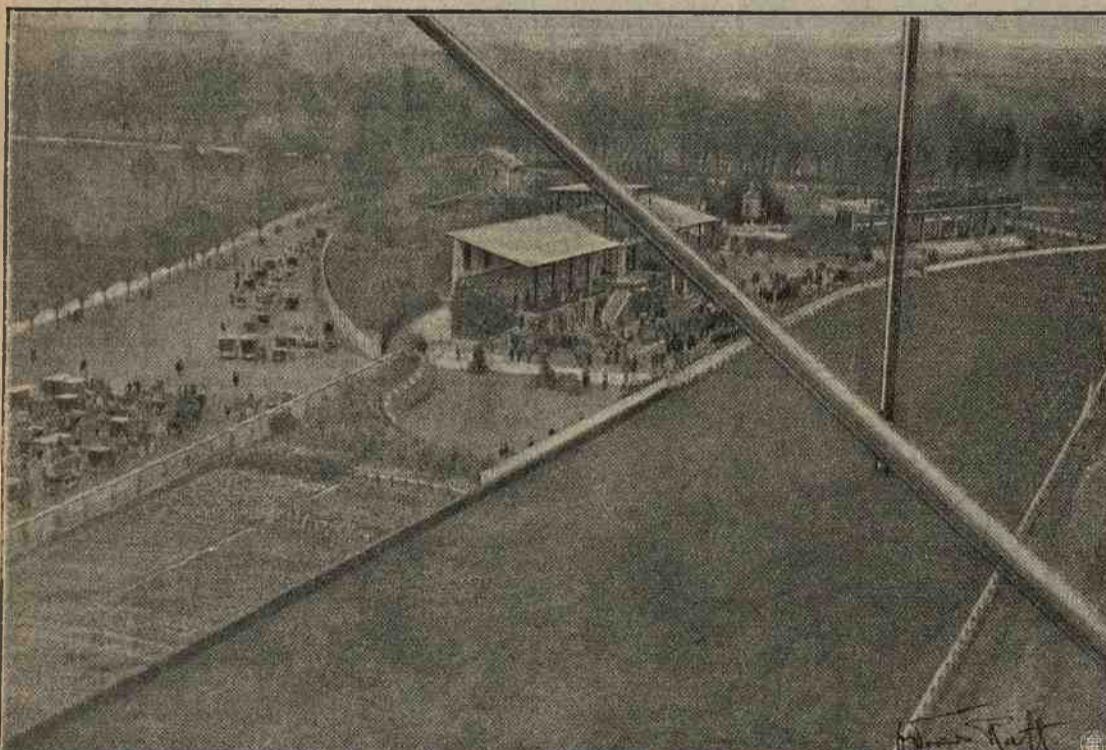


La riunione aviatoria di Torino.

cuito aereo, nè tanto meno di riuscir di modello a successive eventuali organizzazioni del genere. S'accontentò di rimanere ciò che nella mente del giornale promotore *La Stampa* s'era voluto fosse: una riunione che mostrasse al pubblico regionale cosa è, oggi che scriviamo, il navigar per l'aria con un apparecchio più pesante della medesima.

Fu ottima la scelta degli aviatori per parte del signor Cavalchini. Ammirammo Bielovucic, una gloria già consacrata dai più lunghi *raids* sinora effettuatisi da città a città; ci fu rivelato un Weiss, che nessuno o pochi conoscevano, un monoplano che con la massima disinvolta si portò da Mirafiori a Torino, dall'areodromo a Superga, toccando le eccezio vette dei 1250 metri; un Fischer che dimostrò la facilità della navigazione in velivolo con un passeggiere a bordo, e le ottime doti del biplano come velocità e come facoltà di innalzarsi oltre i mille metri; un Eros che confermò le sue doti di progetto pilota destinato all'avvenire più radiosso e brillante; ed infine un Cagliani, con un altro tipo nuovo per noi, di monoplano, col quale compì giornalmente ripetuti giri del vasto areodromo ad altezze timide nella prima giornata e più alte nella giornata di chiusura, salendo quasi a cento metri di altezza ed effettuando dei *virages*, che talvolta hanno fatto rabbrividire le folle per la loro audacia e strettezza temeraria.

Che di più? Il tempo ha favorito con giornate



La riunione aviatoria di Torino. — Quest'istantanea venne presa dal cav. O. Ratti dal biplano di Fischer, a 200 m. di altezza sull'areodromo e 80 km. di velocità. Instantanea ad 1/700 di m. secondo. (Fot. Ditta Berry, Torino).

AUTOMOBILISTI!

Le vetture
Migliori e più Convenienti

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

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

ottime le cinque riunioni, se si eccettua la seconda ostacolata dal vento fortissimo.

Tutti a Torino hanno così veduto ed applaudito i prodigi del velivolo, perchè gli organizzatori non hanno voluto riservare il nuovo e suggestivo spettacolo solamente al pubblico a pagamento, ma han fatto in modo che i più audaci aviatori uscissero dal campo portandosi a grande altezza ripetutamente sulla nostra città, circuendola, e sorpassandone le frontiere, compiendo, come il Weiss, un volo su Superga, gentile pellegrinaggio d'un francese alle tombe dei dinasti italiani.

A dire il vero, il nostro pubblico si mostrò lieto e soddisfatto dello spettacolo apprestatogli, e tenne, malgrado l'enorme concorso al campo delle gare, l'ordine più disciplinato che desiderar si potesse da così immane calca, offrendo il magnifico civico esempio della regolare circolazione di oltre centomila persone senza che si sia registrata una disgrazia mortale od anche uno solo di quegli incidenti che sono detti inevitabili, perchè altrove si sono sempre registrati.

Una popolazione educata, un pubblico di città evoluta come la nostra Torino, non poteva meglio dimostrare, automaticamente, istintivamente le sue qualità peculiari, che del resto gli vennero sempre ed unanimamente riconosciute.

E noi ce ne compiacciamo perchè, grazie al contributo d'ordine offerto dal nostro pubblico, venne facilitato il gravoso compito degli organizzatori che, a meglio soddisfare le esigenze avrebbero



tra Weiss, a destra Fischer. (Fot. E. Cavalchini).

voluto, se fosse stato possibile, ottenere un migliore servizio, od un minore disservizio, il che fa lo stesso, delle tranvie a vapore che riversarono molto lentamente le migliaia di persone non sempre disposte e compiere a piedi i cinque o sei chilometri che separano la città nostra dall'Ippodromo di Mirafiori.

Comunque, il successo di questa prima riunione aviatoria è stato grande, diremo quasi insperato, per le proporzioni che assunse. Sia questo successo il migliore auspicio, ed il più forte incentivo alle Commissioni che lavorano ad organizzare per l'anno prossimo a Torino le grandi gare di areoplani e dirigibili a perseverare nel grandioso programma prefissosi ed a portarlo a compimento a lustro della città nostra che pel 1911 prepara la più grande Esposizione Internazionale che mai abbia avuto la terza, la moderna Italia.

Le ultime due giornate di voli a Torino.

Le serate di gala.

Venerdì 11 novembre, festa di San Martino, e domenica scorsa 13 furono le ultime due giornate della riunione aviatoria torinese. Dei cinque aviatori, il Bielovucic solo no, si presentò avendo dovuto lasciare la nostra città chiamato a Parigi da precedenti impegni.

Nel giorno di San Martino i voli si effettuarono regolarmente e splendidamente anche fuori del-



La riunione aviatoria di Torino. — Un volo del monoplano Hanriot di N. Cagliani sull'Ippodromo di Mirafiori. (Fot. A. Lowy - Torino).

l'areodromo sui vicini centri di Stupinigi, Moncalieri e Orbassano. Weiss si spinse di nuovo su Torino venendo a volare sulla nostra Esposizione già biancheggiante di civettuoli ed imponenti edifici.

Alla sera, al teatro « Eden », gremito letteralmente di pubblico in tutti gli ordini di posti, ebbe luogo lo spettacolo in onore degli aviatori. Questi assistevano alla rappresentazione da due palchi di proscenio, appositamente loro riservati, adorni di trofei, di bandiere italiane, francesi e belghe.

Accanto a Weiss, Fischer, Eros, Cagliani e al signor Straordinario, sedevano nei palchi i membri del Comitato, cav. Verona, cav. Besozzi, barone Cavalchini e numerosi giornalisti. Gli aviatori

furono fatti segno, durante tutta la serata, alle dimostrazioni di simpatia del pubblico.

Prima dell'intermezzo, l'orchestra, diretta dal maestro Consiglio, eseguì l'inno francese in onore di Weiss, l'inno belga in onore di Fischer e la Marcia Reale in onore di Eros e Cagliani fra vivissimi applausi.

Alla fine dello svariato spettacolo, che suscitò ad ogni numero caldissimi applausi, il cavaliere Cantone, a nome della Direzione del teatro, offriva agli aviatori e al Comitato uno champagne d'onore.

Fu questa la seconda serata di gala, perchè il lunedì precedente al « Politeama Chiarella » era stata data l'opera *La Wally* pure in onore degli aviatori.



La riunione aviatoria di Torino. — I commissari maggiore Annibaldi e cav. Verona prendono visione del barografo di Weiss dopo il suo volo a 1250 metri di altezza. (Fot. Debernardi - Torino).

CICLISTI!

Le migliori
Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.

BIANCHI

Corsa Motociclistica Pavia-Broni-Casteggio-Pavia

(indetta dall'Eco Sportiva — 2 giri - Km. 100)

libera a tutti i tipi di macchina. — Arriva splendidamente **Primo** il

TANDEM BORGO

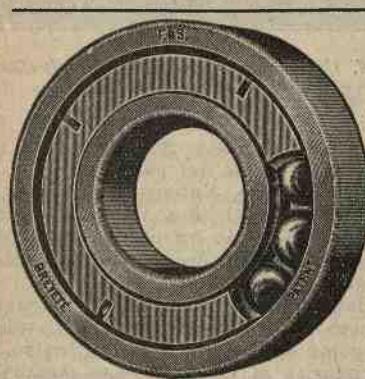
peso complessivo 225 Kg., con **Pneus WOLBER.**

Fabbrica Italiana Motociclette **BORGO**

TORINO - Via XX Settembre, 15 - **TORINO**

FICHTEL & SACHS - Schweinfurt a. M.

La più antica e più importante fabbrica del Mondo



PRODUZIONE GIORNALIERA DI

12500 Cuscinetti a sfere

DI COSTRUZIONI DIVERSE

La nostra pratica assicura un lavoro perfezionato e un materiale di prima qualità qualunque ne sia l'uso.

Per richiesta rivolgersi al Rappresentante per l'Italia con DEPOSITO

ENEA ROSSI - Via Bramante, 29 - **Milano** —  Cataloghi e Prospetti Gratuite

La sottoscritta

SOCIETÀ DEI MOTORI DAIMLER

(Daimler Motoren Gesellschaft)

stabilita in Stuttgart-Untertürkheim (Germania)

è proprietaria in Italia dell'Attestato di Privativa Industriale N. 58638 del Registro generale e N. 248, Volume 137 del Registro Attestati, stato rilasciato in data 8 giugno 1901, per la durata di anni sei, a datore dal 31 marzo 1901 e stato regolarmente prolungato per altri nove anni con Attestato del 29 maggio 1907, Vol. 246, N. 188.

Questo attestato dal titolo "*Appareil réfrigérateur et condenseur particulièrement applicable au refroidissement de l'eau de réfrigération des moteurs à explosion*," protegge in Italia il raffreddatore a tubi prismatici, destinato a raffreddare l'acqua di raffreddamento dei motori degli automobili, conosciuto generalmente sotto la designazione di "*radiatore à nid d'abeilles o a tubi quadri*,"

Contro tale brevetto, per parte del signor Riccardo Borghi di Torino, nel Gennaio del 1905, venne iniziata una causa per nullità e decadenza, cui pose termine la sentenza della Corte d'Appello di Torino del 23 Luglio, 25 Agosto 1909, dichiarando pienamente valevole il brevetto impugnato.

Il signor Borghi ha bensì denunciato tale sentenza alla Corte di Cassazione, ma questa, con sua sentenza del 18-30 Giugno 1910, registrata a Torino il 9 Luglio 1910 al N. 241, Vol. 224, ribadiva il concetto della piena validità del Brevetto e respingeva il ricorso.

La Sottoscritta previene pertanto i Signori Fabbricanti di Automobili e di radiatori, nonché i negozianti, proprietari e possessori di automobili, che sarà proceduto con tutto il rigore consentito dalla Legge sulle Privative Industriali e dai Codice Penale contro tutti coloro che fabbricano, adoperano, incetano, spacciano, espongono in vendita ed introducono nel Regno radiatori aventi le caratteristiche del "*radiatore à nid d'abeilles*," protetto dall'Attestato di Privativa suddetto.

Daimler Motoren Gesellschaft.

P. COTTINO & C.

Via Monti, 24 - **TORINO** - Via Esposizione, 29.

Unica Fabbrica Italiana di Radiatori, autorizzata con regolare licenza, dalla **Casa DAIMLER di Stuttgart Untertürkheim** a costruire e vendere in Italia i Radiatori "**NID D'ABEILLES**," con diritto di importazione nei paesi dove esistono brevetti della Casa stessa, ed autorizzata dalla **Mercédès Daimler Motor Company di Londra** ad importarli in Inghilterra.

Si assumono forniture

di qualsiasi importanza.

Per ultimo registreremo la cronaca della *gran giornata*, quella di domenica scorsa, che segnò la chiusura della prima riunione aviatoria torinese.

Chi non si è recato in tal giorno a Mirafiori ha perduto uno spettacolo straordinario, quale non si è mai visto in Torino, e quale difficilmente si ripeterà: lo spettacolo indescribibile dell'immensa moltitudine, che ha invaso l'ippodromo, gremendo ogni minimo spazio e si è distesa per parecchi chilometri, in un ampio, grandioso circo improvvisato, lungo le praterie circostanti.

Mezza Torino, certo più di duecentomila persone, si stringevano in folla, dentro e fuori dell'ippodromo, col capo levato in alto, verso il cielo cilestrino, nell'attesa ansiosa e nervosa.

Tutto invitava, nel pomeriggio tepido e dolce, a lasciar la città e a correre verso la ridente pianura di Stupinigi: il sole quasi libero di veli, appena ombrato, a tratti, da cortine trasparenti di nubi leggere; la brezza fine e poco mossa, che sembrava inviata da qualche nume benigno per cullare dolcemente gli aeroplani sulle vie del cielo; e le promesse infine degli aviatori, che si erano impegnati a contendersi i premi con belle prove d'audacia.

E il pubblico rispose in massa, con fervore ammiravole, al triplice invito del sole, dell'aria e dei piloti, riversandosi in fiumana immensa sullo stradale di Stupinigi, non solo, ma su tutte le strade laterali che segnassero anche con giri lontani, la direzione dell'ippodromo, si è incamminato in imponente corteo, rigando i prati color verde pallido e i bianchi sentieri di lunghe strisce brune, tortuose e bizzarre come altrettanti piccoli rivi minori, affluenti del grande fiume centrale: il corso di Stupinigi.

Qui il corteo di folla e di veicoli è veramente grandioso, superiore senza dubbio a quello già imponente di domenica scorsa. Due catene ininterrotte di pedoni l'hanno percorso ai lati febbrilmente per tre ore consecutive, dall'una alle 4, mentre una quadruplica fila di vetture, automobili, *omnibus* e tranvie ne ha popolato per lo stesso tempo l'ampia corsia del mezzo, animandolo d'un chiassoso scoppietto di motori, d'un risonar di trombette, di un incessante vociar di cocchieri, affannati invano a sgombrarsi il passaggio.

Nessun incidente tuttavia succede. La stella della fortuna protegge l'aviazione.

Tra la varia folla innumerevole, spiccano per le loro uniformi vivaci gli alunni dei collegi e i ricoverati di parecchi istituti di beneficenza, ai quali è stato concesso l'ingresso *gratis* in un recinto speciale. Un particolare commovente: anche i poveri ciechi han chiesto e ottenuto di assistere alle gare di aviazione. Non potranno godere di questo spettacolo fatto essenzialmente per la gioia degli occhi, ma sentiranno la musica frigerosa dei motori, respireranno l'aria percossa dalle eliche vertiginose, e parteciperanno così anch'essi in qualche modo della festa degli altri.

Qualche collegio passa alla militare, in file serrate, con la musica in testa, che riempie l'aria di liete note sonore, e mette, se possibile, ancora una nota di gaiezza nella bella giornata ridente.

L'interno dell'aerodromo presentava poi un aspetto imponente.

A dare un'idea vaga di quello che fosse l'interno del campo, basterà un solo aggettivo: gremito, letteralmente gremito; dalle tribune ove si accalca la pittoresca folla elegante delle signore e degli *sportmen*, che si pigia in modo inquietante, dall'alto delle terrazze, inondate di sole, al recinto popolare, che si distende laggiù, verso Torino, per uno spazio lunghissimo, in una massiccia linea oscura, punteggiata dalle macchie rosse, che vi mettono i pennacchi dei carabinieri.

Le gare di slancio.

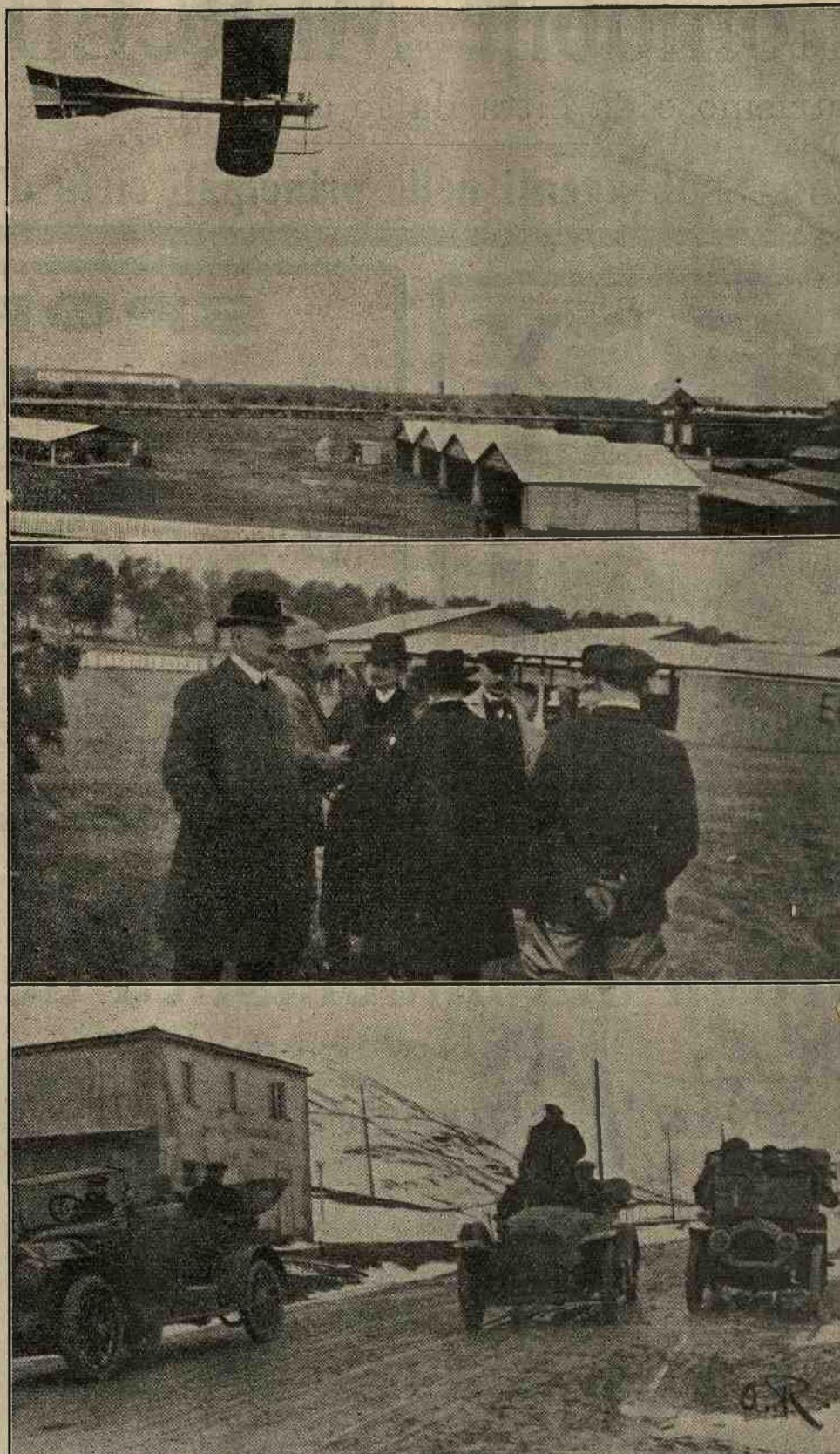
Dopo le 15 incominciano le gare di slancio, che dimostrano l'abilità dell'aviatore nell'innalzarsi

entro un determinato limite. Si dispongono sul campo alcune strisce di tela, incominciando da zero, e terminando a 60 metri. L'aviatore deve slanciarsi in alto percorrendo il minor numero di metri possibili.

Fischer è il primo: con rapido scatto egli parte, filando leggero sull'erba, e innalzandosi dopo 45 metri di corsa.

Subito dopo parte *Eros*, il quale si innalza a 50 metri.

Eros, che si librava fuori del prato, applaudito dalle entusiastiche grida del pubblico ammazzato nel recinto popolare, ritorna anch'egli dinanzi agli *hangars*.



In alto: Un volo di Nino Cagliani sugli hangars dell'aerodromo di Torino. - Nel centro: La Giunta municipale di Torino s'intrattiene con *Eros* e coi commissari durante l'ultima riunione del nostro meeting aviatorio.
(Fot. Debernardi - Torino).

In basso: La gita degli aviatori e del Comitato al Moncenisio. La carovana automobilistica sulla via del ritorno.
(Fot. cav. O. Ratti - Torino).

E parte Cagliani, che s'innalza oltre la striscia segnante gli 80 metri. Non vince la prova, ma dimostra poi nei *virages* un'abilità non comune. Ultimo è Weiss, che non riesce a sollevarsi prima dei 60 metri. Cagliani ritenta la prova, ma si innalza, questa volta, a circa 90 metri.

In conclusione la vittoria è rimasta a Fischer, che ha saputo — stabilendo quasi un record mondiale — innalzarsi a soli 45 metri. Lo seguono, per ordine: *Eros*, Weiss e Cagliani.

Nel campo, a questo punto, si fa un grande silenzio. Il pubblico tutto, in una viva intensità d'attenzione, si protende verso gli *hangars* e gli aeroplani.

La gara di altezza.

I commissari, maggiore Annibali, barone Cavalcini e cav. Verona, stanno leggendo i barografi agli aeroplani o al collo degli aviatori: si preparano le gare d'altezza. Fischer, impaziente, sollecita. Alle 15,50 il suo apparecchio è all'ordine; i meccanici hanno riempito i serbatoi della benzina, hanno esaminato in ogni sua particolarità il motore. E Fischer parte.

Questa dell'altezza è certo la gara più emozionante: il pubblico lo comprende; e per un momento tace il brusio confuso, tacciono i ciamori: è un momento di sospensione, di attesa, di ansia.

Levatosi dal campo, Fischer si dirige, innalzandosi, verso Moncalieri; gira, seguendo la linea del Po, verso Torino, poi torna sul campo avendo compiuto in cielo un immane giro ed essendo giunto ad un'altezza che ad occhio calcoliamo di 400 metri.

Weiss ha seguito il competitor con un lungo sguardo di desiderio. A questo punto balza sul sellino del suo *Koeclin*, e comincia a provare il motore. I meccanici trattengono l'apparecchio che palpita e freme:

— *Laissez-tout!*

La breve corsa sul prato, poi il balzo nell'aria, e s'inizia l'ascesa. Anche Weiss si dirige su Moncalieri; ma invece che voltare sul Po verso Torino, per compiere il giro d'ascesa, volge verso Stupinigi, e in pochi minuti dilunga entro il nembo luminoso che il sole al tramonto spande in tutto il cielo d'occidente.

Quando i due aviatori, prima il Fischer poi il Weiss, discendono, i rispettivi barografi segnano per belga la raggiunta altezza di m. 1125, e per Weiss m. 1250.

Quando Weiss atterrò, la folla delle tribune forza il cancelletto del recinto, e invade in parte il prato, accalcanosi attorno all'aviatore, il quale è circondato, stretto, premuto da mille ammiratori che vogliono stringergli la mano, che vogliono raccoglierne una parola...

Egli ha compiuto un intero giro intorno alla Basilica di Superga; ed il suo barografo segna che egli ha superato i milleduecento metri: ha volato quasi un'ora.

Mentre la cifra dell'altezza raggiunta corre di bocca in bocca, suscitando nuovo fragore di applausi interminabili, Weiss è portato in trionfo fino alle tribune.

Rompendo la folla, riusciamo per un momento ad accostarlo:

— Sì — egli dice — una sensazione deliziosa, un panorama superbo: tutta la vostra bella pianura padana stessa sotto a me, dalla collina verde alle Alpi cerulee, maravigliosamente. E poi, sotto di me, la mole vittoriosa del Juvara, attorno a cui ho compiuto un intero giro. Vi dico: un volo che non dimenticherò mai, per la gioia che mi ha regalato. Ma che freddo! Proprio sopra Superga ho provato un freddo spaventoso, che mi ha intirizzato tutto e che mi ha gelato le mani. Però questo incidente mi è compensato, mi è compensato a grande usura da queste vostre congratulazioni, da questa espansione popolare, che mi commuove...

La folla, gelosa del trionfatore, ce lo rapisce, trascinandolo via, verso il *buffet*, ove gli viene offerto uno *champagne* d'onore. Attorno a noi risuonano altissime le acclamazioni:

— Evviva Weiss! Evviva!

Le classifiche e i premi.

La Commissione ha stabilito così le classifiche della gara di slancio: 1. Fischer, 2. *Eros*, 3. Weiss, 4. Cagliani.

Il premio del Municipio di Torino di L. 2000 venne dato all'ing. Weiss, al quale fu pure data la coppa della Società di aviazione. La medaglia d'oro della «Pro Torino» fu data a Fischer; la medaglia d'oro del Comitato a Ruggerone; la medaglia d'oro della *Stampa Sportiva* a Cagliani.

Società Anonima

Garage Carrozzeria Automobili ALESSIO

TORINO - Via Orto Botanico, 19. — NAPOLI - Via Mergellina, 56.

Agenti Esclusivi per l'Italia:

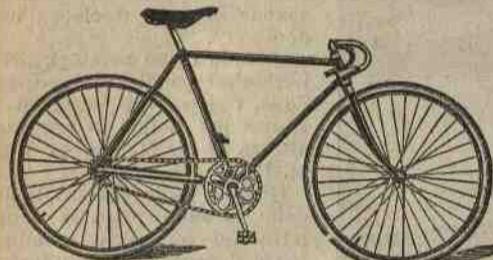
Automobili MERCÉDÈS

Tipi da turismo e da città da 15 a 130 HP a 4 e 6 cilindri.

Ricercansi sub-agenti nelle principali città d'Italia.

Cicli FOX

con Pneumatici WOLBER



**La rivelazione
del 1910**



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

SPORTS**Foot-ball'eurs!**

Non fate acquisti
prima di con-
sultare il no-
stro Catalogo
Illustr. gratis.

**PODISTI!!**

Se volete essere sicuri della vittoria
dovete vestire e calzare indumenti
tecnicamente pratici ed igienici.

Costumi completi colori assortiti
a piacere L. 3,50
Scarpe per corsa di 100 metri » 9,50
» » resistenza » 10,—
» » per Maratone » 10,—

N.B. Per le scarpe indicare la lunghezza del
piede in centimetri - per i costumi la lar-
ghezza delle spalle.

ALCUNI PREZZI:

Foot-ball completo The Banzai n. 3	L. 7,50
" " " "	9,50
" The Duke per Match	14,25
Scarpe speciali The Banzai	10,75
" " Me. Gregor	12,50
Camicie nei colori delle società	4,75
Calzoncini speciali	4,75
Calze lana con colori delle società	4,75

SCONTI SPECIALI PER SOCIETÀ:

AGENZIA DEGLI SPORT - Milano - Corso C. Colombo, 10

**Triplice completa vittoria nell'unica
grande prova automobilistica dell'annata**

(11 e 12 Novembre)

GRAND PRIX DI AMERICA

1º Bruce Brown su

BENZ

2º Hemery

BENZ

3º Burman

BUICH

4º Mulford su

LOZIER

5º Horan

LOZIER

6º Dawson

MARMON**THIEDEMAN TROPHY**

1º Kuyoper su

LANCIA**SAVANNAH TROPHY**

1º Dawson su

MARMON

2º Roebliy

MERCER

3º Hughes

FAL**TUTTI SU PNEUMATICI**

MICHELIN

PODISMO

Il match Dorando-Zanti al Lido d'Albaro a Genova.

La vittoria di Zanti.

Lo *Stadium* del Lido di Albaro, affollato da cinquemila persone entusiaste dei ludi podistici, domenica scorsa elegantemente addobbato e preparato tecnicamente bene, offrì agli *sportsmen* genovesi il meraviglioso spettacolo di una sfida veramente leale tra i fortissimi italiani — i due più forti senza dubbio — Dorando Pietri e Fortunato Zanti.

I due campioni entrano in pista alle 15, e tre minuti dopo lo *starter* signor G. B. Rota, presidente dello *Sport Pedestre Genova*, esplode il colpo di pistola che segna loro la partenza.

Dorando Pietri prende subito la testa e procede con passo sostenuto, seguito da Zanti. Il primo giro di pista — metri 333,33 — è coperto in 50 secondi. Il secondo giro si inizia con passo meno sostenuto e cadenzato. Si giunge così alla fine del terzo giro e il cronometrista comunica che i due podisti hanno impiegato 3 minuti a compiere il primo chilometro.

Al quarto giro di pista lo Zanti si lancia in avanti e prende la testa inseguito da Dorando, che al sesto giro ripiglia la testa. La tiene però poco, perché all'ottavo giro Zanti accelera e ritorna in prima posizione.

Dorando perde terreno.

Dorando Pietri comincia ad ansare, evidentemente respira a fatica. Il fratello Ulpiano ad ogni giro lo tiene al corrente della sua posizione nei confronti dell'avversario, i tempi impiegati per ogni giro e qualche volta lo incita.

Avviciniamo quest'ultimo, che è il prezioso *soigneur* del fratello, e lo interroghiamo.

— Non so spiegarmi lo stato certamente poco buono in cui si trova ora mio fratello.

Lo Zanti intanto allunga ancora il passo e guadagna qualche metro di vantaggio. Al 10° giro Dorando è distanziato di una cincantina di metri. Il fratello, quando Dorando gli passa accanto per l'undicesimo giro, lo incita ad accelerare. Il pubblico, che segue ansiosamente la corsa del Dorando, acclama entusiasticamente e applaude il suo beniamino.

— Via, Dorando! Coraggio! Evviva Dorando!

Sono queste le grida che accolgo e inseguono il podista di Carpi al suo passaggio. E forse questi incoraggiamenti infondono energia nuova al Dorando, il quale scatta e si lancia vigorosamente in avanti. Ma lo sforzo lo infiacchisce ed egli deve rallentare nuovamente e perde ancora terreno.

Al 14° giro Zanti è in vantaggio di mezzo giro

di pista e quando il campione milanese inizia il 27° giro è seguito immediatamente da Dorando che ha compiuto il 25° giro.

Dorando si ritira.

Un colloquio col campione di Carpi.

La partita appare compromessa per il podista di Carpi e il pubblico ne è addolorato.

Dorando forse comincia a dubitare delle sue energie, tuttavia non si scoraggia ed ha altri scatti, che però non gli giovano. Il podista si lamenta per il freddo che gli gela gli arti e gli provoca dei crampi al petto.

Il fratello, al 49° giro, gli passa una maglia che Dorando indossa riprendendo immediatamente la corsa.

All'inizio del 51° giro Zanti ha un minuto e mezzo di vantaggio su Dorando, che appare completamente esausto. Egli non arriva a compiere il giro e si ritira.

Il fratello gli corre subito incontro insieme a parecchi *sportsmen* genovesi, che lo accompagnano fino allo spogliatoio sostenendolo, mentre la folla invade il campo costernata e commentando l'improvviso ritiro del campione.

Dorando viene subito adagiato sopra una branda e il fratello lo spoglia e lo massaggia.

Entriamo anche noi nello spogliatoio e troviamo Dorando abbattutissimo.

— Il freddo mi ha causati forti crampi al petto fin dall'inizio del 6° giro — ci dice — ma speravo di rimettermi e di riguadagnare il tempo perduto. Tutti i miei sforzi non mi hanno giovato, forse mi hanno invece danneggiato.

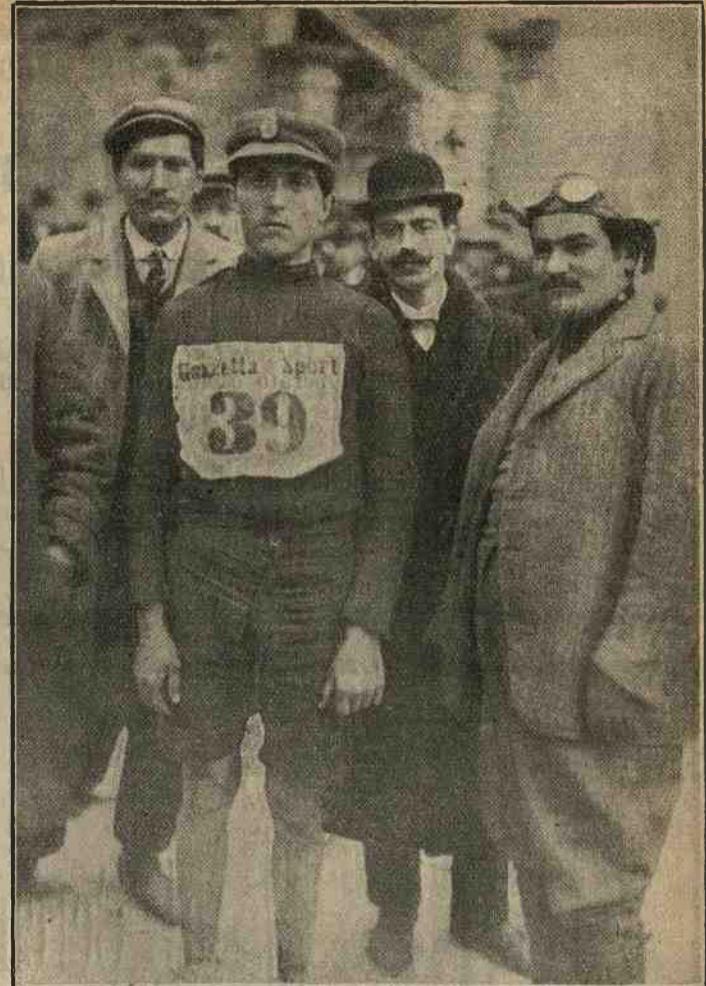
Dopo una breve pausa il campione aggiunge:

— Un caso identico all'odierno mi è toccato l'8 maggio dell'anno scorso a New York, durante una gara che, come quella d'oggi, m'interessava assai. Allora giunsi sesto, oggi invece dovetti ritirarmi. Ciò mi addolora assai, anche perché sono persuaso che al mio paese la notizia del mio ritiro dalla gara farà male a tutti.

I miei compaesani erano ormai abituati a sapermi sempre vincitore!

Alcuni amici del Dorando gli si fanno incontro e lo confortano. Egli ringrazia e ad un tratto dice:

— Cari amici, da 15 mesi non riposo più e l'incidente d'oggi mi convince che devo chiudere la



Donato Pavesi, di Milano, 1° arrivato nella marcia dei 100 chilometri, organizzata a Milano dalla Gazzetta dello Sport.

(Fot. Argus Photo-Reportage - Milano).

stagione per prepararmi alle nuove lotte sportive dell'anno venturo.

E siccome gli amici gli osservano che se non è ora nella sua forma migliore, egli ha però energia da vendere, Dorando, crollando il capo, a modo di conclusione esclama:

— Basta, vedremo!

La vittoria di Zanti.

« Non temo alcun avversario! »

Frattanto Zanti continua a battere la pista e accumula giri a giri.

L'interesse per il *match* è ormai svanito e parecchi spettatori abbandonano lo *stadium*.

Il podista milanese, che procede sempre con passo buono, termina la corsa alle 15' 53" 53",

Il pubblico lo applaude.

Egli ha coperti i 30 km. in ore 1' 50" 53".

Accompagnato nello spogliatoio a lui riservato, lo Zanti procede alla sua toeletta abbandonandosi a confidenze con alcuni amici che lo hanno seguito.

Egli conclude dicendo che nell'attuale sua forma non teme alcun avversario e tanto meno il Dorando Pietri.

La tavola chilometrica.

Ecco la tavola chilometrica della corsa, fino al ritiro di Dorando Pietri:

Km. 1, m. 3 - 2, 6' 20" - 3, 9' 45" - 4, 13' 20" - 5, 16' 50" - 6, Zanti 20' 20" - Dorando 21' 9" - 7, Z. 23' 50" - D. 24' 48" - 8, Z. 27' 21" - D. 28' 30" - 9, Z. 30' 55" - D. 31' 8" - 10, Z. 34' 28" - D. 35' 54" - 11, Z. 38' 4" - D. 39' 40" - 12 Z. 41' 38" - D. 43' 33" - 13, Z. 45' 12" - D. 47' 22" - 14, Z. 48' 50" - D. 51' 20" - 15, Z. 52' 30" - D. 55' 8" - 16, Z. 56' 26" - D. 58' 56" - 17, Z. ore 1' 20".

Dorando si ferma a km. 16,666 che ha coperti in ore 1' 26".

La corsa del chilometro.

Il *match* fu preceduto dall'annunciata gara del chilometro, organizzata dallo *Sport Pedestre Genovese*.

In questa gara giunsero: 1. Mario Marini, dello *Sport Pedestre Genovese*; 2. Michele Pirotto, della *Società Sportiva Fattorini Telegrafici*; 3. Gaetano Traverso, dello *Sport Pedestre*; 4. Alfredo Lombardo; 5. Carlo Andrei; 6. Enrico Sobrero; 7. Nicola Pozzuolo.



Il match podistico di resistenza a Genova. — Dorando e Zanti al colpo di pistola dello starter, sig. G. B. Rota.

(Fot. L. Guarneri - Genova).

CICLISTI!

**DOMANDATE IL
CATALOGO = 1910**

DEI

**=NOVITÀ INTERESSANTI
RAPPRESENTANZA=**
IN
TORINO: G. APPELLA - VIA NIZZA 67

**WINSLOW'S
Skates**

PATTINI A ROTELLE

WINSLOW

senza eguali per

Scorrevolezza - Resistenza - Sicurezza
si impara facilmente.

IN VENDITA OVUNQUE.

Adoperato esclusivamente in tutti i

GRANDI RINKS

The Samuel Winslow Skate M. F. G. C°

NEW YORK - LONDRA - PARIGI - BERLINO.

PARIS - 64, Avenue de la Grande Armée - PARIS

Fabbrica: Worcester, Mass. U. S. A.



FRENI al Cerchio

CHIEDERE CATALOGO

della nuova Fabbrica Nazionale

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

Anche nel 1911 le **BICICLETTE**
GAIA

la Gran Marca Torinese trionfatrice nella

COPPA DEL RE

ed in tutte le Corse Piemontesi

e che vinse Domenica 6 corr. con 1° DURANDO la

Coppa CAMBIANO - Km. 140

sarà montata con materiale

PEUGEOT

gomme **WOLBER**

Officine - Strada antica di Rivoli - Torino

Agenti Generali:

G. C. F.lli PICENA - 17, Corso Princ. Oddone - Torino

INDIRIZZI RACCOMANDATI

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

Hôtels e Alberghi

ALESSIO — Palace Hôtel (Auto-garage) - Viale Mambury.

AQUILA — Hôtel d'Italia (Fratelli Capranica) - Corso Vittorio Emanuele, 79.

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

Società Sportive

BRA — Unione Sportiva Braidae - Viale Madonna dei Fiori.

INTRA — Unione Sportiva Intrese.

CESSIONE DI BREVETTO D'INVENZIONE

Il Signor Paul Isidore VIEL, a Parigi, concessionario del Brevetto Italiano, Vol. 273, N. 228, Reg. Gen. e N. 93518, Reg. Gen., per il trovato:

“BANDAGE PNEUMATIQUE”

è disposto a cedere il brevetto od a concedere licenze di fabbricazione od applicazione del trovato a condizioni favorevoli; eventualmente anche ad entrare in trattative per lo sfruttamento del trovato stesso in quel modo che risultasse più conveniente.

Per schiarimenti ed eventuali trattative, rivolgersi all'Ufficio Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, per l'Italia e per l'Ester, della Ditta **Ing. Barzanò & Zanardo**, Via Bagutta, 24, MILANO.

“TRIONFO SENZA L'EGUALE”

Record: Douvres-Calais e ritorno in aeroplano: Rolls.
Coppa della Meuse: 4 Primi e Secondi Premi. — Settimana di Ostenda: 20 Primi Premi. — Meeting di Boulogne: 8 Primi Premi. — Coppa Automobilistica d'Ostenda. — 1° e 3° premio, senza arresto, Coppa Vetturette-Boulogne: 1° Hispano-Suiza.

Deposito:

D. FILOGAMO

TORINO

Via dei Mille, 24.

BOUGIE POGNON LTD
29, Wauxhall Bridge Road
LONDRA.

EPILESSIA

DONO
delle Loro Maestà
i Reali d'Italia

14 Medaglie
alle primarie Esposizioni
e Congressi Medici

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

CLODOVEDO 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 oggetto del quariti

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 coi

MANUBRI AUTOMATICI

AUMENTABILI CON DISCHI

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

Chiedere Prospetti gratis.

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

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per

AVIAZIONE

Premiate ELICHE "L. E.",
ACCESSORI per MODELLI

M. G. ROSSI

TORINO - Corso Vinzaglio, 36 (Stadium) - TORINO

OLIO

F.I.A.T.



Kg. 20.



Kg. 5.



Kg. 2,500.

In vendita presso tutte le Sedi:

GARAGES RIUNITI DELLA F.I.A.T.

TORINO - FIRENZE - ROMA - MILANO - GENOVA - NAPOLI - PADOVA - BOLOGNA

e presso i più importanti GARAGES e Rivenditori.

Giuria: G. B. Rota, direttore della Riunione e cronometrista ufficiale; prof. Vittorio Quaglia; prof. Sestini Vittorio; Albertazzi Giovanni; Oneto Alfredo; Bonati Alfredo; Ugo Silvio Luigi, presidente del Club Atletico Genovese.

(Bacci).

La gran marcia di 100 chilometri.

La marcia dei 100 km. organizzata dalla sorella *Gazzetta dello Sport* si svolse sul percorso Sesto San Giovanni, Monza, Circonvallazione (a destra della città), La Santa, Regio Parco, Rondò, Vialone di Monza, Sesto San Giovanni, un circuito di 20 km. che doveva venir percorso cinque volte.

Durante tutto lo svolgersi della gara stazionò sempre una discreta folla. L'arrivo del vincitore era preveduto verso le 13,30, e doveva effettuarsi nel recinto chiuso che domenica servì per l'arrivo nella corsa del Giro di Lombardia.

La corsa a piedi

Nel museo di Napoli esiste un bellissimo quadro rappresentante la corsa d'Atalanta e d'Ippomene. La figlia di Schoenée aveva dichiarato che avrebbe sposato solo colui il quale l'avesse vinta nella corsa. Ippomene, consigliato da Venus, si misura con la figlia di Schoenée, e durante la corsa lascia cadere uno dopo l'altro tre pomi d'oro, per cui, mentre Atalanta si ferma a raccoglierli, Ippomene riesce a vincere la corsa.

La corsa a piedi segna una data storica con la battaglia di Maratona. Anzi, con tale nome, oggi si distinguono le più classiche manifestazioni sportive del genere.

Non occorre qui rifare la storia dello sport per stabilire che di tutti gli sport la corsa a piedi fu certamente il primo sport coltivato. I nostri avi si facevano un onore di eccellere nella corsa, e questa formava uno dei principali esercizi nello stadio dei Greci e nel circo dei Romani.

Le corse a piedi più in voga in Atene furono

L'allenamento metodico perseverante è indispensabile al corridore. Ciascuno deve vivere seguendo un regime proprio. Il successo della corsa dipende dal modo di partire, dal modo di posare il piede, dalla posizione del corpo durante la prova.

Il corridore di velocità, che corre su 1000 e 1500 metri, non possiede le qualità del corridore di resistenza, così quest'ultimo non possiede quelle richieste per la corsa della siepe, della riviera e dello *steeple chase*.

Le corse pedestri formano spesso, specie all'estero, elemento d'importanti programmi sportivi.

Gli inglesi, più ancora che i francesi, sono sostanziali di questo sport, diremo così, primordiale, e campioni eccellenti ci forniscono le diverse classi di corridori.

A preparazione della corsa abbiamo la marcia. Le marce a piedi erano preferite dagli scrittori inglesi.

Infatti, gli scrittori inglesi dei secoli XV e XVI avevano una vera passione per le lunghe marce, che Shakespeare consigliava come un mezzo per conservare la serenità dello spirito.

Questo entusiasmo si era molto rallentato verso



Una curiosa prova di campionato delle Thiebault.

La partenza venne data alle ore 2, ad ottanta concorrenti.

Dopo il primo giro i marciatori passano nel seguente ordine:

1. Del Sole, alle ore 4,45" 2/5, impiegando ore 1,55'45" 2/5 a compiere i primi venti chilometri; 2. Pavesi, alle 4,46'; 3. Ross, alle 4,46'; 4. Palmieri, alle 4,6'15" 1/5; 5. Turati alle 4,10'18"; 6. Corti, alle 6,11'2" 1/5; 7. Zangrilli, alle 4,12'4"; 8. Cattaneo, alle 4,12'57"; 9. Borioli, alle 4,12'57"; 10. Banfi, alle 4,13'55".

Una sorpresa si doveva verificare appena iniziato il terzo giro.

Infatti, l'inglese Ross, il gran favorito della gara, accusa dei disturbi alle reni che in breve lo obbligano ad abbandonare la marcia.

Infatti il terzo giro segna quest'ordine di passaggi:

1. Pavesi alle 8,94"; 2. Del Sole, alle 8,13'58"; 3. Cattaneo, alle 8,40'9"; 4. Sampaoli, alle 8,46'22"; 5. Palmieri, alle 8,51'50"; 6. Borioli, alle 8,53'55"; 7. Zangrilli, alle 8,55'22".

Durante il quarto giro il romano Del Sole è colpito da un momento di rilassatezza e vorrebbe ritirarsi. Incitato a proseguire, riprende con 20 minuti di ritardo.

Ed ecco l'ordine ufficiale d'arrivo che segnò una brillante vittoria italiana:

1. Pavesi Donato, alle ore 13,13'10" 2/5 impiegando ore 11,810" 2/5; 2. Del Sole, alle 13,32'19" 1/5; 3. Cattaneo, in ore 11,27'19" 1/5; 3. Cattaneo, in ore 11,34'17"; 4. Zangrilli, in ore 11,45'17"; 5. Balestri, in ore 11,47'6"; 6. Menegaz, in ore 11,48'46" 3/5; 7. Trabattoni, in ore 11,48'57"; 8. Ghiringhelli in ore 11,54'50" 2/5; 9. Palmieri, in ore 11,57'15"; 10. Russi, in ore 11,58'34"; 11. Forti, 12. Colico, 13. Messa, 14. Lissona, 15. Leggeri, 16. Robecchi, 17. Ranzani, 18. Cardiani, 19. Sacchi, 20. Aureggi, 21. Galimberti, 22. Trombetti, 23. Gbzzone, 24. Bottero, 25. Banfi, 26. Verderio.

Seguono altri nel tempo massimo.

L'anno scorso questa stessa marcia venne vinta dall'inglese Ross che impiegò quattro minuti meno del tempo effettuato quest'anno dal Pavesi.



Wachor sale sulla Torre Eiffel portando sulle spalle un sacco di 50 chilogrammi.

quelle disputatesi durante le feste celebrate in onore di Vulcano, Minerva e Prometeo. Consistevano nel disporre su di una linea un certo numero di corridori aventi in mano una fiaccola accesa; colui il quale passava primo il traguardo senza che la fiaccola si fosse spenta, era dichiarato vincitore della corsa.

La corsa a piedi, che fino a pochi anni addietro voleva essere spettacolo da villaggio, ora è prescelta, quasi diremmo, dai nostri *sportsmen*, dagli ammiratori di tutto ciò che può avere attinenza con l'atletismo.

La velocità della corsa dipende dalla durata del tempo di sospensione. Questa velocità media è di 8' 50".

L'illustre fisiologista Marey, così spiega l'enorme lavoro necessario per la corsa a piedi.

scale, disputatasi alla Torre Eiffel. Neveu.

la fine del secolo XVII, quando fu rimesso in moda da Swift. Il grande scrittore satirico fu l'apostolo della passeggiata a piedi. Però non camminava mai fino a non poterne più. Di solito non faceva più di 16 chilometri al giorno, e nelle sue gite raccolse documenti umani per i suoi libri.

Dato l'impulso, i letterati inglesi occuparono il primo posto per la loro abilità nel camminare.

Wordsworth, Benham, Stuart-Mill, parevano vantare garretti di acciaio; Coleridge fece in una sola giornata 64 chilometri. e Carlyle lo superò facendone settanta.

Dopo di che, non deve recar meraviglia che camminatori di questa fatta, quando si mettono a scrivere, riescono dei paesisti di primo ordine. Per ben descrivere un paesaggio, non basta vederlo con gli occhi, bisogna misurarlo con le gambe.

Se Carlyle ha inscritto in quella specie di curiosa autobiografia, intitolata *Sartor resartus*, delle descrizioni di una verità, di una potenza mai raggiunta, se ha dato ai suoi lettori un'impressione così completa, così esatta del campo di battaglia di Federico II, ciò deriva dal fatto che egli non s'è accontentato di guardare da lontano, ma ha percorso a piedi, in ogni senso, i luoghi dei quali ha dato la descrizione.

COSÌ LIETE

Marcello Bertinetti.

Giorni sono, all'Ateneo torinese, l'egregio e carissimo nostro amico signor Marcello Bertinetti, dopo aver sostenuta nel modo più brillante, fra calorose approvazioni di professori e di studenti, la tesi: *La malaria nell'agro vercellese*, veniva a pieni voti proclamato dottore in medicina e chirurgia.

Il lieto annuncio tornerà, senza dubbio, graditissimo alla folta schiera di amici, che l'egregio neo laureato ha saputo guadagnarsi colla sua bontà e col suo brillante stato di servizio sportivo, eccellendo nella scherma e nel foot-ball, di cui fu il pioniere vercellese.

Al neo dottore-medico le nostre felicitazioni vivissime.

14 HP, 4 cilindri**25 HP, 4 cilindri****35 HP, 8 cilindri**

De Dion Bouton

sono le migliori vetture per turismo.

Auto Garage G. CRAVERO

TORINO - Corso Orbassano, 2 - TORINO

Agenzia per la vendita delle vetture

S.P.A.

Cipi da Città e da Turismo.

NOLEGGIO AUTOMOBILI

OFFICINA per RIPARAZIONE



CATENE

per

AUTOMOBILI

di qualunque misura.

Chiedere Catalogo della

Ditta WIPPERMANN - Macherio (Brianza)

**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

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 è l'unico fabbricato con materiale il più scelto.

The NORTH BRITISH RUBBER Co Ltd
Filiale per l'Italia: Via Quintino Sella, 1 - MILANO.

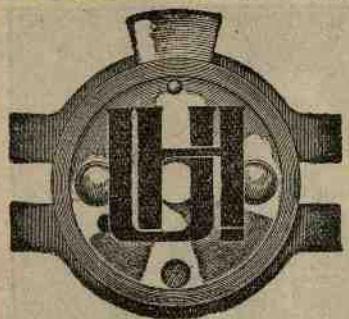
CICLISTI e AUTOMOBILISTI

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

Soprabiti Impermeabili - Galoches
SCARPE CANAVAS PER SPORT
Vesciche per Foot-Ball

TELE PER AVIAZIONE

GOMME PIENE per Carrozze, Autobus, Camions, ecc.



MAGNETI e CANDELE U. H.

(Unterberg Helmlé-Durlach)

Semplici - Sicuri - Convenienti

46 primi premi 1909 - 73 primi premi 1910.

Nuovi tipi brevettati 1911 - garantiti 25% superiori ad ogni concorrente,

scintilla a 40 giri per minuto, rendimento garantito sino a 6000,

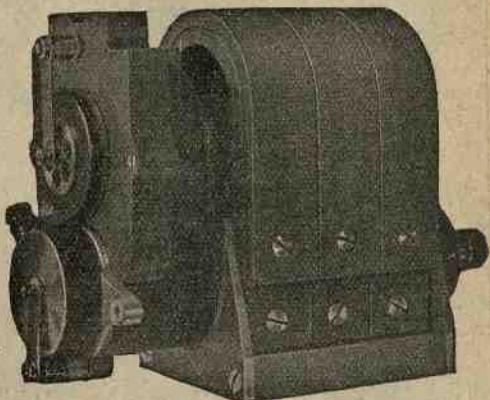
interruttore indisregistrabile per motori da 1 a 200 HP, da 1 ad 8 cilindri.

Tipi a lanceur per aviazione - a due scintille indipendenti per grossi motori da corsa.

Sicurezza assoluta, adottati dalle primarie Case.

Agenzia generale e Deposito per l'Italia: Sig. Leopoldo Ferraris - Via Sagliano, 1 - Torino

In vendita presso i primari grossisti



Tassametro

“DARRAS,,

Breveté S. G. D. G. en France et Etranger

**CONTATORE
HOROKILOMETRICO**

per vetture a cavallo e automobili con tariffe uniche o multiple.

CHIEDERE LISTINO

Agenti esclusivi per l'Italia: G. BUSSOLOTTI e C. - Via Melchior Gioia, 11 - TORINO

Vetture da Città e da Turismo.

Omnibns e Carri trasporto. - Carri pompa.

Ambulanze - Trams su rotaie.

Motori per marina e per impianti fissi.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

FIAT

Società Anonima - Capitale L. 9.000.000.

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

Fabbrica di Radiatori par Automobili
TORINO - Via Moncalieri, 12 - TORINO

FABBRICA DI RADIATORI

ARTIC (Brevettati)

COFANI, GREMBIALI, PARAFANGHI
SERBATOI, SILENZIOSI, ecc.



→ RIPARAZIONI ←

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo e marca

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Tiro al piccione. - Esse danno la massima penetrazione con basse pressioni - Sono inalterabili all'umidità.

Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, riportando i migliori premi.

La LANITE si vende in cariche dosate compresse nei Tipi: Normale, Forte ed Extraforte per Caccia, e Speciale per Tiro al piccione.

La D. N. in grani (scatole da 100 e 250 gr.).

I migliori armioli ne sono provvisti.

Per acquisti all'ingresso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:
“ DINAMITE NOBEL ”, Società Anonima - AVIGLIANA

LA PAGINA D'ORO!...



Carlo Durando, vincitore della Coppa del Re.

dei cicli
GIUSEPPE GAIA

(Materiale PEUGEOT)

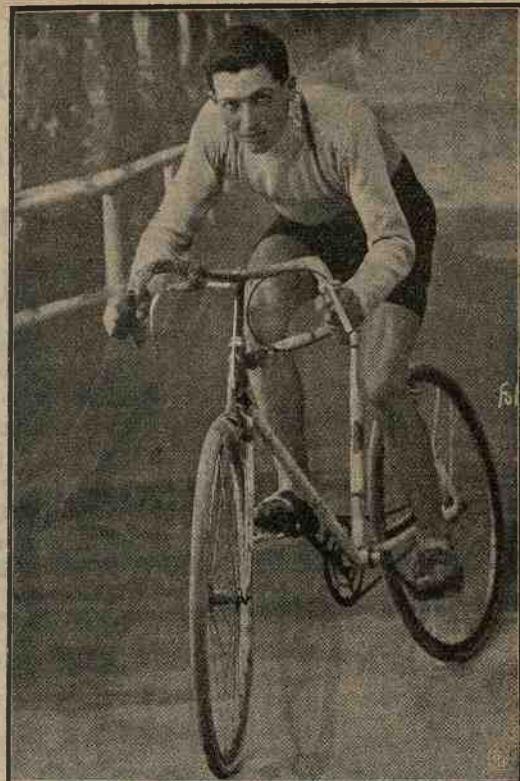
TORINO - Corso Palestro, n. 2

e dei

pneumatici

G. DAMIANI & C.**TORINO** - Via dei Fiori, n. 50

Dopo aver vinto nel 1909 oltre 70 premi, quest'anno 1910 riconfermano ancora meglio la loro assoluta supremazia.



Bianco Eligio.

1° Aprile - Primo Giro del Piemonte: Gran Premio dell'Industria vinto da macchina **GAIA** e gomme **Damiani**, per maggior numero di arrivati in tempo massimo.

12 Giugno - Gran Corsa Nazionale Umberto I (Km. 152): **1° Durando**, vincendo la Targa del Secolo - 64 partenti: **2° Allasia**.

12 Giugno - Corsa Biella - Coppa Candelo (Km. 58): **1° Bosco**.

12 Giugno - Riunione in Pista a Poirino - Corsa Km. 25: **1° Quaglia**. - Corsa velocità: **1° Quaglia**.

12 Giugno - Campionato di Carmagnola: **1° Quaglia**.

19 Giugno - Coppa del Re (Km. 152): Partenti 204 - **1° Durando** - **5° Allasia** - **6° Vacca**.

19 Giugno - Coppa Leumann (Km. 88): **1° Gamba** - **2° Zanotto**.

19 Giugno - Coppa di Bra - **1° Berrino**.

19 Giugno - Campionato di Trino Vercellese: **1° Torino**.

19 Giugno - Corsa a Coppie - Rontier Autonomo: **1° Vighetti e Micca**.

26 Giugno - Coppa Gressoney (Km. 100): **1° Garda**.

29 Giugno - Coppa di Canale (Km. 90): **1° Bosco**.

29 Giugno - Coppa di S. Martino (Km. 90): **1° Bosco**.

3 Luglio - Eliminatoria Peugeot di Torino: **2° Giardino**.

7 Luglio - Gran Corsa Casapinta-Biella (Km. 110): **1° Garda** - **2° Bosco**.

18 Luglio - Gran Corsa Villa Faletti (Km. 80): **1° Quaglia** - **2° Garda** - **3° Bosco** - **4° Giardino**.

24 Luglio - Corsa Castiglione d'Asti: **1° Giardino**.

24 Luglio - Corsa Naz. di Cavaglià (Km. 160): **1° Garda** - **2° Bosco**.

25 Luglio - Corsa di Castellamonte (Km. 68): **1° Bosco** - **2° Garda**.

31 Luglio - Campionato d'Ivrea (Km. 101): **1° Garda**.

2 Agosto - Corsa al Mare, ai Monti e ai Laghi, del Giornale Il Secolo (Km. 2000).

2ª Tappa: Salsomaggiore-Rimini (Km. 261): **2° Bianco**.

3ª Tappa: Rimini-Montecatini (Km. 220): **1° Bianco Eligio**.

5ª Tappa: Genova-Acqui (Km. 225): **5° Bianco**.

Classifica Generale dei Kiliometri 2000:

3° Bianco, senza rifornimento alcuno.

14 Agosto - Corsa Nazionale su strada Poirino (Km. 125): **1° Bosco**.

Velodromo di Poirino - Corsa a équipe di 3: **1° Gamba**.

14 Agosto - Coppa di Ciriè (Km. 125): **2° Gamba** - **3° Miola** - **5° Garda**.

14 Agosto - Corsa su Pista a Sommariva Bosco (Km. 40): **1° Durando** - **2° Vacca**.

14 Agosto - Corsa su Pista a Asti (Km. 40): **1° Durando**, vinc. tutti i traguardi.

21 Agosto - Corsa Biella-Gattinara-Vercelli-Passo della Serra-Biella (Kilometri 108): **1° Quaglia**.

Maria Milano.
Vincitrice della 1ª e 2ª Gara Femm.

21 Agosto - Camp. Piemontese (Km. 200): **1° Durando** - **3° Quaglia**.

28 Agosto - Gran Corsa Quincinetto (Km. 90): **1° Garda**.

6 Settembre - Gran Corsa Valsesia (Km. 75): **1° Bosco** - **2° Giardino** - **3° Gremmo**.

6 Settembre - Gran Corsa Gattinara (Km. 120): **1° Garda**.

7 Settembre - Corsa Occhieppo-Biella-Ivrea e ritorno (Km. 75): **1° Garda**.

7 Settembre - Campionato Gattinarese (Km. 70): **1° Bigliocca**.

8 Settembre - Gran Corsa Carmagnola (Km. 70): **1° Quaglia**.

11 Settembre - Gran Corsa Nazionale Borgomauero (Kilom. 100): **2° Garda**, a ruota del primo.

15 Settembre - Corsa Nazionale Voltri-Salita Cremolino-Voltri (Km. 135): **2° Bianco**, vinc. la Grande Medaglia d'Oro di S. M. la Regina Madre.

15 Settembre - Circuito Sessiana-Medo-Lomellina (Km. 100): **1° Bosco**.

18 Settembre - Gran Corsa Nazionale Cuneo (Km. 210): **2° Garda**, a ruota del primo.

18 Settembre - Campionato Giornalisti Piemontesi, indetto dalla Stampa Sportiva: **1° Avv. G. Ambrosini**.

20 Settembre - Corsa Nazionale Coppa Nazzaro: Nel 1909 **1° Durando**; nel 1910 **2° Durando**.

20 Settembre - Corsa Nazionale Ciriè (Km. 125): **2° Gamba** - **4° Garda**.

25 Settembre - Gran Corsa di Piuerolo (Km. 80): **1° Beccassino**.

25 Settembre - Corsa Velocità a Poirino (metri 1000): **1° Gamba**. Corsa Inseguimento: **1° Gamba**.

25 Settembre - Corsa Coppa Damiani (Km. 100): **1° Quaglia** - 80 part.

25 Settembre - Coppa Nazionale di Carignano (Km. 105): **1° Ottino**.

2 Ottobre - Campionato "La Torino", (Km. 90): **1° Durando**, facendo la media strabiliante di Km. 36 all'ora.

2 Ottobre - 1º Gran Criterium Femminile, patrocinato dalla Stampa Sportiva (Kilom. 50): **2ª Gremmo Angela**, vincitrice morale. - **4ª Ostengo** - **5ª Gilardini**. - **3 partite** - **3 arrivate**.

2 Ottobre - Gran Corsa di Racconigi (Km. 90): **1° Beccassino**.

2 Ottobre - Coppa Damiani di Bra (Km. 75): **1° Quaglia**.

2 Ottobre - Gara libera a tutti a Bra (Km. 65): **1° Burdese Franc**.

2 Ottobre - Campionato di Resistenza di Bra (Km. 85): **1° Berrino Alessandro**.

2 Ottobre - Campionato di Velocità di Bra: **1° Berrino Francesco**.

2 Ottobre - Corsa Femminile Barriera di Nizza - Torino: **1° Carignano** - **2° Ostengo** - **3° Gilardini**.

6 Novembre - Coppa di Cambiano (Km. 140): **1° Durando**.

13 Novembre - 2º Criterium Femminile, patrocinato dalla Gazzetta dello Sport, Milano (Km. 15): **1ª Milano Maria** di Rivara Canavese, in minuti 29 (media all'ora Km. 31.034) - **2ª Gilardini** - **6ª Ostengo** - **8ª Carignano** - **10ª Valsecchi**. — Il simpatico gruppo torinese giunge al completo, conquistando, come si vede, le posizioni d'onore. — Partenti 30.