

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Cielismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORI: NINO G. CAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10
 Estero .. 15 } Arretrato Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 1 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

I grandi viaggi in automobile della Regina Margherita



L'automobile, come veicolo modernissimo per viaggiare, dopo aver conquistato gli sportsmens, doveva a maggior ragione aver la preferenza dei Sovrani, che possono con esso affrancarsi da ogni etichetta di corte, e godere in incognito la gioia di visitare paesi sconosciuti. Sua Maestà la Regina Margherita è appena tornata da una lunga peregrinazione di 3000 Km. attraverso l'Europa, compiuta felicemente sul fido automobile Sparviero, una ottima F. I. A. T. 24 HP, che il buon gusto regale ha trasformato in una piccola Reggia. La nostra illustrazione riproduce la partenza di Sua Maestà dall'Aja in Olanda, dove, malgrado l'incognito, la folla ha riconosciuto e acclamato la nostra amata Regina.

AUTOMOBILI
ZÜST

Agenzia
e Vendita
esclusiva
in Italia:

28 e 50 HP

CORRADO

FRERA

e **C.**

= Milano

Filiali: **TORINO**
Via Genova, n. 18.

PADOVA
Piazza Unità d'Italia.

PARMA
Pescheria Vecchia, 20.

FIRENZE
Via Nazionale, 16 A.

Sono arrivate
Le AUTOMOBILI
PIVOT

10-12 HP a 4 cilindri - 24 HP a 4 cilindri

Chiedere Catalogo ed istruzioni ai

Concessionari esclusivi per l'Italia
ANTONIETTI & UGONINO
Autogarage Pivot
TORINO

Corso Valdocco, 1 - Angolo via Garibaldi

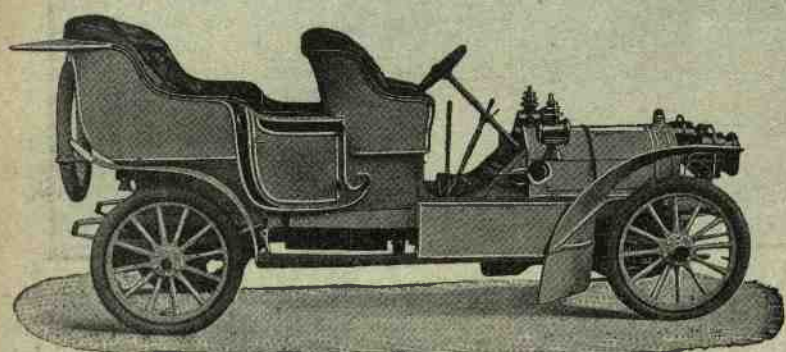
PIRELLI & C

PNEU-
-MATICI
PER
AUTOMOBILI
MOTOCICLI
BICICLETTE

DEPOSITI:
MILANO
ROMA
NAPOLI
GENOVA
BOLOGNA
TORINO
ALESSANDRIA
BRESCIA
PADOVA
FAENZA

MARCA DI  FABBRICA

Fabbrica di Carrozze e Carrozzeria per Automobili



M. F. CHRISTILLIN

Torino - Via Nizza, 94-96-96^{bis} - Torino

I VIAGGI DELLA REGINA MARGHERITA

Cinquemila chilometri in automobile

Sullo *Sparviero*.

4812 chilometri in 39 giorni.

Era lo *Sparviero* l'ultimo acquisto fatto dal garage reale, una macchina *Fiat* di 24 cavalli di forza, che la mattina del 7 settembre usciva dal Castello reale di Stupinigi per iniziare una marcia di circa 5000 chilometri.

Sullo *Sparviero* erano Sua Maestà la Regina Margherita, la marchesa di Villamarina, la contessa Pes ed il marchese Guiccioli. Alla guida stava il direttore del garage reale, cav. Ettore Carliato, assistito dal meccanico Grossi Attilio, due giovani ed abili *chauffeurs*, un veneto il primo ed un toscano il secondo.

Lo *Sparviero* trasportava, oltre i sei viaggiatori, 330 chilogrammi di bagaglio, diviso in quattro bauli, due situati nella parte posteriore della vettura e due laterali, contenenti oggetti di biancheria, scialli e pellicce. Contro lo sportello centrale di destra della vettura era fissata una piccola farmacia, mentre su quello della parte opposta era riunita una ricca collezione di guide del « Touring Club Italiano », di cui Sua Maestà è socia vitalizia. Completavano il carico due copertoni di ricambio antistruccevole e un servizio completo per refezioni campestri.

La totalità esatta dei chilometri percorsi dallo *Sparviero* è di 4812, e la durata dell'escursione di 39 giorni.

Il cattivo tempo contrariò in massima parte il viaggio; spesso lo *Sparviero* ebbe a lottare col vento del nord, mentre la pioggia era ovunque insistente.

I viaggiatori incontrarono la neve sul versante francese del Moncenisio ed un po' di tormenta sulle montagne di Pontarlier.

Nonostante il tempo cattivo e le strade spesso orribili, la media giornaliera dei chilometri percorsi fu di 200, dei quali 80 al mattino e 120 nel pomeriggio.

In certi punti dell'Olanda si percorsero fino 283 chilometri in un giorno.

La velocità media tenuta dallo *Sparviero* durante l'intero viaggio fu di 30 chilometri all'ora. Così intende il turismo in automobile l'augusta *chauffeuse* di Casa Savoia. Mentre ha la piena fiducia nel conduttore del suo *Sparviero*, che regola la marcia secondo le accidentalità del terreno, la preoccupazione maggiore di Sua Maestà è per i piccoli animali che possono improvvisamente presentarsi sulla via pubblica per cui passa il suo automobile. Prova un vero dispiacere qualora qualche cane rimane vittima delle ruote dello *Sparviero*.

L'itinerario percorso.

Sul teatro della guerra franco-prussiana.

Come abbiamo più sopra detto, il viaggio si iniziò dalla pianura piemontese il 7 settembre. L'automobile reale lasciò l'Italia passando in Francia per il Piccolo San Bernardo, facendo una prima tappa ad Evian-les-Bains nell'Alta Savoia. Poi attraversò la Svizzera, girando attorno al lago di Ginevra, e per Losanna (altipiano del Jorat), Neuchâtel e Basilea, costeggiando il Reno, entrò nel granducato di Baden, il quinto Stato dell'impero germanico. Una sosta di due giorni si fece a Freiburg, quindi l'elitta comitiva di turisti proseguì per l'Alsazia-Lorena, visitandone la capitale Strasburgo, Trier e Metz, passò nel granducato di Lussemburgo, e quindi in Prussia, con fermata di due giorni ad Achen.

Quando lo *Sparviero* giunse nella località dell'Alsazia-Lorena, che fu teatro della guerra franco-prussiana, Sua Maestà ordinò un *alt* e ricordò con profonda erudizione storica le vicende della guerra ai componenti il suo seguito.

Lasciata la Germania, una terza nazione visi-

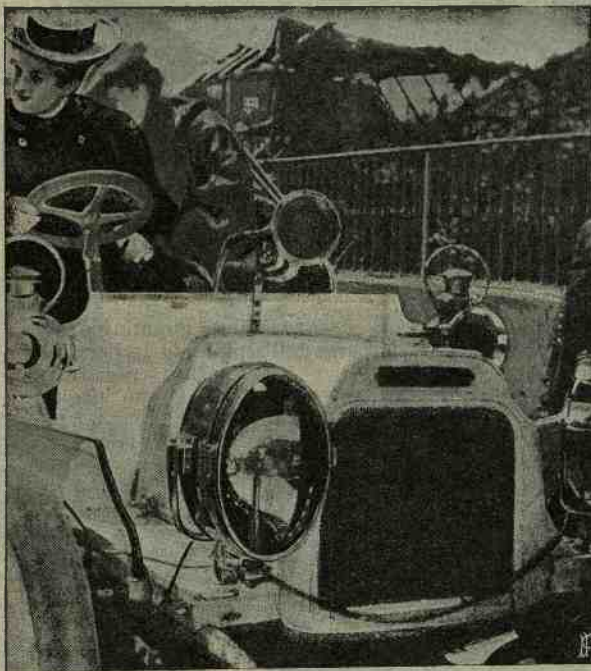
tava la regina Margherita. Lo *Sparviero* passava novamente la frontiera per entrare in Olanda, facendo la prima tappa a Utrecht. Qui la comitiva sostava altri due giorni, dopo i quali si rimetteva in viaggio. Toccava la città di Rotterdam, e si spingeva verso il mare del Nord, fermandosi cinque giorni all'Aja.

Sua Maestà la regina Margherita riceveva, durante il suo soggiorno nella capitale d'Olanda, le visite della regina Guglielmina e della regina madre.

Dall'Aja lo *Sparviero* trasportava gli automobilisti nella vecchia capitale dei Paesi Bassi, Amsterdam.

Il viaggio in Frisia.

Durante il soggiorno ad Amsterdam (cinque giorni di fermata), la regina Margherita preparò il viaggio in Frisia. Prima ancora di iniziare il suo viaggio dal Piemonte, Sua Maestà aveva preso conoscenza del lungo itinerario che doveva seguire lo *Sparviero*, rilevando dalla lettura delle *Guide* dei diversi Tourings le accidentalità del terreno di ogni regione attraversata, per modo che lei stessa avvertiva i compagni di viaggio ogni qual volta si



S. M. la Regina Margherita guida l'automobile « Rondinella ».

stava per iniziare una salita o si avvicinava una curva piuttosto pericolosa.

Cercava, d'altra parte, di mantenersi incognita, e quando le Autorità erano prevenute del suo arrivo e la ossequiavano al suo passaggio, si mostrava piuttosto seccata. Ma ad Amsterdam la sua presenza fu specialmente notata. Le sue passeggiate a piedi attraverso la città e le cinque visite fatte a quel Museo, segnarono la presenza dell'augusta Donna di Casa Savoia. Il pubblico, avvertito del soggiorno in Amsterdam della regina Margherita, cercava di poterla salutare, mentre una vera folla di fotografi faceva ogni possibile per procurarsi un ricordo della Regina-automobilista.

Le popolazioni di certe regioni dei Paesi Bassi erano ostili agli automobilisti, per cui il Governo d'Olanda prendeva delle severe disposizioni affinché il viaggio della regina Margherita procedesse senza incidenti.

L'automobile reale era così preceduto da altro automobile, sul quale viaggiavano una guida della regione e tre gendarmi.

Un freddo intenso fu lamentato dai componenti l'elitta comitiva attraversando la Frisia, regione al nord-est dell'Olanda. Lo *Sparviero* ebbe a lottare contro i venti nordici, i quali cagionavano una resistenza tale che in pianura l'automobile reale parecchie volte marciò con una velocità massima di 15 km. all'ora. Gli automobilisti si fermarono prima a Kampen, e successivamente a Ziwwollen, Meppel, Leenwarden e Groningen. Il viaggio in Frisia era iniziato il 4 ottobre. La cortesia e la simpatia a cui furono fatti segno i turisti italiani andati in Frisia, consigliano i prudenti automobilisti a visitare questa regione dell'Olanda, ricca di antichità ed importante per i suoi costumi.

Il ritorno in Italia.

Dalla Frisia lo *Sparviero* passò in Germania. La Regina si fermò a Münster e, seguendo quindi la valle del Reno, raggiunse Colonia, donde proseguì per Mülhausen, rientrando quindi in Francia per la via di Belfort.

La regina e il suo seguito pernottarono a Pontarlier, forzatamente, in un albergo di terzo ordine!

Poi lo *Sparviero* costeggiava il lago di Annecy; attraversava novamente tutta l'Alta Savoia per raggiungere Lanslebourg; saliva il Moncenisio, per rientrare lunedì, alle ore 14, nel garage reale del castello di Stupinigi.

E qui martedì la robusta macchina destava l'ammirazione dei Sovrani e dei Principi che si erano recati a visitare la regina Margherita e ad apprendere dalla coraggiosa *chauffeuse* i particolari del viaggio.

Un incidente curioso.

L'automobile regale in contravvenzione.

Se si escludono due *pannes* per rottura di gomme, nessun incidente di macchina ebbe a deplorarsi lungo il viaggio. Abbiamo invece da registrare un incidente comico avvenuto in Svizzera all'augusta viaggiatrice.

Da qualche tempo le autorità e le popolazioni della Svizzera fanno una guerra spietata alle macchine automobili. Quando le automobili entrano sul suolo elvetico, la loro velocità deve ridursi a passo d'uomo, e il fumo della benzina dovrebbe perdere il suo caratteristico odore.

Ma ciò non è tutto. C'è di meglio. Nella libera Elvezia tutto può essere libero, ma non l'automobilista. Così si è trovato il modo di elevare una contravvenzione a carico della proprietaria dello *Sparviero*, la quale, come abbiamo detto, è un'osservatrice scrupolosa di regolamenti di polizia stradale.

Dopo Evian-les-Bains, attraversando una borgata della Svizzera, l'automobile *Sparviero* si incontrò con una comitiva di contadini, i quali disputavano una partita alle bocce sulla stessa strada provinciale.

I contadini, vedendo avanzare lo *Sparviero*, nella tema che il suo passaggio potesse danneggiare il loro giuoco, posero improvvisamente attraverso la strada un grosso palo, coll'intento di arrestare l'automobile, che avanzava con velocità regolamentare e che non immaginavano certo che recasse una regina.

Lo *Sparviero* si arrestò poco prima dell'ostacolo, e i componenti il seguito pregarono i giocatori di togliere il palo. Ma alla preghiera i giocatori rispondevano negativamente, e uno di essi, ricordandosi di essere guardia municipale (nonostante mancasse della divisa), avanzava verso gli automobilisti dichiarandoli in contravvenzione per eccessiva velocità. Si ricorse all'intervento dei gendarmi, ma anche questa volta gli automobilisti ebbero la peggio.

Dopoi una discussione, i gendarmi riconobbero l'augusta viaggiatrice, ma non desistettero dalla contravvenzione, e la Regina non poté proseguire se non previo pagamento di lire 23 di multa!

Non è inopportuno notare che nei passaggi doganali la regina Margherita, nonostante fosse munita di speciale *laissez-passer*, usufruì sempre dei tritici del Touring-Club Italiano.

I progetti automobilistici

della regina Margherita.

Come altra volta abbiamo annunciato per i primi la grande escursione testè compiuta dalla regina Margherita in automobile attraverso l'Europa, così possiamo oggi portare a conoscenza dei numerosi *sportsmen* italiani che Sua Maestà intraprenderà nell'anno prossimo un lungo viaggio in America. A tale scopo ha ordinato alla *Fiat* una vettura di 40 cavalli e che porterà il nome di *Aquila II*.

Gustavo Verona.

Nel 1906

La Stampa Sportiva

ingrandirà il suo formato, portandolo a

20 pagine

(attualmente è di 16) e conservando inalterato il suo prezzo di abbonamento annuo in L. 5 (edizione comune), L. 10 (edizione di lusso).

Questo aumento di pagine illustrate in un giornale che è già attualmente il più ricco d'illustrazioni in Italia, è soltanto possibile grazie al crescente favore dei nostri amici lettori e alla continua maggior diffusione, e rappresenta uno dei miracoli del giornalismo italiano.

Amici, secondate i nostri sforzi abbonandovi e facendoci degli abbonati, e nuove comuni vittorie, nuovi progressi, nuove conquiste ci saranno facili e sicure.

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE

NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

ACQUA MINERALE DA TAVOLA

FELICE BISLERI & C. MILANO



AUTOMOBILISTI!!!

La F. I. A. T. non usa che Benzina "CARBURINE",

TORINO - Via Almese, n. 10 (Fuori Barr. di Francia) - MILANO - Foro Bonaparte, n. 2.

DONNE ALPINISTE

« La rinunzia al vanto del piedino piccolo è il più grande dei sacrifici che possa fare una signora italiana », così scrive il Saragat.

Da ciò, a detta di un filosofo, la sua avversione all'alpinismo, nel quale bisogna correggere i « bei piedini così ben calzati » in « bei piedoni così ben ferati ». Ne ho conosciuta una la quale ha tentato di conciliare l'amore pei monti con la vanità per la scarpettina piccola; ma ad ogni ascensione erano scene penose di pianto. Pure anche fra quelli spasimi, che le facevano vedere le stelle in tutte le ore del giorno, protestava che i piedini le ballavano dentro le scarpe. Quelle lotte e quegli spasimi sono durati quattordici anni; ma, finalmente, le scarpettine hanno vinto, e l'alpinismo ha perduto in lei una delle fonti più vive di lacrime... pedestri.

Trovare delle virtuose che si rassegnino a queste torture non è facile, e perciò l'alpinismo femminile italiano è scarso, e quel poco trae origine dalle più pure virtù famigliari.

Le nostre alpiniste sono figlie o mogli di alpinisti, le quali, per assecondare il desiderio paterno o per darla dolce ai mariti od a chi... per essi, si adattano anche a fare dell'alpinismo; ma non vi pongono maggior interesse di quanto ne metterebbero nel giocare una partita alle bocce od al biliardo, quando, per cortesia o per completare il numero dei giocatori, accettassero di giocare una partita.

E' un alpinismo di compiacenza, fatto nell'ora dell'amore filiale, dell'amor coniugale o dell'altro... quasi coniugale.

« Che cosa vuole — mi diceva una di queste gentili, discorrendomi del marito — gli uomini sono come i gatti, e bisogna lasciarli per il loro verso ». A me invece constava che qualche volta lo lasciava anche a contro

pelo. Ma il pelo... alpinistico glie lo lasciava per diritto, e per questa bisogna ella faceva dell'alpinismo.



Miss Edith Lee Baker (americana).

Ed è dovuto a questo sistema femminile del lasciamento se la storia dell'alpinismo italiano ha potuto registrare nelle sue pagine d'oro due o tre lune di miele, se non consumate, sbocconcellate, almeno, in rifugi alpini, al di sopra dei tremila metri, e le lasciatrici affermano di essersene trovate bene.

Salvo queste poche eccezioni, si può affermare che il grande alpinismo non è entrato nello sport delle nostre signore, essendo esse prive, grazie a Dio e per fortuna degli italiani, di quella energia, di quella mascolinità propria delle donne del nord, e senza di cui non è possibile fare del grande alpinismo.

Le nostre signore hanno troppa cura della morbidezza della propria pelle per non esporla alle raffiche della tormenta ed al sole scottante dei ghiacciai, e nessuna di esse oserrebbe recarsi in giro pei salotti con le tracce sul viso di una grande ascensione; il naso incrostato, che pare dentro un astuccio, e le orecchie ed il viso tumefatti, trasudanti un sugo color d'ambra.

Se in cima al monte vi fosse il paradiso, vi rinun-

zierebbero per non presentarsi in quello stato, le mani ruvide e gli abiti in disordine, al Padre Eterno ed ai santi del cielo, i quali, per quanto santi, non cessano di essere uomini capaci di apprezzare il bello ed il brutto nelle donne.

Le americane, come le tedesche, invece amano il grande alpinismo.

Una impressionante performance ha compiuto recentemente nelle Alpi una giovane donna americana, miss Edith Lee Baker, di Chicago.

Ha raggiunta la vetta del Breithorn (3795 metri, Alpi Pennine).

Accompagnata da una guida e da un portatore, la giovane americana è partita da Zermatt, e nel pomeriggio raggiungeva la capanna Théodule. Alle 9 di sera, accompagnata dalle sue guide, con un magnifico chiaro di luna, iniziava l'ascensione del monte, e alle ore 11,30 raggiungeva la vetta.

Dopo avere ammirato l'orizzonte, la coraggiosa e giovane alpinista cominciò la discesa di ritorno alla capanna Théodule, ove prese riposo qualche ora per ricominciare all'alba l'ascensione fatta al chiaro di luna.

La sera stessa miss Edith Lee Baker ritornò a Zermatt, festeggiata dai turisti colà in villeggiatura e dalla popolazione.

Miss Edith Baker è una giovane forte, di venti anni, dalla capigliatura bionda.

Prima di compiere questo tour de force, l'alpinista americana aveva già ascenso la Jungfrau, la Telinghorn ed altre cime difficili.



Fra i Campioni Ciclisti Italiani

La sezione saluzzese del « Routier ».

« Tutte le istituzioni che concorrono a crescer vigore alla gioventù nostra, e mantenerla alla virilità, sono degne della nuova Italia! ».

Così ha scritto l'on. Attilio Brunialti, e fortemente hanno sentita la voce dell'apostolo i figli della gentile ed antica Saluzzo; e una sezione del Routier italiano venne istituita.



La Sezione di Saluzzo dei « Routiers ».

E presto vennero i primi allori: l'otto settembre essa Sezione riportava il 1° premio (grande medaglia di vermeil) al Convegno ciclistico internazionale di Cuneo.

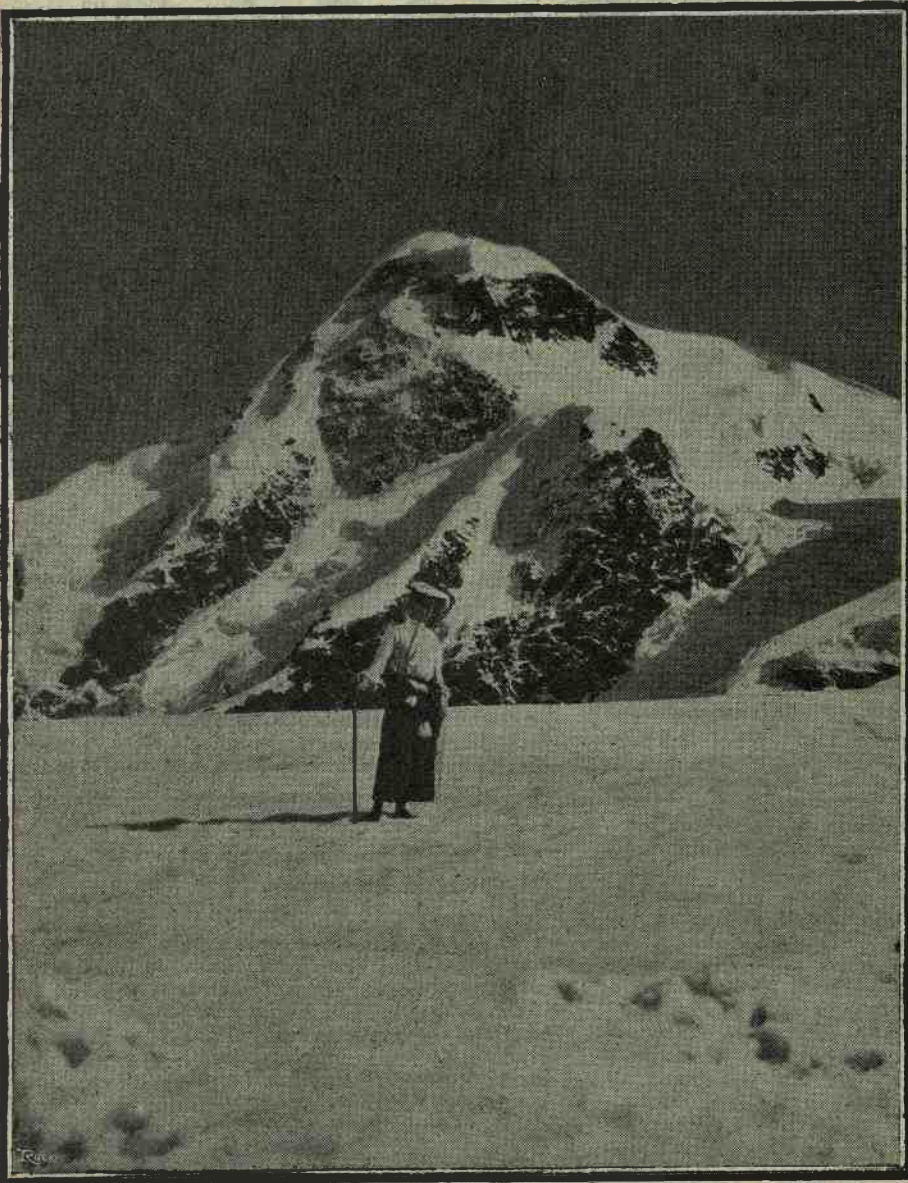
Compongono la sezione saluzzese i sigg. Porta Ubaldo (capo sezione), Costa Felice, Conte Vittorio, Aimo Michele, Chiabrero Luigi, Fesio Giuseppe, Gatti Ermenegildo, Grandi rag. Igino.

Parva crescunt!

E. DE SAINT-MICHEL.

I campioni della Società ginnastica « Vis » di Pesaro.

Binda Luigi, della Società ginnastica Vis di Pesaro, ha 19 anni. E' corridore perfetto, elegante, astuto. Fortissimo nella volata, scatta improvviso, e difficilmente si lascia raggiungere. Conta al suo



Miss Baker sul « Breithorn ».

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

attivo le più belle vittorie ciclistiche e motociclistiche.

Nel 1903 corre per la prima volta a Pesaro e vince il Campionato provinciale di velocità. Partecipa, la settimana dopo, alle corse motociclistiche di Pesaro, ed arriva secondo quasi a ruota con Maffei. La motocicletta lo appassiona e vi si dedica con entusiasmo.

Nel 1904 è primo nella corsa internazionale motociclistica, battendo all'ippodromo di Pesaro i migliori campioni di questo ramo sportivo. Indette le corse internazionali a Ravenna, vi prende parte ed è nuovamente primo. Ripetutesi le corse a Pesaro, è primo di nuovo.

Nel 1905, il 1° ottobre, è indetta la gara sociale per il Campionato della *Vis* sul percorso Pesaro-Senigallia e ritorno (km. 65). Egli non vuole lasciare ad altri gli allori della sua Società ginnastica, e vi partecipa non allenato. A mille metri dall'arrivo è terzo. La corsa procede serrata, emozionante...

quand'egli scatta improvviso, passa rapido il secondo, raggiunge il primo, e fra gli applausi scroscianti del pubblico taglia primo il traguardo (ore 2,11).



Binda Luigi.

I due campioni di Pesaro.

Simibaldi Giuseppe.

La settimana scorsa è salutato in Ancona Campionato marchigiano ciclistico, battendo, sul percorso Ancona-Fano e ritorno (km. 96), i migliori corridori della regione (ore 3,15).

Sinibaldi Giuseppe, della Società ginnastica *Vis* di Pesaro, ha 18 anni, ed è alle prime sue armi. Dilettante appassionato, è di una resistenza e di una tenacia senza pari. Di animo buono, affettuosissimo con tutti, non conosce ancora astuzie né arti tattiche. Forte, vigoroso di muscoli, adora i più grandi rapporti, ed è promessa sicura di non lontani e fulgidi allori.

Il 1° ottobre scorso partecipa per la prima volta al Campionato sociale della *Vis* (Pesaro-Senigallia e ritorno, km. 65). Si mantiene in testa per quasi tutto il percorso: il vento del mare gli soffia contrario in volto, ma non importa, egli pedala con maggior veemenza e... allena gli altri. A cento metri dal traguardo è ancor primo, ma Binda gli scatta veloce, improvviso... egli lo insegue rapido. ma è tardi e arriva secondo a ruota (ore 2,11').

La settimana dopo prende parte al Campionato marchigiano (Ancona-Fano e ritorno, km. 96). Segue la stessa tattica, se non che questa volta stacca molto tempo prima dell'arrivo. Ha già distanziato gli altri, lo si ritiene primo, quando un cane, attraversandogli la via, lo fa cadere. Zoppicante si rialza, raddrizza il manubrio, raddoppia di lena e arriva sanguinante secondo al traguardo (ore 3,15' 1/2).

SIROS.



NEL CAMPO DEL CANOTTAGGIO ITALIANO

Un risveglio delle società torinesi

Perchè il canottaggio nel suo sviluppo non ha seguita la curva ascendente, che invece gli altri sport atletici hanno percorso in questi ultimi anni? Perchè vegeta, invece di vivere rigoglioso?

Perchè fra i vogatori vanno facendosi sempre più radi i buoni elementi?

Il nostro sport è troppo poco noto al pubblico, il quale quindi, distratto da altri sports più *éclatants*, non se ne interessa: troppo piccolo è il numero dei giovani che entrano nella nostra società.

Bisogna che ci svegliamo da questo letargo,



Delaplane, campionato francese di schiff, vincitore della « Coppa di Parigi » e della « Corsa dei tre sports ».

VEETURE **Züst**

Rappresentanti:

MILANO - C. FRERA e C. - TORINO

MOTOCICLETTE
da 2 a 8 HP
uno a due cilindri

Zédèl

Forcella Elastica

Rappresentanti esclusivi:

TORINO - C. FRERA e C. - MILANO

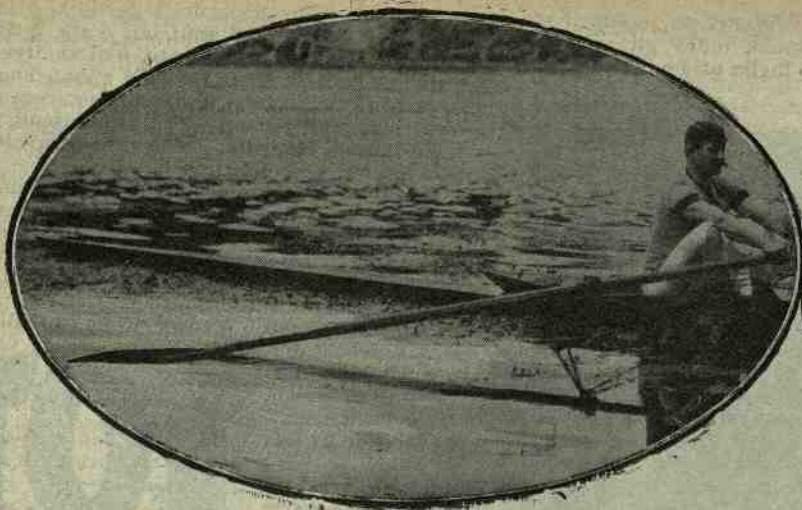
MOTO e
BICICLETTE

N.S.U.

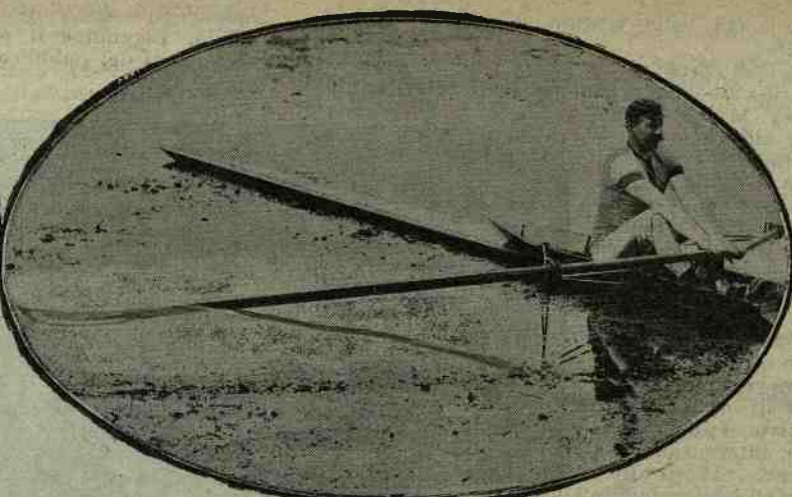
dalla Neckarsulmer Fahrradwerke

Rappresentanti:

TORINO - C. FRERA e C. - MILANO



Buona posizione d'attacco: la pala appena in acqua deve agire energicamente; ed i remi devono essere spinti in fuori dai pollici.



Cattiva posizione d'attacco: la pala entra di sbieco nell'acqua e non vi trova appoggio.

e diamo nuovo impulso a questo sport perfetto: bisogna che ripopoliamo i nostri cantieri.

Il Comitato testè costituito, che si propone appunto di far riflettere di nuovi splendori la stella del canottaggio torinese, ha già iniziato i lavori e continuerà fidente l'opera sua coll'appoggio della *Stampa Sportiva*, che fin d'ora s'interessa

sorse che la muscolatura e l'intelligenza possono fornire. Poichè è certo che non bastano buoni muscoli per remare correttamente ed efficacemente, ma occorre un lavoro di mente continuato: per questo il canottaggio si può chiamare a ragione il più aristocratico degli sports atletici.

Dai.

tore. In linea generale la larghezza media dello *schiff* è calcolata in 28 centimetri e la lunghezza totale varia da metri 8,50 a metri 9,30. L'equilibrio è il punto più difficile da ottenersi, esso esige uno studio accurato, profondo, dell'arte del remare.

Occorre, per fare dei buoni rematori, avere



Buon incrocio delle mani. Perchè lo *schiff* sia equilibrato le mani devono essere sempre allo stesso livello; quando le mani si incrociano (alla metà del colpo) bisogna che quasi si freghino.

alla divulgazione dello sport del remo con le illustrazioni che accompagnano questo articolo.

Sull'elegante *skiff*, la snella imbarcazione da corsa, dalle linee fini e slanciate, il vogatore, oltre

Il canottaggio è uno degli esercizi fisici fra i più atti allo sviluppo dei muscoli. E' uno sport in cui non si diviene facilmente campione; occorre, per riuscirvi, avere grande passione e più che tutto costanza.

L'allenamento preparatorio è piuttosto lungo e deve essere compiuto con un assiduo e serio lavoro. L'imbarcazione che maggiormente ci fa risaltare i pregi del rematore è certamente lo *skiff*. Noi vediamo l'equipaggio di un *quattro*, di un *otto*, il quale voga compatto portando alla vittoria l'imbarcazione con cui partecipa alla regata; poi non è più la gara a quattro, non sono più le imbarcazioni dagli otto vogatori, sono gli *skiffs* che accolgono ciascuno un solo canottiere.

Lo *skiff* è la più celere imbarcazione ad un rematore, ma è al tempo stesso la più difficile da condursi a causa della sua ristrettezza.

In Francia la gara in *skiff* forma oggetto di importantissime regate. Anzi diremo che la Coppa di Parigi, istituita nel 1896, forma ogni anno in Francia il vero campionato nazionale al quale prendono parte i più rinomati *scullers*.

Abbiamo detto che la difficoltà di guida dello *skiff* proviene dalla ristrettezza dell'imbarcazione e dalla sua conseguente leggerezza.

Volendo ottenere con simile modello di imbarcazione una velocità superiore ad ogni altra, occorre rendere lo *skiff* il più ristretto possibile. Certamente la ristrettezza ed il peso dello *skiff* dovranno essere d'accordo con il peso del rema-



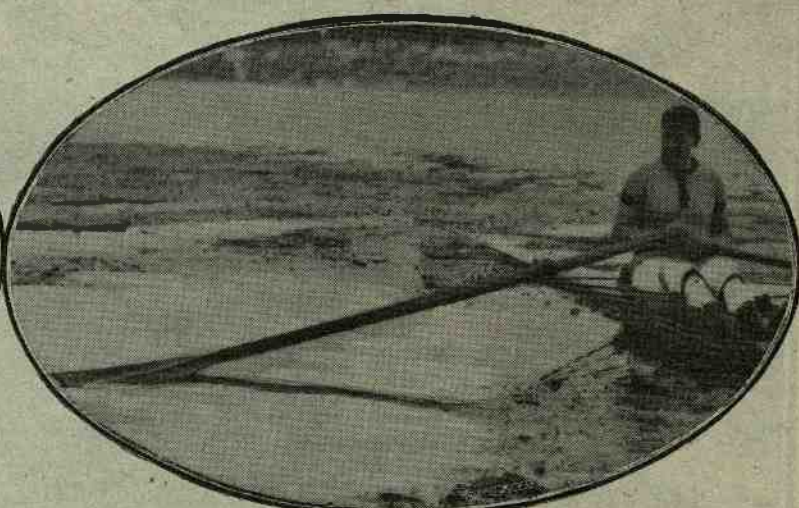
Quando una mano è più alta dell'altra, lo *schiff* pende da una parte.

prima di tutto un abile maestro di canottaggio. Trovato l'uomo *ad hoc*, vengono numerosi gli allievi.

Sotto l'abile direzione di un buon capitano di allenamento, il debuttante farà a tutta prima il debutto di rematore vogando sopra una yole di



Perchè la pala esca bene dall'acqua bisogna abbassare le mani il più che sia possibile.



Se le mani non sono abbastanza basse, la pala s'ingolfia nell'acqua.

Hôtel du Nord - Torino (Via Roma)

Solo albergo con completo **Garage** capace di 8 vetture, munito di fossa e attrezzi, **gratuito** per i clienti. — Deposito olio benzina. — Occorrendo meccanico. — **Massimo confort - Prezzi moderati.** E.lli CAMBIANO, prop.

mare di punta. Poi lascerà questa imbarcazione per salire sulla *canoe*, e dopo un lungo e accurato lavoro, prenderà la guida di uno *skiff*. Quando monterà quest'ultima imbarcazione, il colpo di voga dovrà essere già assai corretto.

La prima difficoltà che incontrerà il giovane *sculler* sarà quella della sua entrata nello *skiff*. Egli metterà il suo battello in acqua, avendo ri-

FORD

Ford Motor Co. - Detroit

La Vettura Americana più accreditata

AMERICAN AUTOMOBILES AGENCY

Ferrari e C.

Milano - Ponte Seveso, 6 - Milano



I gomiti aderenti al corpo alla fine del colpo favoriscono una buona sortita della pala dall'acqua.

guardo perchè la punta dello skiff sia sempre rivolta contro la corrente.

Sedutosi dolcemente sullo skiff, il rematore cercherà di staccarsi dalla riva procurando di non perdere l'equilibrio.

La seconda difficoltà da vincere è l'incrocio delle mani, le quali sia nell'inizio dei movimenti, come all'atto della fermata, devono trovarsi sempre alla medesima altezza.

L'allenamento in skiff esige sempre la presenza del direttore di canottaggio che dalla riva, o da sopra un'altra imbarcazione, potrà far rilevare all'allievo un movimento non corretto, sia nella voga in avanti come all'indietro.



Il vogare coi gomiti in fuori è un difetto abbastanza grave.

Un libro utile e interessante

è quello uscito recentemente, e che tratta genialmente d'un problema che ha grande importanza pel mondo industriale italiano e per quanti si occupano della difesa del paese.

Come può l'automobile servire all'esercito, ne è il titolo, il capitano d'artiglieria Camillo Pagliano ne è l'autore; la prefazione è del nostro direttore Nino G. Caimi. La pubblicazione è arricchita da 30 originali illustrazioni ed è in vendita presso tutti i librai d'Italia a L. 1.

BENZINE GERMANIA

raffinate e rettifiche per
Automobili - Motori d'imbarcazioni - Motocicli
per Illuminazione ed Industrie

EDOARDO BIETTI

MILANO - Via S. Nicolao, 2 - Telefono 2471

Il programma della III^a Esposizione Internazionale d'Automobili in Torino

Il Comitato, di cui abbiamo annunciato la costituzione in precedenti numeri, ha iniziato i suoi lavori di preparazione di questa III Esposizione d'automobili, per cui viva è l'attesa e assicurato il successo.

Sarà infatti questa mostra il giusto esponente della nuova e vittoriosa industria nazionale, innalzata a temuta concorrente delle più accreditate industrie estere, e qui si ripeterà nel campo pacifico dell'industria quella battaglia che nel campo sportivo si è così vittoriosamente iniziata nelle grandi prove mondiali di quest'anno (Gordon, Brescia, Cenisio e Wanderbilt).

Vedremo quindi accanto alle marche estere qui scese per conservare la preferenza degli antichi loro clienti, le giovani industrie italiane, alcune già marcianti vittoriose sul cammino della gloria, altre chiedenti il battesimo dei loro primi passi.

Avrà dunque uno speciale interesse la Mostra di quest'anno, e ben lo attesta, oltre l'ansiosa preparazione che già è incominciata nelle nostre officine, la richiesta di notizie e di spazi giunte al Comitato da varie fabbriche estere tra le maggiori.

A dare degna sede a questa importantissima mostra e ad assicurarle il migliore degli svolgimenti, pensa e lavora il nostro Comitato, che ha chiesto, come nei precedenti anni, l'Alto Patronato di S. M. il Re Vittorio Emanuele, per avere a capo dei suoi lavori il nome Augusto del nostro giovane Sovrano, che è tra i più preziosi e autorevoli cultori del nuovo e moderno mezzo di locomozione.

A comporre il Comitato d'onore, sotto i cui auspicii si è posta la terza Mostra italiana, vengano chiamate le più spiccate personalità cittadine e del mondo automobilistico nazionale ed estero. Eccone l'elenco:

Senatore Secondo Frola, sindaco di Torino; comm. Giovanni Gasperini, prefetto di Torino; on. Teofilo Rossi, presidente della Camera di commercio di Torino; comm. Federico Johnson, direttore generale del Touring-Club Italiano; nobile Camillo Martinoni di Brescia; cav. Augusto Massoni, presidente dell'Automobile-Club Italiano di Milano; cav. Giovanni Cini, presidente Automobile-Club (Firenze); ing. Cesare Gamba, presidente Automobile-Club (Genova); nobile Camillo Martinoni, Brescia; Carlo Salengo, presidente del Moto-Club di Torino; barone Van Zuylen de Nyevelt de Haar, presidente dell'Automobile-Club di Francia (Parigi); il Presidente del Deutscher Automobil-Club (Berlino); conte De Hemricourt de Grunne, presidente dell'Automobile-Club del Belgio; principe Alessandro Solms-Braunfels, presidente del Oesterreichischer Automobil-Club (Vienna); tenente colonnello H. C. L. Holden, presidente dell'Automobil-Club of Great Britain and Ireland (Londra); M. Winthrop E. Scarrit, presidente dell'Automobil-Club of America (New-York); ing. Gustavo Rives, commissario generale dell'Esposizione internazionale d'automobili di Parigi.

Nelle ultime recenti sedute del Comitato venne discusso ed approvato il regolamento-programma dell'Esposizione, che sarà presto stampato e distribuito a tutti gli interessati, e a chiunque ne faccia domanda alla sede del Comitato, via Davide Bertolotti, 1, Torino.

Ecco il testo di questo regolamento, che possiamo ritenere come definitivo.

Data e oggetto.

Art. 1. — L'Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino durerà dal 3 al 18 febbraio 1906 e si terrà nelle Gallerie delle Belle Arti al Valentino.

Art. 2. — Essa sarà internazionale e comprenderà le sezioni: Automobili, Motociclette, Bicyclette, Canotti-automobili e Aeronautica, nonché tutti i prodotti che da questi rami derivano e ad essi si rattachiano. Saranno quindi ammesse vetture e carri automobili (a benzina, alcool, vapore o elettricità, ecc.), chassis, pezzi staccati, motori, accumulatori, carrozzeria, fanali, gomme, accessori e materie prime, motocicli e biciclette a uno o più posti, freni, costumi sportivi, libri e pubblicazioni, canotti e scafi, disegni e progetti, invenzioni e applicazioni riguardanti le varie sezioni suindicate.

Domanda d'ammissione.

Art. 3. — Chi intende partecipare all'Esposizione dovrà farne domanda al Comitato ordinatore, completando e firmando la scheda relativa e facendola pervenire accompagnata dalla tassa d'iscrizione entro il 31 dicembre 1905.

Art. 4. — Ogni espositore dovrà versare all'atto

dell'iscrizione una tassa eguale al 50 per cento dell'importo dello spazio domandato, che sarà computato nell'ammontare del totale da pagarsi.

Art. 5. — Tutti gli espositori regolarmente iscritti dovranno entro il 25 gennaio aver completato il versamento dell'importo dello spazio occupato. Chi per un motivo qualsiasi non completerà questo pagamento, perderà ogni diritto all'anticipo fatto e sarà escluso dalla mostra.

Art. 6. — Il Comitato si riserva facoltà di respingere senza motivazione quelle domande di ammissione e gli oggetti da esporsi che reputasse inaccettabili.

Prezzi delle aree.

Art. 7. — Il prezzo dello spazio occupato è fissato come segue:

L. 20 per mq. per gli stands del salone centrale (categoria A);

L. 15 per mq. per gli stands della corsia centrale (categoria B);

L. 10 per mq. per gli stands delle corsie laterali (categoria C).

Minima tassa di posteggio L. 20.

In questo prezzo è compreso il palco in legno che sarà costruito a cura del Comitato e la presa della luce.

Art. 8. — Questi spazi sono calcolati per metro quadrato di superficie di suolo senza tener conto delle pareti.

Art. 9. — La cessione o suddivisione degli stands è proibita, salvo consenso del Comitato.

Assegnazione degli stands.

SALONE CENTRALE.

Art. 10. — Si intende per salone centrale l'area indicata nel disegno qui unito, e ad occupare queste aree non potranno concorrere che i soli espositori di telai e vetture automobili.

Art. 11. — La massima area che ogni espositore potrà domandare sarà di mq. 150, e il minimo mq. 40, lasciando facoltà al Comitato di ridurla proporzionalmente in caso di domande superiori all'area disponibile.

Art. 12. — L'assegnazione degli stands da parte del Comitato agli espositori regolarmente iscritti, non riuscendo possibile l'accordo, verrà fatta nel modo seguente:

In ragione delle iscrizioni accertate e delle aree disponibili, verranno predisposti gli stands, e gli espositori in pubblica adunanza saranno chiamati, con estrazione a sorte, a fare la loro scelta, tenendo conto che per questa estrazione verrà tenuto questo ordine di precedenza: la prima classe sarà quella dei costruttori nazionali, e fra questi prederanno quelli che hanno le maggiori domande di spazio, quindi quelli di spazi minori: seguirà la categoria dei rappresentanti fabbriche estere, e fra questi saranno primi quelli che chiederanno spazi maggiori.

Corsia centrale.

Art. 13. — Gli stands della corsia centrale (categoria B) hanno un'area già fissata di mq. 120, 94, 60 e 47; e piccoli stands da 20 a 2 mq., e potranno concorrere ad occuparli gli espositori di qualunque articolo che entri nel programma dell'Esposizione, esclusi i canotti ai quali sarà riservata una nuova sala.

Art. 14. — Le domande di spazi dovranno essere per tali aree o per parti divisibili di queste.

Per l'assegnazione delle varie sale si procederà per importanza di domanda di area, dando la precedenza a quelli che concorrono alle sale da 120 e da 60 mq., quindi a quelli di mq. 94 e poi 47, riservandosi di far passare nella categoria delle aree immediatamente inferiori quegli espositori di cui non potesse essere soddisfatta la domanda. (Continua).



Per il

Le Primarie Fabbriche Nazionali d'Automobili: E. Bianchi e C., Florentia, Isotta Fraschini, Marchand, Züst, adotteranno per loro vetture

1906 Le famose Catene RENOOLD

riconosciute ormai le migliori per la loro RESISTENZA - SILENZIOSITA - LEGGEREZZA.

Rappresentante esclusivo
con Deposito per l'Italia:

GIULIO MARQUART
MILANO

5, Via Melegnano, 5.

Le ultime gare podistiche in Italia

Il giro di Genova.

La grande gara nazionale del giro di Genova, la superba manifestazione che per la sua importanza è stata in queste settimane oggetto del più vivo interessamento nel campo podistico italiano, si è svolta in modo brillantissimo, favorita da una giornata un po' fredda, ma veramente sportiva. I concorrenti iscritti raggiunsero il numero

Ecco la classifica ufficiale degli arrivati: Lunghi Emilio dello « Sport Pedestre Genova » in 42,20, Pagliani Pericle della « Lazio » di Roma in 42,45, Pollenzzone Giuseppe dello « Sport Pedestre Genova », Ricci Giulio id., Lanfranchi Adelfio, id., Amato Gaggiolo id., Pellegrini Bartolomeo della « Giovane Liguria » di Savona, Bertelli Alessandro dello « Sport Pedestre Genova », Muttini Gregorio dell'« Aquila Sport », Beltrame Claudio

i primi arrivati delle prime quattro categorie, in quella riservata ai fattorini telegrafici fu primo Fumagalli, e fra i portalettere l'Alberti.

Il giro di Milano.

Domenica ha avuto luogo il terzo giro podistico di Milano organizzato dalla *Gazzetta dello Sport*. Come gli altri anni la gara era divisa in due parti: corsa e marcia. Per la corsa e le squadre il percorso era di 12 km. circa. Per la marcia il medesimo itinerario, ma prima i concorrenti dovevano percorrere il tratto da porta Romana a



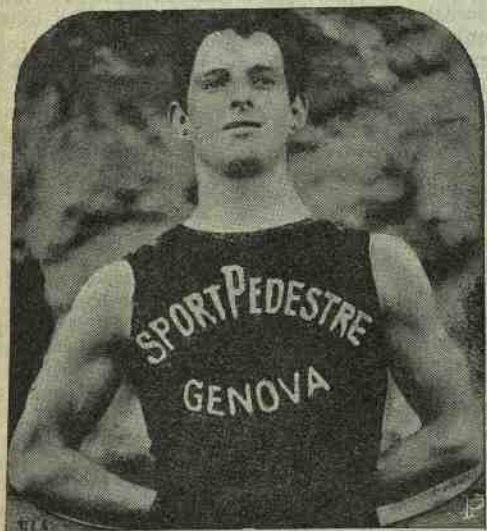
Il pubblico che attende i concorrenti al giro di Genova.



L'arrivo di Lunghi nel giro di Genova. (Fotografie Guarnieri, Genova).

di centotrentasei, tutti appartenenti alle più forti società della Liguria, della Lombardia, del Piemonte e della Romagna, e rappresentanti il miglior elemento podistico attuale, vecchi campioni, nuove reclute, che si presentavano gli uni a difendere le loro *changes*, gli altri a tentare la vittoria. I partenti furono 122 e gli arrivati 95.

I favoriti della giornata erano però il Lunghi dello « Sport Pedestre Genova », l'attuale campione italiano di mezzo fondo, ed il Pagliani della « Lazio » di Roma, terzo arrivato nel campionato italiano di fondo, dove figurò magnificamente accanto al Pietro Dorando ed al Volpati, che tanto entusiasmo suscitavano ora a Parigi.



Lunghi, vincitore del giro di Genova e Milano. (Fot. Guarnieri, Genova).

Data infatti la partenza, i due forti campioni prendono subito il comando dell'imponente gruppo e ben presto si staccano. La lotta tra loro s'impugna accanita, vivacissima, e sino a qualche chilometro dal traguardo i due campioni corrono di fianco, finché il Lunghi, con una lunga volata progressiva e sostenuta, si stacca nettamente dal suo competitore ed arriva primo per circa centocinquanta metri.

Lo segue il Pagliani, ed ambedue vengono fatti segno ad entusiastiche dimostrazioni. La folla plaudente invade il recinto della giuria, ed a stento si riesce a tener sgombro lo spazio necessario per l'arrivo. Anche il Pollenzzone, l'Amato, il Lanfranchi, il Ricci, il Muttini, il Vaccaro, hanno fatto una splendida corsa e segnano tutti a poca distanza dai valorosi campioni.

della « Giovane Liguria » di Savona, Vaccari Giuseppe della « Colombo », Iacchino Giuseppe dello « Sport Pedestre Genova », Pirotto Vittorio della « Fratellanza Ginnastica » di Savona, Badano G. B. id., Ricci G. B. dello « Sport Pedestre Genova », Cortese Pietro, Pollastri Vincenzo dell'« Unione Rivarolese », Traverso dello « Sport Pedestre Genova », Lagorio Giuseppe dell'« Andrea Doria », Lunghi Nino (fratello del campione « Sport Pedestre Genova », Cermelli Ernesto della « Sampierdarenese », Calcagno Antonio della « Giovane Liguria » di Savona, Diana Vincenzo dello « Sport Pedestre Genova », Virgilio Ferdinando della « Sestri Veloce », Muttini Pietro dell'« Aquila », Battistoni Giuseppe, Saccarello Federico, Fumagalli Giuseppe, Aonzo Emilio, Alberti Francesco, Fumagalli Federico, Bertello, Rossi E., Danovaro A., Pizzuto G., Levrero M., Castagneto, Regoli E., Soldatini, Manfredini, Conti, Barducco, Bergna, Baldi, Di Peco, Trifoli, Canepa, Scienca, Mazza, Bottaro, Pastorini, Pomata, Mongiardino, Cerri, Passalacqua, Pavanello, Craviotto, Cerisola, Ricconi, Pace De Barbieri, Ragazzoni, Melloni, Malagutti, Urogallo, Puppo, Guiducci, Balbi, Daste Gerolamo, Casoli, Barabino, Pomata, De Rosa, Borgatti, Maggi, Perelli, Rappallo, Musso, Ambrosini, Poli, Milano, Zerbini, Mesturini, Cocchis, Brea, Parodi, Carugni, Garagnani, Berchi, Strixino, Canepa, Bricco, Bertello, Sottile, Muscara.

L'organizzazione della manifestazione fu superiore ad ogni elogio, merito delle intelligenti fatiche di tutto il Consiglio direttivo dello « Sport Pedestre Genova » e della Giuria, composta da note e competenti personalità sportive della nostra città.

La presiedeva il signor G. B. Rota, direttore dello « Sport Pedestre Genova », coadiuvato dal presidente signor G. B. Orenzo, prof. Vittorio Quaglia, vice-presidente, G. Sommariva del C. P. G. L., Carmelo Zingalez dello « S. P. Genova », rag. Batta Anacleto, red. della *Gazzetta dello Sport*.

Attilio L. Carbone, degli *Sports e Tribuna Sport*, Baghino del *Corriere di Genova*, Alberti Rodolfo, presidente del « Veloce Club Ligure », Bersani ragioniere Alessandro, segretario, Achillini, Achille, Boccardo Momo, Frisiani Arrigo, Gerbi Enrico, coadiuvati da moltissimi altri soci dello « Sport Pedestre Genova » e dei ciclisti del « Veloce Club Ligure », Adriani, Romienx, Piccardo, Miracelli, Dallorso, Serzala, Crosa Giovanni, Magagnoli, Canepa, Straxino, Viganego, Demartini, Beretta ed altri che gentilmente si prestarono per il servizio di controllo volante.

La benemerita associazione « Croce Verde » aveva disposto per un ottimo servizio di primo soccorso con una squadra di militi agli ordini del comandante Attilio Torriani e del capo squadra Del Grande.

Lo « Sport Pedestre Genova » conta fra i soci

Rogoredo e ritorno, girando prima dei cancelli della ferrovia, in modo che per la marcia il percorso era di km. 18 e 400 m. circa.

Le partenze (sul bastione porta Romana per la corsa e per le squadre, e sul bastione di porta Vigentina per la marcia) vennero date nell'ordine seguente: ore 9,30 corsa; ore 9,45 squadre; ore 10 marcia.

Al traguardo, al monte Tabor (porta Romana) arrivarono nella corsa i seguenti: 1. Lunghi Emilio di Genova, in min. 35'43";

2. Dorando Pietro di Carpi; Pagliani Pericle di Roma; 4. Baruffaldi Mario di Como; 5. De Micheli Antonio di Milano.

Delle squadre, arrivò prima la prima delle due squadre della « Voluntas », di Milano; seconda la « Bustese Sportiva », di Busto Arsizio; terza la seconda della « Voluntas ».

La squadra dello « Antonio Sciesa » si ritirò.

Nella marcia arrivarono nel tempo massimo di due ore 23 concorrenti dei 40 iscritti, nell'ordine seguente: 1. Salvucci Colombo, di Roma, in ore 1,23'; 2. Rovida Luciano, di Milano; 3. Politti Ernesto, di Milano; 4. Maroni Edoardo, di Milano; 5. Goreri Giovanni, di Milano; 6. Sgherlino Giuseppe, di Torino; 7. Pasquali Umberto, di Bologna; 8. Franzolini Attilio, di Roma; 9. Urani Gildo, di Torino; 10. Maroni Emilio, di Milano; 11. Pensa Paolo, di Como; 12. Morandotti Giuseppe, di Milano; 13. Marcora Pietro, di Milano; 14. Colombo Roberto, di Milano; 15. Bina Emilio, di Savona; 16. Songia Angelo; 17. Rè Martino, di Milano; 18. Manteca Evaristo, di Milano; 19. (Manca il nome).



Pagliani Pericle
3° arrivato nel giro di Milano.
(Fot. Guarnieri, Genova).

SERIE E PEZZI
DI COSTRUZIONE **GRAZIOSA**

“STIRIA” di Graz

Rappresentanti esclusivi:

Milano - C. FRERA & C. - Torino

SERIE E
BICICLETTE **B. S. A.**

(Tre Fuochi)

Rappresentanti esclusivi:

Torino - C. FRERA & C. - Milano

FANALI
per AUTOMOBILI
MOTO e BICICLETTE **FRANK**
di MONACO

Rappresentanti esclusivi:

Torino - C. FRERA & C. - Milano

I morti dello Sport

Ogni ramo dello sport si può dire che oggi già possiede una storia propria. In essa sono ricordati il progresso e lo sviluppo di una manifestazione sportiva, sono illustrati i grandi avvenimenti, sono elogiate le vittorie dei campioni, sono infine

della locomozione, ha reso sempre più difficile lo svolgimento di una gara sportiva.

Due classi ben distinte di *sportsmen* tentano la così detta *performance*. Così ora ci è dato assistere allo svolgimento di un *record* ciclistico, ora di un *tour de force* podistico, di una velocità automobilistica, e sempre ammiriamo nella folla dei concorrenti il campione audace, dilettante o professionista, che lotta per riuscire il primo di una classifica.

Alla classifica tiene dietro quasi sempre un premio, il quale anzi, a seconda di quella, aumenta o diminuisce di valore.

Mentre i dilettanti si fregiano il petto di medaglie, i professionisti vincono forti somme in denaro. Ma se lo scopo primo che mette in gara dilettanti e professionisti può essere diverso, non dissimile è il coraggio con cui gli uni e gli altri si accingono a duri cimenti.

I dilettanti gareggiano per l'onore del proprio club, i professionisti per il trionfo di una industria ciclo-automobilistica, di una scuderia di cavalli da corsa che rappresentano, essendo appositamente remunerati.

E ciascuno della propria categoria cerca riuscire vincitore; e tentando tale risultato, non stima più la gravità del pericolo che può incontrare.

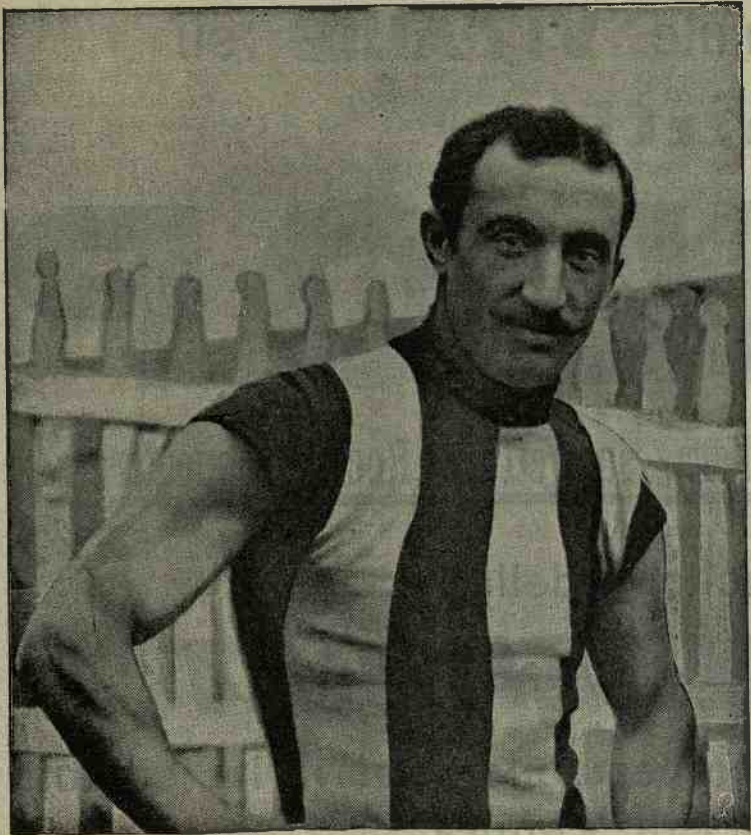
In bicicletta, a cavallo, sull'automobile, mentre sale l'alpe, nella fretta di trionfare, di raggiungere primo il traguardo della vittoria, di ottenere il

miglior *record*, di scalare per il primo una vetta ancor vergine, lo *sportsman* audace non stima le difficoltà che possono opporsi al suo ideale.

Sono appunto i più audaci fra gli audaci sopra descritti, che dopo una serie infinita di trionfi e

di entusiasmi, dopo una brillante carriera sportiva, miseramente troncano la loro vita. La loro morte è dovuta ad un ideale sportivo; essi sono gli eroi, vittime di una manifestazione all'aria aperta.

Una delle vittime registrate dallo sport ciclistico fu quest'anno il tedesco Schmitter. La fatalità! una gomma ha cagionato la catastrofe. Schmitter fece una terribile caduta, nella quale trovò la sua morte. A vent'anni!!



Pietro Bixio.

commemorate le persone che dello sport furono le vittime, gli eroi.

Spesso ci è dato assistere ad una grande festa dello sport. Qualunque ne sia il suo motivo, noi abbiamo sempre il piacere di vedere riuniti fra i concorrenti giovani, forti, audaci, che per l'onore della vittoria in una singola gara, vittoria il più delle volte ricompensata con un semplice titolo di campione, affrontano, superano pericoli, raccogliendo infine il plauso sincero di una folla altrettanto entusiasta delle *performances* ottenute.

Il progresso di tutti gli sports, e specie di quelli



Marchese Carlo Ginori Lisci.

Lo sport italiano anche quest'anno registra la scomparsa di noti campioni e di spiccate personalità.

L'ippica ha perduto nel Ferrati uno dei suoi migliori cavalieri, l'automobilismo è stato privato del senatore Ginori, il presidente dell'A.-C. Toscano, il ciclismo non conta più il forte genovese Bixio, ed il podismo si è pure privato di uno fra i migliori marciatori, il Sabel, campione piemontese.

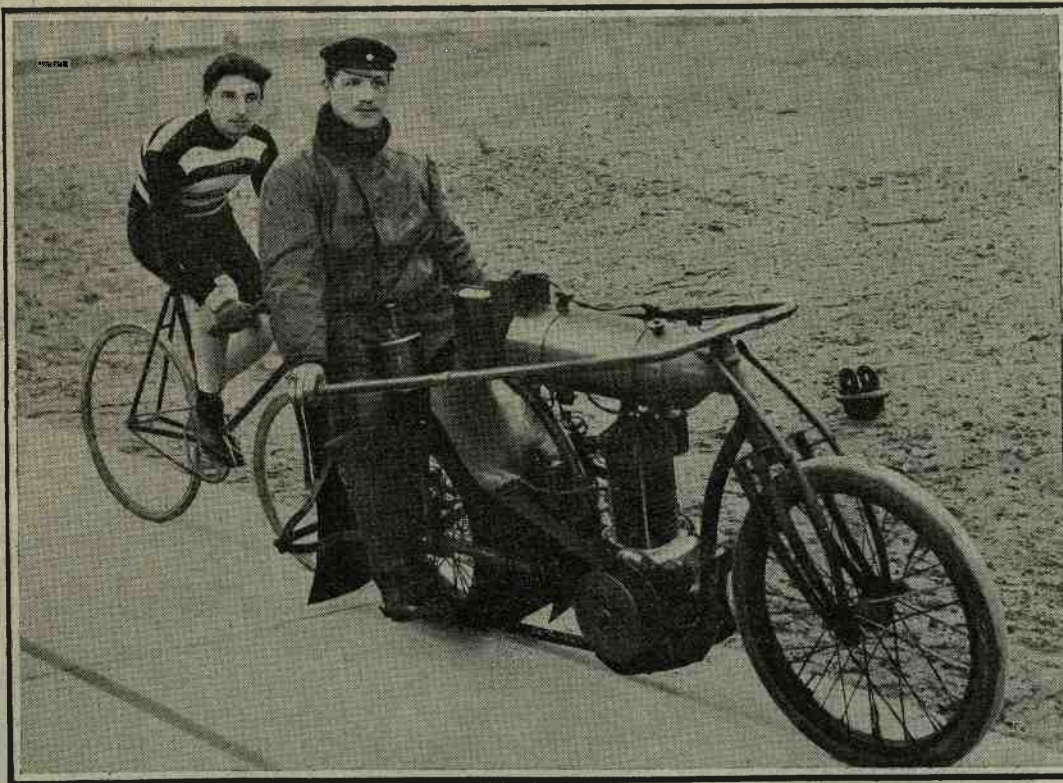
Grand Hôtel Ville et Bologne - Torino

Corso Vittorio Emanuele, 60 (in faccia alla Stazione di P. N.)

Prezzi moderati - Luce elettrica - Bagni

- Caloriferi - Garage.

Il preferito dagli Sportsmen. L. GUERCI, propr.



Willy Schmitter e il suo allenatore Charles Peguy sulla pista di Lipsia dove il giovane Stayer trovò la sua morte.



Willy Schmitter dopo la vittoria nella corsa per la ruota d'oro (7 maggio 1905)

Chiedete ai Fabbricanti
la BICICLETTA

“HAMMER”, l'insuperabile

Vendita esclusiva della Serie: **BOZZI DURANDO & C. - Milano - Via Unione, 5.**

Coppa Forézienne

1° della Classifica Generale **VITALIS** su
Pneumatici



DUNLOP

21 Km. in 15 minuti, pari a 90 Km. all'ora, su vettura Rochet-Schneider

Il Pneumatico Vincitore della

COPPA WANDERBILT

conferma in ogni occasione la sua incontestabile superiorità su tutti
gli antichi Pneumatici di Vettura

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (CONT.) L.TD

Via Fatebenefratelli, num. 13 - MILANO - Via Fatebenefratelli, num. 13

FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA Fraschini

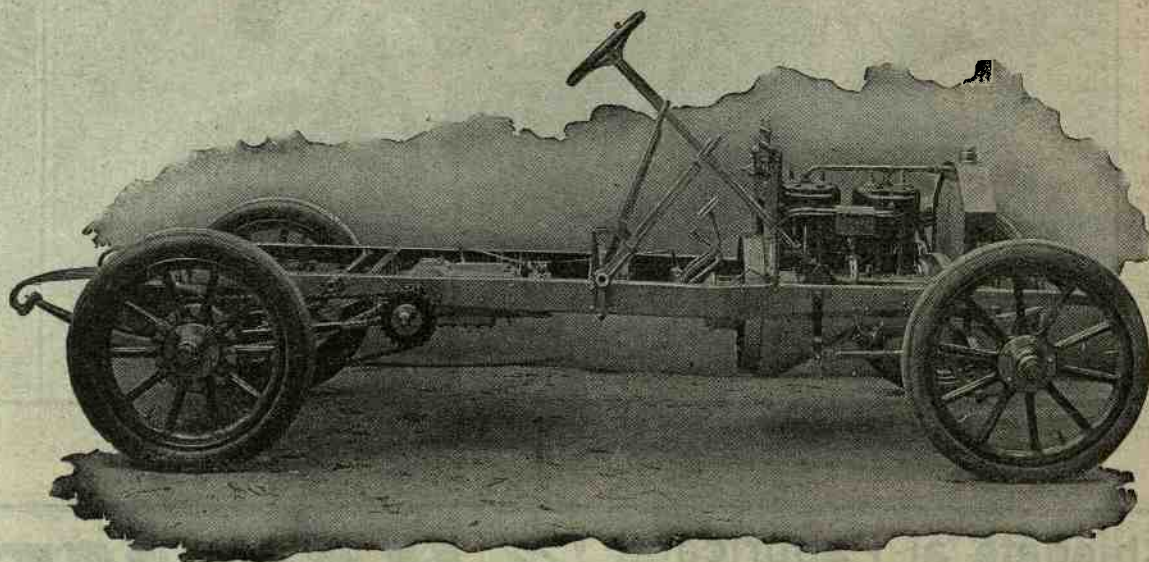
Capitale £. 1.500.000 - Società Anonima con Sede in Milano - Capitale £. 1.500.000

MILANO - Stabilimento e Uffici - Via Mont Rosa, 79 - Garage ed Officina di Riparazioni - Via Francesco Molzi, 3

Chassis 16-22 HP

Tipi 1906:

16-22 - 28-35 - 50-65 HP



Chassis - Vetture - Omnibus - Carri trasporto - Motori - Imbarcazioni

Interessanti notizie sullo svolgimento della Coppa Wanderbilt

Il corrispondente del giornale *Les Sports* di Parigi manda, a complemento di ogni informazione telegrafica sulla seconda corsa per la Coppa Wanderbilt, degli interessanti particolari che noi abbiamo creduto bene di riprodurre in queste colonne.

Così egli descrive la corsa: «Al primo giro Lancia, che era partito quarto, sorpassa Dingley, partito terzo, mentre Wagner (sesto) raggiunge e sorpassa Heene. Nazzaro, ottavo alla partenza, distanzia Tracy (settimo) prima di arrivare a Lackeville, ed è là che Lancia si avvicina a Duray (secondo). Lo sorpassa e si mette alla caccia di Jenatzy alla velocità di 90 km. all'ora, dopo essere passato per il primo avanti la grande tribuna.

«Héméry (diciassettesimo alla partenza) era a quel punto classificato sedicesimo, mentre Sartori, dal diciannovesimo posto, era passato al diciassettesimo. Lancia al terzo giro sorpassa di molto Jenatzy, mentre Duray distacca Wagner e prende il terzo posto. Heene passa Wagner ed è classificato quinto, mentre Warden dal nono posto passa al sesto, distaccando Dingley e Tracy. Il quarto giro fu il più interessante. Jenatzy abbandona. Duray ritorna all'ottavo posto, mentre Warden prende il secondo posto.

«Heath, che comincia a fare della velocità, in questo giro sorpassa Tracy e Sisz. Dodici concorrenti solamente rimangono in gara al quinto giro. Heene prende il posto di Warden, e Heath passa al terzo posto, seguito da Tracy, Sisz e Warden. Lancia è sempre in testa.

«Al settimo giro nove concorrenti solamente rimangono in lotta e passano dinanzi alla tribuna nell'ordine seguente: Lancia, Heath, Héméry, Tracy, Sisz, Nazzaro, Duray, Sartori e Warden.

«Héméry aveva sorpassato Tracy e Duray, quest'ultimo dal terzo posto era passato al settimo. Alla fine del settimo giro Lancia aveva un

vantaggio di 21 minuti su Heath. Fu durante il settimo giro che Lancia passò al settimo posto. Héméry aumenta di velocità e sorpassa Heath, mentre Nazzaro, incoraggiato, prende il terzo posto e distanzia Sisz e Tracy.

«Al nono giro cinque concorrenti lottano nell'ordine seguente: Héméry, Heath, Lancia, Tracy e Sisz.

«Tracy passa a sua volta Sisz, mentre Lancia li distacca entrambi.

«Alla fine del nono giro l'italiano tiene il terzo posto. Héméry è in testa, viene secondo Heath, quarto Tracy e quinto Sisz. Il giro finale è compiuto in quest'ordine.

«Tracy ha fatto una bella corsa, la sua vettura aveva due cilindri rotti la vigilia della corsa, ed ha dovuto surrogarli con altri due poche ore prima di entrare in gara. Duray ha rotto il cambio di velocità. Dingley ha avuto un cilindro rotto all'interno, il quale si è riempito d'acqua. Lo stesso incidente è toccato a Jenatzy, il quale fu il solo avversario che in qualche momento rivalessaggio con Lancia. Heene era terzo quando mancava solo più un giro a terminare la corsa. La sua vettura ha urtato contro un palo telegrafico, si rompe una ruota, il suo meccanico fu lanciato a distanza ferendosi, mentre il guidatore restò incolume. Wagner, come Nazzaro, ebbe più volte le gomme rotte, causa questa di ritardi. Campbell ha bruciato il serbatoio della benzina al secondo giro; Cedrino al terzo giro ha battuto contro un palo telegrafico. Chevrolet ha rotto un asse della sua vettura al settimo giro. Christie ha rotto le ruote della sua vettura, investendo quella del Lancia. Lytle ha ucciso un cane a Zericho.

«Al quinto giro Lytle, a causa di una falsa direzione, portò la sua vettura contro una siepe, e dovette abbandonare. Héméry ha girato un po' più veloce dell'altro, egli ha cominciato la corsa lentamente a causa dei cilindri nuovi. E crede

di aver sorpassato la velocità di 144 km. all'ora, mentre passava dinanzi alla tribuna. Heath non ha mai spinto ad eccessiva velocità la sua macchina, egli ha girato con prudenza e si è fermato una sola volta.

«Alla fine del settimo giro Lancia cambiò il quarto pneumatico; egli aveva quasi un giro di vantaggio su tutti i concorrenti, il suo meccanico era intento a mettere in marcia il motore della macchina, quando la folla grida: «Non partite, ecco una vettura», ma Lancia era già partito e Christie, che stava per avanzare a grande velocità, vedendo la vettura dell'italiano, cercò di rallentare, ma non riuscì che a portare un po' all'esterno la sua macchina. L'investimento della vettura dell'americano con quella dell'italiano fu così inevitabile. La vettura di Christie fece un giro su sé stessa, Christie fu lanciato a distanza in un campo lavorato, mentre il suo meccanico veniva proiettato su un palo e perdeva la conoscenza. Lancia, nonostante l'urto, aveva continuato per circa 200 metri, ma il pignone della catena era stato danneggiato, così pure la direzione, per cui dovette fare una sosta.

«Fu questo l'incidente che gli fece perdere la corsa; la folla, assai *chauvine*, volle fare una dimostrazione contro il campione italiano.

«Nello stesso tempo un energumeno voleva fare un *match* di *box* con l'italiano, mentre il Lancia, che era assai calmo, si difendeva e riusciva di dominare la folla col suo sangue freddo.

«Durante quest'incidente il meccanico dell'italiano applicava nuove gomme alla vettura Fiat, e dopo 41 minuti di fermata il Lancia si rimetteva in corsa velocemente. Egli non poteva disgiustamente più vincere».



Fotocromatografia Bertieri

TORINO - Via Po, 25 - TORINO

Stampa fotocromatica per dilettanti

Prezzi speciali - Collezioni artistiche

Mens sana in corpore sano

La Forza e la Salute alla portata di tutti

Forza e Salute può ottenere ognuno in poche settimane e diventare un atleta, e di una salute eccellente mediante il nuovo sistema di coltura fisica. Che cosa è la coltura fisica? La coltura fisica non è altro che un sistema di esercizi muscolari atti a ottenere sviluppo del corpo e dei suoi muscoli, e metterlo in possesso di tutta la bellezza di forme e di forza che la natura ha depositata in lui.

Questo sviluppo manca nell'attuale generazione, e la deficienza è causata principalmente dall'educazione della gioventù, imprigionata nelle scuole per lunghe ore senz'aria e senza movimenti, e che continua più tardi la vita nei caffè, teatri e altri luoghi di piacere.

Basta andare ai bagni di mare e vedere l'uomo o il giovanotto vestito col solo costume da bagno per convincersi della povertà muscolare dell'uomo moderno.

Braccia e gambe grosse come stuzzicadenti, le spalle curve, il viso pallido, il povero petto tutto internato nel corpo, aspettando il germe della tubercolosi.

Che pietà fanno questi scheletri viventi se li confrontiamo colle statue degli antichi Romani e Greci, amanti degli *sports* all'aria aperta!

Medici e istitutori cominciano già ad accorgersi di tale deplorabile stato di cose, e già raccomandano esercizi fisici come la ginnastica, il canottaggio, il *foot-ball*, ecc., per preservare l'umanità da una decadenza fisica e morale, alla quale essa fatalmente va incontro.

Il Giappone dà un bell'esempio dell'utilità della coltura fisica. In questo paese, come in Inghilterra, si è abituato ed invaghito il popolo agli esercizi violenti, come la lotta, la ginnastica, la corsa a piedi, ecc.; e abbiamo visto nella recente guerra i benefici risultati di questo indirizzo.

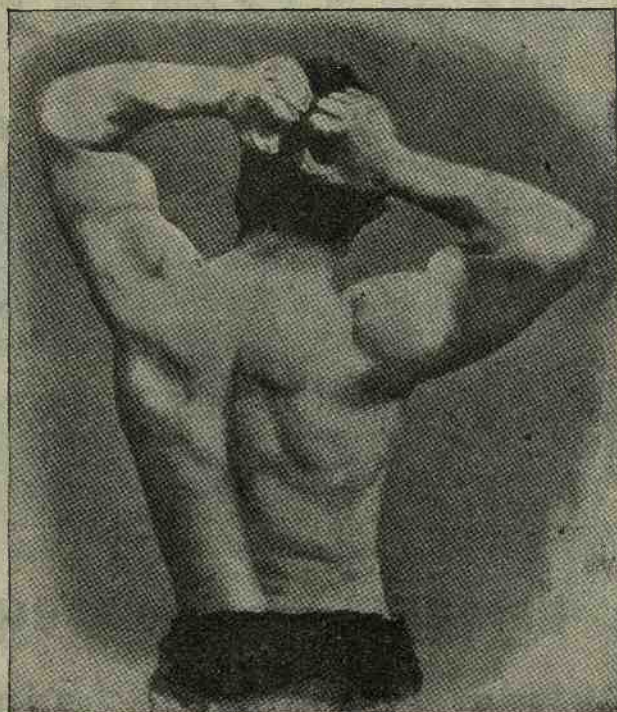
Persuasi dell'utilità della coltura fisica, molti vorranno seguirla, ma non tutti hanno i mezzi ed il tempo necessario. Infatti per la ginnastica, la scherma, il canottaggio, ecc., ci vuole tempo e denaro.

Però tutti questi esercizi sportivi non sviluppano regolarmente tutto il corpo; o sviluppano

le braccia o le gambe, e non danno quella bellezza di forme e muscoli che vediamo nelle antiche statue.

Visti questi inconvenienti il signor Wehrheim ha pensato di cercare qualche altro metodo più pratico ed eseguibile da tutti, ed è pienamente riuscito.

Avendo egli praticato tutti gli *sports* e per ultimo il sollevamento dei pesi, si è accorto che questo esercizio, per lo sforzo violento che richiede, produce nel minor tempo dei muscoli.



Muscolatura del sig. Wehrheim
ottenuta mediante il suo sistema di coltura fisica.

Però non tutti possono farlo, anzi nessuno dovrebbe farlo se non è già un atleta, producendo questo sforzo violento troppo lavoro istantaneo per il cuore e la dilatazione del medesimo, nocivo alla salute generale e sovente causa di conseguenze nefaste.

Convinto di questo, egli cominciò a studiare l'anatomia e fisica del corpo umano e i singoli movimenti dei muscoli, ed ha trovato che facendo movimenti combinati, richiedendo ai muscoli degli sforzi contrapposti, si può ottenere eguale effetto come se si sollevasse dei pesi, senza che occorra alcun sforzo e con effetto meraviglioso.

I muscoli si formano giorno per giorno, si può dire a vista d'occhio, e questo senza alcuna fatica e senza alcun apparecchio: dieci minuti di esercizio al giorno, mattina e sera.

In tre mesi l'aumento muscolare è in media: braccio e coscia 6-7 cm., avambraccio e polpaccio 3-4 cm., petto 10-12 cm.

La salute diventa in poche settimane ottima, essendo attivata la circolazione del sangue e le funzioni dello stomaco. Il sonno è forte e il risveglio al mattino dà l'uomo fresco, riposato e pronto per la lotta della vita.

Un benessere mai provato e un nuovo piacere alla vita e al lavoro.

Quelli che dicono che si sentono bene e non hanno bisogno di niente ingannano se stessi.

Meglio è prevenire le malattie che curarle. Un organismo robusto resiste meglio agli attacchi delle medesime.

Si può solo conservare costantemente una buona salute se le funzioni di tutto l'organismo sono regolari, se lo stomaco e la digestione funzionano bene, se la circolazione del sangue è buona e se si ha la forza muscolare per sopportare la fatica e i disagi della vita moderna.

Non solamente quelli che desiderano diventare forti e muniti di bei muscoli dovrebbero approfittare del sistema Wehrheim, ma indistintamente tutti e specialmente quelli che conducono una vita sedentaria e sono di debole costituzione fisica.

Gli esercizi possono farli tutti e di tutte le età, tanto giovani di dodici anni, come vecchi di cinquanta, senza alcuna fatica e senza pericoli.

Fatevi dunque forti e robusti per poter vincere gli ostacoli che la lotta per la vita porta ogni giorno.

Fate ai vostri figli dei muscoli, dei polmoni sani e un bel corpo, invece di riempire loro la testa con delle cose inutili che guastano la loro salute.

Esercizi fisici ravvivano lo spirito e allontanano i giovani dall'ozio, che è il padre dei vizi.

Il signor Wehrheim, dietro invio di 15 cent. per la risposta, darà spiegazione del suo sistema. L'indirizzo: a Torino (Valsalice).

HUMBER

E. FLAIG

MILANO - Corso Porta Nuova, 17 - MILANO

GRITZNER

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

UNA GRANDE CORSA DI MOTOCICLETTE NEL 1906. — La Direzione del Moto-Club di Torino indice per l'anno prossimo una grande corsa di motociclette sul percorso di 500 km., con un primo premio di L. 1000 al vincitore ed una ricca Coppa alla fabbrica costruttrice della macchina vincente.

Il campionato sociale 1905 verrà disputato nella prima quindicina di novembre, e la corsa per il record italiano del chilometro e del miglio si svolgerà durante l'Esposizione automobilistica di Torino.

L'AUTOMOBILE DEI POMPIERI DI MILANO. — La Giunta municipale di Milano ha deciso l'acquisto di un nuovo carro automobile per il trasporto dei

pompieri e degli attrezzi per lo spegnimento degli incendi.

IL CAV. MASSONI A PARIGI. — Si trova a Parigi il cav. Massoni, il dimissionario presidente dell'Automobile Club Lombardo. Egli si è abbozzato con il marchese De Dion, prendendo ogni accordo per il passaggio a Milano degli automobilisti concorrenti al Circuito europeo.

LE DIMISSIONI DEL CRONOMETRISTA TAMPIER. — Il cronometrista ufficiale dell'Automobile Club di Francia, signor Tampier, ha rinunciato a tale ufficio, per dedicarsi totalmente agli affari della sua azienda privata.

L'AUTOMOBILISMO IN AUSTRALIA. — Il *Daily Consular and Trade Reports*

scrive: «Il favore di cui gode la locomozione nell'Australia non fa che crescere.

«Nella Nuova Galles del Sud si contano attualmente 480 vetture automobili e nello Stato di Vittoria 530. Il valore delle macchine in uso nel primo di questi Stati è calcolato in 154.000 lire sterline; la macchina più cara fu pagata 2000 sterline. Vi sono pure in uso due macchine che furono pagate rispettivamente 1800 e 1500 lire sterline, e si conta un gran numero di macchine da 800 sterl. ognuna.

«Si domandano soprattutto in Australia macchine di costruzione semplice e solida, che possano essere vendute a prezzo fisso».

CICLISMO

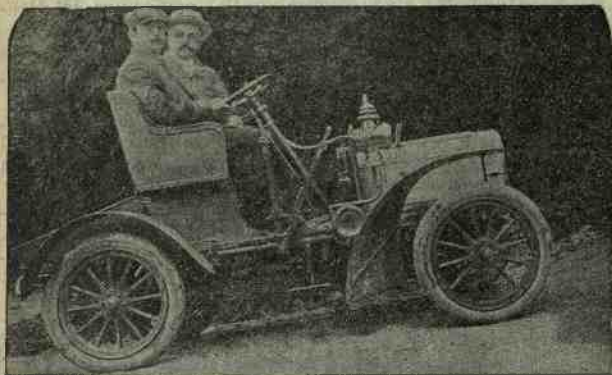
UN NUOVO VELODROMO A ROMA. — Nell'interno del nuovo ippodromo che

sortirà fra breve ai Pini verrà costruita una pista in cemento per le gare ciclistiche e motoristiche.

ALPINISMO

UN NUOVO RIFUGIO SUL MONTE BIANCO. — Egli è un quarto di secolo, l'astronomo Jonsen, per le proprie indagini meteorologiche e scientifiche speculazioni nei campi siderali, innalzò un osservatorio sul pianoro, coperto da un denso strato di ghiaccio, che si stende sulla suprema vetta del Monte Bianco.

A lato di tale osservatorio è stato, di questi giorni, ultimata una capanna-rifugio, identica a quella costruita dal signor Giuseppe Vallot, a ridosso di costiera, nel sottostante colatoio dei Boussons.



Vetturina Parisienne in forte salita

AUTO-GARAGE QUAGLIOTTI

TORINO - Corso Re Umberto, 49 - TORINO

APERTO TUTTA LA NOTTE   **Telefono 19-09**

Vendita Vetture: De-Dion Bouton - Parisienne - Mieuisset - Kirtu - Helbé

Ricco assortimento accessori - Impianto speciale per carica accumulatori

GRANDIOSA OFFICINA

VETTURETTA PARISIENNE. - Motore De-Dion 6 HP, 2 velocità e marcia indietro, con cambio a Trein Baladeur. Grande velocità in presa diretta. Carrozzeria di lusso a 2 posti. - L. 3800.

Uguale tipo 8 HP - 12 HP - 16 HP - 24 HP - 30 HP

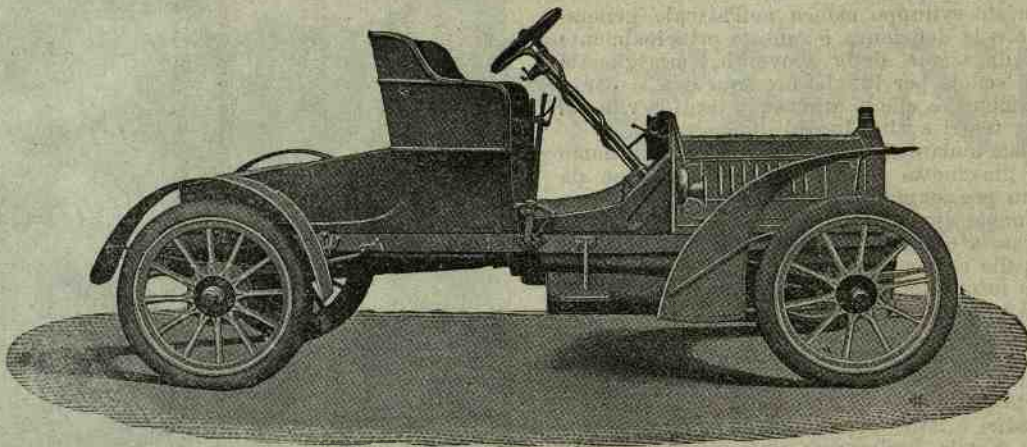
JUNIOR

Fabbrica Torinese Automobili

Vetture

9 1/2 HP - 1 Cilindro

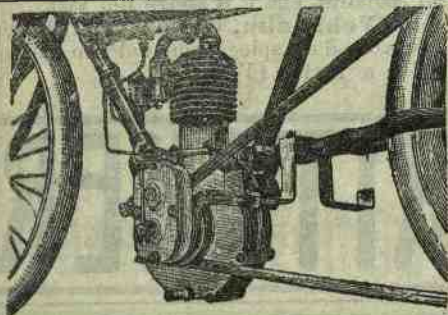
12-16 HP - 2 Cilindri



Carrozzeria di lusso = Consegne sollecite

Chiedere Cataloghi e listini

Direzione e Officine: Corso Massimo d'Azeglio, 56 - TORINO



**Chiunque potrà rendere la propria Motocicletta veramente pratica col-
l'applicarvi il Carter**

Cambio Velocità SEHRINGER

Attestato — Dal Sig. E. Vottero, di Villafranca Piemonte, Socio del Moto Club Torino (applicato il Carter Cambio ad una Zedel 2 3/4 HP), ricevo Cartolina illustrata da Crissolo (Altitudine 1333), li 19 Ottobre:

Sig. E. SHERINGER
TORINO - Via Ettore De-Sonnaz, 16 - TORINO

Da costi, giunto molto bene, mando complimenti
pel cambio, e saluti distinti. **E. Vottero.**

Questo edificio servirà per gli studiosi dei fenomeni celesti che intendono fermarsi a lungo sul gelido apice del Monte Bianco. La sua costruzione riuscì molto penosa per i fabbri, a cagione delle bufe e delle raffiche che nello scorso mese inferirono violente in quelle superne regioni.

IPPICA

IL RECORD DEL SALTO IN ALTEZZA. — Il *Petit Journal* annunzia che il cavallo *Heather-Ploon* ha superato, durante il Concorso ippico di Norfolk (Virginia), una barriera posta all'altezza di metri 2,36.

Nel mese di aprile, durante il Concorso ippico di Parigi, il cavallo *Conspirateur*, montato da Crousse, saltava una barriera posta all'altezza di metri 2,20.

LE CORSE AL TROTTO A BOLOGNA. — Domenica si ebbe la prima giornata delle corse al trotto. Ecco i risultati: PREMIO FERRARA (allevamento). — Lire 1000, m. 1609.

1. Anzio, di G. Biraghi;
2. *Wolfano*, di G. Biraghi;
3. *Mincio*, di E. Barbetta.

PREMIO NETTUNO (handicap). — L. 1800, m. 1609.

1. *Arlecchino*, di Lady Hambletonian;
2. *Azmere II*, di Tamperi Gargiulo;
3. *Gallia*, dei fratelli De Stefani.

PREMIO BOLOGNA (internazionale). — L. 2200, m. 1609.

1. *Kirkwood*, di G. Lamma;
2. *Contratto*, di G. Rossi.

PREMIO GARISENDA (criterium). — L. 1600, m. 1609.

1. *Meneghino*, di Lady Hambletonian;
2. *Impero*, di Branchini;
3. *Mugnano*, di Loria.

Un tempo bello favori il concorso del pubblico.

SPORT PEDESTRE

IL GIRO DI COMO. — Domenica ha avuto luogo la corsa pel giro podistico. Concorsero 18 corridori. Assisteva numeroso pubblico.

Giunsero: 1. Salvucci, di Roma; 2. Negri, di Como; 3. Politti di Milano.

FOOT-BALL

IL «MATCH» DI MILANO. — Il *match* di *foot-ball* fra la prima squadra del Milan-Club e l'unione sportiva fu vinto dalla Milan Club con cinque *goals* contro quattro.

Assisteva uno scarso pubblico. Il giuoco fu disordinato. Si notò poco affiatamento fra le squadre.

TIRO

TIRO AL PICCIONE A LEGNAGO. — Ecco il risultato del tiro al piccione:

Tiro di prova — Piccioni a 24 metri. — 1. Savonuzzi Enrico, 2. Ruggero Maggioni.

Tiro generale. — 1, 2, 3, 4, 5 e 6 premi, ammontanti ad oltre 1000 lire, divisi con 17 su 17 fra i signori: dott. Ruggero Maggioni, fratelli conti Lazzara, Nascimbini Ezio e Cavagioni Tiberto.

Tiro allo storno di Cittadella. — Questi sono i risultati di tiro allo storno a Cittadella:

Tiro a prova. — 1. Marangoni. 2. Busetto.

Tiro generale. — Il 1, 2 e 3 premio divisi fra Rosin, Max, Condestaule; il 4 e 5 fra Busetto Giorgio e Busetto Domenico.

CANOTTAGGIO

LE MEDAGLIE DEL ROWING. — Le medaglie che il Rowing-Club distribuisce

annualmente fra le Società di canottieri ufficialmente riconosciute, a premiare l'attività sportiva, sono state così assegnate pro 1906.

Medaglia d'oro di primo grado alla Società *Milano*; medaglia di secondo grado alla *Cerea* di Torino; medaglia di terzo alla *Querini* di Venezia.

I PRIMI LAVORI DEL COMITATO PRO-CANOTTAGGIO TORINESE. — Una seconda seduta hanno tenuto i canottieri di Torino, promotori di quel risveglio da noi più volte sollecitato. Venne definitivamente costituito il Comitato così composto: cav. Marchetti, presidente, rag. cav. Torretta, segretario, cav. Caimi, Carlo Roggero e Gustavo Verona (i promotori), Beltrami, Dotto, Maserà, Clerici, Mercandino, Marocco e Pioda, membri. Dopo una lunga discussione sui mezzi migliori da preferirsi per un risveglio del canottaggio torinese, venne approvato il seguente ordine del giorno, presentato dal ragioniere Torretta:

«Il Comitato delibera: 1. Di favorire a scopo di propaganda una gara fra studenti di scuole secondarie; 2 di organizzare una giornata di regate intersociali fra le due giornate del Rowing-Club; 3. di accogliere la proposta del signor Roggero per un *match* ad otto fra canottieri torinesi e milanesi».

Così nel 1906 noi avremo quattro importanti giornate di regate sul Po, alle quali parteciperanno numerosi equipaggi. Sappiamo inoltre che le trattative per concludere il *match* fra milanesi e torinesi sono già a buon punto, e che questa gara, la quale dovrebbe svolgersi prima dei campionati italiani, darebbe luogo ad una regata di eliminazione sul nostro Po, fra gli equipaggi torinesi, quindi la finale ovvero il *match* seguirebbe sul campo milanese.

GINNASTICA

IL CONSIGLIO FEDERALE GINNASTICO A MODENA E LA FEDERAZIONE ITALIANA AL CONGRESSO DI PARIGI. — Nella prima settimana di novembre avrà luogo a Modena il Consiglio federale della Federazione ginnastica italiana, al quale prenderanno parte i delegati delle Società federate. La riunione sarà importante; si tratterà specialmente la questione dell'ammissione od esclusione delle Società cattoliche, sorte in occasione del Convegno ginnastico tenutosi in Vaticano, al quale parteciparono Società federate. La Federazione ginnastica italiana sarà rappresentata al Congresso dell'Unione delle Società ginnastiche di Francia dal suo presidente, senatore Todaro. Il Congresso avrà luogo sabato, 4 novembre, ed il banchetto, al quale interverranno i ministri Berteaux e Etienne, si terrà il giorno 7.

LOTTA

IL MATCH DUBOIS-RÉNIÉ. — Ebbe luogo nelle officine Vedrine a Courbevoie, presso Parigi, il *match* tanto atteso fra il prof. Giorgio Dubois (francese) e Rénié (giapponese). Tutte le personalità più spiccate dello sport erano presenti.

La polizia aveva fatto avvertire il signor Vedrine che avrebbe aperto un procedimento penale qualora un grave accidente fosse accaduto. L'incontro ebbe luogo ugualmente. Dubois è stato gettato a terra in 30" con un colpo di cintura alla giapponese, seguito da un giro di braccia.

Si ferì leggermente al cranio. Rénié pose una gamba sul collo di Dubois, e lo avrebbe strangolato se il combattimento non fosse terminato e se la dimo-

**Chi può molto!
può ben più facilmente ottenere il poco!**

Feste pro Calabria

Gara di lentezza per Motociclette:

1° DELAUDE su Motocicletta

PEUGEOT

addimostrando come la Motocicletta PEUGEOT sia la più facilmente regolabile.

Gara in salita per Veturlette:

1° C. PICENA su

Bébé PEUGEOT

battendo Veturlette di forza maggiore tra cui dette due citidri!

Agenzia Italiana Stabilimenti PEUGEOT:

MILANO - G. C. F. III PICENA - TORINO

Via Cesare Correnti, 3.

Via Lagrange, 41.

Nella Gran Corsa Internazionale dei Pirenei le vetture

De-Dion Bouton

confermando la loro

supremazia assoluta

vinsero ben 3 categorie e qualificaronsi Prime nella classifica generale.

Informazioni, preventivi e vendita presso l'Agente generale per l'Italia:

ETTORE NAGLIATI

FIRENZE - Via Ponte alle Mosse, 6 - FIRENZE

e presso gli Agenti:

Torino - AUTO-GARAGE ALESSIO

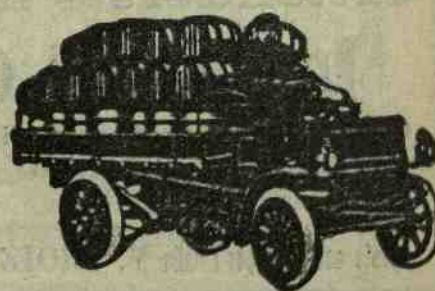
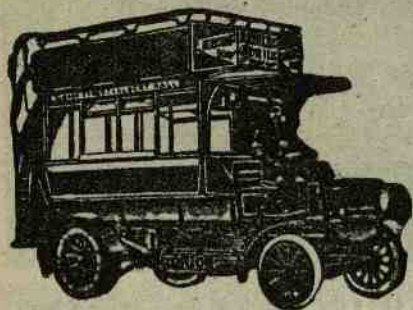
Bologna - MARCO FIORINI

SOCIETÀ ITALO-SVIZZERA - Bologna
di Costruzioni meccaniche

CARRI da trasporto - OMNIBUS Automobili

Marca "ORION",
i più perfetti
i più sicuri
i più economici

Cataloghi e preventivi gratis a richiesta.



strazione della superiorità del metodo giapponese non fosse parsa sufficiente.

Nel pubblico numerosissimo si notava Motono, ministro del Giappone a Parigi, ed il primo segretario della Legazione.

CICLISMO

LA RIUNIONE PRO CALABRIA A FIRENZE — LA VITTORIA DI GARDELLIN. — Un grandissimo concorso di pubblico si ebbe domenica alle corse velocipedistiche e motociclistiche indette al velodromo delle Cascine.

Il match italo-tedesco fra Angelo Gardellin, campione italiano, e Ingold, campione tedesco, destò grande interesse. Nella prima prova Gardellin si era mantenuto secondo, ma all'ultima curva sorpassò l'avversario, arrivando primo per una macchina e mezza, fra l'entusiasmo della folla.

Anche nella seconda prova Gardellin arrivò primo per venti centimetri, dopo un'insistente corsa fornita da Ingold, che si rilevò pure un forte corridore.

Gardellin fu fatto segno ad una simpatia ed entusiastica dimostrazione.

Seguì il *Criterion* di autunno per dilettanti. Si fecero tre batterie e due semifinali. Nella finale giunsero: ottimo 1° per

varie lunghezze Verri Francesco, applauditissimo; 2° Toniazzi; 3° Messori, 4° Bocchino.

La corsa per eliminazione si è svolta fra la confusione. Fu vinta da Verri.

Alla corsa di motociclette su 5 km. (15 giri di pista) concorrono: Riva, Giovannoni, Castellani, e giungono nello stesso ordine.

LA RIAPERTURA DEL VELODROMO D'INVERNO A PARIGI. — Domenica abbiamo avuto la riapertura del Velodromo d'Inverno a Parigi, col concorso di un pubblico numerosissimo.

Si disputarono dapprima le batterie del Gran Premio di apertura.

Furono qualificati per le semifinali, che avranno luogo martedì, 1° novembre, i corridori Duprè, Thuan, Del Rosso, Goven, Jacquelin, Ludovico, Ingold, Louvet e Jacek.

Nella corsa dei tandem, giunsero: Primi Poulain-Friol; secondi Duprè-Doerflinger; terzi Schilling-Kudela.

Corsa di 50 Km., con allenatori: 1. Walther, in 39' 4"; 2. Contenet, a 3 giri; 3. Simar, a 9 giri.

LA CORSA DEL CLUB IREOS. — Un pubblico numerosissimo si è dato domenica convegno alla Tesoriera (oltre la

barriera di Francia), per assistere all'arrivo della riuscitissima corsa ciclistica riservata ai corridori che mai riportarono primi, secondi e terzi premi in qualsiasi gara, ed organizzata dal Club Sport Ireos.

La corsa di km. 42 si svolgeva sul tratto Barriera Orbassano-Beinasco-Orbassano-Trana-Avigliana-Rivoli-Tesoriera. Gli iscritti sommarono a 30.

L'arrivo riuscì di bellissimo effetto, perché avvenne quasi in gruppo.

Durante la corsa cadde, ferendosi abbastanza gravemente, il signor Peracchio Carlo, del F. C. Juventus.

Giunse 1. il signor Pietro Scolari dell'Ireos, che impiegò ore 1,38'; 2. Falchero Luigi (estraneo); 3. Peglia Ernesto (Ireos); 4. Amapane Giuseppe (estraneo); 5. Carbone Mario (Ireos); 6. Gaia Giuseppe (battaglione volontari ciclisti); 7. Civario Mario (Ireos); 8. Pattone Giovanni (estraneo); 9. Chichi Enrico (estraneo); 10. Chionio Natale (estraneo).

Componevano la Giuria i signori fratelli Cornaglia per il Club Ireos, il signor Nobile Chirotti Enrico, presidente dello Sporting Club, nonché i signori Riva, Silvani, Fiorito, Calleri, Grillone e fratelli Canuto.

Ottimo fu il servizio di controllo lungo la strada, lodevolmente disimpegnato dai signori Mussino, Costamagna, Prato, Delprato, Bo, Nigra, Musso e Guglielmetti.

IPPICA

LE CORSE ALTROTTO A BOLOGNA. (La seconda giornata). — La seconda giornata di corse fu favorita da un bel tempo.

PREMIO DELLE TORRI (condizionata), L. 1000, m. 1609. — 1. Fido, di Nemoni-Ristori; 2. Tosca, della Società Marchigiana; 3. Atlantic II, di Menarini; 4. Morretta, della Società Marchigiana.

PREMIO DELL'IPPODROMO (allevamento), lire 1200, m. 1609. — 1. Axmere II, di Tamperi-Gargiulo; il 2. e 3. premio furono divisi fra Gallia, dei fratelli Destefanis, e Tosca, della Società Marchigiana, giunte deat head; 4. Magentina, di Berti.

PREMIO MILANO (int.), L. 1800, m. 1609. — 1. Kirkwood, di G. Lamma; 2. Dulce Cor, dei fratelli Giorgi; 3. B. B. P., della Scuderia Orobica; 4. Darling-Girl, di Gerini.

Questa corsa riuscì importantissima. **PREMIO CONGEDO** (handicap), lire 520,

metri 2413. — 1. Atlantic; 2. Magentina; 3. Caruso.

LE CORSE A CHANTILLY. — Ecco i risultati delle più importanti corse al galoppo disputate domenica:

Premio D'Ermenonville — 6000 franchi, 2000 metri; 1. Flambeau; 2. Valievo; 3. Malgré tout.

Premio Saint-Firmin — 15.000 franchi, 1200 metri: 1. Ganelon II del conte Moltke-Hoifteldt; 2. Eliane, di Ganay; 3. Amasis, di Blanc.

Premio de la Faissanderie, handicap; 7000 franchi, 2400 m.: 1. Relancé (46 1/2); 2. Ginette (50 1/2); 3. Comparsé (44).

Premio Du Pin — 15.000 franchi, 2900 m.: 1. Presto II; 2. Grand Duc; 3. Marsan.

SPORT PEDESTRE

IL PREMIO ROOSEVELT. — Domenica sul campo di corse del Racing-Club di Parigi si disputò la corsa per il premio Roosevelt (metri 4827): 1. Defleurac, in 15'33"; 2. Bas, a 150 metri.

Abbiamo avuto pure nello stesso giorno il tentativo della corsa per il record dell'ora, al quale presero parte l'italiano Durando e i francesi Bouchard e Thomas. Il record appartiene al professionista Prévoist, km. 17, m. 930.

Il corridore Bouchard percorse km. 17, m. 530; Thomas fu secondo a 300 giri, e l'italiano Durando, indisposto, abbandonò.

Il premio Lejune è stato vinto da Filiatre.

Il premio Ravant è stato vinto da Moreau. Il premio Bernheim è stato vinto da Prévoist.

VARIE

UNA NUOVA SOCIETÀ SPORTIVA IN BIELLA. — In Biella è sorta una nuova Società sportiva.

La Società s'intitola *Forza e Coraggio*, e si propone una seria applicazione ed assiduità allo studio nei rami dello sport, in modo di riuscire a distinguersi fra le consorelle.

E non mancherà ad essa un bell'avvenire se tutti i soci continueranno in buona armonia e collo stesso entusiasmo che all'inizio a propugnare costantemente per il raggiungimento del proprio scopo.

Corrispondenza

Trieste, Dorati E. Grazie. Appena potremo. — Biella, Gilli. Ringraziamenti.

Cantieri GALLINARI e C. LIVORNO

Costruzione di Canotti Automobili (Cruisers e Racers). Yachts a vela ed ansiliari. Barche da Canottieri.

Si mandano preventivi, prezzi, ecc.
Gratis a richiesta.

L'ANTICA CASA

P. GANDOLFO ~ TORINO

che fu tra le prime importatrici di Benzina per automobili ed Industrie in Italia, continua ad avere la fiducia e la preferenza di S. M. il RE e dei RR. PRINCIPI, ed è Fornitrice delle Grandi Marche vittoriose

ITALA, RAPID, ECC., ECC.

Provveditrice della F. I. A. T. dalla sua fondazione fino agli ultimi trionfi sportivi.

Deposito: TORINO, Via Trana, 6 - Barriera di Francia - (Casa propria).

BICICLETTA

Rambler

Attendere i modelli 1906

Prezzi ribassati (L. 275)

Completo assortimento pezzi di ricambio a disposizione di tutti i possessori di Biciclette Rambler, anche acquistate di seconda mano.

Agente esclusivo per l'Italia V. CROIZAT - Via Gioberti, 11 - Torino

Materiale per costruzione di

VELOCIPEDI

MOTOCICLI

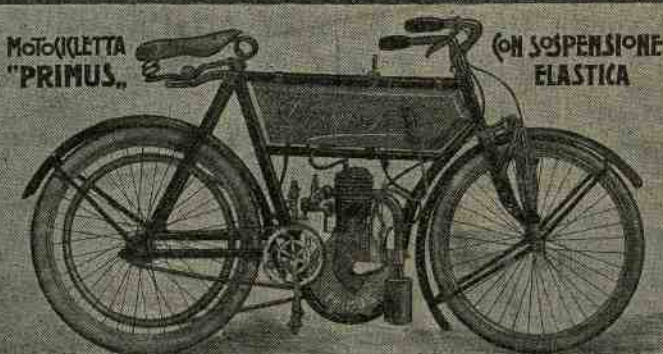
AUTOMOBILI

Completo Assortimento presso lo Studio Tecnico Generale

Ingegneri HESS e PERINO

TORINO — Corso Dante, angolo Via Tiepolo — **TORINO**

CICLI E MOTOCICLI PRIMUS.



DITTA BONARDI
TORINO

ESPOSIZIONE CAMPIONARIA - TORINO - Grand Prix, Med. d'oro e Med. d'argento del Comizio Agrario di Novara.



CONTINENTAL



*Il Grande Trionfatore del 1905
nei Concorsi di Turismo.*

Quello che

Ha Vinto in Inghilterra il famoso Trofeo Turistico.

Ha Vinto in Germania la Coppa Herkomer.

Ha Vinto in Francia nella Coppa dei Pirenei
la Coppa della Regolarità e 3 Categ. su 6.

Ha Vinto in America del Nord la Corsa di 6 giorni a Long Branch.

Ha Vinto in Italia la Coppa Bricherasio.

HA CREATO

dopo molti studi ed esperimenti susseguiti in questi due ultimi anni
il suo

Antidérapant

extra fort

Il più robusto a parità di prezzo.

Uno dei **più efficaci** come Antidérapant che si trovano sul mercato.

Esso è il medesimo **Antidérapant** sul quale è stata vinta la Coppa Herkauer nel 1905.

CONTINENTAL CAOUTCHOUC & GUTTAPERCHA CO - HANNOVER

Deposito in Italia: Via Alessandro Manzoni, 38 - MILANO

FIAT

*Stante le molte commissioni già pervenute,
si consigliano coloro che hanno l'intenzione
di acquistare una vettura **FIAT** (Mod. 1906),
di affrettarsi a farne richiesta, se pur desi-
derano ottenere una consegna sollecita.*

DIREZIONE ED OFFICINE - TORINO

Corso Dante, 35-37

Succursale di Milano

Foro Bonaparte, 35 A.

Garage - Officina di riparazioni - Deposito di Pezzi di ricambio

Agenzia per Piemonte, Liguria e Veneto: **L. STORERO - Torino**

Agenzia per l'Italia Centrale e Meridionale: **G. ALBERTI - Firenze.**