

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo
Alpinismo - Arcostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

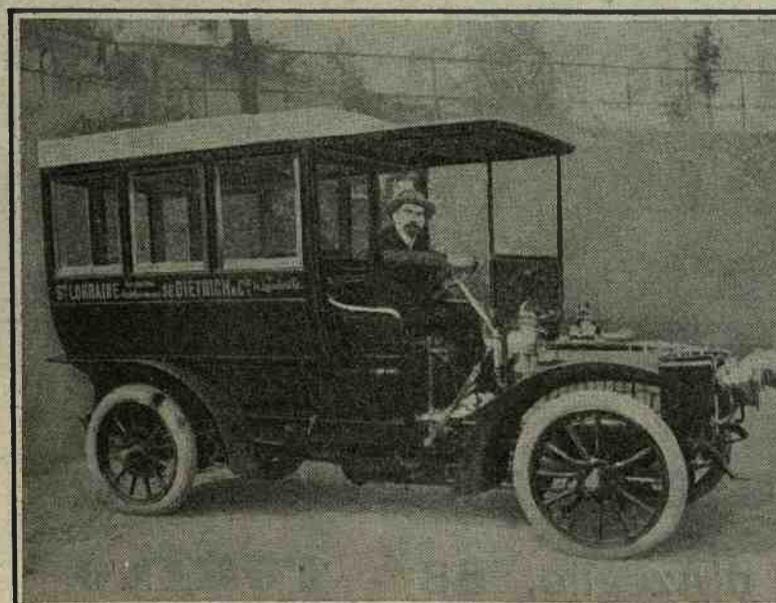
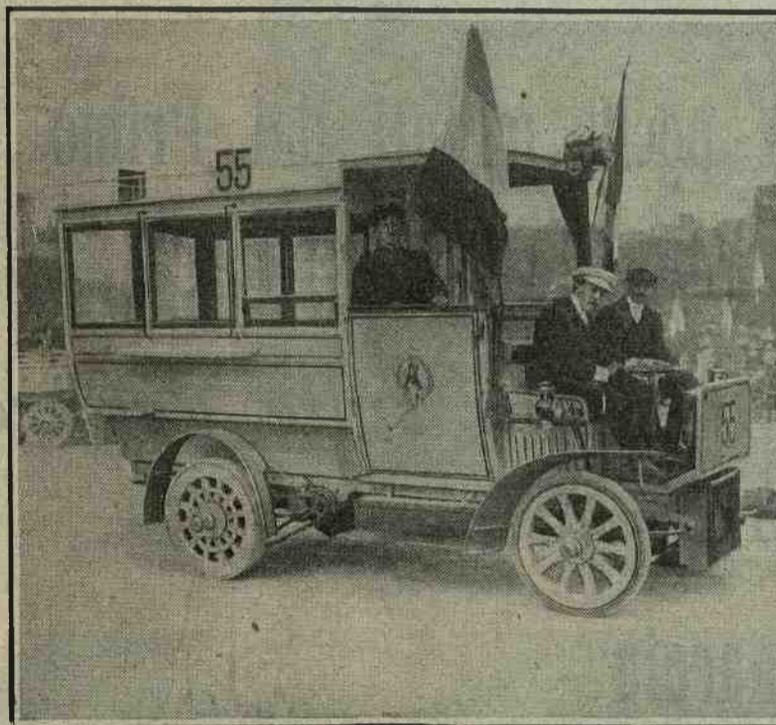
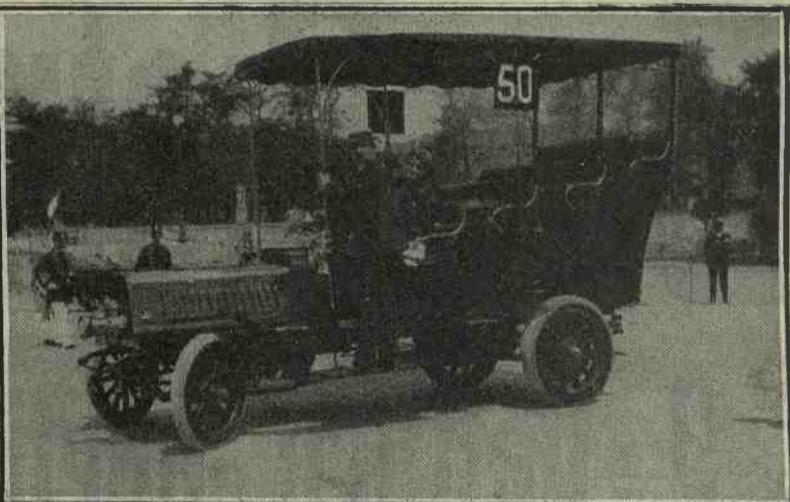
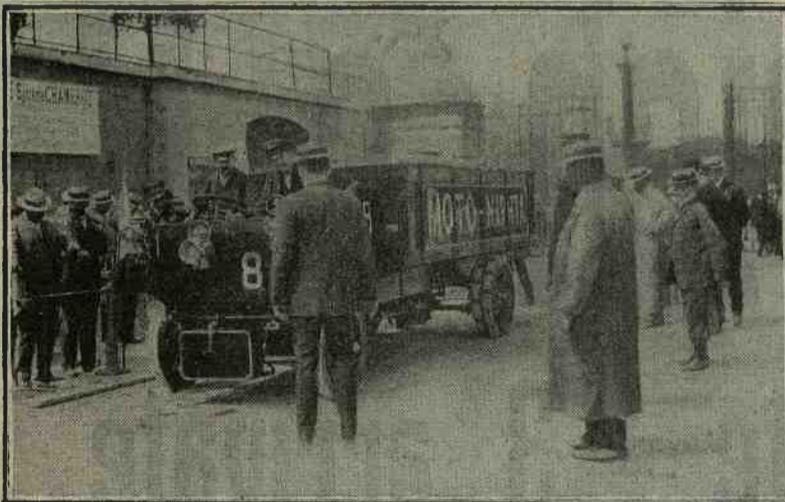
(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORI: NINO G. OAIMI 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 - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale.



L'AUTOMOBILE COME MEZZO DI TRASPORTO

Modelli dei diversi tipi presentati dalle più note Fabbriche francesi a un recente concorso di veicoli industriali (Vedi articolo a pag. 8-9)

La Coppa Florio

ha nuovamente confermato la bontà delle Vetture

De-Dietrich e C.

3 Vetture partite - 3 arrivate

DURAY arrivato **2°** a pochi minuti dal Primo

5° ROUGIER - 10° GABRIEL

Fu così che l'équipe montata sulle Vetture
DE-DIETRICH *fu ammirevole per*

Regolarità di marcia

Resistenza

Velocità

Agenti esclusivi per l'Italia:

Auto Garage Internazionale

TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - **TORINO**

LA CORSA CICLISTICA XX SETTEMBRE

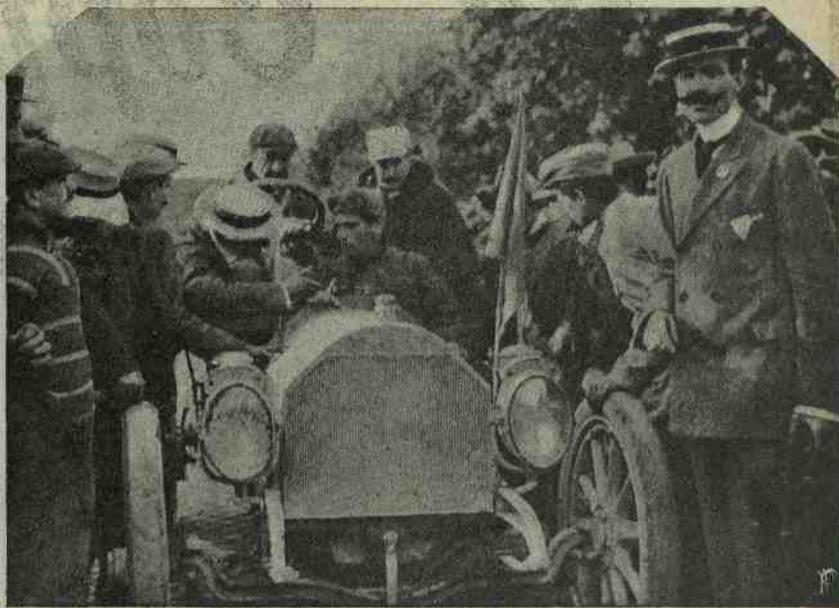
Anche quest'anno ha avuto luogo la gran Corsa Nazionale del XX Settembre, e la mattina del 19,

ha obbligato a ritirarsi ben 57 dei 68 partenti. Al punto denominato *La Colonna* un violento acquazzone, che durò circa

La grande fermata fu a Cassino, ove la maggior parte dei concorrenti, che avevano avuto il coraggio di proseguire fin là, decisero di non



La giuria, il cronometrista e gli starters attendono i concorrenti. (Fot. Collari, Roma).



Tomasselli dà notizie alla giuria.

ai traguardo di Porta Maggiore, erano già pronti i 72 ciclisti concorrenti. Molti dei corridori avevano applicati sulle macchine dei recipienti di latta contenenti sostanze alimentari liquide, che succhiavano a mezzo di una canula durante il tragitto, risparmiando così diverso tempo.

un'ora e mezza, colse i corridori, rendendo numerose le cadute tanto il terreno era sdruciolevole.

più continuare; e difatti circa 25 vollero arditamente continuare la corsa. Pavesi di Milano, Jacobini di Roma avevano preso un tale sopravvento, che assicurava loro la vittoria.

Alle 8 precise i corridori, disposti a quattro a quattro, partono al segnale dato dagli starters, Forcaturo e Stefanini.

Erano stati messi dei controlli fissi a Cassino, a Napoli e a Terracina; come anche erano stati messi dei controlli segreti e volanti, a mezzo di molti ispettori in bicicletta, motocicletta e vettura.

Seguono la corsa tre automobili, due Bianchi, una delle quali guidata dal Tomaselli, ed una Rudge.

Le prime notizie delle corse sono abbastanza brutte: Fidani, Mancinelli O., Gerbi, Galadini, Mancinelli A., Gaioni, Massironi, Cioffi, Romagnoni, Fortuna, Piacenti, Galletti, ed altri numerosi, a causa di guasti alle macchine, si ritirano.

La pioggia, terribile nemica dei concorrenti,



Il pubblico all'arrivo della Corsa XX Settembre.

(Fot. Menasci, Roma).

Al luogo d'arrivo l'attesa era vivissima, e fino dalle sei della mattina una folla enorme attendeva il risultato della corsa. Causa il tempo cattivo, invece, il primo arrivo si ebbe solo alle 8,15'.

Ecco l'elenco degli undici arrivati ed il loro ordine di arrivo:

1. Pavesi di Milano, arriva alle 8.15'-3' impiegando ore 24,10'45";
2. Modesti di Roma, arriva alle ore 8,38'1";
3. Jacobini di Roma, arriva alle ore 9,37'45" e fino alle ore 13, fissate per il tempo massimo, arrivano Albini di Legnano, Quadri di Roma, Fiore id., Vergas id., Ronzio id., Azzileon id., Favarelli di Milano, Conti id.

A. C.



Pochi momenti prima dell'arrivo.

(Fot. A. G. Collari, Roma).



Pavesi dal balcone saluta la folla.

FORD

Ford Motor Co. - Detroit

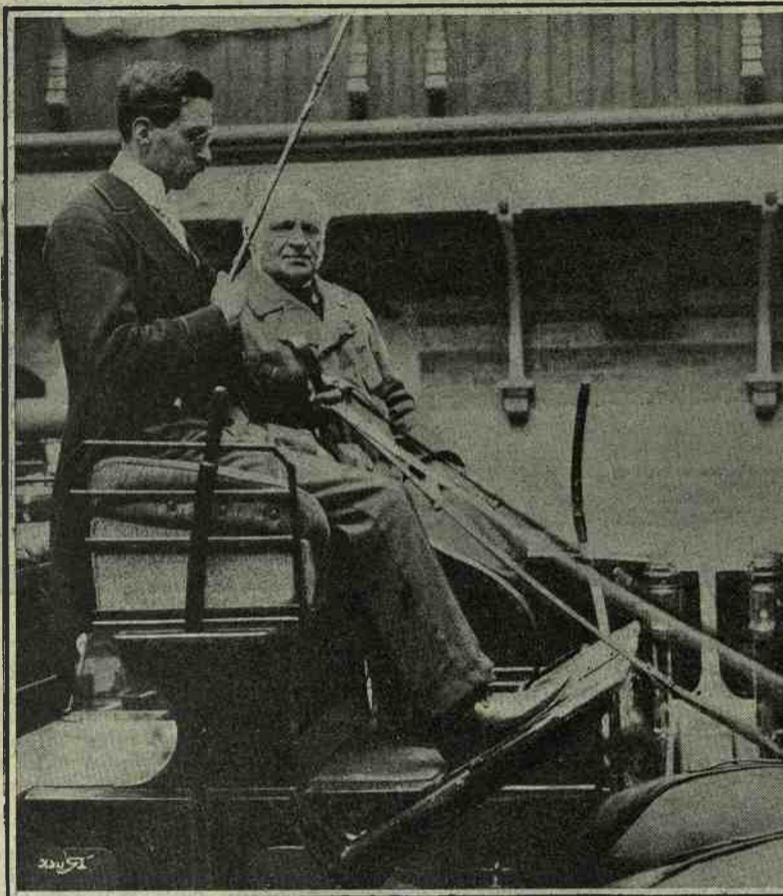
La Vettura Americana più accreditata
AMERICAN AUTOMOBILES AGENCY
Ferrari e C.
 Milano - Ponte Seveso, 6 - Milano

COME SI GUIDA UN COACH

Le escursioni della Società di Guida, le grandi giornate di Drags, a Auteuil e a Colombes, e soprattutto le recenti corse a Parigi-Deauville,

lità. Il *mall-coach* è la vera vettura del turismo ippico. Ma per spiegare ai nostri lettori come si diventa un *coachman* perfetto, preferisco cedere

laccorti, forse un giorno... forse, capite? potrete riuscire a guidare un *coach*, e per di più, attraverso Parigi. La prima lezione, perdonatemi la



La posizione delle mani.

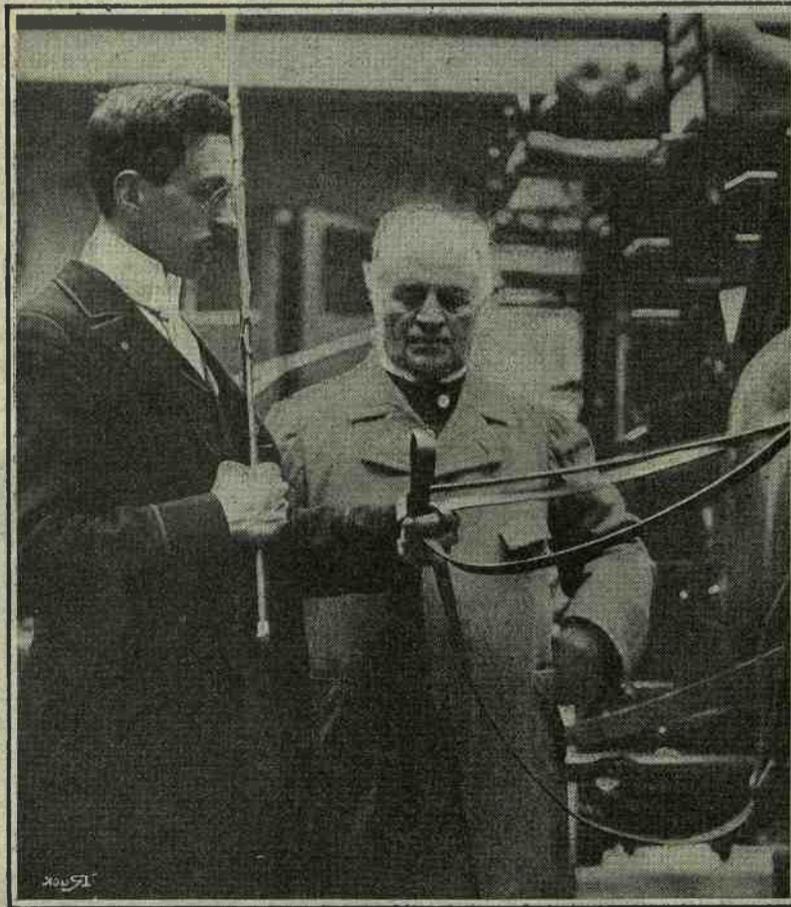
La grande difficoltà nel condurre un coach è di saper tenere le redini a dovere. Ma colla volontà ed una lezione di coaching data da Howlet, e che qui riportiamo, si potranno avere i rudimenti di quest'arte del guidare, più che mai di grande attualità.

alle quali intervenne pure il conte de Vauville col suo magnifico *coach*, ci costringono a parlare di questo attacco, ormai divenuto di grande attua-

la parola a Edwin Howlett, vero maestro nel guidare un *coach*. Ecco quanto dice:

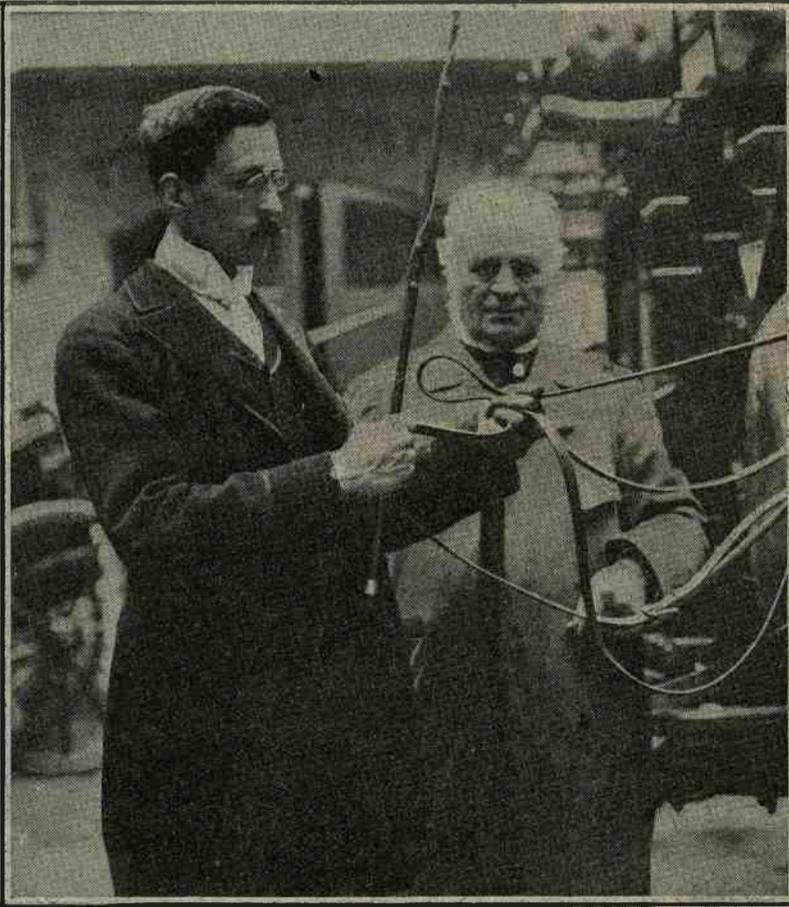
« Se non siete nè troppo miopi, nè troppo ma-

espressione, è una vera babilonia: l'allievo non sa quale redine debba afferrare, e nove volte su dieci tocca quella che non dovrebbe toccare. Per



Per svoltare

Anteporre la redine sinistra del timone di sinistra alla redine destra di volata. Afferrare la redine destra di volata colla mano destra ponendo la mano a venti centimetri più avanti della mano sinistra.



Per richiamare i cavalli.

Porre tutte le redini di destra dinanzi a sé, le due redini timone nella mano sinistra, e il dito medio tra le redini di destra al disotto; mentre l'indice sta sulla redine timone di sinistra.

Le MIGLIORI BICICLETTE
portano Catena

“ PERRY ”

Vendita esclusiva: **Bozzi Durando e C.** - Milano - Via Unione, 5.

ben condurre il *coach* occorre che le quattro redini siano poste nella mano sinistra e vi rimangano in modo saldo, ben strette. Le redini, invero, scivolano per lo più nel palmo della mano, e questo proviene dal non tenere sufficientemente ferme le dita, chè anzi alle volte si chiude il

Per salire a cassetta si afferra colla mano destra l'anello semicircolare che trovasi sul grande posa-piedi, quindi il piede sinistro si posa sul mozzo della ruota, il piede destro sul tondino che si trova accanto alle redini dei *wheelers*, quindi quello sinistro andrà a posarsi sul piccolo mar-

mano sinistra. Poi si chiudono le dita, levando alta la mano. L'estremità delle redini ricade dietro il mignolo. In seguito si terrà la mano sinistra con una certa rilassatezza, accennando ai cavalli di dover partire. Quando la testa dei cavalli al timone arriva all'angolo della via, si



Posizione dei cavalli.

Si prende la redine destra del timone nella mano destra, obbligando i cavalli del timone a muoversi senza fare un sol passo innanzi o indietro.

pollice nel palmo della mano in un colle redini. Quali sono adunque le dita che debbono tenere tutte le redini? Sono due: il mignolo e l'anulare della mano sinistra. E queste due dita, ripeto, debbono essere ferme, salde al palmo della mano. A dire il vero, occorrerebbe un libro per descri-

ciapiedi della cassetta, e finalmente il piede destro sull'asse ove dovranno restare i piedi.

Si prendono le redini colla mano destra e si siede a cassetta, tenendo la mano sinistra a quindici centimetri dalla cintola e avendo cura, in tutti questi movimenti, di non lasciarsi sfuggire

preme la redine del cavallo di destra del timone tra il pollice (il pollice sempre al disopra) e l'indice della mano destra a venti centimetri dalla sinistra. Poi questa parte della redine la si porta sotto il pollice della mano sinistra, e in questo istante — com'è naturale — la mano destra rimarrà dietro alla sinistra. E la si manterrà in tale posizione sino a che i cavalli saranno perfettamente incamminati.



Allora si alza il pollice sinistro e la redine riprende la sua posizione normale. Questo sarebbe adunque quando si vuole compiere uno svolto a destra. Per fermare poi in un giro ristretto, si pone il dito medio della mano destra tra le due redini di sinistra, a venti centimetri della mano sinistra, si alza questa mano al disopra della destra, tenendo salde le redini. Si fermano bene le dita della mano destra sulle quattro redini e si porta la medesima al nostro petto».

Il signor Edwin Howlett aggiunge che coll'abitudine si arriva a condurre un *mall-coach* con altrettanta facilità quanto si condurrebbe una vettura ad un cavallo.

Lo credo, ma se il suo *mall-coach* e i suoi quattro cavalli fossero miei, io ridurrei le cose ad un'espressione ultima di semplicità e di pratica ben maggiore; e cioè terrei pollice, indice, medio, anulare e mignolo della mano destra e sinistra nelle tasche, ammirando la disinvoltura e perizia del mio cocchiere a condurmi nel *mall-coach*... che non ho.



Per fermare i cavalli.

Tenendo le redini dalla mano sinistra, porre la mano destra dinanzi e sulle quattro redini. Il dito medio della mano destra tra le due redini di sinistra a venti centimetri dalla mano sinistra, alzare la mano sinistra ad angolo retto assieme alla destra, nella quale scorreranno le redini.

vere tutto quanto diciamo così in breve, ma, se la chiarezza non ci avrà fatto difetto, speriamo di riuscire egualmente a dare un concetto preciso sul modo col quale si guida un *coach*.

Cominciamo a pensare al modo di salire a cassetta.

le redini di mano... Ed ora un'avvertenza: i cavalli pronti a partire debbono essere come in *sull'attenti*.

Quindi le redini dei cavalli al timone e la mano destra, che avrà le dita ben aperte, dovrà trovarsi a quindici centimetri più avanti della

DILETTANTI FOTOGRAFII

Volete apparecchi PLIANT 6 1/2 x 9 a Lire 6,50
9 x 12 . . . 10 -
a POSA 13 x 18 . . . 16 -

Apparecchi, accessori e prezzi speciali?
Scrivete a UMBERTO MONTI - Via Sommeiller, 8 - PINEROLO.

Hôtel du Nord - Torino (Via Roma)

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

HUMBER

E. FLAIG

GRITZNER

MILANO - Corso Porta Nuova, 17 - MILANO

Per la III^a Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

promossa dalla STAMPA SPORTIVA e dall'AUTOMOBILE CLUB DI TORINO

(3-18 Febbraio 1906)

Il mondo sportivo italiano, l'industria automobilistica internazionale sanno ormai che a Torino si tiene annualmente la mostra automobilistica, che rappresenta le grandi assise a cui i nuovi prodotti vengono a chiedere il giudizio del pubblico e la preferenza dei contratti.

Il successo incontrastato e crescente delle due esposizioni precedenti è stato la migliore delle preparazioni alla mostra futura.

Sciogliendo quindi una promessa fatta al chiudersi della passata esposizione, e ripigliando un lavoro di organizzazione che corre tra le guidovie dei precedenti esempi, i due enti che hanno lanciato il primo progetto di queste mostre in Italia e che ne hanno patrocinato il loro svolgimento, e cioè la *Stampa Sportiva* e l'*Automobile-Club* di Torino, hanno in questi giorni iniziato la preparazione della terza mostra annuale d'automobili in Torino.

La Commissione permanente, composta dei delegati della *Stampa Sportiva* e dell'*Automobile-Club*, signori marchese A. Ferrero di Ventimiglia, avv. Cesare Goria-Gatti, cav. A. Rostain, cavaliere L. Scarfiotti, conte Gastone di Mirafiori e cavaliere Nino G. Caimi, si è radunata ed ha preso queste prime deliberazioni:

Studio d'un progetto da presentarsi al Municipio per la costruzione d'un grande salone di mq. 1500 circa, da costruirsi in aggiunta all'attuale locale del Palazzo delle Belle Arti al Valentino, riconosciuto insufficiente alla cresciuta importanza dell'Esposizione e allo sviluppo meraviglioso della industria automobilistica anche fra noi; chiamare tutti gli industriali e commercianti, che possono avere interessi coll'Esposizione, a nominare quattro loro rappresentanti a far parte del Comitato Esecutivo da formarsi; scegliere

come date di apertura e chiusura dell'Esposizione il 3 e il 18 febbraio 1906; confermare la sede del Comitato in via Davide Bertolotti, N. 1, in Torino, dove potranno rivolgersi tutti coloro che abbisognano di informazioni e schiarimenti.

La deliberazione dell'ampiamiento dei locali — in attesa che prenda forma di realtà il grandioso Palazzo delle Arti e delle Industrie, progettato nel maggio scorso e a cui pensa uno speciale Comitato — si imponeva, e anche perciò già l'anno scorso ha dovuto il Comitato limitare e falcidiare le domande di spazio dei maggiori espositori, e la costruzione progettata, oltre a portare a oltre 4000 metri quadrati l'area disponibile, offrirà il mezzo di avere un ampio salone, che costituirà il *clou* della mostra.

Secondo il progetto dell'ing. Ceresa, adottato dalla Commissione, questa costruzione dovrebbe sorgere ad oriente, attorno alla storica colonna votiva che sorge a fianco dell'attuale palazzo.

Ovviato così uno dei maggiori inconvenienti, che era quello della deficienza di spazio, anche la III Esposizione si annuncia splendidamente, dovendo essa dare il battesimo e costituire la presentazione al pubblico di tutte le nuove e recenti fabbriche italiane, e l'interessante confronto dei loro prodotti con quelli delle più gloriose e delle estere, che non mancheranno certamente a questa grandiosa affermazione sportiva e industriale.

ranno certamente a questa grandiosa affermazione sportiva e industriale.

Anche la scelta della data (3-18 febbraio) è stata fatta coll'intento di meglio facilitare l'intervento delle fabbriche che espongono al Salon Parigino, dando così tutto il tempo perchè i loro modelli possano essere qui trasportati ed esposti.

Su questo grandioso avvenimento apriamo da oggi nella *Stampa Sportiva*, che continua ad essere la patrona dell'Esposizione, una rubrica permanente, in cui daremo tutte quelle notizie che possono interessare e gli espositori e il pubblico.

Gli abbonamenti alla Stampa Sportiva sono aperti in qualunque data dell'anno, e chi intende abbonarsi può far liberamente scegliere la decorrenza dell'abbonamento retrodatandola a piacimento.

Avvertiamo anzi che per comodità dei nuovi abbonati teniamo disponibile un limitato numero di raccolte dei tre precedenti anni della Stampa Sportiva, che formano un elegante e interessantissimo volume illustrato, messo in vendita alle seguenti condizioni:

Anno 1902 . . . L. 12

Anno 1903 . . . L. 10

Anno 1904 . . . L. 10

(aggiungere cent. 60 per la spedizione fuori Torino).

Il prezzo di abbonamento alla *Stampa Sportiva* per un anno (numeri 52) è **L. 5** per l'edizione comune e **L. 10** per l'edizione di lusso, riservata esclusivamente agli abbonati e che raccomandasi per la sua eleganza e per la bellezza delle illustrazioni.

Dal 1^o ottobre 1905 è poi aperto un abbonamento straordinario fino a tutto il 31 dicembre 1906, e cioè mesi 15 (e cioè numeri 65 di giornale) al prezzo speciale di

Lire 6 per l'edizione comune
Lire 11,50 per l'edizione di lusso.

LE FESTE SPORTIVE DI SAVONA

Sono incominciate col convegno ciclo-automobilistico. Intervenero le seguenti Società: « Andrea Doria », « Goffredo Mameli », « Veloce-Club Ligure » e « Cristoforo Colombo » di Genova; « Club di Spezia », « Audax » Caserta, « Unione Sportiva Albenganese », « Club di Finalmarina, Loano, Novi Ligure, Oneglia, Pietra Ligure, Rivarolo, « Veloce-Club » di Sestri con fanfara, Treviso, Carrara, Modena, Celle Ligure ed altre.

Parteciparono il « Veloce-Club », la « Giovane Liguria », lo « Sport-Club », la « Società Ginnastica Don Bosco » e « Libertà e Lavoro » di Savona.

Ecco i premiati:

CATEGORIA NAZIONALE. — Alle squadre di 10 ciclisti da maggior distanza: 1. Novi Ligure, 2. Oneglia.

Alle Società con maggior numero di soci: 1. « Sestri Veloce » con fanfara; 2. « Albenganese », 3. « Cristoforo Colombo », Genova; 4. « Goffredo Mameli », Genova; 5. Finalmarina; 6. « Andrea Doria », Genova; 7. Pietra Ligure.

Alle squadre più numerose dei soci del T. C. I.: Rivarolo Ligure.

Alle Sezioni Audax più numerose: Sezione « Veloce-Club », Savona.

Alla squadra più numerosa indistintamente: 1. « Sport-Club Savonese »; 2. « Giovane Liguria ».

Alla Sezione « Veloce-Club Ligure » di Genova,



Bina Emilio della « Giovane Liguria » di Savona, campione federale della marcia di resistenza.



Penna della società « Cristoforo Colombo » di Genova, Campione italiano di velocità e di mezzo-fondo

benchè fuori concorso, venne consegnata una medaglia vermeil.

Al convegno ciclo-automobilistico seguirono le gare ginnastiche, nelle quali specialmente si di-

stinero le squadre della « Bentegodi » di Verona e la « Virtus » di Bologna. Eccone i risultati:

Campionato getto del disco (di squadra): 1. « Bentegodi » di Verona, prima squadra; 2. « Virtus » di Bologna; 3. « Bentegodi » di Verona, seconda squadra.

Campionato getto del disco (individuale): 1. Masprone, della « Bentegodi » di Verona; 2. Pedrelli, della « Virtus » di Bologna; 3. Avattaneo, della « Roma » di Roma.

Campionato salto in alto: alla squadra della « Virtus » di Bologna.

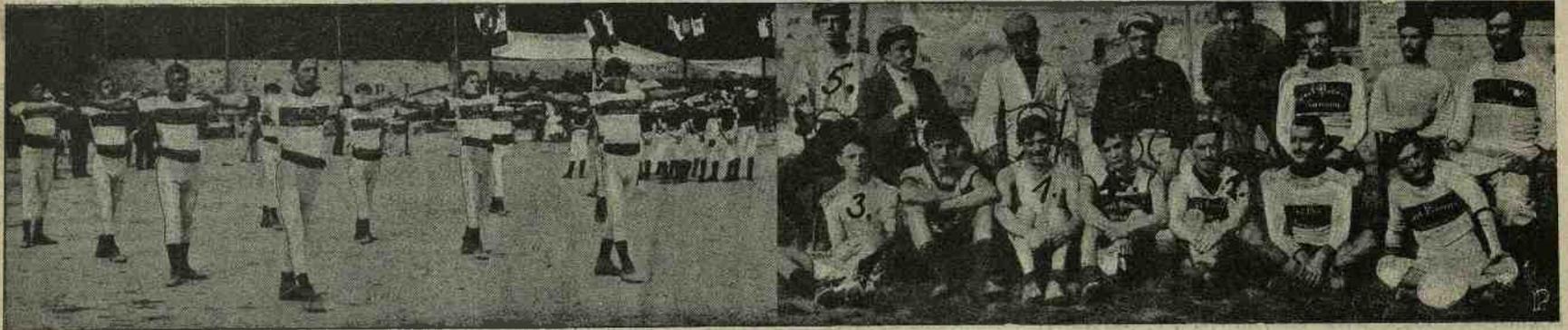
Individuale: Monari, della « Virtus » di Bologna.

Campionato individuale salto con l'asta: 1. Gotti, della « Virtus » di Bologna; 2. Monari, id.

Campionato di salto in lungo (individuale): Ciappei, di Pistoia.

Campionato gare di nuoto, metri 100: 1. Murialdo, della « Sempre Avanti » di Savona; 2. Manzoni, id.; 3. Loffredo, id.; 4. Seniorile Mario e Acquarone, id.

Campionato di squadra, metri 300: 1. « Sempre Avanti » di Savona; 2. « Pro-Chiavari » di Chiavari; 3. « Fratellanza Ginnastica Savonese » 4. « Sport-Club Savonese »; 5. « G. Mameli » di Voltri.



Gli esercizi collettivi al Concorso ginnastico di Savona.

(Fot. Guarnieri - Genova).

Gruppo di podisti partecipanti ai Campionati Federali di Savona.

1. Pichi - 2. Pollenzone - 3. Ricci G. B. - 4. Riccio - 5. Barisani.

SERIE E PEZZI
DI COSTRUZIONE **GRAZIOSA**
"STIRIA" di Graz
Rappresentanti esclusivi:
Milano - C. FRERA & C. - Torino

SERIE E BICICLETTE **B. S. A.**
(Tre Fucili)
Rappresentanti esclusivi:
Torino - C. FRERA & C. - Milano

FANALI
per AUTOMOBILI
MOTO e BICICLETTE **FRANK**
di MONACO
Rappresentanti esclusivi:
Torino - C. FRERA & C. - Milano

Campionato individuale, metri 3000: 1. De Pasquali, di Spezia; 2. Bozzano, di Savona.

Quest'ultimo è particolarmente festeggiato per l'età giovanile di 15 anni. Ha fatto tutto il lungo percorso sempre a bracciate.

A proposito del trionfo della «Bentegodi», ci piace riportare qui le impressioni del nostro corrispondente veronese.

La Scuola Ginnastica «Bentegodi», di cui sono a tutti noti i trionfi ch'essa andava riportando gli anni passati, mantenendosi sempre prima fra le migliori società italiane, da ben tre

anni a questa parte fu abbandonata, o meglio, trascurata, così da non lasciare più tracce della sua lunga e tanto gloriosa vita.

Risorge quest'anno più fiera e ancora più valorosa d'un elemento eletto e compito. E questo



Masprone Alberto.

Tre campioni della squadra della Bentegodi di Verona, vincitrice del Campionato italiano del lancio del disco.



Maestro Guido Vivi.



Lucchi Erminio.

(Fot. Guarnieri, Genova).

Il Convegno di Novi Ligure

Ecco i risultati delle varie gare svoltesi al grande Convegno ginnastico di Novi Ligure, che seguì a quello di Savona:

Gara di salto in alto: 1. Coscia, della «U. Isidoro» di Genova; 2. Casalis, del «Club Audace» di Torino; 3. Bobbia, della «Forza e Virtù» di Novi Ligure.

Gara di salto in lungo: 1. Casalis Eugenio, del «Club Audace» di Torino; 2. Pirovano, dell'«Unione Sportiva» di Milano; 3. Traverso, della «Forza e Virtù» di Novi Ligure.

Salto con l'asta: 1. Barbesti, della «Forza e Coraggio» di Milano; 2. Ansaldo, dell'«Andrea Doria» di Genova; 3. Coscia, della «S. Isidoro» di Genova.

Corsa di velocità: 1. Casalis Eugenio, del «Club Sport Audace» di Torino; 1. Traverso, della «Forza e Virtù» di Novi Ligure; 3. Coscia, della «S. Isidoro» di Genova.

Gara Atletica: 1. Zuccone, della «Barabino» di San Pier d'Arena, con kg. 115 di slancio;

grandi onorificenze, fra le quali la corona d'alloro ed il premio del *Pentathlon*, sezione federale, vinto dal sig. Lucchi Erminio.

Più tardi, ossia il 27 dello scorso mese, la «Bentegodi» dava una grande Accademia ginnastica nella nostra Arena, spettacolo ch'ebbe l'esito d'un entusiastico successo per la splendida e corretta presentazione delle squadre e per il perfetto svolgimento del programma che con rara maestria il sig. Vivi ci seppe dare.

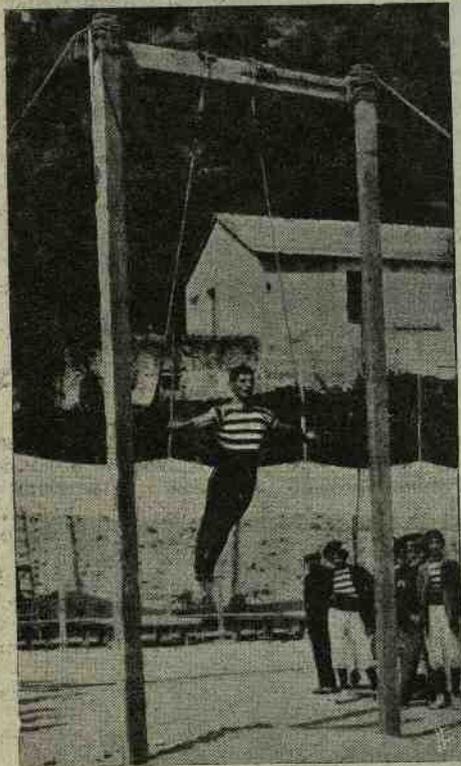
Ed infine vediamo questa Società all'importantissimo Concorso di Savona, dove oltre all'essersi piazzata fra le prime nelle gare di squadra si grandi attrezzi, partecipò al tanto disputato Campionato del lancio del disco (tanto individuale che di squadra).

Ora ecco la «Bentegodi» fra le tante e potenti società ginnastiche d'Italia: trionfa nei Campionati di squadra ed individuali.

La squadra del Campionato era composta dal sig. maestro Vivi Guido, dall'atleta sig. Alberto Masprone e dai ginnasti Lucchi E. e Sacco Giovanni. Il signor Alberto Masprone vince il campionato individuale ed è dichiarato Campione italiano pel 1905.

La forte Savona fece una cordialissima accoglienza ai bravi giovani, e tanto più entusiastico fu il saluto sincero alla loro partenza, mentre da ogni parte udivansi grida di: *Evviva Verona!* *Evviva la «Bentegodi!»*.

G. G.



Gli esercizi agli anelli.

spetta il merito alle cure assidue e costanti dell'infaticabile maestro direttore tecnico prof. Vivi Guido, il quale in breve tempo rinnova gli antichi allori. Questo bravissimo maestro, dopo soli due mesi d'allenamento e d'istruzione, riusciva a comporre una squadra di forti ginnasti e presentarla al Concorso di Padova, dove riportava

In occasione del Concorso Ginnastico e Convegno Ciclistico di Savona, il *Veloce Club Ligure* e lo *Sport Pedestre Genova*, effettuarono una bellissima manifestazione collettiva ciclo-podistica da Voltri a Savona, 30 km., e col concorso della Società sportiva «Giovane Liguria» di Savona, ebbe pure brillante svolgimento un'altra marcia podistica da Savona a Celle e ritorno km. 20; in totale i partecipanti superarono i duecento, e l'organizzazione, grazie all'ottima Direzione, composta dei signori Alberti Rodolfo, presidente del «Veloce Club Ligure»; G. B. Rota, direttore dello «Sport Pedestre Genova»; Lanza Cesare, direttore della «Giovane Liguria»; e Gerbi Enrico, direttore di marcia, non diede luogo ad alcun inconveniente, tutto essendosi svolto con massima regolarità.



La squadra dell'Unione Sportiva Rivarilese, vincitrice del Campionato italiano del gioco del temburello. (Fot. Calcagno).

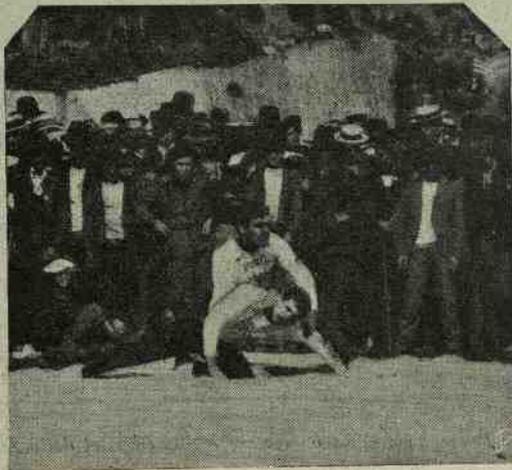
2. Gargano, della «Cristoforo Colombo» di Genova, con kg. 105; 3. Rizzo, della «Barabino» di San Pier d'Arena, con kg. 100.

Corsa con ostacoli: 1. Casalis Eugenio, del «Club Sport Audace» di Torino; 2. Coscia, della «S. Isidoro» di Genova; 3. Traverso, della «Forza e Virtù» di Novi Ligure.

Gare di squadra: 1. «Andrea Doria» di Genova; 2. «Forza e Virtù» di Novi Ligure.



La marcia Voltri-Savona, l'arrivo dello «Sport Pedestre Genovese» a Savona. (Fot. Guarnieri).



Concorso Ginnastico di Savona: Assalti di lotta. (Fot. Guarnieri - Genova).



La squadra del Veloce Club Genovese a Savona. (Fot. Guarnieri, Genova).

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.

della Neckarsulmer Fahrradwerke

Rappresentanti:

TORINO - C. FRERA e C. - MILANO

Un grande problema automobilistico industriale

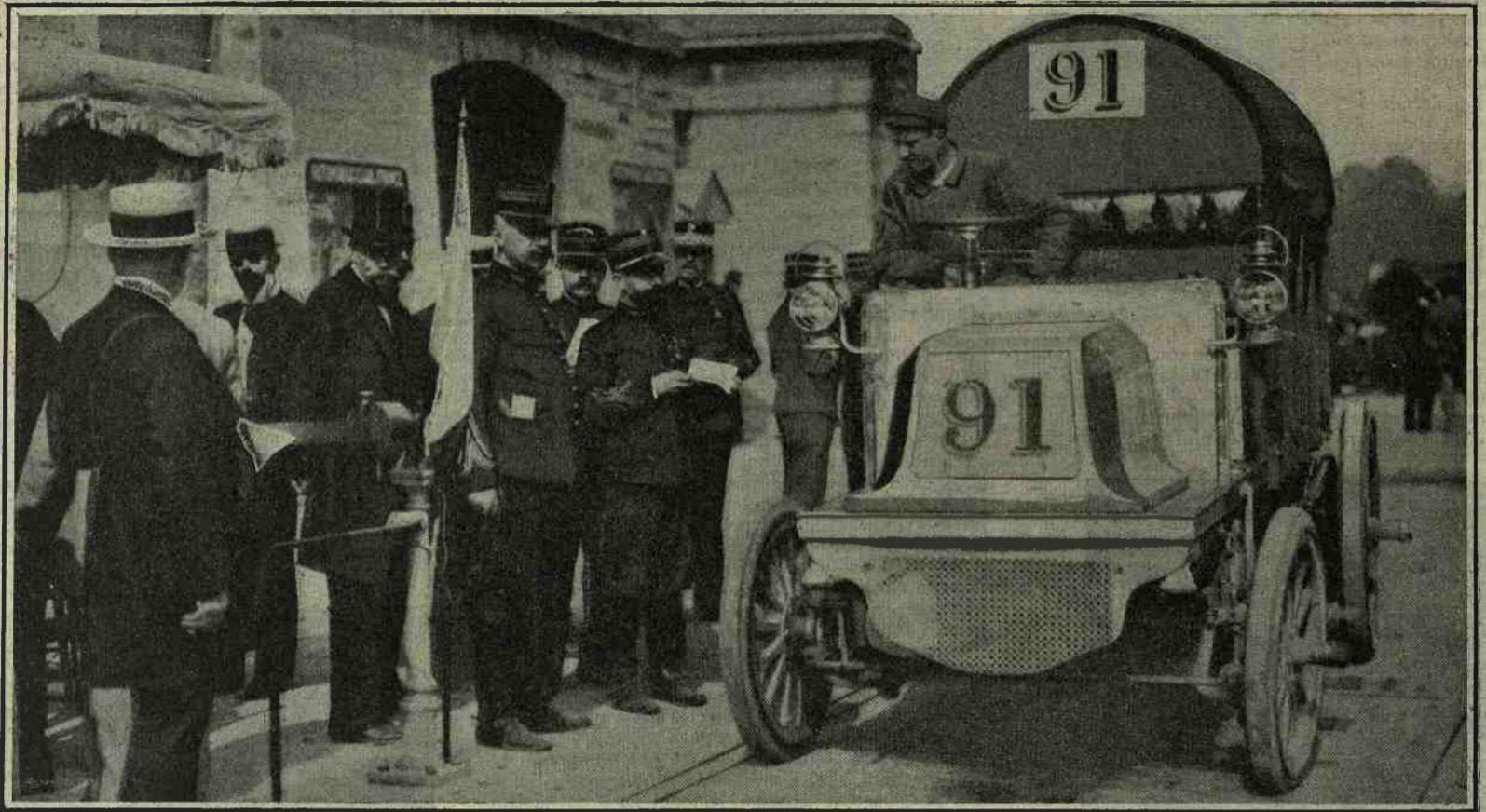
Un nuovo libro pubblicato dalla STAMPA SPORTIVA

Come i nostri lettori avranno rilevato, anche in occasione del mancato concorso dei veicoli industriali di Brescia, ci siamo ripetutamente e

più grandi problemi dei nostri tempi: problema che deve sconvolgere tutto il sistema dei trasporti attuali, e che al tempo stesso assicura una

vetture accessibili a tutti, e dei carri da servire all'industria dei trasporti.

Ed è per preparare specialmente la nostra in-

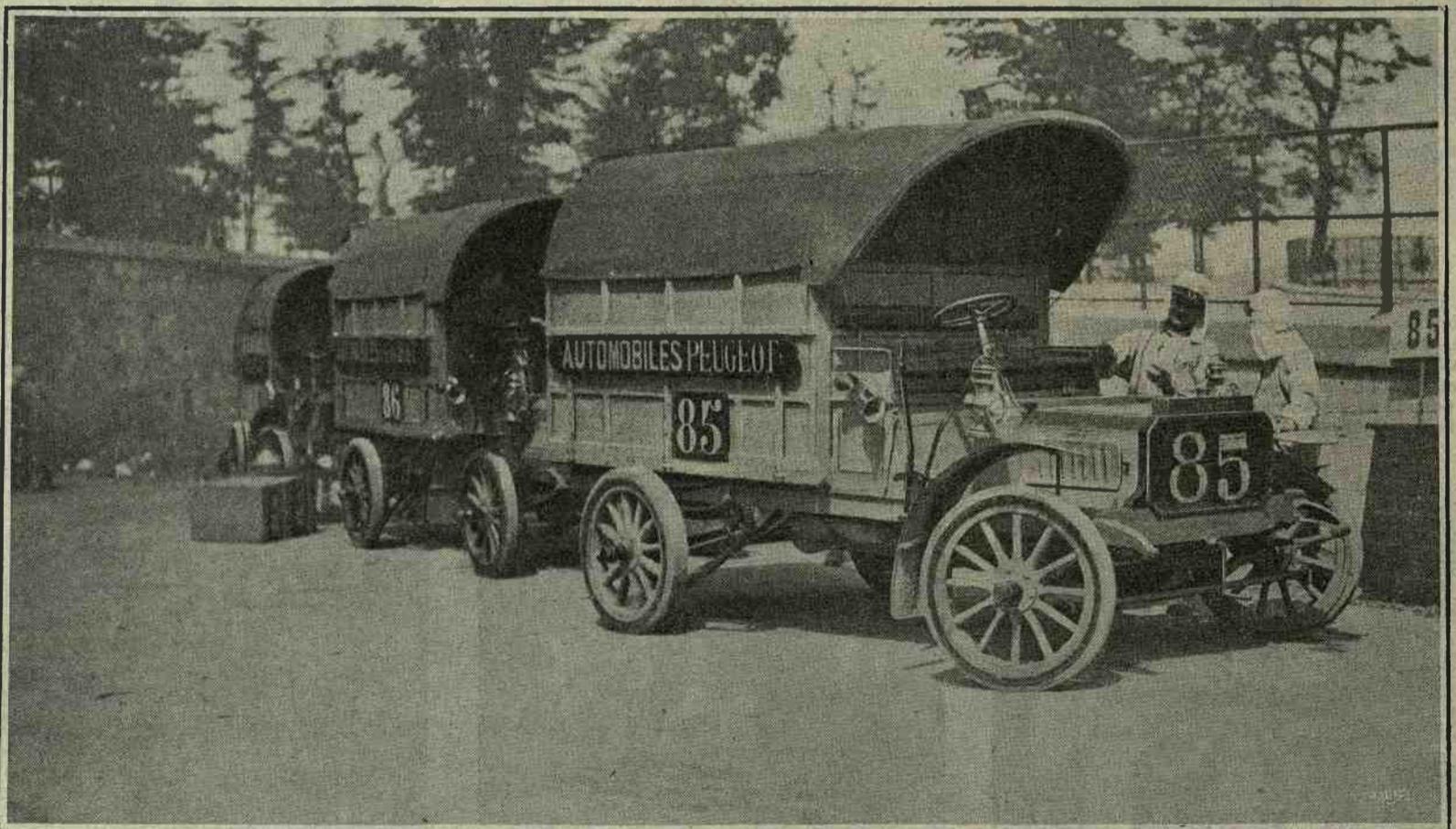


Il furgone Delahaye, classificato primo nel concorso dei furgoni militari.

insistentemente soffermati a considerare le condizioni speciali dell'automobilismo da trasporto, a cui, ad un avvenire così sterminato e ricco di

maggior e miglior esistenza a quella meravigliosa industria automobilistica, lanciata alla velocità di 100 km. l'ora sulla gioconda sportiva strada

dustria nazionale a questo avvenire, che forse si avvicina inosservato più di quanto si crede, che noi abbiamo sovente richiamato l'attenzione dei



I furgoni militari Peugeot mossi da un motore a due cilindri della forza di 10 cavalli.

applicazione, fa riscontro un presente tanto povero di risultati e di tentativi.

Eppure, lo ripetiamo, è qui racchiuso uno dei

delle vetture da corsa, ma che dovrà presto o tardi rientrare nel campo meno glorioso e proficuo, ma pur pratico, delle costruzioni di modeste

nostri industriali e del pubblico, sull'automobilismo da trasporto, consigliando gli industriali a non dimenticarlo, pur attraverso i felici momenti

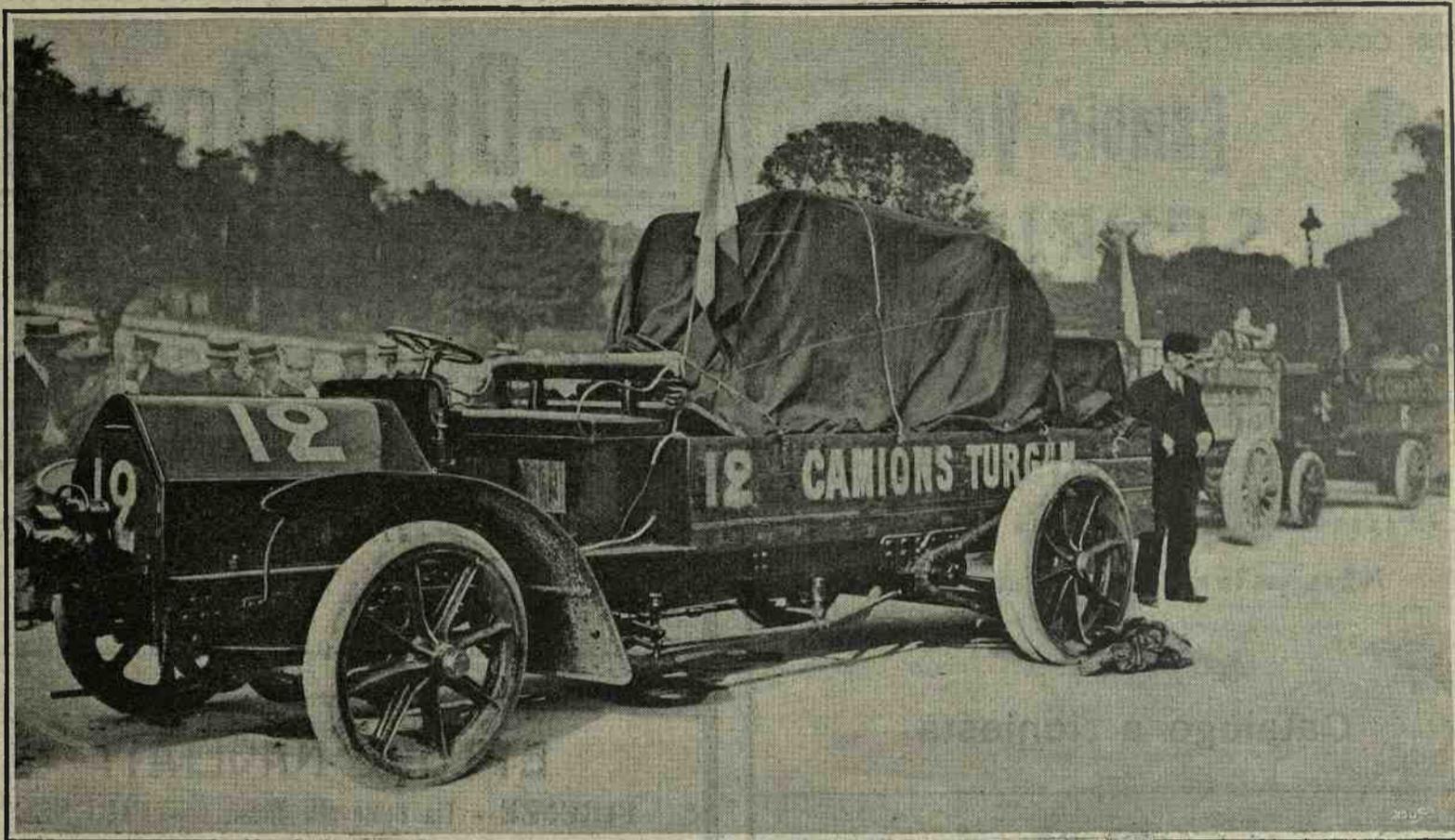
CATENE RENOLD per Automobili riconosciute dalle primarie fabbriche nazionali ed estere, superiori a qualsiasi altra Marca per la loro **Resistenza - Silenziosità e Leggerezza.**

Esclusivo Rappresentante per l'Italia con Deposito: GIULIO MARQUART - Milano, Via Melegnano, 5.

attuali, ma di destinare anche una parte modesta dei loro capitali, dei loro studi, delle loro maestranze e delle loro cure, ai tentativi che si vanno facendo, affine di trovarsi armati e pronti il giorno che la lotta industriale e la concorrenza scenderà in questo campo.

Il concorso patrocinato dal Ministero della guerra francese aveva come programma la costruzione di un tipo di furgone specialmente adatto per trasporti militari, fissava quindi massimi di peso (a vuoto e da trasportare), media velocità,

Da noi in Italia siamo ancora molto indietro, essendo mancata l'opera di propaganda di un ente direttivo, come l'Automobile-Club di Francia. Varii programmi anche recenti rimasero senza concorrenti. Ma avendo un'industria automobilistica fiorente e rigogliosa, perchè non dobbiamo



Il camion Turgan, del peso di Kg. 2400 e capace di trasportare un peso di Kg. 3200.

Pur troppo però è questo un campo su cui vi è tutto ancora da fare, e se si toglie qualche tentativo isolato, o qualche gara, o concorso di esito ben modesto, regna il buio in questo dominio, e la già fiacca volontà degli industriali trova ostacoli e resistenza nell'incertezza dell'indirizzo da darsi a queste nuove costruzioni.

Sono parecchie le strade che mettono capo a questo nome complesso dell'automobilismo da trasporto, da quelle di omnibus per servizi pubblici, a quelle dei camions per trasporti dell'industria, da quelle degli automobili per l'esercito a quelle dei servizi speciali della posta, dei pompieri, dei feriti, ecc.

Ed è caratteristico l'affluire quasi giornaliero di domande e di richieste, che assediano quanti si occupano di automobilismo e che assediano i giornali come il nostro, e alle quali bisogna rispondere che ben poco finora vi è di fatto.

A risolvere sì vasto e complesso problema non basta, naturalmente, nè un tentativo, nè una buona idea. E' tutto un cammino fatto di brevi e successive tappe.

E mentre con lodevole sollecitudine abbiamo veduto il Governo italiano sovvenzionare abbastanza largamente gli impianti di trasporti automobilistici fra i centri sprovvisti di ferrovie, è lodevole la tenacia con cui già da parecchi anni l'Automobile-Club di Francia si fa banditore di concorsi e prove per automobili da trasporto; concorsi che andati deserti al loro primo svolgersi, hanno veduto annualmente crescere il numero e il valore dei loro concorrenti, fino al concorso di quest'anno, organizzato col concorso e il patrocinio del Ministero della guerra francese, e a cui parteciparono una ventina di fabbriche con tipi nuovi e ben riusciti.

(da un minimo di km. 3-5 a un massimo di 16-20), stabilità dei coefficienti di graduazione basata sul consumo, sulla manovrabilità, sui freni, sul raffreddamento, sulla semplicità e accessibilità degli organi, ecc., e aveva come premio l'acquisto, da parte del Ministero, delle tre vetture che una Commissione militare ha giudicate le migliori. Tra le concorrenti e le premiate furono note marche

anche noi lavorare per rivolgerne la produzione anche a queste costruzioni?

Non scoraggiamoci da insuccessi e non stanchiamoci da bandire concorsi, e prima d'ogni altro auguriamo che il Comitato dell'Esposizione automobilistica di Torino dia il buon esempio nel lanciare uno di questi concorsi. Non gli mancano nè i mezzi, nè l'autorità, e anche nella stagione inclemente potrebbe l'automobile industriale essere sperimentato e provato. Ottenga che il Governo s'interessi seriamente della prova, e i concorrenti non dovrebbero mancare. E dopo lui, Comitati e enti non dimentichino l'importante problema, e senza preoccuparsi dell'esito divulgino con programmi e concorsi questo nuovo verbo.

Noi dal canto nostro, convinti come siamo di questa necessità, e sempre pronti ad appoggiare con l'azione i nostri convincimenti, abbiamo creduto far cosa utile alla buona causa dell'automobilismo industriale raccogliendo in uno speciale opuscolo, che sarà a giorni pubblicato, un interessante studio fatto dal capitano di artiglieria Camillo Pagliano, in cui è trattato il problema dell'applicazione delle automobili ai servizi militari.

La competenza del suo autore, che è uno dei giovani brillanti ufficiali del nostro esercito, la genialità con cui il problema è studiato, e le conclusioni pratiche e utili a cui conduce, fanno di questo bel libriccino un'opera buona di soldato e di italiano.

Noi nel presentarlo all'attenzione del pubblico e nel raccomandarne la lettura a tutti i nostri lettori, e specialmente ai nostri industriali automobilisti, sentiamo la compiacenza di chi compie un grato dovere.

Nino G. Calmi.



Il furgone militare De Dietrich del peso di 20 tonnellate.

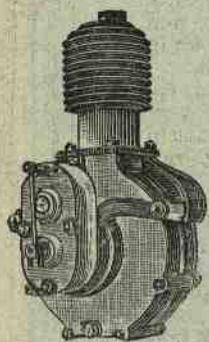
come la Delahaye, la Peugeot, De Dietrich, De Dion-Bouton, Aries, Turgan e Foy, Gillet, Forest, Serpollet (a vapore), Krieger (elettrici).

Fotocromatografia Bertieri
 TORINO - Via Po, 25 - TORINO
 Stampa totocromatica per dilettanti
 Prezzi speciali - Collezioni artistiche

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
 PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

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

CHIUNQUE potrà rendere la propria *Motocicletta veramente pratica coll'applicarvi il*



Cambio Velocità SEHRINGER

superante le più forti salite, anche del 25 %.

Debrayage

Grande velocità diretta

Massima garanzia

Catalogo a richiesta

Ernesto Sehringer

Torino - Via Genova, 1 - Torino

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



PIRELLI & C

PNEU-
-MATICI
PER
AUTOMOBILI
MOTOCICLI
BICICLETTE

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

MARCA DI FABBRICA

Motociclisti!

Prima di fare acquisti per il 1905, ricordate che la **MOTOCICLETTA**

Marchand

è stata la trionfatrice del 1904.

I nuovi tipi 1905 sono una perfezione del genere.

Amministrazione e Fabbrica in Piacenza

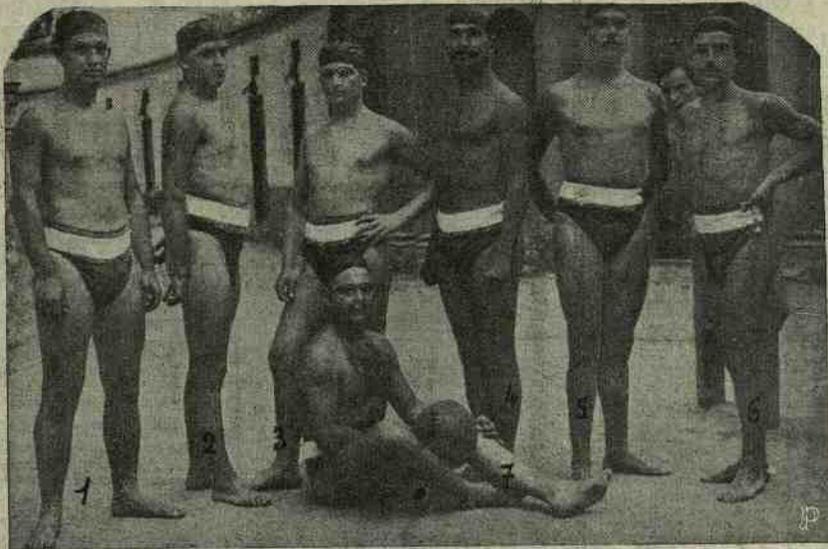
Per Firenze: **Pietro Riva**, Vittorio Emanuele, 6.
Per Milano: **A. Garavaglia**, via Dante, 16.



Il Campionato Italiano di Water-Polo

Al IV Campionato Italiano di Water-Polo, bandito dalla « Rari Nantes » di Roma per domenica 17 settembre, alle Acque Albule, si erano iscritte le squadre del « Club Sportivo Virtus », della « Romana di Nuoto », della « Società Podistica Lazio » e della « Rari Nantes Roma ».

Le eliminazioni non ebbero più luogo per il ritiro del « Club Sportivo Virtus ». Nella prima partita per il Campionato giocata dalla « Lazio » e dalla « Romana di Nuoto », dopo due riprese nelle quali gli avversari fecero un punto per ciascuno, si continuò la lotta a tutta oltranza, e dopo sei minuti di combattimento vivacissimo, la « Lazio » rimase vittoriosa. La seconda partita fra la « Lazio » e la « Rari Nantes » fu oltremodo emozionante per la lotta aspra e ben condotta da ambe le parti. Nelle due riprese regolamentari nessuna delle due squadre riuscì a fare goal, perciò si continuò a tutta oltranza, e dopo 5'25" di accanita contesa, la squadra dei « Rari Nantes », con passaggio rapidissimo e con un tiro ben diretto, fa un goal e vince il Campionato.



Squadra della « Rari Nantes » vincitrice del IV Campionato Italiano di Water-Polo. 1. Basilici - 2. L. Serventi - 3. Retacchi - 4. Altieri (capitano) - 5. Bruti - 6. E. Serventi - 7. Sannibale (custode dell'arco).

Bronner e Scotti); 3ª « Società Romana di Nuoto » (Montal-Coddi, capitano, Prudenzi, cust. dell'arco, Bruni, Bulla, Kustermann, De Paolis e Venuti).

NEL COMMERCIO SPORTIVO

Per l'abolizione dei pneumatici

Un'invenzione italiana: La ruota elastica Moretti

La recente riunione di Brescia ha rimesso sul tappeto una discussione, vecchia come data e come problema insoluto: quella dei pneumatici. Mentre l'industria della lavorazione della gomma va facendo meravigliosi progressi e ottiene prodotti eccellenti, mentre accanto ai grandi nomi, che sempre più si affermano, vengono schierandosi promettenti giovani industrie, il pneumatico rimane sempre uno dei punti deboli dell'automobilismo, dipendendo ormai dai suoi capricci dei

Naturalmente, come tutti i primi tentativi, anche questo del signor Moretti presenta il fianco a discussioni e a critiche, ma è appunto da queste che sovente nascono i buoni consigli e le cose buone diventano ottime, e i progetti sono spinti energicamente sul terreno delle realizzazioni.

Quanti esempi nell'automobilismo specialmente di verità misconosciute ieri e trionfanti il domani!

Il congegno elastico Moretti è applicabile tanto a ruote di automobili, come di vetture a cavalli, motociclette e biciclette in sostituzione degli attuali pneumatici, e così è descritto dal suo inventore.

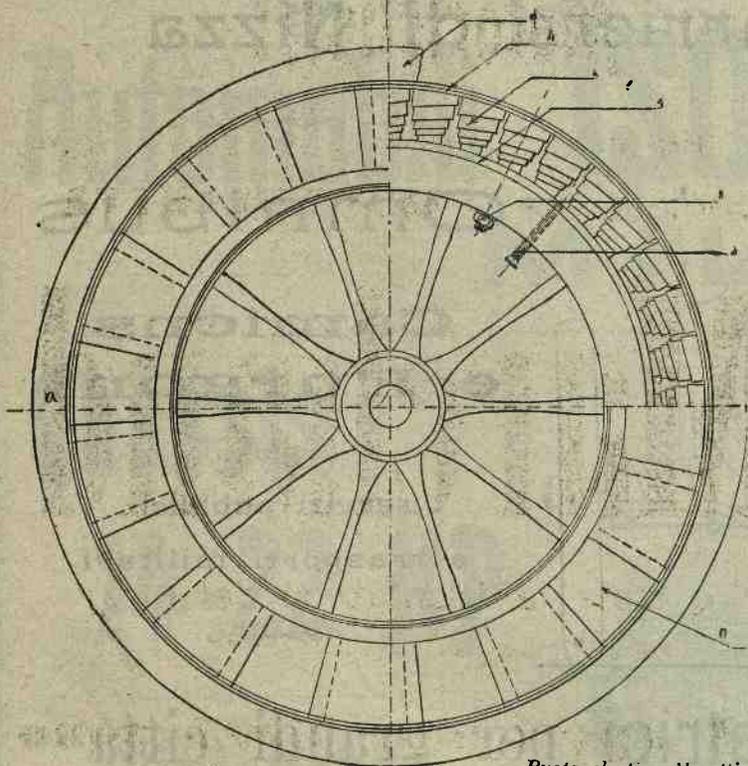
Ad una ruota di legno e sulla periferia esterna, viene applicato un cerchio di ferro (N. 1) avente alla periferia esterna una serie di 40 fori equidistanti uno dall'altro. Detti fori servono per il passaggio di un piccolo bullone (N. 3), che viene descrittovi in seguito.

Numero 40 molle a spirale a sezione rettangolare col lato maggiore verticale vengono collocate sul cerchio con le basi minori aderenti al cerchio N. 1 ed ai fori dello stesso concentriche, tenute quindi equidistanti da altrettanti bulloncini le cui teste cilindriche si internano nella molla (N. 2), non oltrepassando l'altezza della prima spira.

Un cerchio di ferro di sezione rettangolare, viene sovrapposto alla serie delle 40 molle, aderendo con la sua superficie interna colle basi maggiori delle molle stesse.

Essendo il diametro di detto cerchio inferiore al diametro corrispondente alla periferia che rappresenta le basi maggiori delle molle, ne viene di conseguenza

che messo in opera così il detto cerchio, le molle si presentano già in tensione di alcuni millimetri, e quindi sono trattenute in modo di mantenere sempre la medesima posizione d'ap-



Ruota elastica Moretti.

risultati importantissimi come quelli di una corsa internazionale. E' una voce e un desiderio unanime quello di eliminare le gomme, ma finora, e forse per qualche tempo ancora, non rimarrà che una voce e un desiderio.

Non mancano, ad ogni modo, i tentativi, e fra questi merita cenno la ruota elastica Cadignan, che ha resistito alle critiche e alle prove, e che nelle vetture a limitata velocità ha dato risultati soddisfacenti.

Ci viene ora presentata un'ingegnosa invenzione dovuta a un distinto professionista italiano, il signor Luigi Moretti di Udine, il quale ha fatto brevettare una sua geniale ruota elastica per automobili, e ci ha autorizzati a farne la presentazione ai lettori della *Stampa Sportiva*.

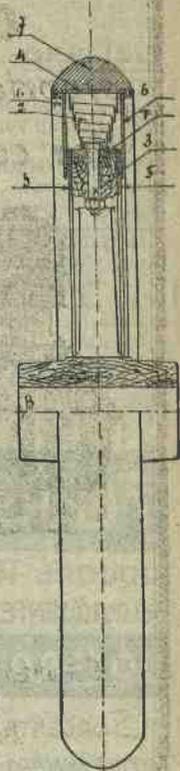
poggio. Ciò ottenuto facendo roteare la ruota in carico, si riscontra che le molle in corrispondenza al punto d'appoggio della ruota in terra subiscono la maggiore compressione e si presentano sempre in numero di 3, la compressione va gradatamente diminuendo per un certo numero di molle compresse nella mezza ruota sotto l'asse A B, mentre che per tutte le altre si riscontra una dilatazione e tutte le 40 molle non si trovano mai né in condizione di riposo, né in quella di massima chiusura.

Alle pareti laterali della corona di legno della ruota vengono applicati con viti due dischi (N. 5) di ferro, di sezione rettangolare.

Numero 32 lame di ferro combaciano con la corona già armata dei dischi (N. 5) e congiunte, ribadite e saldate al cerchio (N. 4), ottenendo così la protezione delle molle, senza alcun discapito dell'elasticità, che funzioneranno così rinchiusi in una camera propria.

Sulla superficie esterna del cerchio (N. 4) viene saldata una difesa di cuoio (N. 7), avente lo scopo di non mettere a contatto diretto il cerchio esterno di ferro col suolo. Una camicia elastica proteggerà il congegno sudescritto per evitare nello stesso la penetrazione di corpi solidi e liquidi.

Nella parete interna della corona della ruota vengono applicati radialmente dei tubettini metallici, comunicanti colla camera delle molle, per i quali si ottiene la lubrificazione delle stesse, nonchè delle piastre (N. 5 e N. 6).



Molla a spirale.

UNA SMENTITA

Già nel numero precedente accennammo alla polemica iniziata al domani della settimana di Brescia sull'opportunità delle corse di velocità, polemica accesa da qualche frase poco chiara di un collega della stampa politica e che fu meglio chiarita in susseguenti dichiarazioni.

Proprio nel più vivo della discussione, ecco apparire su dei giornali politici la strana notizia che Gordon Bennett, il donatore della classica coppa, aveva deciso di ritirare il suo dono all'Automobil Club di Francia, e di metterlo a disposizione di un club automobilistico italiano per una prova di turismo da farsi l'anno venturo.

Se il nostro amor proprio di italiani poteva essere accarezzato da questa notizia, con cui si rendeva omaggio alle affermazioni dello sport italiano, ci lasciava perplessi e l'atto scortese attribuito a un uomo esperto come Gordon Bennett, e la sua dichiarazione recisa ed esplicita di condanna delle corse e di approvazione delle prove di turismo.

Non abbiamo quindi reputato conveniente di accogliere la notizia, pensando che se fossero state rose le avremmo vedute fiorire.

E intanto fiorì una serie di proteste da parte della stampa sportiva francese contro questa delibrazione, che in buona fede fu attribuita al giornalista americano, che suonava offesa e all'Automobil Club di Francia e allo sport francese.

Giunto il piato alle orecchie di Gordon Bennett, partì immediatamente da lui la smentita non solo della notizia, ma ben anche di ogni e qualsiasi colloquio o intesa con una personalità sportiva italiana. Smentita che trova il riscontro in un'altra, mandata dal Marchese A. Ferrero di Ventimiglia, a nome dell'Automobile Club d'Italia, che si dichiarava estraneo a questo fatto.

Gordon Bennett, protestando, si è stupito delle intenzioni attribuitegli, dichiarando fra l'altro che a lui non stava di prendere nessuna deliberazione riguardo alla coppa a suo tempo affidata all'Automobil Club di Francia e finora da quello detenuta legalmente. Solo il Congresso internazionale di Parigi del dicembre prossimo, potrà decidere della sorte futura della famosa coppa.

Per la rappresentanza italiana alla Gordon-Bennett

Rivolgiamo viva preghiera a tutti i possessori di queste schede perchè si compiacciano respingerle con urgenza all'Automobil Club di Torino (via Plana, 5), dovendo procedersi al definitivo spoglio di tutte le offerte.

Somma precedente . . . L. 1545 —
Cantieri Gallinari e C., Livorno . . . » 50 —
Ettore Nagliati, Firenze . . . » 10 —
Automobil Garage, Genova . . . » 5 —

L. 1610 —

(Continua).

GRANDI MAGAZZINI D'OTTICA
Via Roma, n. 1 **A. BERRY** Angolo Piazza Castello
Specialità: Binocolli Plant tascabili da L. 15 a L. 28 per Teatro e Campagna
Binocolo Universale Berry L. 15
Deposito generale Binocoli vari **FLAMMARION**

Notiziario Sportivo

CICLISMO

IL CAMPIONATO DI LUINO. — Domenica 24 settembre a Luino si è corsa la Coppa del Velo-Club Luinese, la quale fu vinta dal giovane Gibola Giovanni; 2. Cattaneo Giulio; 3. Guido Sala; 4. Gallione Umberto.

SPORT PEDESTRE

IL GIRO DI LODI. — La gara di corsa per il Giro di Lodi (chilometri 4) è stata vinta da Lunghi Emilio, di Genova, in 12' 30"; 2. De Micheli Ausonio, di Milano; 3. Balzarini, di Pavia; 4. Riva, di Monza.

La gara di marcia è stata vinta da Vecchi, di Pavia, in 19' 30"; 2. Goreri, di Milano; 3. Bezzi, di Milano; 4. Ghia, di Milano.

CANOTTAGGIO

LE REGATE A VELA SUL LAGO DI COMO. — Il 16 settembre ebbero luogo le regate a vela del « R. Y. Club Lariano ».

Arrivarono: 1. *Pluck*, di Sandro Volpi Bassani; 2. *Viperina*, di Giulio Guaita.

IPPICA

LE CORSE AL TROTTO A CENTO. — Al nuovo Ippodromo di Cento hanno avuto luogo le seguenti corse:

PREMIO VANDALO (allevamento); L. 700; m. 1609. — 1. *Charming Star*, di Beri; 2. *Mincio*, di E. Barbetta; 3 e 4. divisi tra *Livia*, di Pezzati e *Charming Evelyn*, di Berti.

PREMIO CITTÀ DI CENTO; L. 1600; m. 1609. — 1. *Dulce Cor*, dei fratelli Giorgi; 2. *Darling Girl*, di G. Gerini; 3. *B. B. P.*, della Scuderia Orobica; 4. *Abnet*, di Tamberi-Gargiulo.

PREMIO CASSA DI RISPARMIO; L. 1000; m. 1609. — 1. *Arlecchino*, di Lady Hambletonian; 2. *Blanc*, di Spadoni; 3. *Gallia*, di De Stefani; 4. *Duca Herschel*, di Tamberi-Gargiulo.

PREMIO PATRONESSE (dilettanti). — 1. *Bramante*, di Carpi; 2. *Murella*, di Bonazzi; 3. *Alba*, di Bisbini; 4. *Dict*, di Manfredi.

PREMIO DELLA PROVINCIA (dilettanti); m. 1609. — 1. *Augusta*, di Groppali; 2. *Miss Cooly*, del cav. Silva; 3. *Danubio*, di Rizzi.

PREMIO CONGEDO (handicap); L. 500;

m. 2418. — 1. *Miss Sidney*, della Scuderia Ambrosiana; 2. *Nizzardo*, di De Stefani; 3. *Magentina*, di Berti.

SCUDERIE ITALIANE IN FRANCIA.

— Al Bois de Boulogne si è disputato il Gran Criterium (80.000 lire; m. 1600), in cui arrivarono: 1. *Prestige*, di Vanderbilt (Ransch); 2. *Blue-Fly*, di Blanc (Stern); 3. *Quinconce*, di Marois (Carter).

N.P.: *Sty-Fox*. Vinto per un'incollatura; cinque lunghezze dal secondo al terzo.

Precedette il Gran Criterium il premio Madrid 10.000 lire; 2400 metri, alla quale corsa partecipava il cavallo italiano *Keepsake*. Giungeva 1. *Adam*, di Blanc (Stern); 2. *Strozzi*, di Pontalis (O'Connor); 3. *Keepsake*, del conte Scheibler (Parfremont).

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE TONICO
RICOSTITUENTE DEL SANGUE

NO-CERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DA TAVOLA

FELICE BISLERI & C. MILANO

VOLETE LA SALUTE??...



ECCO
COSA PUO
FARE UN
AUTOMOBILE
LUBRIFICATO
OLEOBLITZ

COLL. BREVETTO N° 4914 - E. REINACK - MILANO



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. GUERCIO, propr.

BENZINE GERMANIA
raffinate e rettificata per
Automobili - Motori d'Imbarcazioni - Motocicli
per Illuminazione ed Industrie

EDOARDO BIETTI
MILANO - Via S. Nicolao, 2 - Telefono 2471

Società Torinese Automobili

" RAPID "

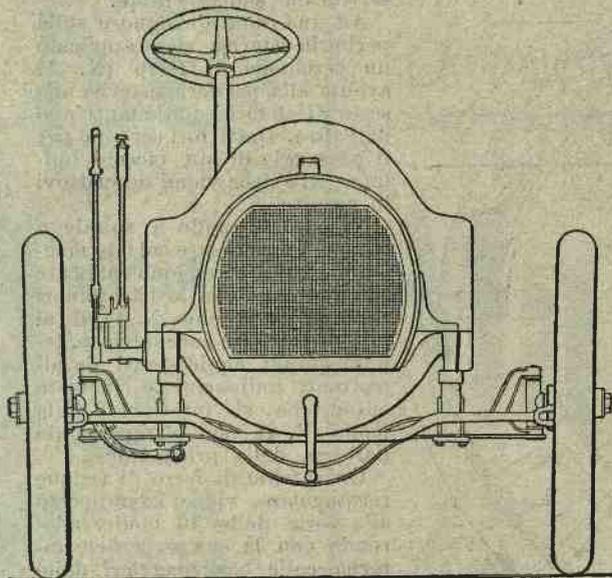
TORINO - Officine Barriera di Nizza

Veiture
da sport

9 - 12 - 16 - 24

50 - 100

HP

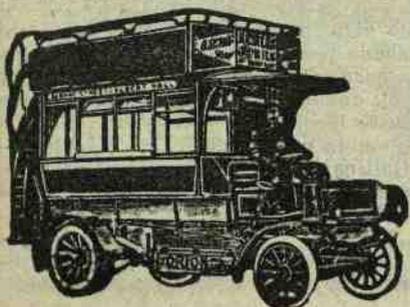


Omnibus

Camions
e Furgoni

per
servizi pubblici
e trasporti militari

Specialità Automobili inaffiatrici per grandi città

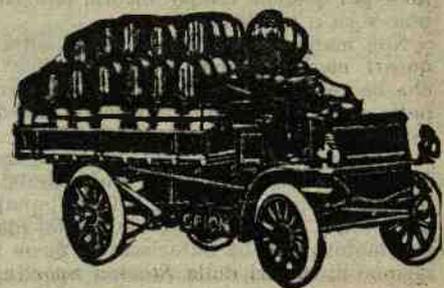


SOCIETÀ ITALO-SVIZZERA - Bologna
di Costruzioni meccaniche

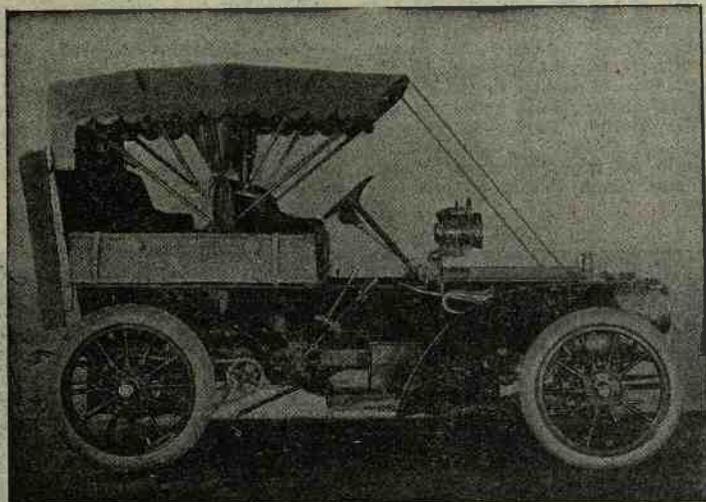
CARRI da trasporto - OMNIBUS Automobili

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

Cataloghi e preventivi gratis a richiesta.



Fabbrica Automobili e Velocipedi

E. BIANCHI & C.MILANO - Stabilimento - Via Nino Bixio, 21
Negozio - Via Dante, 9

Tipi 1905: 16 HP - 24 HP

AUTOMOBILI • IMBARCAZIONI

• • BICICLETTE • •

N. P.: *Coup Double*. Vinto per cinque lunghezze; otto dal secondo al terzo.

IL CONCORSO IPPICO DI MANTOVA. — Domenica ha avuto luogo il concorso ippico a beneficio delle vittime delle Calabrie. Le tribune erano affollate.

Prima categoria (21 ufficiali concorrenti): 1. premio sottotenente Vaccaneo, del reggimento *Piacenza* cavalleria, col cavallo *Pinella*; 2. tenente Trissino, del regg. *Genova* cavalleria, con *Antonino*; 3. sottoten. Piacenza, con *Fatheroffnun*.

Seconda categoria (elevazione), 9 concorrenti arrivano a saltare m. 1,75 e sono premiati: tenente Tappi, con *Dai Dai*; tenente Arrivabene, con *Vissuto*; e tenente Trissino, con *Antonino*.

Terza categoria (ostacoli), 17 concorrenti: 1. Vaccaneo, con *Erode*; 2. Bogetti, con *Littelgray*; 3. Reina, con *Dragoni*.

TIRO

TIRO AL PICCIONE A VARESE. — Eccovi i risultati delle ultime gare:

Tiro n. 49 — 1., 2. e 3. divisi fra Giorgio De Stoppani, Carantani Alberto e Belgioioso principe Emilio, con 7 su 7.

Tiro n. 50 — 1. e 2. divisi fra Ferrerio Francesco e Schiannini Luigi, con 8 su 8; 3. Tirotti nobile Giulio con 6 su 7; 4. e 5. divisi fra Guarnieri Cesare e Ponti dottor Fabio con 5 su 6; 6. Zacchetti Luigi e De Stoppani Giorgio con 4 su 5.

Tiro n. 51 — 1. e 2. divisi fra Melli Aliprandi Eugenio e Carantani nobile Alberto, con 7 su 7.

Prima poules, divisa tra Montecuccoli e De Stoppani, con 3 su 3.

Seconda poules, m. 27, premio unico: diviso tra Zacchetti e Montecuccoli con 8 su 8.

Terza poules, m. 27: divisa tra Ferrerio e De Stoppani, con 7 su 7.

— Ecco l'esito dell'ultima gara di tiro al piccione:

Tiro 61 — 1° e 2° divisi fra Perego nobile Alessandro, di Milano, e Schiannini Attilio, di Varese, con 12 piccioni su 12.

Tiro 62 — 1° premio (L. 800) Fumagalli Osvaldo, di Milano; 2° (L. 400) Polastri Francesco, di Monza; 3° (L. 250) Marsch Hanas; 4° e 5° (L. 350) divisi fra Ghirlanda Agostino, di Tradate, e Rossi Ugo; 6° (L. 100) Schiannini Attilio; 7° (L. 100) fra Monucolo e Perego.

Maggioranza assoluta: Polastri Francesco, con 114.

LA GARA REALE AL POLIGONO DI NOVARA. — Nella Gara Reale disputata al Poligono di tiro a segno di Novara, riusciva classificato 1° Conti Attilio, di Milano; 2° Corba Luigi, di Milano; 3° Bonicelli, di Brescia; 4° Bianchetti Pietro, di Brescia; 5° Fugini, di Brescia.

LE GARE DI LUCCA. — Allo stand di San Lazzaro ha avuto luogo il Tiro al piccione col gran premio di L. 2000, tiro animatissimo, immenso il concorso del pubblico ed emozionantissime le gare che hanno avuto il seguente risultato:

Gara Santa Croce, L. 2000. — 1. Belusci di Napoli, 2. Grassini di Lucca, 3. Castelli di Livorno, 4. Palamidessi di Pisa, 5. Spada Cenami di Lucca.

Gara apertura — 1. Conte Spadi Cenami, 2. Roester di Livorno.

LE GARE ALLO STAND DI ARDENZA. — Ecco i risultati dell'importante tiro a volo disputatosi nello stand di Ardenza:

1. Francesco Benvenuti di Pisa, con 10 piccioni su 10; 2. Gaetano Tortolin, 9 su 9; 3. Fides di Livorno con 8 su 9.

LE GARE DI SALSOMAGGIORE. — Nei giorni 8, 9, 10 si disputarono tre importanti gare di tiro al piccione.

Eccovi i risultati:
Prima giornata — La *poule* d'apertura fu divisa fra Pettonati e Peracchi di Salsomaggiore.

Gran tiro Hotel Milan: Primo e secondo diviso fra Floch e Bordonni, di Milano; terzo Belloni, pure di Milano.

Seconda giornata — *Gran tiro Salsomaggiore*: 1. Lavarello, di Genova, con 33 su 35; 2. Schiannini, con 34 su 35; 3. Morri, con 22 su 23.

Poule al doppietto: Divisa fra Stagni e Queirolo, con sei doppietti su sei.

Terza giornata — *Gran tiro Hotel des Thermes*: 1. Belloni, 2. Stagni, 3. Schiannini).

VARIE

IL CAMPIONATO AL TAMBURELLO A SAVONA. — L'8 settembre, durante i vari saggi ginnastici, si è disputato il campionato al tamburello. Vi fu lotta vivissima tra la Società « Barbarino » di San Pier d'Arena e quella di Rivarolo. Quest'ultima vinse il titolo di campionato, aggiudicandosi l'apposita Coppa d'onore.

Automobili Isotta Fraschini

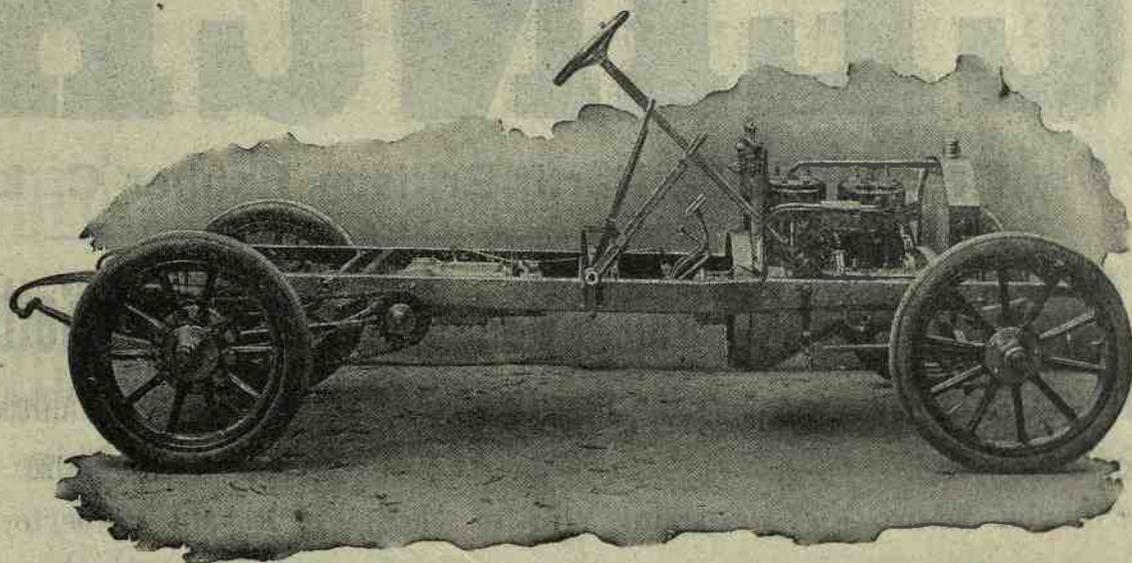
MILANO

Chassis

14-22 HP

Tipi 1905:

HP 14-22 - 28-35 - 50-85



Fabbrica Automobili ISOTTA FRASCHINI
MILANO - Via Francesco Melzi, 3

CICLISMO

LE ULTIME CORSE ALL'ESTERO. — Le batterie del Gran Premio di Odessa sono state vinte da Outochkine (russo) e Hedspath. Secondi riuscirono Bader e Jacquelin (*junior*).

— Rutt ha vinto la corsa *handicap* a Copenaghen, battendo Hansen e Larsen.

— A Lisieux l'italiano Gardelin ha vinto la corsa di velocità, battendo facilmente Meunier, di Nantes, e Sautour, di Caen.

IPPICA

LE VITTORIE DEI CAVALLI TROT-TATORI ITALIANI A VIENNA. — A Vienna domenica ha avuto luogo la corsa per il premio d'autunno (di 10,000 corone). Vi concorrevano i migliori trottatori, e cioè: Kirkwood, Contralto, Wig Wag, Ama Z. e Lord Revelstoke.

Giunse 1° Kirkwood, guidato da Lamma; 2° Contralto, guidato da Rossi.

ALPINISMO

SOCIETÀ PER GLI SPORTS ALPINI INVERNALI. — Lunedì si recarono a Oulx i signori avv. Voli ed ing. Kind

Corti per fissare l'ubicazione della *patinoire* e della pista di neve che dovranno essere impiantate nel prossimo inverno. Furono colà accolti entusiasticamente dal sindaco sig. cav. avv. Alberto Bermond e del sig. Giuseppe Barbier, assessore comunale.

Si trovò una località di circa quattromila metri quadrati adattabile per uso *patinoire*, e fu pure stabilito in massima il percorso della pista per i *toboggans*.

Prossimamente verranno iniziati i lavori, in attesa che il freddo ed una abbondante nevicata possano esaudire i voti degli amanti di tali *sports*.

La Società, costituitasi nel giugno scorso, conta già circa cinquanta soci. Coloro i quali desiderassero entrare a far parte della Società potranno dirigere le loro domande al segretario della Società per gli Sports Alpini Invernali, presso la sede del Club Alpino Italiano.

GINNASTICA

FEDERAZIONE GINNASTICA ITALIANA. — La Commissione tecnica della Federazione Ginnastica Italiana ha deciso di tenere i campionati nazionali di *foot-ball* e di palla vibrata per il 1906 in Milano. Ha affidato al presidente l'incarico di scegliere la sede in cui avranno luogo le gare per il campionato atletico e di lotta. Vennero incaricati della compilazione dei programmi per il 1906 il professor Tifi di Roma, prof. Feralasco di Genova, e prof. Alberti di Milano.

Ha infine approvata l'effettuazione in San Remo di un concorso regionale nel mese di marzo.

VARIE

UNA GARA POLISPORTIVA A ROMA. — Domenica ebbe luogo la corsa podistica ciclistica nautica in occasione dei festeggiamenti del 20 settembre.

La corsa si è effettuata sul seguente percorso: Porta Pia, via Nomentana, viale Pariò, Tevere, via Flaminia.

Gli iscritti erano 80. La partenza ebbe luogo alle ore 7 da Porta Pia, dovendosi compiere un tratto a piedi, un tratto a nuoto ed un tratto in bicicletta. Giunsero: 1. Bitetti. Olindo, della podistica Lazio; 2. Pace Giuseppe della Virtus; 3. Torchio Umberto, della podistica Lazio; 4. Barghiglioni Carlo; 5. Torchio Alfredo.

Il premio di rappresentanza consistente in una fascia d'onore ed una me-

daglia d'oro ed una d'argento, fu dato alla Lazio.

Corrispondenza

Napoli, Venni. Passeremo presto. — Lucerna, Berchielli. Saluti. — Mantova, Sereno. Grazie, ma troppo piccole per la riproduzione. Firenze, Vico Carlo Del Riccio. Ci dispiace, ma per ora ci manca assolutamente lo spazio. — Rovigo, Bordin. Si abboni al giornale e la invieremo. — Aosta, Macisci. Grazie. Ricevuto; ad un prossimo numero. — Como, Ostinelli. Infiniti ringraziamenti. Ci ricordi in altre occasioni. — Buenos-Ayres, R. G. L'abbonamento costa L. 20. — Roma, A. Pedone. Non è più a Foggia? Ci scriva in proposito. Per quanto ci propone mandare pure, ma per ora non possiamo pubblicare subito. — Genova, Rota. Faremo quanto desidera per Guarnieri col prossimo anno. — Cesena, Calzolari. Ricevuto. Grazie. Si abboni e invieremo la tessera di corrispondente. — Casalpusterlengo, Carlo Gambarini. Pubblicheremo i comunicati futuri, ma il verbale che ci inviate non ci interessa. — Feltrè, Guarnieri. Non possiamo mandarvi le copie se non dietro pagamento.

Battello Automobile**Réclame**

Lunghezza . . . metri 6,50
Larghezza . . . " 1,40
Motore **Lozier** 3 HP
Portata . . . persone 8
Prezzo L. 2000

Il Motore **Lozier** rappresenta il **record** della semplicità, della robustezza e dell'eleganza.

Chiedere il Catalogo splendidamente illustrato agli Agenti generali per l'Italia della **LOZIER MOTOR COMPANY**

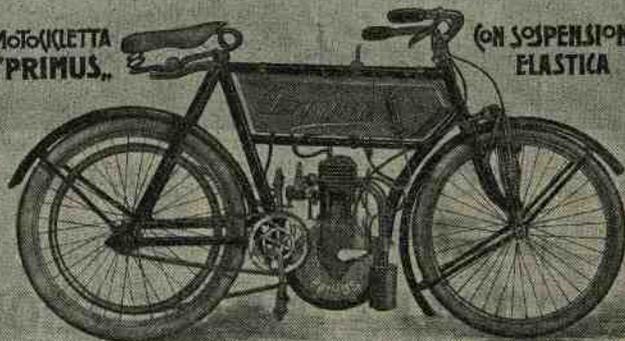
Ing. MAGNANO e ZUNINI - Savona

Nel Cantiere Baglietto in Varazze (Liguria) trovansi sempre pronte per essere provate, lancia con motori **LOZIER**.

**CICLI E MOTOCICLI "PRIMUS,"**

Motocicletta
"PRIMUS,"

CON SOSPENSIONE
ELASTICA



DITTA BONARDI
TORINO

È ormai naturale che tutte le più grandi prove ciclistiche in Italia, abbiano sempre a confermare l'assoluta superiorità

dei famosi Pneumatici inglesi

CLINCHER

Originali della North British Rubber C. L. di Edimburgo

Corsa Nazionale Roma-Napoli-Roma - XX Settembre - (Km. 460)

1° PAVESI EBERARDO su macchina Rudge W. 3° Jacobini Alfredo su macchina BIANCHI
2° Modesti Giulio " " " " 4° Albini Pierino " " TURKHEIMER
5° Quadri Arturo - 7° Gasperini Virgilio (Virgas) - 8° Ronzio Umberto - 9° Azileon - 10° Faravelli F.

Tutti montando Gomme CLINCHER

Rappresentanza Generale per l'Italia: **maison Talbot** (Gomme per Carrozze) - Milano, Foro Bonaparte, 46.



IL VERO TRIONFO

delle

Rudge-Whitworth

di COVENTRY

Nelle Corse in cui il Comitato ha il buon senso di proibire il cambio delle macchine e di permettere solo un **onesto servizio di automobili**, le macchine di **Marca Mondiale** non cedono il primato a nessuno.

Nella Grande Corsa Ciclistica Nazionale XX SETTEMBRE

Per la Coppa del Comune di Roma

ROMA-CASSINO-NAPOLI-TERRACINA-ROMA (Km. 460)

arrivarono splendidamente

1° PAVESI Eberardo con bicicletto

2° MODESTI Giulio

” ”

Rudge-Whitworth

Kg. 8,500

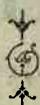
Gomme CLINCHER

Agenti Generali per l'Italia con Deposito:

VELADINI & DELLE PIANE - MILANO, Via Vittor Pisani, 12-14.

Rappresentante per Torino e Provincia:

FRANCESCO OPESSI - TORINO, Via Goito, 7



Rappresentante per Roma e Provincia:

VINCENZO GIULIANI - ROMA, Galleria Margherita

Il Viaggio di S. M. la Regina Madre

S. M. la Regina Madre viaggiando su una

Fiat 24 HP 1905

per recarsi da Torino ad Amsterdam, ha in pochi giorni percorso circa 2500 chilom. senza il più piccolo incidente.

La Vettura di S. M. la Regina Madre pesa a pieno carico Kg. 2160.

Ciò. conferma il fatto, ormai universalmente riconosciuto, che le

VETTURE FIAT

sono le più pratiche per i lunghi viaggi.

FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI

TORINO - Corso Dante, num. 35-37 - **TORINO**