

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta.

—> DIRETTORE: GUSTAVO VERONA <—

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

Un Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 { Estero " 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

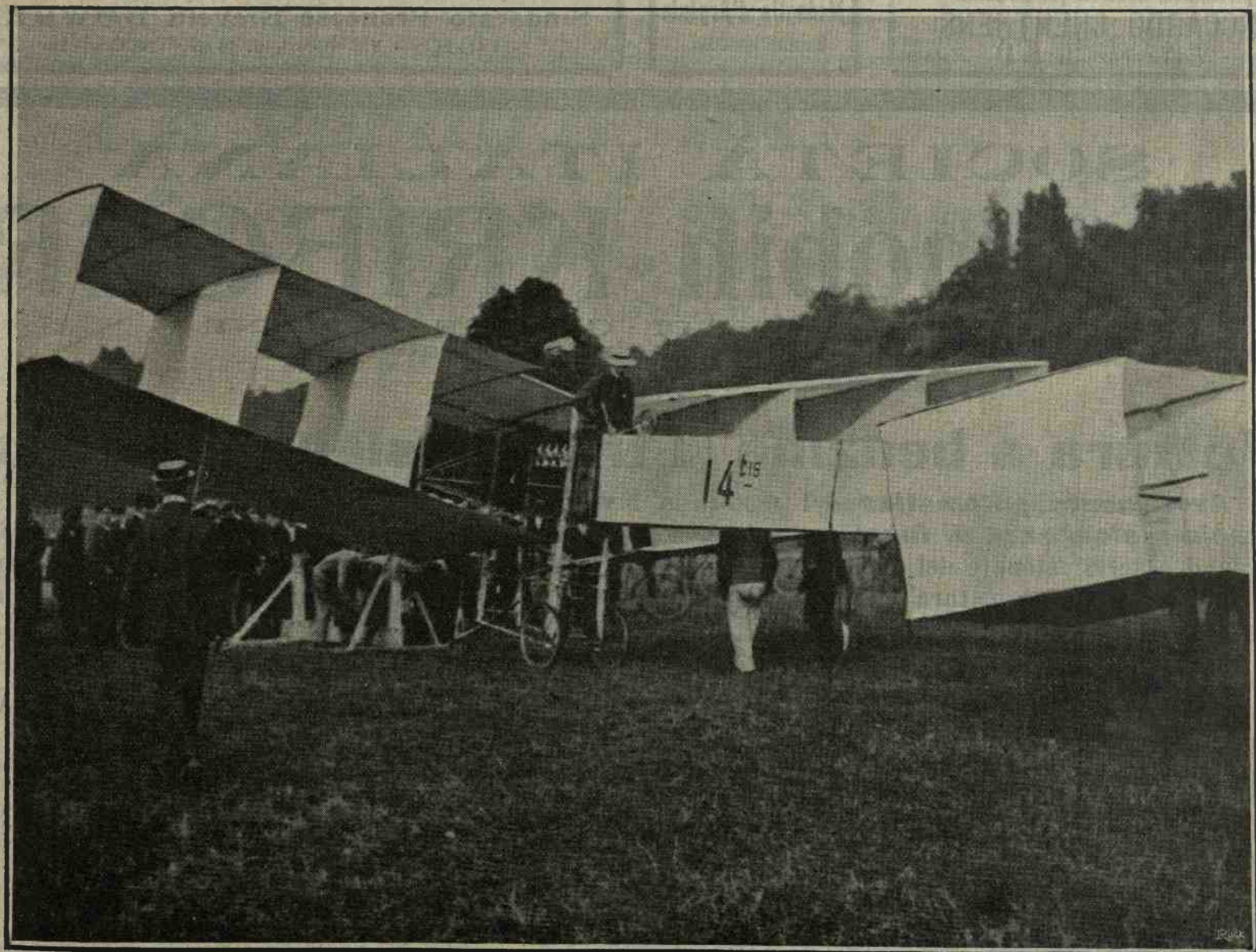
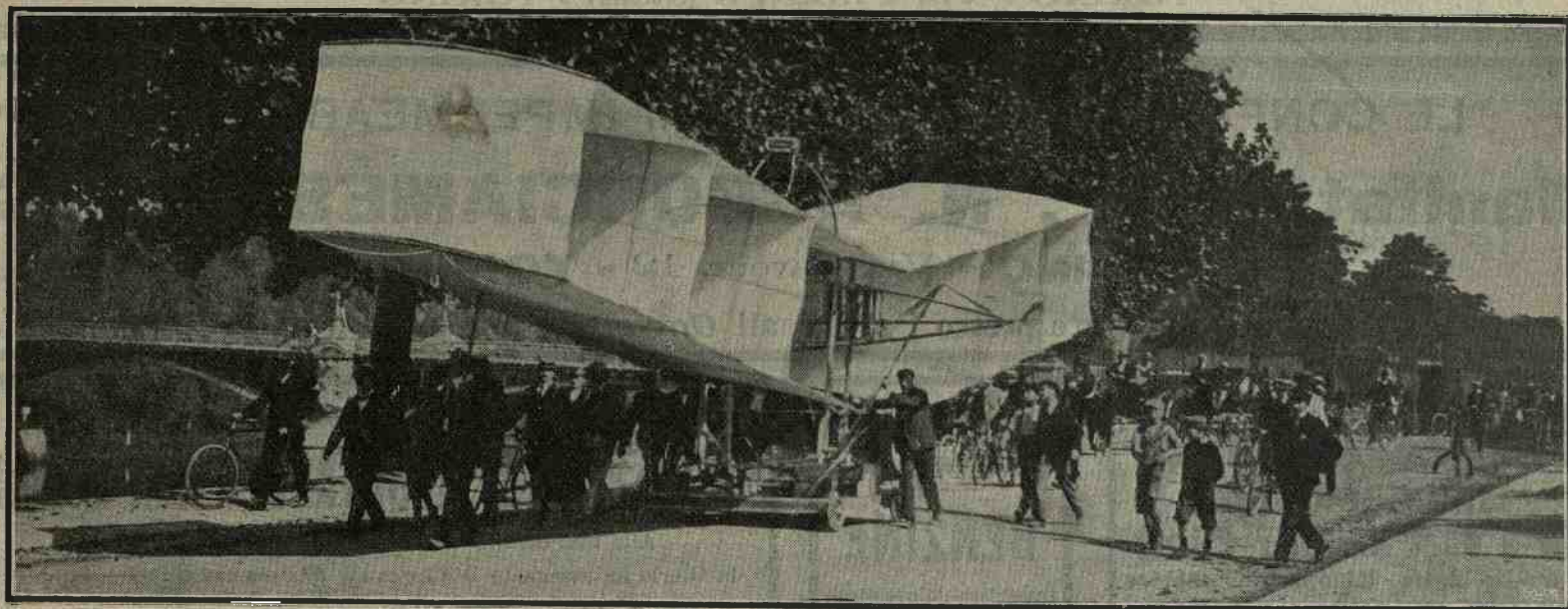
TELEFONO 11-26

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

L'aeroplano Santos-Dumont



Gli esperimenti dell'aeroplano Santos-Dumont N. 14 bis.

Nuovo splendido trionfo della **PRIMUS**

Nel vero Campionato Italiano Motociclistico su Strada di Km. 92, giunse:

1° Rava con Macchina **PRIMUS 3 1/2 HP** in ore 1 23' 48''

3° Robotti pure con Macchina **PRIMUS**, malgrado parecchi incidenti di strada, dimostrando così, su tutte le Case concorrenti, la indiscutibile superiorità delle Macchine della

Fabbrica Italiana di Motori, Cicli e Motocicli PRIMUS

TORINO - Via Piazza, 3 (Crocetta) - TORINO

LE CONFEZIONI SPORTIVE e gli IMPEDEABILI della

Manifattura F. N. ACCONCIAMESSA e C.

TORINO - Via Cavour, 12 - TORINO

si possono trovare presso i principali *Garages* e Magazzini d'Italia



LE MIGLIORI

CATENE per Cicli

sono quelle della Rinomata Fabbrica

AUGUST ENDERS - Oberrahmede 1/W

Rappresentante Generale per l'Italia:

RICCARDO CHENTRENS

Milano - Via Vincenzo Monti, 14 - Milano

Edoardo Biotti

S. Nicolao, 2 - MILANO - Tel. 2471

BENZINE

Esposizione Internazionale

MILANO 1906

Medaglia d'Argento

Massima onorificenza

Le migliori BICICLETTE sono costruite colla SERIE

MACÉRIENNE & BAYARD di fama mondiale

Alla ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO

la Giuria ha assegnato il **Gran Premio**

Rappresentante Generale per l'Italia:

Sindacato Francese Brevetti BOWDEN

Milano - Via Sirtori, n. 16 bis - Milano

SOCIETÀ ITALIANA

Automobili **KRIEGER**

TORINO

UFFICI - GARAGE - OFFICINE
Corso Regina Margherita, 46

Vettura a benzina con trasmissione elettrica

Avviamento automatico del motore a benzina, senza complicazione di meccanismi e di **assoluta sicurezza di funzionamento**, soppressione della frizione, del cambio di velocità, del cardano o delle catene e del differenziale. Graduale variazione della velocità della Vettura da zero al suo massimo. Frenatura elettrica. Facilità di guida. Silenziosità. Economia di manutenzione. Elevato rendimento.

Vetture Elettriche ad Accumulatori

Perfezione e semplicità di meccanismi - Andamento silenzioso

Possibilità di superare forti salite

Ricarica delle batterie nelle discese

Elevato rendimento - **Freno Elettrico**

Camions e Omnibus Elettrici

CON MOTORE A BENZINA O AD ACCUMULATORI

Fabbrica di Automobili FLORENTIA

FIRENZE - Uffici: 24, Via Ponte all'Asse - FIRENZE
FIRENZE - Officina: 15, Viale in Curva - FIRENZE

Agenzia-Garage - Milano - 9, Via Porta Tenaglia

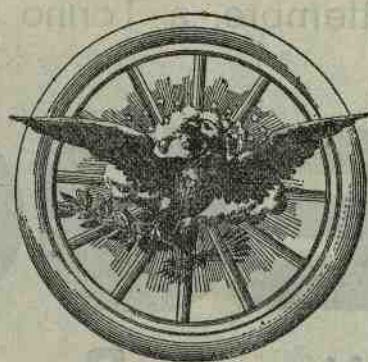
Vetture a entrata laterale 18-24-40 cavalli

Licenza ROCHET & SCHNEIDER.

CANOTTI-AUTOMOBILI di ogni forma e di ogni forza.

Cantiere di costruzioni navali - Spezia - Viale di S. Bartolomeo.

" NUTCNINSON "



Pneumatici per Automobili

Agenzia con Deposito:

LAMBERTO CAPITANI e C.

NAPOLI

Via Guglielmo Sanfelice, 33

Telefono interurb. 2-72.

Teleg.: CAPITANI, Napoli.

Primaria Fabbrica d'Automobili Torinese

CERCA

SERIA CASA DI VENDITA

per affidargli Rappresentanza.

Offerte sotto H 20622 T, Haasenstein & Vogler, Torino.

ENRICO LUCINI - MILANO

Via Petrarca, 3 — Telefono 87-44

OFFICINA ELETTROMECCANICA

Magnetì - Riparazioni e ricarica accumulatori

Viti - Dadi e Bulloni di ogni genere - Specialità in articoli fini per Automobili.

L' "**IDEALE** ", la Regina delle forcelle elastiche per Motociclette e Biciclette - In vendita ovunque e presso la Ditta contro vaglia o assegno di **Lire 14.**

Lampadine elettriche al "**TANTALIO** ", economia del 50 % sul consumo di corrente.

Chiodi a gambo spaccato (Brevettati) applicabili servendosi di un martello ordinario.

occhiello d'acciaio



per parafranghi di biciclette



per cinghie di motori



per copertoni antidérapant

Per prezzi e campioni scrivere alla

BIFURCATED RIVET

Co. Ltd.

Warrington

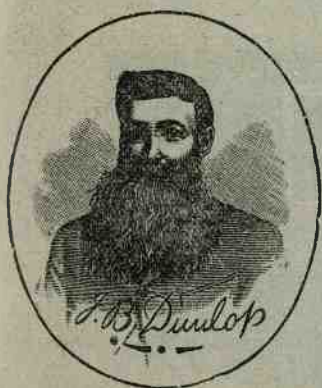
(Inghilterra)

La verità è

che la **Corsa Nazionale 20 Settembre 1906**

(Roma-Napoli-Roma)

è stata vinta dai **PNEUMATICI**



DUNLOP

e non dai pneumatici Y..., come vorrebbe far credere la Casa concorrente.

Occorrendo pubblicheremo le numerose testimonianze

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO. (CONT.) LTD

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

Il **Conte Di Monasterolo** che poche settimane addietro vinceva la Gran prova motociclistica sulla pista dei **Campionati Mondiali** di Ginevra, sconfiggendo i campioni dell'Estero, grazie alla sua ottima **PEUGEOT**, Domenica, 30 Settembre, a Torino ha riconfermato il suo valore e quello della Gran Marca

PEUGEOT

munita di Pneumatici "GAULOIS",

vincendo il **Campionato Italiano di Velocità** di 5 Km., in 3' 11", seguito nel Secondo posto dal suo valoroso compagno **Giuppone**.

A sua volta **Giuppone** montando la **PEUGEOT**, si appropriava del **Record Italiano** del Chilometro lanciato stabilendolo in 34" 4/5.

Questo per provare come in qualunque genere di Gara, Corsa o Record, le **PEUGEOT** siano sempre al di sopra di tutte le marche concorrenti, estere e italiane.

Via Cesare
Correnti, 3

MILANO

- G. e G. Fratelli PICENA -

TORINO

Via

Lagrange, 41

Pneumatico "GAULOIS" Agenzia Italiana MANIFATTURE MARTINY - Torino - Milano - Genova - Napoli.

FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA Fraschini

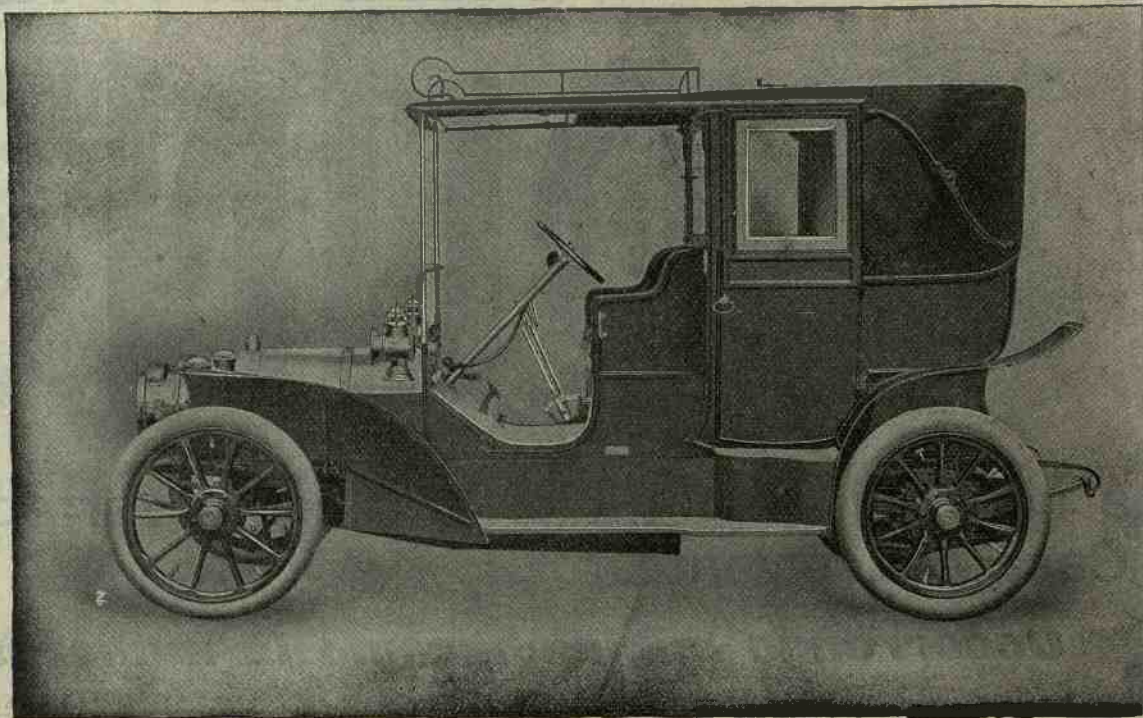
Società Anonima - Sede in **MILANO** - Via Monte Rosa, 79

Tipi 1906:

16-22 HP

28-35 HP

50-65 HP



Vetture da turismo e da Città - Omnibus - Carri trasporto

I figli prediletti di Tartarin

Tartarin, il caro, ineffabile e loquacissimo personaggio di Daudet; Tartarin, il grande tarasconese pel quale l'iperbole e l'esagerazione furono sempre norma costante di vita; Tartarin, benché Daudet non ce l'abbia detto, ha pure avuto un numero iperbolico esagerato di figliuoli.

Rampolli non degeneri, coraggiosi, verbosamente, fino alla temerarietà, turbolenti, tumultuosi, infaticabili, tutti, essi, s'ingegnano per rendere anche più diffuso l'illustre nome avuto dal loro gran padre.

Qualcuno di essi ha scalato rocce credute inaccessibili, altri si è spinto nei muri glaciali, o ha volteggiato ad una velocità di 80 km. all'ora, guidando una 50 HP su per i più impraticabili *tour-niquetes*, altri ancora ha tentato la via del cielo con tale ardimento da far verdi di bile per l'invidia il piccolo, ma grande, Santos-Dumont.

Tartarin (alcuni dicono che sia morto; ma non è vero perchè Tartarin è immortale), Tartarin ritiratosi ormai ad un onesto e meritato riposo fra i lauri della sua villetta di Tarascona, guarda con soddisfatto occhio paterno tutti questi suoi figli e all'alpinista grida: *Excelsior!* e all'automobilista *All-right!* col più puro accento inglese di cui un provenzale sia capace, e al conquistatore del polo: *Coraggio e avanti!* e all'aeronauta manda una trepida ma incoraggiante ammonizione....

Di tutti questi suoi figli è parimenti orgoglioso. Pure, e per taluni di essi, nel segreto del cuore egli nasconde una piccola, ma lieve preferenza, e fra gli occhi socchiusi, un più dolce sguardo, e fra gli angoli della bocca, un più benevolo sorriso. La preferenza, il più dolce sguardo, il più benevolo sorriso di Tartarin sono per quelli fra i suoi figli che noi di questi giorni vediamo prendere d'assalto le fumose e polverose tramvie interprovinciali col fucile ad armacollo e il fido cane a lato, baldi nel costume nuovo e fiammante in fustagno o in velluto inglese *rayé*: i cacciatori.

E la preferenza del grande Tartarin è pienamente giustificata!

I cacciatori sono infatti quelli che del loro illustre padre più direttamente seguono le orme e più devotamente ne continuano il pensiero: orme che ben sanno — o Francesco Maria Piave perdonami! — i passi spietati alla ricerca della selvaggina a traverso difficoltà incredibili, pensiero impregnato delle più mirabolanti fantasie...

E appunto per ciò Tartarin li ama e li predilige questi suoi figli.

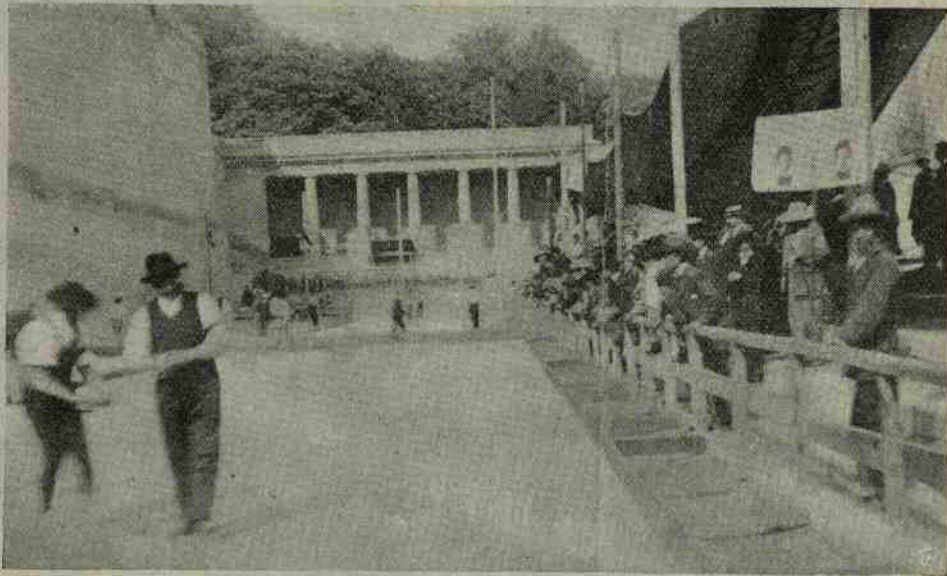
In un'ora storica (scusatemi la nobiltà della frase) in cui imperano il cronometro e la precisione, in un momento in cui ogni fatto, ogni avvenimento è documentato da quell'insopportabile testimonio, da quel seccantissimo spione che è l'obiettivo fotografico, i cacciatori sanno mantenere viva e incorrotta la tradizionale particolarità di Tartarin: spararle grosse, darla ad intendere, infiocchiare graziosamente e genialmente: elevare, insomma, la bugia a dignità d'arte, più ancora anzi: fare della millanteria un'istituzione propria, ammessa, riconosciuta; un'istituzione di classe.

Tutti gli altri rampolli tartarineschi hanno dovuto fare i conti coi tempi nuovi e colle nuove usanze: tutti perciò dovettero un poco mozzare

la lingua e tarpare di assai le ali della loro sbrigliata fantasia.

Tutto fu loro concesso: di dare la scalata alle più ardue vette, di compiere in *teuf-teuf* il giro

Alle bugie del cacciatore nessuno crede; non crede, anzi, egli stesso; ma al racconto delle sue magnifiche imprese tutti restano muti, coll'animo sospeso, e con dipinti sul viso i segni manifesti



La gara bocciola promossa dal Resto del Carlino.

Il campo delle gare. - Durante l'estrazione delle coppie.

(Fot. Bianchi Antonio - Bologna).

dei più pericolosi circuiti, di partire, magari, in pallone alla conquista del sole; ma una cosa sola — e la più importante — non fu più loro concessa: la narrazione... troppo fantastica di così mirifiche loro imprese.

All'ascensionista di ritorno furono chieste, per essere creduto, come ad un qualunque malvivente, *le carte*... Le carte al... bromuro o al platino, o per lo meno le *negative*, senza di che nessuno credeva *positive* le loro mirabolanti affermazioni!

Al *chauffeur* fu chiesto il *visto* di un cronometrista ufficiale, e all'emulo di Santos-Dumont fu domandato il controllo di quel muto testimonio incapace di menzogna che è il barometro...

E poichè quasi sempre questi figli di Tartarin erano sorpresi, così, in flagrante delitto di... millanteria, e le marachelle loro avevano un doloroso riverbero su la gloria paterna, il loro vecchio genitore vedendo ogni tanto cadere qualche lauro dalla sua gloriosa corona non poteva trattenersi dal brontolare un po' contro di essi, dispettoso e malcontento, entro la gran barba, ormai bianca e prolissa, da Padre Eterno autentico.

Ai cacciatori invece nessuno oserà mai chiedere la prova fotograficamente documentaria dei miracoli della loro doppietta.

Loro unico testimonio è il cane. Ma il cane, si sa, è... fedele! Eppoi — per fortuna del cacciatore — è anche muto!

Il proverbio dice:

— Bugiardo come un cavadenti.

Ma, siamo schietti, la fama che perseguita gli egregi cultori della scienza odontalgica è calunniatrice assai...

— Bugiardo come un cacciatore, si dovrebbe dire; e il proverbio suonerebbe assai più giusto.

Con tutto ciò, e ad onta delle sue spudorate e stupefacenti bugie, il cacciatore è la persona più simpatica di questo mondo.

Egli anzi è simpatico — e ricercato — in virtù del suo stesso vizio, in grazia delle sue bugie stesse. E più le dice stupefacenti e più le pronuncia con imperturbabile accento e più ve le sillaba con incredibile spudoratezza, più voi lo amate — perchè più egli vi diverte — più vi rende ammirati di sè...

della più viva ammirazione. Se non che l'ammirazione non è per l'impresa di caccia — che si sa bene puramente fantastica — bensì per la bella e ricca immaginativa di cui fa sfoggio l'abile raccontatore...

Da molti critici è lamentata la povertà di fantasia dei nostri novellieri moderni, incapaci tutti ormai di staccarsi dal solito e vecchio motivo d'amore, non più buoni ormai a pensare una novella in cui non sia il solito e stucchevole studio di un'anima femminile.

Orbene, io credo, che il giorno in cui un giovane scrittore avesse il coraggio di spogliarsi dell'alto solino da esteta e di posare i lucidi scarpini e l'impeccabile *tout-de-même* inglese e volesse calzare gli stivaloni e indossare la cacciatora ed andare — in un nebbioso giorno di novembre — alla ricerca di quella selvaggina così facile a trovarsi, che è il... cacciatore, e perciò si recasse a pranzare in qualcuna di quelle pittoresche osterie che — specialmente in prossimità delle tenute reali — s'incontrano nella nostra bella pianura piemontese, non stenterebbe a trovare argomento per tutto un libro di vivaci e fantastici racconti.

Le avventure di caccia e specialmente le avventure dei cacciatori che egli sentirebbe, narrate dai cacciatori convenuti a mensa, gli renderebbero assai facile l'impresa del libro da fare.

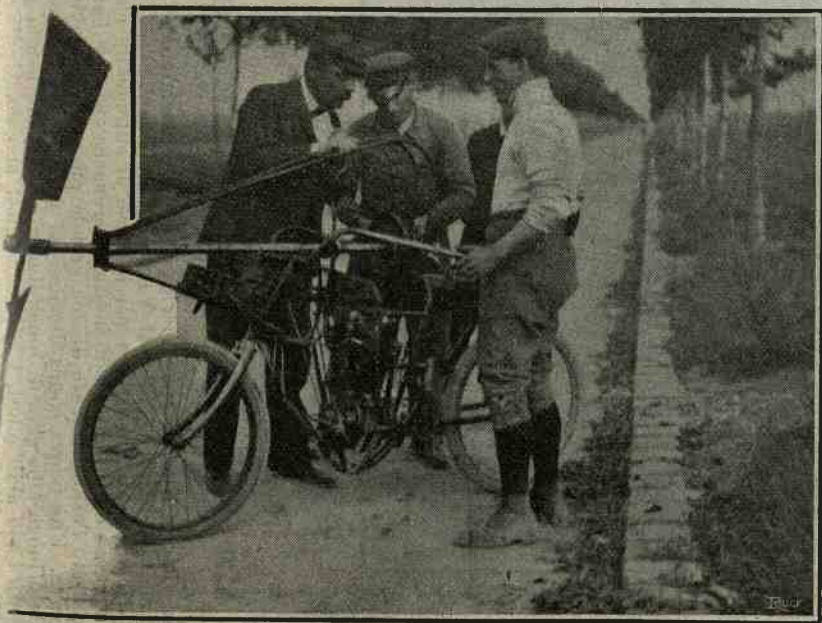
Sarebbe certamente un libro pieno di bugie, ma di magnifiche, di mirabolanti bugie. E soprattutto sarebbe, certamente, un libro molto gaio, molto vario, e non noioso; un libro di cui Tartarin sarebbe lieto poichè gli proverebbe che la bella sua vena non è, in questi suoi figli, totalmente spenta. E sarebbe un libro simpatico perchè alle bugie dei cacciatori tutti perdonano; anzi tutti sorridono con convincimento, poichè ad ogni narrato sterminio di allodole o di pernici si pensa a tutto un gaio volo di ilari pennuti che scappano, incolumi, battendo le ali in segno di giubilo e d'ironia, ad ogni narrato trucidamento nembrotiano di lepri, si pensa all'allegro saltellamento, dell'orecchiuto e fulvo animaletto che si salva fra i cavoli o fra le stoppie, e al racconto di più proibite caccie s'intravede il viso birichino di una ostessa suburbana che sbatti sul viso al troppo intraprendente figlio di Sant'Uberto l'uscio della sua camera...

O, se lo lascia aperto, metterà... sul conto la sua amorosa compiacenza! Oreste Fasolo.

SOMMARIO

Il presente numero contiene le seguenti materie:

I figli prediletti di Tartarin - La Coppa Gordon-Bennett degli aeronauti - La Società ginnastica di Novara - Le ultime corse e convegni ciclistici in Italia - I campionati podistici e motociclistici italiani - Automobilismo militare - Re e Imperatori in automobile.



La motocicletta ad elice di Archdeacon, condotta dall'italiano Anzani.

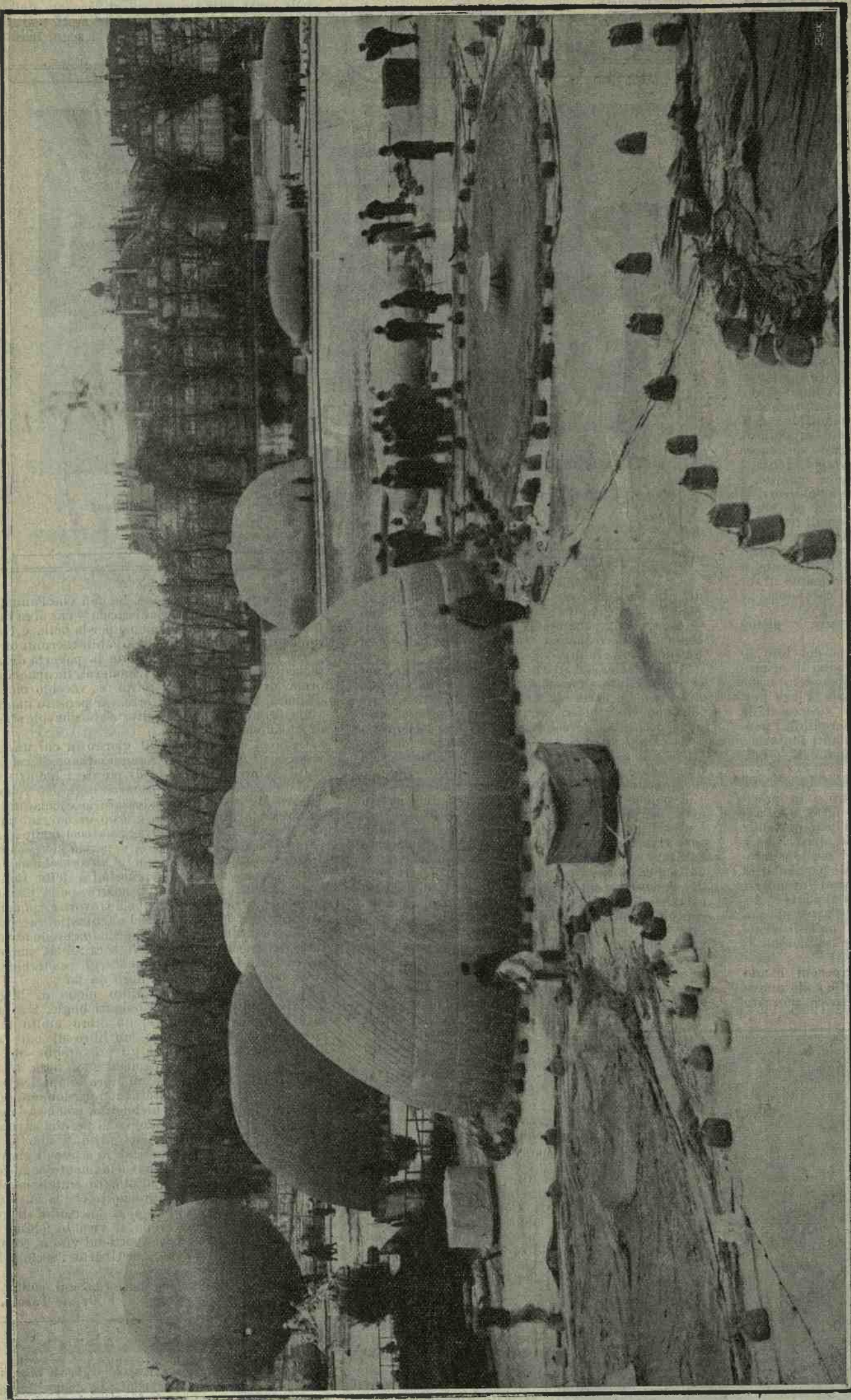
AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



Il gonfiamento dei palloni concorrenti alla Gordon-Bennett, nel giardino delle Tuileries a Parigi.

AERONAUTICA

La Coppa Gordon-Bennett

La vittoria d'un pallone americano — La meravigliosa "performance" degli aeronauti Vonwiller e Cianetti.

Dopo la Gordon-Bennett per le corse di automobili, che tanto interesse destò nel mondo intero, le cronache sportive hanno registrato l'esito brillante di una grande prova della navigazione aerea. Una nuova coppa donata dal miliardario americano ha dato luogo alla gara di lunga durata, alla quale hanno partecipato i più abili piloti, i più coraggiosi aeronauti d'Europa e d'America. Questa gara, organizzata dall'Aero-Club di Parigi,

La Coppa Gordon-Bennett è una prova *challenge* annuale, alla quale possono concorrere i palloni d'ogni sistema. Ogni nazione può mettere in gara tre aerostati di una cubatura variante fra i 900 e i 2200 metri.

La Gordon-Bennett è una prova della distanza, trasformabile in una prova di durata su parere dei commissari sportivi, qualora le condizioni atmosferiche lo esigessero. La coppa sarà definitivamente attribuita al Club che avrà consecutivamente vinta tre volte la prova.

In questa prima prova dobbiamo registrare la meravigliosa *performance* compiuta dall'unico concorrente italiano, il pallone *Life* del signor Vonwiller, a bordo del quale era pure il noto ne scultore Gianetti. Nella *Life* specialisti di Roma, il pallone *Life* è disceso nel pomeriggio a New Holland, l'osso

La *performance* compiuta da Vonwiller è molto notevole. Ha fatto in 19 ore circa lo stesso tragitto che percorse il 26 e 27 settembre 1903 in 19 ore e 42 minuti Enrico De la Vaulx, che discese ad Hull, compiendo la distanza di 570 chilometri.

Nessun altro dei concorrenti alla gara odierna raggiunse la distanza percorsa dal pallone italiano, battendo gli aerostati guidati dai famosi *recordmen* francesi Jacques Balsard, il conte De Castillon e il conte De la Vaulx, che contano al loro attivo viaggi lunghissimi e prove in altezza meravigliose.

Alfredo Vonwiller, designato dalla sorte, è partito il primo ed ha rappresentato in questa gara la Società Aeronautica Italiana. Il suo primo viaggio in pallone risale al 30 ottobre, del 1903. Egli la pure preso parte alla traversata del Mediterraneo a bordo del *Midnight*.

Auto Garage Frera

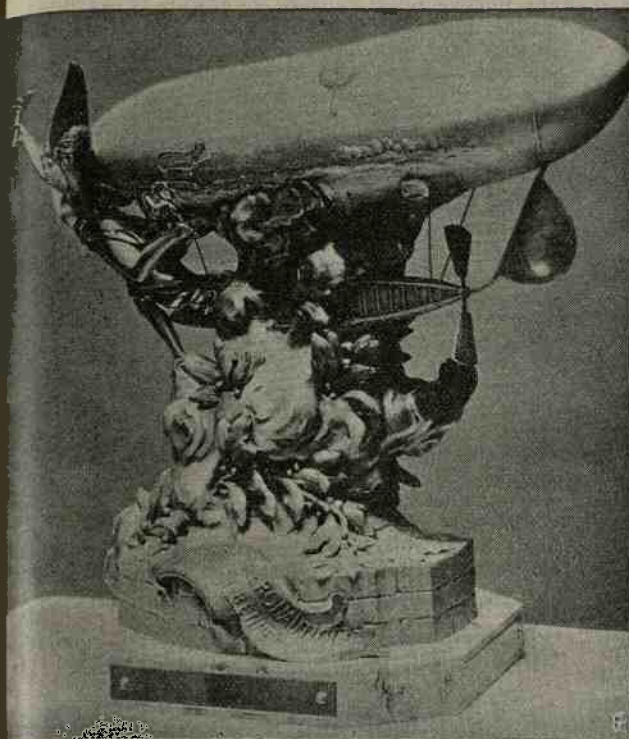
MILANO

Piazza S. Giovanni in Conca
(Viciniissimo a Piazza del Duomo)

Completo rifornimento GOMME - PEZZI DI RICAMBIO - ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA, ecc.

Aperto tutta la notte — Telefono 372 — Società Anonima Frera - Garages in Torino e Firenze

concorrente con un pallone munito di motore. Il giovane americano questa volta non è stato favorito nel suo tentativo, al quale aveva dedicato una preparazione speciale. L'unico incidente segnalato riguarda appunto



La Coppa Gordon Bennett, degli aereonauti. (Fot. Branger - Parigi).

Santos Dumont, che ebbe il braccio preso nella trasmissione del suo motore. Dovette fermarsi presso Broglie, a 100 chilometri da Parigi, e farsi medicare. Si crede che il suo stato non sia grave.

Il pallone *Due Americhe* di Santos Dumont cuba 2150 metri ed ha un motore De Dion di sei cavalli.

Ecco le notizie sugli altri concorrenti: Il pallone *L'Ojouki* (cubatura 2200 m.), belga, montato da Van Den Driesche, è disceso a Bretigny (Eure). A bordo del pallone *L'Ojouki* era l'aereonauta di professione Luigi Capazza.

L'ingegnere Scherle, uno dei costruttori di palloni tedeschi di Augsburg, guidava il più piccolo pallone concorrente alla gara per la Coppa Gordon Bennett. Il pallone che si chiama *Schwaben* e cuba 500 metri, è disceso a Saint-Aubin sur Mer, presso Dieppe. A bordo dello *Schwaben* era pure il dottore Schmeck.

Il *Foehn*, montato dal conte Castillon de Saint-Victor, è disceso alle 23 1/2 a Blondville (Calvados). L'aereonauta ha trovato il vento troppo incerto per tentare la traversata della Manica, in direzione della quale tutti i palloni erano trasportati subito alla loro partenza.

Il conte di Castillon aveva a bordo del suo pallone cubante 2250 metri il collega Ernesto Lens.

Il concorrente spagnolo, il capitano Kindelan-

Duani, è riuscito ad attraversare la Manica. Il suo pallone *Montanes* (2250 m.c.), a bordo del quale era pure il signor de La Horga, è disceso presso Chichester (Inghilterra).

La *Ville de Châteauroux*, montato da Jacques Balsan, dopo essere passato sopra Bernay e Deauville, ha preso terra nell'isola di Wight alle ore quattro. L'aereonauta non ha creduto dovere continuare. Il vento lo riconduceva verso il mare ed ha potuto effettuare la traversata in quattro ore. A bordo della *Ville de Châteauroux* era pure l'ingegnere Abel Corot. Il Balsan è detentore del record francese di altezza stabilito con 8550 metri durante il concorso del 1900.

Il pallone concorrente alla Gordon-Bennett avente maggior cubatura era il *Dusseldorf*, guidato da Von Abercron, una personalità scientifica e militare della Germania. Detto aereostato è disceso a Villeirs sur Mer, nel giardino Source.

Il signor Herrera, allievo del famoso aereonauta spagnolo Duro, assieme al colonnello Etchegut, partiva col pallone *Ay Ay Ay* (2250 m.c.) e prendeva terra a ottocento metri dal mare, fra Cabourg e Dives.

Il pallone tedesco *Pommern* (2200 m.c.), guidato dal barone Von Hewald, con a bordo pure il dottor Steyrer, è disceso a Condé, presso Pint Audemer.

Il pallone spagnolo *Nrote* (2250 m.c.), guidato da G. G. De Salamanca, è disceso a Blouville presso Villeirs sur Mer. L'inglese Boutler, ha partecipato alla gara con l'aereostato (*City of London*, 2200 m.c.), è disceso ad un chilometro dal mare pure presso Blouville.

Una prima classifica ci dà:

- 1° *L'United States* (americano).
- 2° *Elfe* (italiano).

La Forza e Speranza, di Novara

Il recentissimo e ben meritato trionfo al Convegno di Oleggio che non è che il seguito di una corona assai gloriosa di continuati trionfi, m'incita oggi a spendere due parole di lode per questa importantissima Società ginnastica che ovunque ove concorre trionfa continuamente e ove più il trionfo è grande, più grande è l'abnegazione e la ferrea volontà di continuare in una via di progresso.

Sorta nel 1901 da un nucleo di operai staccatisi da un'altra società ginnastica, dopo una vita di peripezie, ma di lavoro continuato ha potuto sorpassare ogni difficoltà ed oggi annovera nelle sue file 300 soci circa, accogliendo nel suo seno una sezione femminile che nel recentissimo concorso di Milano otteneva la grande corona di quercia.

Oggi invece la « Forza e Speranza » di Novara



Al Tiro a Segno di San Bonifacio Veneto durante le ultime gare. (Fot. De-Bianchi - Verona).

ciclistica che trionfava di questi giorni al Convegno di Oleggio.

Ed ora premessi questi brevi cenni a volo sulla vita di questa giovane, ma già importantissima società, l'augurio sincero che il trionfo dell'oggi sia il trionfo del domani, e che si possa sempre registrare una nuova gloria ed un novello trionfo.

Gino Allario Caresana.

LA CACCIA IN FRANCIA

Il *Saint-Hubert Club* di Francia sta studiando un interessante progetto, per assicurare il ripopolamento dei territori di cacciagione.

Il visconte di Pitray, segretario del Club, ha dato al *Figaro* i seguenti particolari sulla causa del progetto di studio.

Il numero dei cacciatori che cinquant'anni fa sarà stato di centomila, è accresciuto in tale proporzione di anno in anno, che se non son prese urgenti misure, si avrà la sparizione completa della cacciagione.

Al principio della Repubblica i permessi di caccia sommarono a 319,026; questa cifra nel 1890 arrivò a 378,772, e nell'anno scorso i permessi raggiunsero l'enorme somma di 511,000.

Continuando la progressione, la caccia potrà considerarsi come finita.

Fabbrica Italiana di Accumulatori Elettrici Loggari

Brevetto Garassino 1899-1906

TORINO - Via Artisti, 34 - TORINO

Batterie industriali per vetture elettriche e imbarcazioni, per illuminazione automobili, accensione motori a benzina, telefoni, telegrafi, ecc.

Stazione di carica.

10 Onorificenze - Medaglia d'Oro.

Esposizione Automobili Milano 1901.



La Forza e Speranza, di Novara, premiata con medaglia d'oro al Convegno di Oleggio.

VEETURE **Züst**

Rappresentanti esclusivi:

Torino - **Sooletà Anonima Frera** - Milano

VEETURETTE **Frera Zédèl Knap**

Torino - **Sooletà Anonima Frera** - Milano

OMNIBUS
CAMIONS

S.A.F.

Marca Depositata

Torino - **Sooletà Anonima Frera** - Milano

I Campionati podistici italiani

Riflessioni postume

« Gli uomini si giudicano non dalle parole, ma dai fatti », dice l'adagio italiano.

Ora, se il proverbio è falso, noi dobbiamo plaudire alla campagna del roseo foglio sportivo milanese contro la presidenza dell'Unione Podistica Italiana; se invece è vero, come dice la maggioranza — e *vox populi est vox Dei* — dobbiamo vivamente compiacerci con la succitata presidenza per il modo perfetto col quale riuscì ad organizzare in brevissimo tempo, vincendo non pochi ostacoli, i campionati podistici nazionali.

Senza entrare in un disgustoso argomento polemico, ripeterò l'opinione espressa tempo addietro dal nostro egregio direttore: « pel trionfo dello sport occorre il massimo accordo; se vi sono degli inconvenienti da eliminare, adoprarsi nel miglior modo per riuscire allo scopo, ma non accusare a priori, per spirito di partito preso, chi si è trovato nella impossibilità materiale di agire per la mancanza di appoggio e per l'apatia degli enti interessati ».

Librandoci adunque a più spirabil aere — il buon padre Dante non se l'avrà a male se ricorro, in materia sportiva, ad una citazione di lui — verremo piuttosto a qualche considerazione pratica sui campionati podistici ai quali assistemmo domenica scorsa, 30 settembre, sulla pelouse del Moto-velodromo Umberto I di Torino.



Due benemeriti dei Campionati Podistici Italiani a sinistra il Dott. G. Delaude cronometrista, a destra il presidente dell'Unione Podistica Italiana M. L. Mina. (Fot. Ambrosio - Torino).

L'americana, altre volte da me propugnato su queste colonne; orbene, fin da prima che lo starter si apparecchiasse al suo ufficio per dare il segnale di partenza, tutti i corridori erano già... monogenuflessi a terra, da parecchi secondi.

Io non mi seppi spiegare come nessuno di essi si accorse che quella posizione... all'americana, che volere o no è incomoda, tenuta per parecchi, secondi, affatica grandemente, e che, senza pensarvi, la gamba piegata viene assoggettata ad un forte sforzo muscolare già prima ancor di partire, sforzo che diminuirà sensibilmente la forza dello scatto, e l'energia necessaria a condurre la corsa.

Pare impossibile! E' una cosa così logica, eppure noncurata da quasi tutti!

Abituatevi a piegarvi solamente all'istante in cui lo starter sta per dare il segnale di partenza, ed avrete molto di guadagnato.

La gamba potrà allora spiegare tutta l'elasticità di cui può disporre, e voi partirete assai più veloci...

Ed ora, all'altra osservazione.

Io non so se in una corsa di velocità si debba meglio ammirare un buon primo, arrivato con un viso contratto spasmodicamente dal grande sforzo fisico degli ultimi metri; o piuttosto un... discreto secondo, arrivato in stile, col suo

bel petto vigorosamente aperto in avanti, la testaccia ritta, ed il viso dall'espressione naturale ed... umana!

E' il caso di domenica scorsa.

Il Barozzi di Novara, che pur ha fornito una splendida corsa, è arrivato... in uno stile tale che non vorrei si vedesse pubblicata la sua fotografia all'arrivo, mentre invece il Tarella giunse in tutt'altra forma, come un corridore perfetto, che non si getta solo a capo perduto sul traguardo, ma che è in grado di soddisfar pure alla sofisticata riflessione di un esteta.

E per me il Tarella è il tipo di podista che più si avvicina ad una perfezione di stile, ciò che non toglierà ai maligni di osservarmi... che è arrivato secondo!

Nelle corse di mezzo-fondo ebbi poi agio di fare un'altra osservazione: la poca astuzia di taluno che volendo aver la parvenza di guidare il gruppo, fa spreco di forze fin da principio, ed in ultimo, a pochi passi dall'arrivo, si lascia portar via il primo posto, perchè già esausto...

Tattica ci vuole. Non basta l'abilità e la forza. E come è nello sport, così è in tutte le vicende della vita.

Un buon diplomatico — se fosse pur corridore di mezzo-fondo — (e la ci vuol tutta per immaginarselo!) arriverebbe sempre primo!

Concludendo: non sono le doti fisiche che mancano ai nostri corridori, ma è un po' d'astuzia che loro fa difetto, e questa non l'acquistano che dopo ripetute prove e qualche salutare sconfitta.

In complesso però possiamo tenerci soddisfatti dei risultati ottenuti, augurandoci che nuovi



Borgo, uno dei trionfatori della riunione sportiva dei campionati italiani. (Fot. Ambrosio - Torino).

Abbiamo osservato delle forti fibre di corridori, ma francamente nessuno ci parve nè astuto in linea pratica, nè perfetto in linea estetica.

Mi spiegherò.

Nella corsa velocità, m. 100, vidi applicato — e con soddisfazione — quel metodo di partenza al-



La motocicletta di Reale, incendiata. (Fot. Ambrosio - Torino).

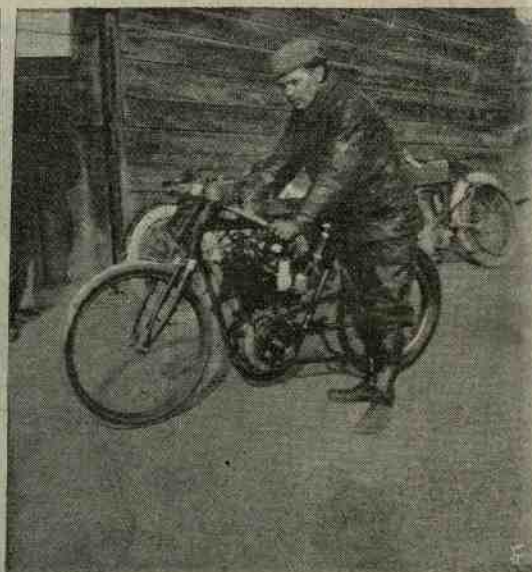
e più frequenti cimenti riescano in breve ad emendare le lievi pecche dei simpatici adepti del podismo, il più popolare, ed ellenicamente bello, degli sports all'aria aperta.



L'inglese Barnes.



Conte di Monasterolo.



Giuppone.

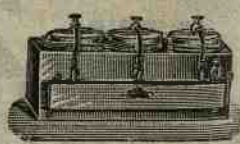
(Fot. Ambrosio).

I campioni motociclisti italiani.



REJNA-ZANARDINI - Milano -
FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie
 Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906

Bastioni Magenta, 39
 Via Lazzaretto, 15





I vincitori dei quattro campionati podistici d'Italia
Barozzi Umberto. Pagliani Pericle. Lunghi Emilio. Cerruti.
(Fot. Ambrosio - Torino).

E chiuderò con le congratulazioni di vivo commiato che *La Stampa Sportiva* rivolge alla benemerita attività dei dirigenti l'Unione Podistica Italiana, imperniata nel simpatico e solerte presidente Luigi Mina, coadiuvato dall'infaticabile segretario G. Maccagno.

Giulio Corrado Corradini.

I risultati.

Il campionato podistico di velocità si svolge su 100 metri.

Si fanno due batterie ed un *répêchage*. Concorrono Barozzi (Novara), Cassiano (Asti), Tarella (Torino), Casalis (Torino), Brambilla (Milano), Falter e Grosso.

Arrivano: 1° Barozzi; 2° Tarella; 3° Brambilla; 4° Casalis; 5° Moschino.

Tempo: 11 minuti secondi.

Il campionato podistico di mezzo fondo, m. 1500 vinto da Lunghi (Genova), in 4' 12" ³/₅; 2° Nicola (Audace), in 4' 24"; 3° Cartasegna (Ginnastica); 4° Moretta (Audace); 5° Cecchini (Atalanta); 6° Remo (Audace); 7° Regge (Atalanta). Ritirato Baccardo.

Il campionato italiano podistico, corsa piana, semi velocità (m. 400), ha i seguenti risultati:

Arrivano, dopo una corsa emozionante: 1° Lunghi, dello Sport Pedestre di Genova, in 52" e ¹/₅; 2° Tarella, del Club Audace di Torino, sorpassato di un mezzo metro al traguardo; 3° Barozzi, di Novara; 4° Nicola, del Club Audace di Torino.

Seguono per ordine: Mortara, Cartasegna, Conolomieri e Moschino.

Ferreri e Casalis ritirati.

Campionato podistico di marcia. E' primo Cecchetti, del Club Atletico di Genova, impiegando ore 2, 54' 15"; 2° Sola, della Fratellanza di Modena, in ore 2, 58' 21"; 3° Rambaudi, del Club Audace di Torino; 4° Sgherlino, dell'Atalanta di Torino; 5° Urani; 6° Cornaglia.

Campionato di corsa di resistenza. E' 1° Pagliani, Roma, in ore 1, 27' 11"; 2° Pietri Durando, di Terpi, in ore 1, 27' 19" ²/₅; 3° Fava, di Bologna, in

ore 1, 27' 28" ²/₅; 4° Gior-dano (Audace); 5° Giacobone (Atalanta); 6° Gila (Atalanta); 7° Caussa (Atalanta); 8° Bozzetti (Ireos).

La riunione motociclistica al velodromo Umberto I

Al Velodromo Umberto I domenica scorsa ebbero luogo le gare motociclistiche di Campionato italiano (km. 5, partenza da fermo), in cui riuscirono:

1° Monasterolo (Peugeot), in 3' 11" (velocità 95 chilom. all'ora); 2° Giuppone (Peugeot); 3° Moro (Peugeot).

Segui poscia il campionato italiano di velocità (km. 5):

Finale: 1° Borgo Michele, in 3' 44" ²/₅; 2° Rigat; 3° Tabacco; 4° Rava.

Segui il match fra l'inglese Barnes e il torinese Monasterolo su 5 km.

Prima prova: 1° Monasterolo. Barnes per guasto alla macchina si ritira.

Seconda prova. L'inglese cambia macchina e compie da solo il percorso impiegando 3' 17" ¹/₅.



Ricordi dell'ultimo viaggio dell'imperatore di Germania in Italia.

Il Monasterolo non partecipa perchè Barnes ha cambiato macchina.

Nel programma della presente riunione motociclistica era compreso un campionato su strada, sul percorso Torino, Orbassano, Bruino, Trana, Laghi d'Avigliana, Giaveno, Trana, Piossasco, Pinerolo, Orbassano, Torino (km. 92).

Vi parteciparono tutti gli 11 corridori iscritti; ma Borgo dovette tosto ritirarsi per scoppio di gomma.

Vinse Rava (Primus), compiendo il percorso in ore 1, 23' 48", con una media di km. 60 e m. 882 all'ora. Seguirono Borgo (Borgo), Giuppone (Peugeot), Robotti, Reale e Debernardi.

Scuola per meccanici e conduttori d'automobili

La scuola per meccanici e conduttori d'automobili (*chauffeurs*) di Torino, chiusasi lo scorso luglio con 224 allievi provenienti da varie regioni d'Italia ed anche dall'estero, sta per entrare nel suo terzo anno di vita.

I corsi per *gentlemen* e meccanici ricominceranno nel prossimo dicembre, e a svolgere il programma sono chiamati, fra altri, i signori: Ingegner L. Bertoldo (Società Rapid); ing. G. Baloco (Società Italia); cav. G. Calcagni (direttore Stabilimento Pirelli, Milano); cav. avv. C. Goria-

Gatti, presidente; ingegnere C. Frascari; marchese Ferrero di Ventimiglia avv. Alfonso (vice-presidente dell'A.-C. d'Italia); ing. E. Marengo (direttore della Scuola); cavaliere A. Rostain (direttore Soc. Brevetti Fiat); ingegnere G. Vinçon (Fiat).

Alle lezioni teoriche faranno seguito un corso speciale di montatura dei pneumatici tenuto da gommisti, e lezioni pratiche di guida sotto la scorta di *chauffeurs* abili e provati. A complemento del corso verranno tenute da specialisti conferenze sulle più note marche del mercato automobilistico e si visiteranno i più noti stabilimenti.

Le prenotazioni ed iscrizioni si ricevono anche per lettera, a partire da oggi, presso la Segreteria della Scuola (via Plana, 5), dove a richiesta si distribuiscono programmi e regolamenti.

CANOTTAGGIO

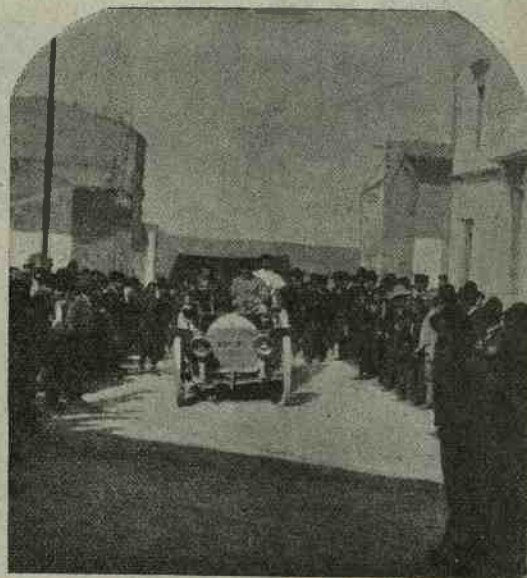
** Una sfida di equipaggi di *venete* corse tra la *Olena* di Milano e l'*Adda* di Lodi, dopo le regate di Villa d'Este. Il match fu fissato per domenica scorsa nel laghetto di Pusiano, su un percorso di 2000 metri in linea retta. Infatti, fu disputato, e la vittoria rimase all'*Olena* di Milano per un quarto di imbarcazione. Un vogatore dell'*Adda* si sentì male in prossimità della mèta e tralasciò di remare.

** Il campionato olandese di skiff è stato corso domenica ad Amsterdam sull'Amstel. — Nelle eliminatorie corse sabato e domenica mattina rimasero classificati per la semifinale i signori Max (olandese), Adolfo Müller di Berlino, campione del 1905, Otto Müller di Francoforte e I. C. Pott olandese. La prima semifinale fu vinta da A. Müller in 7' 59" ⁴/₅ contro Max; la seconda da Pott che batte Müller di 10 lunghezze.

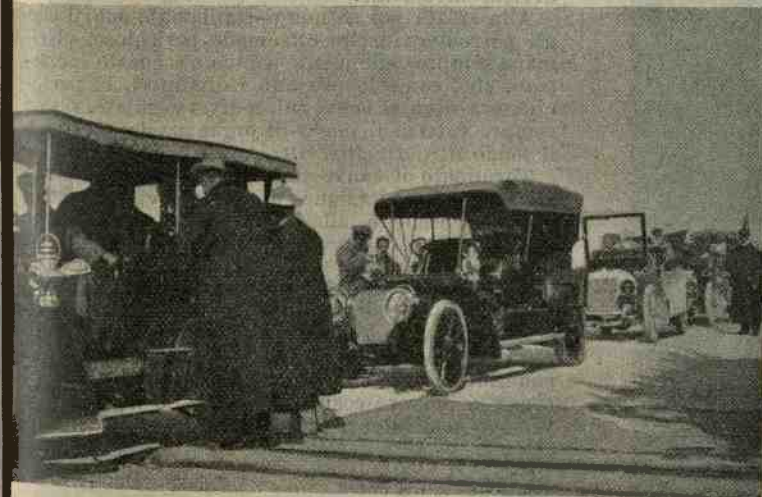
La finale ha dato luogo ad una viva lotta e la vittoria è rimasta al campione Adolfo Müller, che batté l'olandese Pott di una buona lunghezza in 7' 41" ¹/₅.

Nel prossimo numero

pubblicheremo: Le corse podistiche di Savona, di Roma e di Nizza Monferrato - Lo sport a Recco - Le gare di nuoto di Savona, Firenze e Roma - Lo sport cattolico - Le feste sportive di Bra - Le corse ciclistiche di Spezia - Lo sport in Sardegna.



Il noto chauffeur Cagno guida una Fiat 24 HP, su cui l'Imperatore di Germania ha compiuto frequenti viaggi in Puglia.



L'équipe messa a disposizione dell'Imperatore di Germania dalla Fiat.

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

Vendita esclusiva: Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

“ PERRY ”



Barnaba Attilio, vincitore del campionato ciclistico friulano.
(Fot. Ciro Barnaba - Buia).

Al Convegno ciclistico

Il ritrovo per la partenza è la migliore bottega di caffè. Anche il più infimo individuo divenuto *sportsman* può permettersi l'anormalità di quel lusso.

Là affluiscono, chi da una parte, chi dall'altra, i ciclisti, e là si prendono le ultime disposizioni per la partenza.

La bicicletta, già preparata a casa, là subisce gli ultimi tocchi: un po' d'olio alle ruote, un po' d'aria alle gomme, un colpo di pedale per vedere se la ruota gira bene e quando tutto sembrerebbe a posto si dà la partenza.

I più svelti — o i più annoiati — saltano in sella..., ma bisogna smontare. Il vecchio *le maître* della compagnia deve fare le raccomandazioni di

prammatica, di andare adagio, e dopo ricevuta l'approvazione e relativa promessa, appoggia il piede sul predellino adagio, adagio per confermare *de visu* le sue raccomandazioni, si dà le spinte necessarie e monta.

I più furbi ed egoisti, per evitare la polvere, a danno degli altri, prendono la testa e via uno dietro all'altro.

La strada trascorre rapida. I frizzi dell'uno, le risa, i motti allegri d'un altro fanno confondere e dimenticare i brontolamenti dell'anziano, che rimasto a due macchine di distanza dal gruppo vede quest'ultimo allontanarsi sempre più; cerca, poverino, rammentare a quella compagnia scherzosa le serie raccomandazioni divenute inutili, le fallaci promesse; ma ad appena pochi chilometri dalla città, quantunque abbia fatto tutto il possibile per avvantaggiarsi, si rassegna a continuare da solo in mezzo ad una nuvola asfissiante di polvere, e riprendere pacifico la sua andatura normale.

Ad ogni paese chiede informazioni dei ciclisti e ad ogni domanda si sente rispondere che sono appena svoltati l'angolo in fondo; nuova lena allora lo anima, si consola che in fin dei conti non è rimasto tanto indietro, si rinfranca, chiede un ultimo sforzo alle sue gambe, ma, ahimè! per quanto fissi gli occhi e cerchi scrutare in mezzo alla polvere, non vede nessuno.

A poco a poco anche quest'ultima traccia viene a mancare, dubita egli allora di aver smarrita la strada, cerca consolarsi con tutte le ragioni possibili dando la colpa a tutto fuor che alle sue gambe troppo fiacche.

Finalmente lo sforzo fatto, con l'incoaggiamento che fosse l'ultimo, lo ha sfinito; grondante sudore, ansante, con un formicolio alle ginocchia, che minaccia far fermare le gambe, è costretto smontare dalla bicicletta.

La prima sedia, sia quella soffice d'un caffè, o quella dura della rustica osteria di campagna, accoglie quest'essere vertiginoso, ad un pelo dall'assalto apoplettico, come una tavola di salvezza, come una stampella. Un pensiero gli si affaccia alla mente: abbandonare la bicicletta ed i convegni; ma là seduto sulla sedia non sa capacitarsi d'essere rimasto così indietro; gli pare quasi impossibile, e pensa allora con piacere che, se si mettesse davvero, saprebbe resistere... e i distintivi che numerosi gli ornano il vestito sono là a farne testimonianza.

L'oste o il caffettiere, che ormai conoscono a colpo d'occhio l'abbandonato, domandano sorridenti il perchè del suo ritardo, ed egli, con un atteggiamento che assomiglia ad una falsa modestia di corridore, gli risponde che è partito mezz'ora dopo e che è stato costretto fermarsi per istrada.

Dopo questa cavatina si leva tutto fresco e pomposo come un giovanotto, e montando agile

sulla sella va via tutto contento, credendo di aver almeno finora... salvato le apparenze.

Nelle vie imbandierate della città, in mezzo ad un formicolio chiassoso di persone, comparisce ultimo degli ultimi quest'eroe della bicicletta. Bianco dalle scarpe ai capelli, con la polvere che sul viso è divenuta pantano, cerca il luogo del ritrovo per convegno e ad ogni individuo che l'osserva, coronato il petto di distintivi, assume un'apparenza di generale in alta tenuta.

Arrivato, finalmente, dopo non pochi stenti, nel cortile all'uopo destinato, dopo esser passato baldanzoso in mezzo a due ali di curiosi stipati davanti al portone d'ingresso, cerca la compagnia e, trovatala, comincia una paternale che minaccia non finire più: che quella non era la maniera di correre, che lui non ha corso solo perchè non è



I soci dell'Associazione

matto, che non verrà più assieme e tante altre simili ragioni che terminano coronate o da qualche scusa forzata o da molti risi di scherno.

Al vermouth d'onore poi raccomanda di non bere troppo, di non mostrarsi ineducati approfittando del *gratis*, di non ubbriacarsi, mentre lui magari è costretto a fare l'opposto per bagnare la trachea arsa dalla polvere trangugiata.

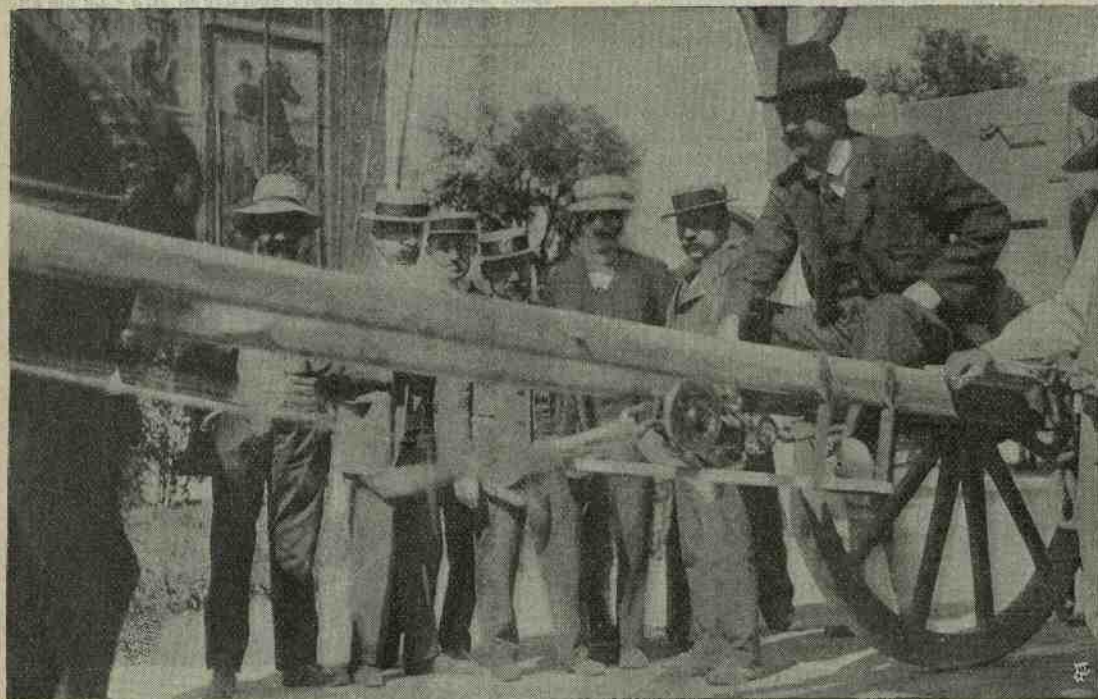
Arrivato ultimo, conseguentemente, non trova più distintivi, ed allora il pensiero di dover tornare a casa senza una prova del viaggio fatto, senza un ornamento di più alla sua giubba, lo fa divenire cattivo; bestemmia contro i ciclisti. Il Comitato, contro quell'ignoto che ha fatto quell'esigua ordinazione e portando a paragone tutti i convegni, a cui ha preso parte, dà degli imbecilli a tutti, comprendendo la città che ai suoi occhi diviene medievale.

Alla sfilata poi se non porta il gonfalone, il che gli potrebbe riuscire oltremodo pericoloso, vi rimane sempre fedelmente vicino e a questo *sportsman*, che, come lo provano i distintivi, ha partecipato a diversi convegni, a diverse sfilate, riesce sempre cattivo il modo di organizzarla, scorretto il modo di parteciparvi.

Terminato il convegno, al pensiero del ritorno, gli s'affaccia nella figura più fosca il viaggio fatto, pensa all'oscurità, alla facilità delle cadute, per cui ha sempre o un amico d'andare a far visita, o il teatro a cui è venuto appositamente per assistere una scusa qualunque per non partire assieme agli altri... e intanto pensa con gioia ai molli cuscini d'un vagone del treno, che placidamente lo porterà fino alla penultima stazione, dove non si suda, dove le gambe rimangono sempre fresche, senza la polvere così fastidiosa delle strade, dove vi sono così minori probabilità di eventuali incidenti.

Bassano Veneto.

Ellebbi.



Gli esperimenti sullo sforzo di trazione in rapporto alla larghezza dei cerchioni fatto a Milano per cura del Touring Club Italiano. Il dinamometro all'attiraglio di un veicolo a due ruote. (Fot. L. Comerio - Milano).

FORD

Vettura Automobile

Modello N. 15 HP

American Automobiles Agency **FERRARI & C.** - Via Ponte Seveso, 6 - MILANO

2 posti... L. 3900

completa in assetto di marcia

Ultime corse e convegni ciclistici in Italia

Negli scorsi giorni hanno avuto luogo, coll'organizzazione del *Touring-Club Italiano* e col concorso del Comitato dell'Esposizione, del Ministero dei lavori pubblici, degli *Automobile-Clubs* d'Italia e di Milano, e di altri enti, degli interessantissimi esperimenti sullo sforzo di trazione in rapporto alla larghezza dei cerchioni dei veicoli.

Gli esperimenti hanno una grande importanza anche nei riguardi della regolamentazione unificata che si intenderebbe introdurre fra le varie provincie sulla larghezza dei cerchioni stessi, come mezzo più pronto a migliorare sensibilmente la manutenzione delle strade: fue questo che si impone per l'aumentato traffico sulle strade e per i rinnovati mezzi di locomozione.



Fortiores (Sezione di Roma).

L'ultima marcia ufficiale dell'anno, indetta dalla Sezione *Fortiores* di Roma, di km. 100 in 5 ore senza fermate, ebbe luogo sul percorso Roma-Palombara - Moricone - Montelibretti - Passo Corese-Roma.

A causa della pioggia e del vento, su 8 partecipanti, ne giunsero al traguardo 6 soltanto, ed erano i *fortiores* signori Speranza Oreste, Segre Marcello, e gli aspiranti signori Baldassarri Tito, Comanducci Romolo, Coppetti Oreste, Provenzano Guglielmo.

All'arrivo furono felicitati dal direttore della Sezione del *Fortiores*, sig. tenente Umberto De Angelis, dal sig. Maggioli Giuseppe per il *Touring-Club*, dal sig. Perugia Gino, redattore del *Mezzogiorno Sportivo*, dal signor Balboni Ugo per il *Routier Italiano*, dal sig. Laurenti Luigi per la *Velocipedistica Romana*, dal sig. Sciarra Virgilio per i *Rari Nantes*, dai soci del Club Sportivo *Atalanta* e da parecchi soci del *Fortiores*, i quali si rallegrarono coi gitanti per le ottime condizioni in cui arrivarono malgrado l'avversità del tempo.

Quindi il signor Umberto De Angelis offrì un *vermouth* d'onore agli intervenuti, ed in seguito ad opportune ed eleganti parole presentò il nuovo vessillo sociale, invitando tutti a brindare alla prosperità dell'Associazione *Fortiores*.

Madrina dello stendardino, vero gioiello d'arte, fu la gentile signorina Sassi, alla quale venne offerta dalla Sezione Romana una splendida medaglia-ricordo.

In ultimo, dopo una serie di artistici gruppi fotografici eseguiti dall'egregio consocio signor Savei Riccardo, ebbe luogo un banchetto sociale, nel quale regnò la più schietta allegria, lasciando in tutti un lieto ricordo della simpatica cerimonia.

Una squadra di soci della Sezione Ciclismo dell'Unione Sportiva Sanremese, composta degli *audaces* G. B. Rubino, direttore di marcia; inge-

gnere Stefano Sghirla, P. Capoduro, G. Villa, Alfredo De Barbieri di Genova, A. Conte, e degli aspiranti Giacinto Anselmi, dott. G. B. Roggeri e Emilio Martini, ha compiuto la marcia ufficiale dell'*Audax* sul percorso Sanremo-Savona-Albissola-Pian dei Giovi-Sassello-Acqui-Cairo Montemonte, km. 209, in ore 19 (comprese 3,20 di fermata).

La marcia riuscì splendida malgrado il tempo pessimo incontrato.

La squadra, alla quale s'unirono gli *audaces* Ameglio Marcello e Attilio Pedemonte, partecipò al grande Convegno turistico di Cairo Montemonte, riportando il primo premio, gran medaglia d'oro, come società venuta da più lontano; un altro primo premio, pure grande medaglia d'oro, come sezione d'*Audax* più numerosa; un terzo premio, medaglia d'argento grande, come società avente maggior numero d'iscritti al *Touring Club Italiano* ed infine un settimo premio, medaglia d'argento media, come società più numerosa.

Venne pure consegnata al portabandiera della società, signor Pietro Capoduro, una medaglia piccola d'argento.

..

E' questo il secondo anno che la Società Ginnastica *Pro Vercellese* bandisce il campionato ciclistico dal Vercellese.

La *Pro Vercelli*, onde preparare deguamente con un savio e razionale allenamento i propri soci a questa gara, che va ogni anno acquistando importanza maggiore nello sport vercellese, ha fatto precedere questo campionato da tre altre gare che si effettuarono su percorsi varianti dai 25 ai 75 km. ed in epoche diverse, stabilendo dal risultato di esse il campione sociale.

Dette gare furono vinte dal socio Roncarolo Nello, il quale, malgrado il buon allenamento fatto non poté partecipare al campionato, causa una caduta fatta pochi giorni prima. Questo ritiro ha tolto l'occasione di vedere alle prese i due campioni della *Pro Vercelli*, Roncarolo ed Ara, che più avevano chance di vittoria, e stabilire la superiorità dell'uno sull'altro, tanto più non avendo potuto l'Ara partecipare alle gare del campionato sociale.

Non ostante la gara doveva svolgersi interessante, poichè era in giuoco il primato tanto agognato dalle due società sportive di Vercelli, la *Pro Vercelli* e l'*Unione Sportiva Vercellese*, le quali avevano iscritti i propri campioni per difendere i propri colori.

Ma ancora quest'anno la *Pro Vercelli* ha saputo trionfare ed in modo veramente impressionante.

La gara si svolse domenica scorsa 23 settembre, sul percorso Vercelli-Gattinara-Biella-Cavaglia-Santhià-San Germano-Vercelli, km. 108.

La splendida giornata ha favorito questa riunione che sportivamente riesce sempre una delle più interessanti. Difatti, tanto alla partenza che all'arrivo, una folla veramente numerosa era accorsa.

Alle 14,5, presso lo stabilimento Lombardi, vien data dal signor Foglia la partenza ai 9 corridori presenti, sui 12 iscritti. Al via, il corridore Ara parte veloce e prende la testa che la mantiene per un chilometro circa, per cederla subito al corridore Zumaglino, lui passa in terza posizione e così, in fila indiana, i corridori marciano fortemente verso Gattinara.

Durante il tragitto, il forte corridore Ara, con



Coglio Arturo, vincitore della corsa Brescia-Castiglione delle Stiviere-Brescia.
(Fot. Toccolini Tullio - Brescia).



Ara Emilio, 1° arrivato nella corsa per il campionato vercellese.
(Fot. Boeri - Vercelli).

frequenti scatti, riesce a dividere il plotone in tre gruppi e copre nella prima ora i 32 chilometri.

Alla salita faticosissima della Ratina, presso Cossato, riesce a liberarsi degli ultimi due corridori Prassone e Bonello che a lui s'erano attaccati, ed arriva al controllo a firma di Biella con cinque minuti di vantaggio sul secondo che è Prassone, che a sua volta ha staccato il terzo di 7 minuti.



Squadra dell'Unione Sportiva Sanremese (Sezione ciclismo).
1. G. B. Rubino, assessore comunale; 2. Alfredo De Barbieri, di Genova; 3. A. Conte, presidente della sezione ciclisti Cristoforo Colombo, di Genova.
(Fot. Gandolfi - Sanremo).

La SERPOLLET ITALIANA

Automobili a Vapore: Vetture - Omnibus - Camions - Vagoni - Vetturina popolare a benzina - Chassis 8 HP: L. 4250

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

Corse Ciclo-Motociclistiche Internazionali

Cremona 29-30 Settembre 1906

GINO MASCETTI vince il

Campionato Ciclistico Cremonese

e la finale della

CORSA ITALIA

montando

Pneus PIRELLI

Nella **Grande Corsa dell'Ora**, arrivarono:

1° G. Mascetti - 2° Mori

montando PNEUS PIRELLI, allenati da 2 Motociclette munite pure di

PNEUS PIRELLI

I Pneus PIRELLI costituiscono per chi li adopera garanzia di successo

Pneus per Cicli, Motocicli, Automobili.

Gomme piene per veicoli pesanti.

PIRELLI & C. - MILANO

Da Biella a Cavaglià l'Ara si precipita a tutta velocità per la discesa e riesce poco a poco a staccare enormemente gli altri concorrenti, ed arriva a Vercelli, con una splendida volata, con un vantaggio di oltre 13 minuti dal secondo che è Legnazzi Angelo, pure della *Pro Vercelli*, che ha fatto uno splendido ritorno, passando dalla quarta posizione, come trovavasi a Gattinara, alla seconda, battendo il Prassone che ebbe a soffrire una leggera indisposizione, ed il Bonello che già erasi piazzato secondo a pochi chilometri dal traguardo.

Ed ora ecco l'ordine d'arrivo:
 1. Ara Emilio della *Pro Vercelli*, già campione 1905, in ore 3 38', riguadagnandosi il titolo di campione pel 1906; medaglia d'oro grande e oggetto artistico, dono dell'avv. Luigi Bozio. 2. Legnazzi Angelo della *Pro Vercelli*, in ore 3 51' 20"; medaglia d'oro. 3. Bonello Angelo dell'*Unione Ciclistica di Ronsecco*, in ore 3 52"; medaglia vermeil grande. 4. Prassone Angelo della *Pro Vercelli*; medaglia vermeil. 5. Zumaglini Ernesto dell'*Unione Sportiva Vercellese*, in ore 3; medaglia argento grande. 6. Minghetti Pietro dell'*Unione Sportiva Vercellese*; medaglia argento. 7. Magistrello Guido di Borgo d'Ale; medaglia d'argento.

Gli altri due ritirati.
 Il servizio di controllo lungo il percorso venne disimpegnato lodevolmente dai volenterosi ciclisti dell'*Unione Sportiva Vercellese*, dall'*Unione Sportiva Biellese*, da diversi ciclisti di Gattinara e Santhià e da quelli della *Pro Vercelli*, che misero ogni impegno per la buona riuscita della gara.
 La Giuria era composta dai signori Bertinetti ing. Francesco, Foglia Giovanni, Fropa Mario, Bianco Pasquale, Segre Vittorio, presidente dell'*U. S. V.*, Defabianis, Sacerdote rag. Emanuele, Trinchero Piero e Quarra Vittorio, cronometrista.
 Bep.

*
 Barnaba Attilio di Buia (Udine) ha vinto il campionato Friulano di resistenza, tenutosi in Udine il 9 settembre 1906, montando macchina A. Verza di Udine.
 La corsa ebbe luogo su pista naturale, ellittica, piana, dello sviluppo di m. 536. Il percorso fu di giri 40 pari a km. 21,440.
 Tempo massimo minuti 38.

L'Attilio Barnaba, partito con passo fortissimo, lo mantenne imperturbato per tutto il percorso, superando di più di due giri tutti gli altri numerosi concorrenti ed arrivando freschissimo al traguardo in 34' 12" 1/5.
 Dieci minuti dopo l'arrivo del campionato il Barnaba prese parte alla corsa *handicap* tra dilettanti, partendo a 250 metri dal primo corridore, e giunse splendidamente buon primo.

*
 Presentiamo ai lettori la fotografia di un giovane corridore che, domenica 23 settembre, vinse brillantemente un'importante gara ciclistica di 55 km., svoltesi sul percorso

Brescia-Castiglione delle Stiviere e ritorno. Il forte *routier* coprì il percorso in sole ore 1,38', riuscendo a staccare di parecchie macchine i competitori con un meraviglioso spunto finale.
 Il giovane Coglio Arturo seppe vincere, con



Una mitragliatrice automobile.

stile superbo, ben 22 concorrenti, fra i quali numerosi dilettanti già conosciuti nel mondo dei corridori.
 Essendo nato a Brescia il 30 aprile del 1890, non conta che 16 anni e pochi mesi, e può perciò vantarsi di essere il più giovane corridore d'Italia.

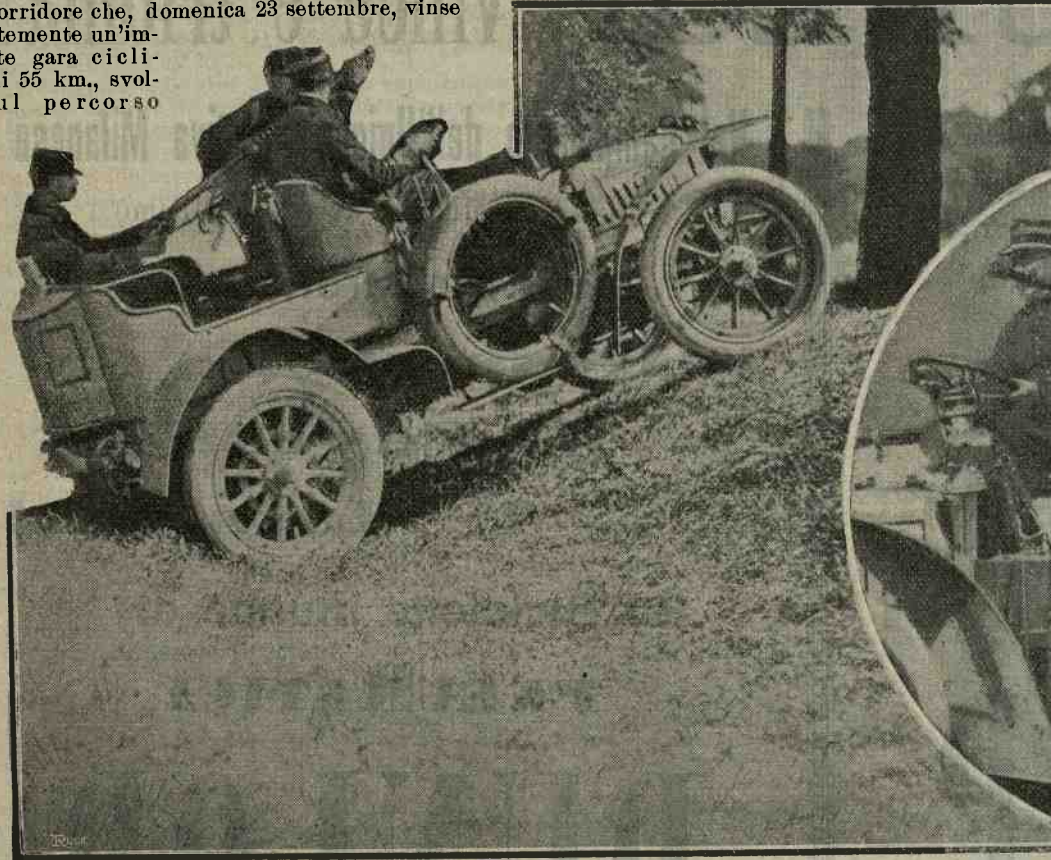
Mitragliatrici automobili

Il cannone non ha nulla di nuovo; è il veicolo che merita tutta l'attenzione, così scrive il Beltrami. Il motore di cui è provvisto gli permette di trasportare il cannone con una grande rapidità e dopo il tiro battere in ritirata e ritornare all'attacco con tutta velocità. Il motore a petrolio ed alcool è collocato anteriormente all'automobile in un cofano speciale ricoperto da corazzatura di acciaio che lo protegge contro i tiri del nemico; la vettura può fare 40 km. all'ora nonostante il forte peso del carico. Al servizio del veicolo bastano tre uomini: un sott'ufficiale e un cannoniere prendono posto nella vettura a destra o a sinistra del cannone protetti da una corazzatura di lamina d'acciaio: un terzo cannoniere sta più indietro come servente del pezzo in un compartimento chiuso che serve da magazzino delle munizioni; il servente porge le munizioni al cannoniere che sta avanti man mano che sono necessarie. Il sott'ufficiale comanda il tiro e fa muovere la vettura. Il cannone automobile del Maxim può essere sparato in marcia e in riposo — essendo la mitragliatrice o il cannone Maxim, che possono a piacere montarsi sull'automobile, disposti sopra un perno girevole; il tiro può essere effettuato in tutte le direzioni davanti, a destra o a sinistra, senza modificare per questo la direzione della marcia.
 Negli Stati Uniti si esperimenta invece un automobile corazzato del capitano Dayton, che ha per iscopo la protezione dei soldati che lavorano alla costruzione di fortificazioni, scavo di trincee, ecc.



CORRISPONDENZA

Liverpool — Hess. Grazie. Ricevuto giornale. Spedita copia.
Napoli — Voltan. Certo al prossimo numero.
Firenze — Baldi. Spedimmo subito i *clichés*.
Altare — Saroldi. Grazie. Pubblichiamo subito sulla *Stampa*.
Spezia — Montale. Ricevuto. Al prossimo numero.
Palermo — *Mezzogiorno Sportivo*. Certo faremo cenno prossimamente. Saluti.
Vercelli — Bep. La seconda fotografia del secondo arrivato ci giunse troppo tardi.
Roma — *Unione Sportiva Triburtina*. Al prossimo numero.
Bassano — L. B. Come vede pubblichiamo. Ella deve farsi abbonato. In tale caso le invieremo tessera.
Iglesia — R. C. Grazie di quanto ci ha inviato. In un prossimo numero farò ogni possibile di accontentarla. V. G.
Francoforte — Ginesi. Già provvisti. La fotografia inviata è troppo scura per farne la riproduzione.
Marienburg — Della Santa. Al prossimo numero.



Il riconoscimento del nemico.



Il tiro con la mitragliatrice.

F.L.A.G.

FABBRICA LIGURE DI AUTOMOBILI GENOVA

Tipi propri: Chassis 16, 40 e 70 HP

e Licenza esclusiva per l'Italia:

della Ditta **John I. Thornycroft e C.o** Ltd di Londra

Sede Genova: Piazza Corvetto, 2. Stabilimento: **SPEZIA.**

JUNIOR

Tipo 1906

Chassis 18-24 4 cilindri

Vetture da turismo e da città

ULTIMI PERFEZIONAMENTI

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino

Cacciatori !!!

usate sempre

LANITE

D. N.

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

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

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

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



I migliori armaioli ne sono provvisti.

Per acquisti all'ingrosso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:

"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

Ogni giorno DUNLOP vince e trionfa!

La più importante Corsa di Vetture da Turismo, il

" TOURIST TROPHY ",

effettuata nell'Isola di Mans (Inghilterra)

venne vinta da

1° Rolls Royce

che coprì i 262 Km. in ore 4 6' 3'',
pari a 63 Km. 900 m. in media all'ora, colla minima
spesa di benzina grazie i **PNEUMATICI**

DUNLOP

SCANNELLATI

Nel Campionato dell'Unione Sportiva Milanese

(100 Km. Milano-Pavia-Lodi-Milano)

arrivarono

1° Rossignoli

3° Pavesi

4° Massironi

Su Biciclette munite di

PNEUMATICI

DUNLOP

The Dunlop Pneumatic Tyre C.o L.td - Via Fatebenefratelli, 13 - MILANO

Canotti automobili e idroplani

Era nostra intenzione dare nell'ultimo numero il resoconto illustrato delle regate di Stresa, ma a causa di un ritardo nell'invio delle fotografie fummo costretti a ritardare la pubblicazione della suddetta riunione.



L'idroplano dell'ing. Forlanini.

(Fot. A. Croce - Milano).

Avremmo voluto oggi illustrare, come il solito, con ottime istantanee l'avvenimento motonautico del Lago Maggiore, ma sfortunatamente non possiamo usufruire del materiale fotografico pervenutoci.

Ecco intanto i risultati delle regate di Stresa: Nella corsa *cruisers*, 2ª serie (otto metri) il percorso è di km. 40, due giri del poligono Stresa, Cerro, Intra, Pallanza, Baveno, Stresa.

Lotta interessante fra il piccolo e valoroso *Florentia V* e *C. P. N.*, scafo Pattison, motore Thornycroft, che impiega ore 1 30' 3" 3/5, contro 1 44' 17" 4/5 del *Florentia V* e 1 16' 25" dell'*A. U. Costaguta*, motore San Giorgio, scafo Costaguta di Voltri. Tempi compensati.

Il *Florentia III*, uscito per provarsi in un giro, abbandona dopo questo.

Nella corsa *handicap*, gli spaziamenti che dovevano farsi in base alla velocità nei due giri della corsa precedente, si stabiliscono sul risultato di un solo giro, per la *Florentia* come per tutti. Percorso come sopra, 40 km.

Partono: *Florentia V* a ore 16,30; *C. P. N.* a ore 16 44' 24"; *Florentia III* a ore 16 44' 52"; *Costaguta* a ore 16 58' 30".

La condotta delle due *Florentia* è superba, né il minor canotto la cede al maggiore in questa lotta a compensi, della quale *Florentia III* sarebbe il facile vincitore. Ma la Giuria decide di squalificare l'imbarcazione perchè mancante dell'apparecchio di retrocarica (art. 8 del regolamento applicato della nuova stazza dell'A. C. F. e dell'I. H. C. F.), e l'ordine riesce così modificato: 1. *Costaguta*, in ore 1 13' 4" 4/5; 2. *C. P. N.*, in ore 1 30' 39"; 3. *Florentia V*, in ore 1 45' 39" 2/5. Grande era l'aspettativa per la disputa della Coppa Reale e del premio di 5000 lire, della Coppa di S. A. R. il Duca di Genova e del premio del Ministero della Marina.

La *Florentia* guadagna quasi a suo dispetto la Coppa del Duca di Genova, destinata al secondo.

E mentre la *Fiat* si è attribuita la Coppa Reale ed il gran premio di L. 5000, *Costaguta*, il valido *cruiser* di Costaguta, agguerrito di un buon motore *Napier-Sangiorgio*, e guidato, fra parentesi dal noto Macdonald, riesce con resistenza e con regolarità ad attribuirsi il terzo posto ed il premio del Ministero della Marina.

Un'importante innovazione nel campo automobilistico, o meglio, nel campo motonautico, l'ha apportata l'ing. Forlanini col suo nuovo canotto-idroplano.

E' chiamato così perchè, contrariamente a tutti i canotti automobili sinora costruiti, esso viene messo in moto per mezzo di due potenti eliche le quali, sospinte a loro volta da un motore, anzichè funzionare nell'acqua, agiscono nell'aria. Come tutti i canotti automobili, l'idroplano ha un motore il quale in nulla differenzia da essi, ed ha una forza veramente notevole di 70 cavalli. La velocità sinora raggiunta dall'idroplano è di circa 70 chilometri all'ora, ma il Forlanini spera di superare questa media già notevole in seguito a nuovi perfezionamenti che si studia di apportare in questo inverno. Anche

con vento contrario e in giornate in cui il lago — gli esperimenti vennero fatti nel Lago Maggiore — era abbastanza mosso, il canotto, spinto a tutta velocità, ha tenuto una marcia regolarissima, sfiorando appena l'acqua e quasi volando sopra di essa. E dicendo volando non ci allontaniamo troppo dal duplice scopo pel quale il Forlanini ha costruito il suo canotto. Una volta

risolto il non facile problema di opporre, mediante eliche aeree, valida resistenza al vento, pur avendo l'appoggio dell'acqua, il Forlanini crede che adoperando lo stesso sistema, naturalmente esplicato in modo diverso, potrà riuscire nel suo principale intento, che è quello di costruire una macchina volante dirigibile.

Le corse automobilistiche di Rovigo

Rovigo indicavaper domenica 23 settembre una corsa sul chilometro a slancio per automobili e motociclette. Questa è la prima gara di velocità che si corra quest'anno in Italia e, benchè organizzata in brevissimo tempo, ha avuto un esito molto felice.

Le automobili erano divise in tre categorie: 1.a sotto le L. 6000; 2.a sotto le L. 14.000; 3.a sopra le L. 14.000.

Come si vede una divisione molto semplice e razionale, studiata sui prezzi di *chassis* più comunemente in uso. Bisogna pensare che il Comitato non ha potuto diramare i programmi che tre giorni prima della riunione: non poteva quindi né pensare ad una divisione per cilindrata, cosa molto difficile a determinare per chi non è pratico, né per alesaggio perchè il Comitato non poteva sperare un numero così grande di iscritti da giustificare l'adozione di sei o sette categorie.

La pratica poi ha dimostrato la ragionevolezza del programma, e si hanno avuti tanti concorrenti da dare una forma e un esito insperati alla riunione.

Per le motociclette erano state stabilite due categorie: 1.a corsa libera alle motociclette di qualsiasi forza, premi in denaro; 2.a turismo, sino ai 3 1/2 HP in completo assetto da viaggio.

Ma all'ultimo momento la prima categoria corsa è stata soppressa per insufficienza di partenti. Peccato, perchè molti e noti erano gli iscritti, quali: Di Monasterolo (Peugeot), Sclavo (Zedel), Nuvolari (Vaccari), Antoniazzi (Peugeot), Lucca (Puch). Solo i due ultimi si sono presentati ed hanno corso fuori gara; Sclavo venuto espressamente da Torino, non ha ricevuto in tempo la motocicletta.

Una giornata magnifica ha favorito le corse: la strada prescelta sul rettilineo Ferrara-Rovigo, vera pista ideale da records, era sorvegliata da un servizio speciale di guardie e carabinieri. Molti *sportsmen* all'arrivo, e molte automobili lungo il percorso.

Diamo la classifica ufficiale, facendo osservare come molti concorrenti abbiano ottenute velocità davvero notevoli.

Motociclette (turismo) fino ai 3 1/2 HP: 1.o Marchiori su Bianchi, in 50" 3/5, pari a 71 km. all'ora; 2.o Cesarotti su Zedel, in 55", pari a km. 65 e 500 metri all'ora; 3.o Previate su Invicta, in 56" 4/5, pari a km. 63 e 500 metri all'ora.

N. P. Antoniazzi (Peugeot), Camiello (Ota), Da Vanzo (Peugeot), Valenzini (Republik), tutti iscritti.

1. **Vetture** (*chassis* meno di L. 6000). — 1. Brigenti su Peugeot 8 HP, in 1'2" 4/5, pari a 57 km. all'ora; 2. Campana su Helbé 10 HP, in 1'20" 1/5, pari a 45 km. all'ora; 3. Scaccabarozzi su Bébè Peugeot 7 HP, in 1'23" 4/5, pari a 43 km. all'ora; 4. Rosi su Bébè Peugeot 7 HP, in 1'29", pari a 40 km. e 500 m. all'ora; 5. Piccoli su Darracq 8 HP, in 1'31" 3/5, pari a 39 km. all'ora.

Notevole il tempo di Brigenti, che su una Peugeot 8 HP ad un cilindro batte quasi i 60 km. all'ora.

Vetture leggere (*chassis* meno di L. 14.000). — 1. Graziani su Itala 18 HP, in 43" 1/5, pari a 83 km., 500 m. all'ora; 2. Angeli Tullio su Isotta-Faschini 16 HP, in 46" 2/5, pari a 78 km. all'ora; 3. Angeli Armando su Fiat 16 HP, in 55", pari a 65 km., 500 m. all'ora.

Ettore Graziani, che riprendeva il volante per la prima volta dopo la terribile collisione con la Bollée al circuito della Sarthe, copre un bellissimo chilometro in 43" 1/5 (83 km., 500 m. all'ora), seguito da presso da Angeli Tullio, che fa quasi gli 80, con una Isotta 16 HP, *chassis* allungato da landaulet, a cui aveva messo una carrozzeria provvisoria a 2 posti.

Vetture (*chassis* più di L. 14.000). — 1. Da Zara su Züst 40 HP, in 31" 3/5, pari a 113 km., 760 m. all'ora; 2. Breda su Isotta 28 HP, in 37" 4/5, pari a 96 km. all'ora; 3. Piccoli su Fiat 24 HP, in 39" 2/5, pari a 92 km. all'ora.

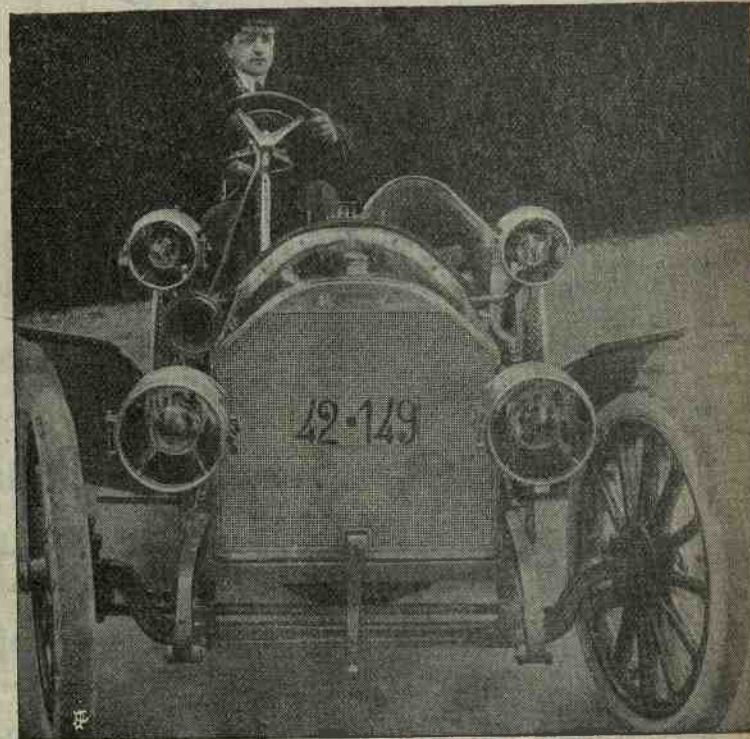
E la categoria più interessante per i passaggi fulminei. Da Zara fa la massima velocità della giornata, quasi 114 km. all'ora, e guadagna, oltre la grande medaglia d'oro di S. M. la Regina madre, la medaglia commemorativa, dono di S. E. il ministro della marina. La Züst, del tipo commerciale comune, era in completo assetto di accessori, come da viaggio, e credo possa fare anche un tempo migliore perchè ha dei *démarrages* velocissimi. E' iscritta al meeting di Gaillon.

Breda ha una Isotta che fila assai veloce, fa i 96 km. e batte la Fiat 24 HP del Piccoli, che però mi assicura che la macchina non era in perfetto ordine.

L'esito felicissimo della riunione ha servito d'incoraggiamento per il Comitato organizzatore, che pensa già a ripetere la corsa l'anno venturo, mettendo in competizione una Coppa-challenge, dono di un noto sportsman.

L'ordine di partenza dei concorrenti alla Coppa Vanderbilt (6 ottobre)

Diciotto vetture hanno avuto il loro numero di partenza, non dall'uno al diciotto, come si potrebbe credere, ma dall'uno al diciannove, poichè i delegati, prima dell'estrazione a sorte, hanno saltato il numero tredici, cifra che spiace ai corridori americani.

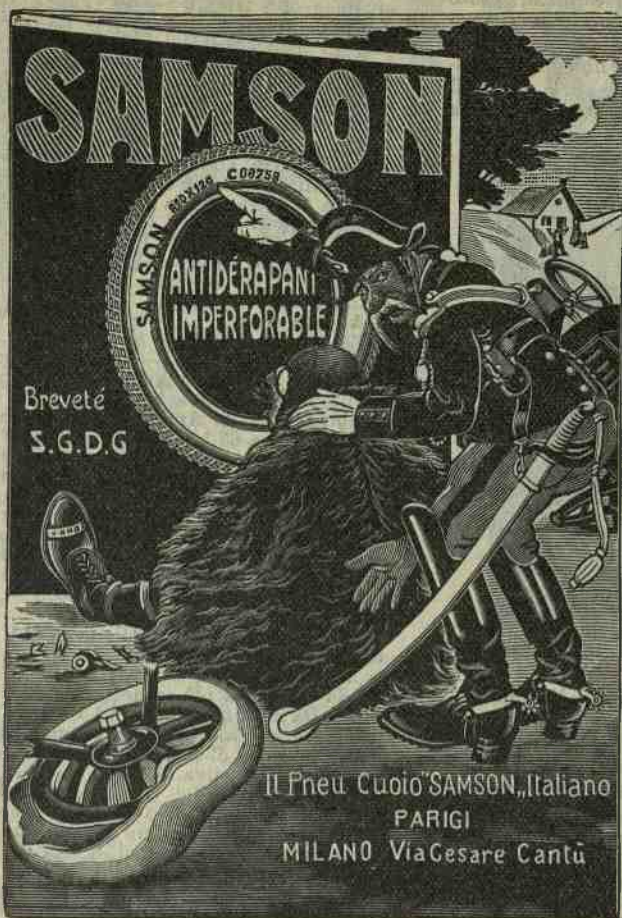


Da Zara Leonino su vettura Züst 40 HP, vincitore della 3.a categoria.

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.



Ultimo Tipo rinforzato:

II "TYPE COURSE"

L'Agenzia Italiana dei PNEUMATICI **MICHELIN**

avverte la sua Spettabile Clientela
che ha traslocato
la propria Sede di Milano
in

Via Foro, n. 14

(angolo Via Castello)

Le Macchine che hanno trionfato nella grande **CORSA DELLA COPPA D'ORO** *sono, a giudizio di tutti i competenti, le*
Vetture Marca

"TORINO"

della **Società Automobili Diatto-Clément**

Vetture di metà potenzialità delle altre concorrenti.

Felice Buzio, guidando una **Diatto-Clément** di soli 12 cav., guadagna il
Gran Premio della Città di Bologna.

G. Vercellone, guidando una **Diatto-Clément** di soli 20 cav., guadagna
Premio unico di Lire Cinquemila.
Coppa del Presidente dell'A. C. di Milano.
Medaglia d'Oro del Presidente dell'A. C. di Napoli.

Premio della Società Darracq Italiana.
Premio dell'Automobile Club di Roma.
Premio del Veloce Club di Perugia.

Vetture montate con Pneumatici "PIRELLI"

Agenzia Generale di Vendita per l'Italia:

Società FABBRE & GAGLIARDI - Garages a **MILANO, TORINO, ROMA, GENOVA**

Ecco l'ordine in cui partiranno i concorrenti:

1. Le Blon (Thomas) America;
2. Heath (Panhard) Francia;
3. Jenatz (Mercedes) Germania;
4. Lancia (Fiat) Italia;
5. (Frayer-Miller) Lewel America;
6. Fitz Sepheard Hotchkiss;
7. Luitgeu (Mercedes) Germania;
8. Nazzaro (Fiat) Italia;
9. J. Tracy (Locomobile) America;
10. Wagner (Darracq) Francia;
11. Foxhall Keene (Mercedes) Germania;
12. Cagno (Itala) Italia;
13. Harding (Haynes) America;
14. Alberto Clément (Bayard-Clément) Francia;
15. Weillschott (Fiat) Italia;
16. W. Christie (Christie) America;
17. Duray (Diétrich) Francia;
18. Fabry (Itala) Italia.

La *Pope Toledo*, di Lyttle, non figura nella lista dei partenti, perchè il Giuri ha squalificato il corridore, e lo ha sostituito con Lewell, conduttore di una *Frayer Miller*.

Nel mondo commerciale sportivo

*** A Torino si è costituita la *Società anonima per frigoriferi e motori (Motofrigor)*, con un capitale di L. 420.000, costituito da n. 16.800 azioni da L. 25, di cui versati i quattro decimi ed elevabile ad un milione, per semplice deliberazione del Consiglio d'amministrazione.

Lo scopo della società è la fabbricazione ed il commercio di motori a scoppio ed a vapore, la fabbricazione ed il commercio d'apparecchi frigoriferi, ed in particolare degli apparecchi frigoriferi a cloruro di metile, nonché l'industria delle costruzioni meccaniche in genere. La società potrà pure prender parte ad altre industrie analoghe od affini.

Il Consiglio d'amministrazione è composto dei signori: Bocca cav. Francesco, Cinzano Arturo, Claretta-Assandri conte ing. Luigi, Cometti Ottorino e Triulzi Duilio. Sindaci effettivi i signori: Astuti rag. prof. Pietro, Chimelli Luciano e Weiss Carlo; sindaci supplenti i signori: Olivieri ing. Lorenzo e Ceresa ing. Carlo Angelo.

*** A Milano si è costituita la società anonima *Officina milanese per la fabbricazione cerchi per biciclette ed automobili, macchine ed utensili*, avente per iscopo la fabbricazione di cerchi per biciclette ed automobili e di macchine ed utensili per la lavorazione del ferro e del legno, col capitale sociale di L. 200.000 aumentabile a L. 500.000.

*** La nota casa milanese *Riccardo Chentrens*, la rappresentante esclusiva in Italia del famoso misuratore di velocità per automobili chiamato *Triumph*, ha portato la sua sede nei più grandiosi locali di via Vincenzo Monti, 14, Milano.

*** A Legnano si è costituita la società *Fabbrica Italiana Automobili Legnano* col capitale di L. 350.000 aumentabile a L. 1.000.000.

La sua Direzione è così composta: Angelo Ferrario fu Pietro, presid.; Riccardo Panighini, Italo Rosa e ing. Ambrogio Barattelli, consigl.; avv. cav. Luigi Puricelli, segret.; sindaci i signori: rag. Alberto Gavazzi, Scossiroli Adolfo, rag. Luigi Locatelli; supplenti i signori: Madonnini Riccardo, Weiss Ugo; consiglieri delegati e direttori generali i signori: ing. Barattelli Ambrogio e Rosa Italo.

Scopo della società è la costruzione d'automobili, di motori industriali e di gruppi per imbarcazioni.

*** I fari B. R. C. *Alpha*, classificati fuori concorso a Parigi nel 1900, e insigniti del primo gran premio ai concorsi di Tours e di Lione nel 1903, a Berlino nel 1905, messi fuori concorso all'Esposizione di Liegi nel 1905, sono stati egualmente classificati fuori concorso all'Esposizione di Milano. Ciò prova l'indiscussa superiorità di quel materiale che è tenuto in vendita a Milano dagli agenti signori *Fratelli Blanc*.

*** La ditta Attilio Cassoni di Codogno, commerciante in olii, petroli e benzine per automobili, dato il crescente sviluppo del suo commercio, ha fatto società in accomandita sotto la nomina *Attilio Cassoni e Comp.*

*** Delle novità sono successe e stanno per succedere ai rinomati *Cantieri Gallinari* di Livorno. La vecchia ditta Francesco Gallinari, che ha oltre 50 anni di vita, venne lo scorso anno trasformata, per merito del conte Luigi Fauffone di Germagnano, in società anonima col capitale di 1.000.000 di lire da portarsi a 2.000.000. Oltre al vecchio cantiere di Porta Murata, che venne pure riformato ed ampliato, la società porta ora la sua cura all'ingrandimento del cantiere al Molo Mediceo. E' da questo cantiere che escono circa tre *yole* alla settimana, imbarcazioni che vanno tutte in diverse regioni d'Europa, ma specialmente in America.

Ma è appunto nei costruendi officii di Molo Mediceo che col prossimo anno la società anonima dei Cantieri Gallinari produrrà due tipi di motori speciali, a giri lenti, che dovranno servire esclusivamente l'uno per le imbarcazioni, l'altro per camions od omnibus. Oggi, sia per gli omnibus, sia per i canotti automobili, si adoperano gli usuali motori per le veloci carrozze automobilistiche che, a parere della Società Gallinari, non vi si adattano sufficientemente e perciò

essa ha voluto colmare una lacuna dell'industria italiana provvedendo a costruire i motori specializzati per i due usi: imbarcazioni ed omnibus. Questo nuovo riparto venne affidato alla direzione dell'ing. Cesare Momo, già capo dell'ufficio tecnico della Fiat di Torino.

Al Cantiere di Molo Mediceo si ammira un nuovo argano elettrico, della portata di 250 tonnellate, per togliere i canotti automobili dal mare e passarli direttamente entro lo stabilimento per le pronte riparazioni.

*** Il yancet *Giuseppina*, varato dal Cantiere Baglietto di Varazze, ha compiuto felicemente una traversata nuova negli annali dell'audacia marinai, da Monaco (Francia) a Trapani. Tale viaggio fu fatto per provare il motore di 60 HP, un Truscott

DA UN NUMERO ALL'ALTRO

Automobilismo.

*** Nel 1907 la Targa Florio sarà disputata con una classifica basata sulla superficie massima del pistone e con un peso proporzionale. Così si fisserà un *maximum* di superficie del pistone, che varierà probabilmente da quelli corrispondenti agli alesaggi da 120 a 130.

Ai vincitori saranno fissati i seguenti premi: lire 15.000 al primo, 5000 al secondo, 3000 al terzo e 2000 al quarto.

Ciclismo.

*** Le corse di Firenze sortirono l'esito seguente: 1° giorno: *Premio Firenze*. — 1. Ubaldo Pierazzuoli; 2. Messeri (Nemo); 3. Gino Dani.

Match Internazionale (prof.). — 1. Gardellin; 2. Fontani, entrambi italiani; 3. Dierflinger, svizzero.

Corsa Handicap (dilettanti). — 1. Nemo; 2. Martelloni; 3. Pierazzuoli.

Alla fine delle corse Gardellin percorre i 10 km. in 11 minuti e 45 secondi.

2° giorno: *Corsa Dilettanti*. — 1. Nemo; 2. Silvestri; 3. Scarlati.

Match Internazionale. — Dopo tre prove è 1. Gardellin; 2. Fontani (italiani); 3. Dierflinger (svizzero).

Corsa di cinque chilometri (dilettanti). — 1. Martelloni; 2. Scarlati; 3. Silvestri.

Match Internazionale (cinque chilometri) fra Gardellin e Dierflinger. — Vince Gardellin in minuti 7' 50", applauditissimo, ma non riesce a battere il record, che è di 6' 11".

Il match dei quindici chilometri è pure vinto da Gardellin.

*** Nella corsa ciclistica sul percorso di quattordici giri del paese di Luino, arrivò 1. Farina Gualtiero di Milano, 2. Gianoli Battista id., 3. Guazzoni di Varese.

*** Le corse di Erba diedero il seguente esito:

1. Pavesi Eberardo di Milano, in 3.46; 2. Albini Pierino di Legnano, ad una macchina; 3. Zanzottera di Legnano, in 3.52; 4. Lodi, 5. Nosedà, 6. Bertarelli, 7. Bonchi, 8. Amelli, 9. Pinardi, 10. Pusterla.

*** Nella corsa Milano-Pavia arrivò 1. Pisch Achille, in ore due precise; 2. Bordini Carlo, a ruota; 3. Tornaghi Mario, a due macchine; 4. Balzarini Carlo, 5. Caronni Angelo, 6. Meda Paolo, 7. Colombo Umberto, 8. *Ultimo* di Lecco, 9. Cordani Enrico, 10. Fratini Carlo.

*** Sullo stradale presso il ponte vecchio sul fiume Sesia, a Vercelli, ebbero luogo le corse ciclistiche.

Nella gara di metri 100 si ebbero 12 concorrenti. Si fecero diverse batterie. Nella finale giunse: 1. Milano, della *Pro Vercelli*, 2. Salvaneschi Celestino, 3. Garavelli, 4. Libano, 5. Salvaneschi Carlo.

Nella corsa di consolazione arrivarono: 1. Aimar, 2. Masini, 3. Sarasso.

*** Il Campionato ciclistico dell'Unione Sportiva di Milano si è disputato, sul percorso Vigentino-Pavia-Lodi-Rogoredo (km. 100). I partecipanti furono 8.

Arrivò primo, guadagnando il titolo di campione, Rossignoli, impiegando ore 3.18'13"; seguì, ad una gomma, Galassi; indi Pavesi, Massironi, Ganna, Galletti, Faravelli, Cavanna.

*** La corsa del circuito lomellino: Mede-Lomello-San Giorgio-Mortara-Zeme-Sartirana-Torre Berrettini-Mede (km. 108), è stata vinta da Cuniolo Giovanni di Tortona, in ore 3.35'14". 2. Danesi Battista di Milano, 3. Libero Giovanni di Casale, 4. Mairani Carlo di Mede.

*** Nella corsa dell'ora disputatasi a Cremona giunsero: 1. Masetti Gino (km. 47, m. 200), 2. Mori (km. 45, m. 900), 3. Girelli (km. 41, m. 700).

*** Il Campionato del circondario di Treviglio è stato vinto da Tobia Cesarani di Caravaggio, 2. Faini di Treviglio, 3. Erzego di Treviglio, 4. Franzoni di Caravaggio.

*** La corsa Padova-Montagnana-Padova (km. 100) ha segnato una vittoria per il corridore Emilio Gambatto, 2. Pastari, 3. Baefatto.

*** Nella corsa del Veloce-Club di Genova è giunto primo il corridore Miranelli.

*** Il Campionato di Monza è stato vinto da Nino Favalli di Monza, 2. Bertarelli Camillo di Milano, 3. Meda di Pavia.

*** La corsa ciclistica di sei giorni a Tolosa ha dato i seguenti risultati definitivi: 1. *équipe* fratelli Georget, km. 3212, m. 448; 2. *Gauban-Germain*, km. 3212, m. 42; 3. *Wattelier-Landrienx*, km. 3211, m. 280; 4. *Soulié-Chartier*, km. 2928, m. 56; 5. *Ha-*

bert-Poiry, km. 2808, m. 52; 6. *Piétrois-Egeldinger*, km. 2038, m. 580. Delle ovazioni sono state fatte ai corridori alla fine della corsa.

*** Una corsa di resistenza sul percorso Altare-Dege e ritorno (km. 34) ha avuto luogo domenica. Fungeva da cronometrista il signor ing. Roberto Rebaudi.

Eccovi senz'altro l'ordine d'arrivo: 1. Briano Luigi in 1.15', 2. Saroldi Ermano in 1.17', 3. Grandis Olide in 1.27', 4. Mamella Mario in 1.28'.

*** La fiorente società *Unione Sportiva Campana* di Caserta ha inaugurato il velodromo di piazza Venezia con corse ciclistiche e podistiche.

La riunione è riuscita brillantissima sia per il nu-

mericano. Il percorso di 435 miglia marine fu eseguito senza appoggiarsi in alcun punto di rifornimento e senza incidenti. Il *Giuseppina* appartiene al sig. Dali di Trapani, ha una lunghezza di m. 22, uno spostamento di 32 tonnellate e mq. 100 di velatura.

*** La Fabbrica italiana di motori, cicli e motocicli *Primus* di Torino può andar fiera dei continuati suoi successi nel campo motoristico italiano. Dopo aver vinto superbamente due categorie (signori Rava e Robotti) nella corsa del Colle Sestriere (km. 87), ieri nuovamente conquistava il primo (sig. Rava) e terzo posto (sig. Robotti) nel Campionato italiano motociclistico su strada, compiendo 98 km. nel tempo straordinario (data l'accidentalità del percorso) di ore 1.23'48", con una media quasi di 66 chilometri all'ora. Augurii di buon proseguimento.

mero delle gare svoltesi, sia per la valentia dei concorrenti, sia per la perfetta organizzazione.

La prima corsa ciclistica di velocità m. 2000, giri 6, è stata vinta dal sig. Giudice Luigi di Melfi, 2. Villanova Emanuele di Caserta, 3. Perret Augusto di Napoli.

La seconda corsa di velocità, m. 3000, è riuscita attraentissima per la lotta ingaggiata fra il valoroso romano Forte Mariano ed il campione napoletano Pinto Alberto, il quale è rimasto distaccato di una macchina, 3. è arrivato Giudice Luigi di Melfi.

L'ultima gara di resistenza di km. 10, è stata oltremodo interessante per le diverse fasi che subiva e che non dava agio di poter fin da prima designare il vincitore.

Il velocissimo Forte è il miglior quotato, dopo viene il Pinto Alberto; degli altri nessuno se ne preoccupa.

I prognostici si avverano ed arriva primo, con un buon vantaggio, il Forte Mariano, 2. Pinto Alberto, 3. Jacomini Umberto.

I rimanenti non arrivano neanche al traguardo.

Corse podistiche. — 1° *corsa di velocità*, m. 1.50: Taglia primo il traguardo, con una splendida volata, il sig. Maggio Umberto, 2., a pochi metri, Purcau 3. Ircanio Emilio.

2° *corsa di resistenza*, di m. 4000 giri 12: Dato il via dallo *starter*, il forte lotto dei concorrenti marcia compatto per oltre due giri, ma al terzo giro il Bruno Strino, il secondo arrivato alla Coppa *Esperia*, accelera fortemente e fa sì che i concorrenti si dividano in due gruppi.

Quasi tutti i concorrenti non si sentono di seguire lo Strino che, indisturbato, prosegue per tutto il percorso, tagliando primo il traguardo con più di 200 metri di vantaggio, 2. Carlo Cera, 3. Mazzarella Bernardino, 4. Arena Antonio.

Quest'ultimo classificato ha destato la meraviglia e l'ammirazione del pubblico, perchè ha battuto gli ultimi 8 giri senza *sandali* e perchè è il più giovane dei 15 concorrenti (conta appena 14 anni).

Al capitano Amedeo Sorvillo, vice-presidente dell'Unione, al segretario avv. Panico Romolo ed agli altri del Consiglio direttivo le nostre più sentite congratulazioni e gli augurii di buona riuscita.

(F. M.)

*** Domenica 30 settembre, indette dall'Unione Velopedistica Cesenate, hanno avuto luogo importanti corse ciclistiche di velocità, alle quali hanno preso parte numerosi corridori. Una folla immensa attendeva al traguardo.

Ecco il dettaglio: *Premio Sant'Egidio*. — *Batterie e finale*, metri 800.

1° *Batteria*: Arrivano: 1. Rafucci di Forlì, 2. Brasey di Cesena, 3. Marzocchi pure di Cesena.

2° *Batteria*: Arrivano: 1. Neri di Forlimpopoli, 2. Tondi di Cesena, 3. Nardini di Cesena.

Finale. — Lotta emozionantissima al traguardo. Arriva: 1. Neri Cherubino, che si aggiudica la bella vaschetta di bronzo, dono del Comitato, 2. a mezza ruota, Canzio Brasey, orologio d'argento, 3. Rafucci Giovanni, elegante portasiagarette.

Premio Consolazione. — *Batterie e decisiva*, m. 800, libera ai non premiati nella corsa precedente.

Nella finale arriva: 1. Tondi Amleto di Cesena, elegante orologio d'argento, 2. Rafucci di Forlì, medaglia d'argento, 3. Marzocchi di Cesena, elegante campanello per bicicletta.

(U. C.)

Ippica.

*** La Società lombarda delle corse di cavalli ha deciso l'acquisto di 9000 metri quadrati di terreno nel Comune di Trenno, distante due chilometri da San Siro, per costruirvi un nuovo ippodromo nel 1917, terminando l'affitto del terreno attuale dell'ippodromo di San Siro.

L'eccessivo aumento del prezzo del terreno di quella località rendeva impossibile la riconferma dell'affitto. Si è costituita la Società per il nuovo ippodromo, con un capitale di 600.000 lire di azioni e 600.000 di obbligazioni.

*** Un telegramma da Parigi annunzia che il conte Canevaro per conto del Governo italiano ha comperato lo stallone *Genial*, per circa 300.000 lire.

*** Il Concorso ippico di Bassano Veneto ha dato questi risultati.

Nella prima categoria furono classificati: 1. *Grasso*, di Tozzoli; 2. *Beauty*, di Jonoch; 3. *Darling*, di Pelizzaro.

Nella seconda categoria: 1. *Antonino*, di Negroni; 2. *Style*, di Vanzo; 3. *Esperance*, di Biglia.

Nella terza categoria: 1. *Divis*; 2. *Tentelung*; 3. *King*.

CICLISTI! provvedete del vero **Faule AQUILA** brevettato a raggio potentissimo, di 100 metri. I veri *Aquila* portano impressa la marca di fianco, depositata, chiedeteli ai negozianti di biciclette e affini.

FABBRICA
F.M. SANTINI - Ferrara

Société Manufacturière
d'Armes, Cycles et Automobiles
St-ETIENNE

SV ELTE

Deposito e vendita per l'Italia:
BONZI e MARCHI - Milano
Via Cappelletti, 9-11.

Dopo la **vittoria strabiliante** di **Héméry** (vettura Darracq, 100 HP), nella **Riunione della Florida (oltre 200 Km. all'ora)**, sono state adottate dai Signori **LANCIA** e **NAZZARO** (vetture Fiat)

**le Trasmissioni Flessibili
e le Manette**

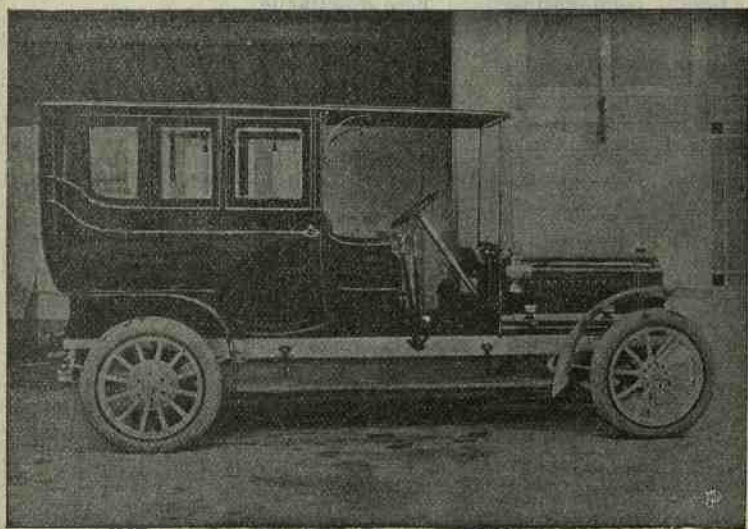
BOWDEN

nel **CIRCUITO DELLA SARTHE** ove confermarono sempre più la loro supremazia.

Sindacato Francese dei **BREVETTI BOWDEN**
MILANO — Via Sirtori, 16 bis — **MILANO**

DE DION-BOUTON

Le più pratiche, le più sicure per servizio e turismo.



Limousine De-Dion Bouton, 24-32 HP — Carrozzeria Nagliati.

Agenzia Generale per l'Italia:

**Società Anonima
GARAGES "E. NAGLIATI.."**

Capitale L. 700.000 interamente versato.

FIRENZE - Via Ponte alle Mosse, 6 - **FIRENZE**

Bicicletta Americana

Rambler

== Modelli 1906 ==

PREZZI RIBASSATI A

L. 275

Completo assortimento pezzi di ricambio a disposizione di tutti i possessori di Biciclette "**RAMBLER**". Riparazioni pronte ed accurate anche alle macchine acquistate di seconda mano.

Agenzia esclusiva per l'Italia:

Torino - Via Gioberti, num. 11-13 - **Torino**

F.I.R.I.

**Fabbrica Italiana
Recipienti Inesplodibili**

Società Anonima per Azioni

Pertusola, 21-30 - 26-9.

Confermiamovi ordinazione numero quattro vostri fusti inesplodibili da centocinquanta litri. - Pregghiamovi spedizione immediata dovendo servire deposito benzina bordo Lepanto cui dobbiamo consegnare un nostro autoseafo.

FIAT-MUGGIANO.

La "Lepanto", isserà bandiera ammiraglia alle Grandi Manovre Navali, sotto il comando di S. A. R. Il Duca di Genova.

Amministrazione
Via Sacchi, n. 26

Magazzini
Corso Vinzaglio, n. 9-11

TORINO

Stabilimento
Viale Stupinigi
Agenzia di Vendita
Via Lagrange, 2

Peugeot-Croizat

Società Anonima Italiana - Capitale L. 1.500.000

PER LA FABBRICAZIONE DI VEICOLI AUTOMOBILI

(Brevetti PEUGEOT)

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - Torino

Vetturette

6 HP due posti (Bébé) - 8 HP 4 posti

Chassis

HP 10|12 - 12|16 - 18|24 - 30|40 - 50|60

Omnibus - Camions

Agenti Generali per la vendita in Italia:

G. C. F.lli PICENA - Torino

E. GRAZIANI & C. - Padova

S. C. A. T.

SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO

TORINO Via Madama Cristina, 65
Corso Raffaello, 19

Tipo 12-16 HP — Motore
4 cilindri. - Accensione per magneto
a bassa tensione. - Frizione metallica
a dischi. - Cambio di velocità. - *Trein*
Baladeur. - 4 marcie avanti ed una
indietro. - Trasmissione a cardano.

VEETURE DI LUSO

e da

TURISMO

" Vacuum Oil Company "

S. A. I.

GENOVA

Oli e Grassi lubrificanti

per Vetture e Canotti automobili
Motociclette

Marche approvate dal Turing Club Italiano:



Vacuum Mobil Oils.

Auto Vélocité Mobil Oils.

Vacuum Marine Motor Oils.

Vacuum Motor Grease.

Vacuum Graphite Grease.

Esigere dai depositi della VACUUM nelle principali città e presso i più importanti *Garages* d'Italia ed affiliati del T. C. I., che i bidoni dell'olio portino la piombatura originale, col nome della "**Vacuum Oil Company**", e la Marca depositata "**Gargoyle**".

G. VIGO & C^{ia}

TORINO - Via Maria Vittoria, n. 24 - TORINO

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingrosso - Dettaglio

LAW-TENNIS Completi
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCHEY

CROQUET - CRICHET

Pattini a ruote

ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Al-
penstock - Bandes mollettiè-
res - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono
articoli ed accessori di
qualunque fabbrica.



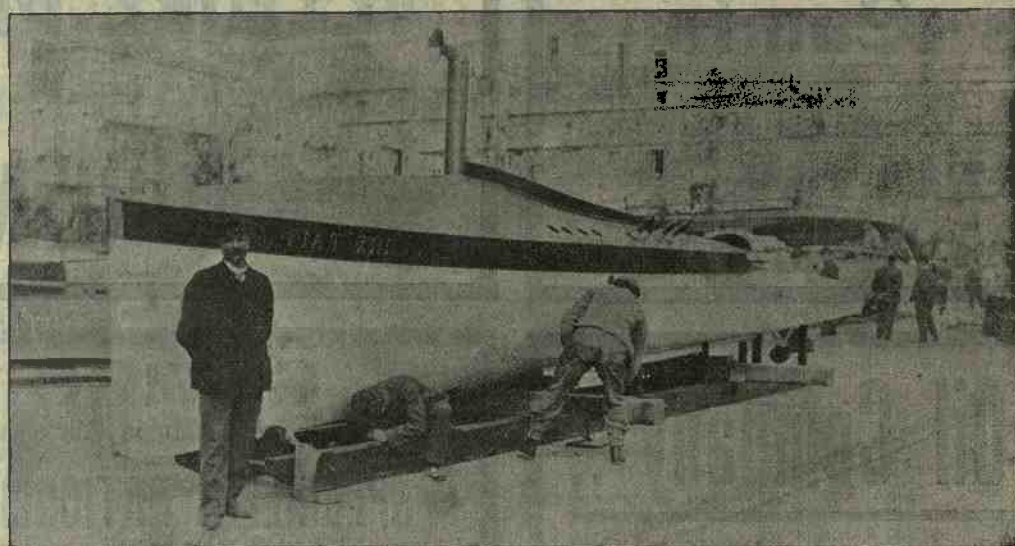
Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

Specialità Mobili per Banchi ed Uffici

Il Gran Premio Reale dell'ESPOSIZIONE di MILANO per **CANOTTI AUTOMOBILI**

è stato vinto, sul Lago Maggiore, dal CANOTTO

FIAT XIII



Scafo

Scafo

Zaroni

Zaroni

“ Gli ultimi tocchi al Canotto prima della vittoria ”

compiendo il percorso di Km. 100 in ore **2 10' 40"**
media per ora Km. **46,250**

battendo i più famosi canotti esteri

gli stessi che in Europa vinsero tutti i Primi Premi.

Ecco, del resto, la **meravigliosa, regolare** tabella di marcia del **FIAT XIII**:

1° giro Km. 20 in minuti **26 18 4½**

3° giro Km. 20 in minuti **26 1 2½**

2° " " 20 " **25 54 4½**

4° " " 20 " **25 53 2½**

5° giro Km. 20 in minuti **26 31 1½**

F. I. A. T. *Fabbrica Italiana di Automobili*
DIREZIONE ed OFFICINE: Corso Dante, 35-37 - TORINO