Anno V. TORINO, 21 ottobre 1906. N. 42.

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

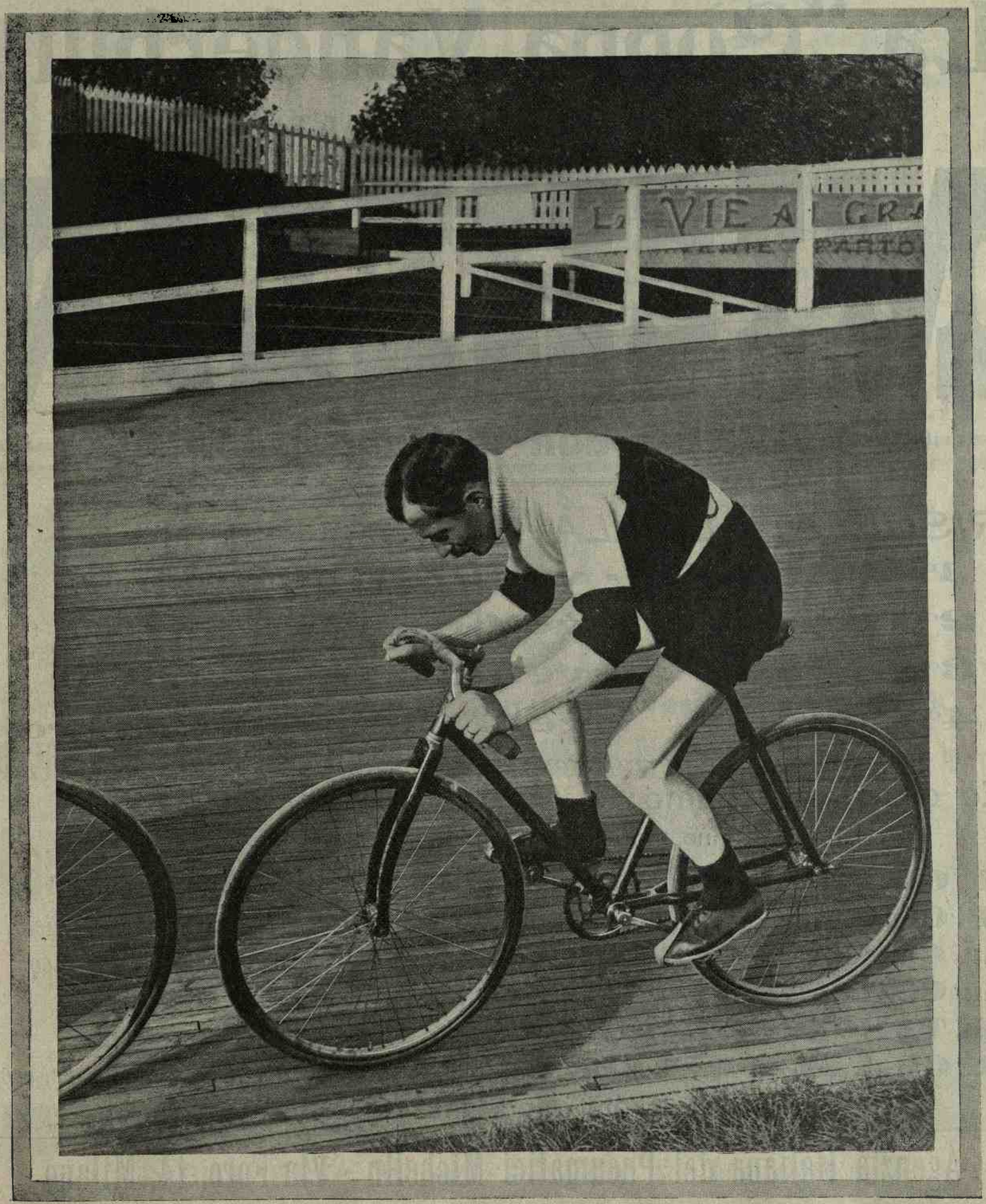
(Conto corrente coll...

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 6 - Estero L. 9
Un Numero | Italia Cent. 10 / Estero .. 15 | Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - *Via Davide Bertolotti, 3* - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale



I CAMPIONI CICLISTI DEL 1906 — ***Pottier, vincitore del "Giro di Francia" e della "Bol d'Or"***

ALLA SALUTE

dei suoi buoni Clienti ed Agenti

BIBENDUM

vuota l'ultima Coppa dell'anno di grazia 1906

La "Coppa Vanderbilt,,

VINTA CON PNEUMATICI

MICHELIN

da WAGNER con vettura DARRACQ

RISULTATI DELLA CORSA:

1° **WAGNER** = vettura Darracq
2° **Lancia** = vettura Fiat
3° **Duray** = vettura De-Dietrich
4° **Clément** = vett. Clément-Bayard

Ed ora ricapitoliamo:

Durante l'anno 1906 il Pneumatico **MICHELIN** ha vinto:

Il GRAND PRIX DELL' A. C. F. *con SZISZ su Renault*
Il CIRCUITO DELLE ARDENNE *con DURAY su De-Dietrich*
La COPPA VANDERBILT *con WAGNER su Darracq*
La COPPA D'ORO DI MILANO *con LANCIA su Fiat*
La TARGA FLORIO *con CAGNO su Itala*
Il CRITERIUM BELGA *con HAUTWAST su Pipe, ecc.*

ossia tutte le più importanti corse dell'anno.

Agenzia Italiana dei Pneumatici Michelin - Via Foro, 14, Milano

Alla Coppa Vanderbilt 1906

1° Wagner - 2° Lancia

avevano adottate sulle loro Vetture

le Trasmissioni Flessibili

e le Manette di comandi

BOWDEN

le quali confermarono così la loro supremazia che già avevano affermato in importantissime corse, quali:

alla **Florida** dove Héméry superò i 200 Km. all'ora, ed al **Circuito della Sarthe 1906.**

AUTOMOBILISTI!!!

Se volete evitare le deplorevoli *pannes* causate dalle facili rotture dei tubi conduttori di olii, grassi, benzine, ecc., adottate le ***Trasmissioni Flessibili BOWDEN.***

Sindacato Francese dei BREVETTI BOWDEN

MILANO — Via Sirtori, 16 bis — **MILANO**

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

Fornitore della Real Casa

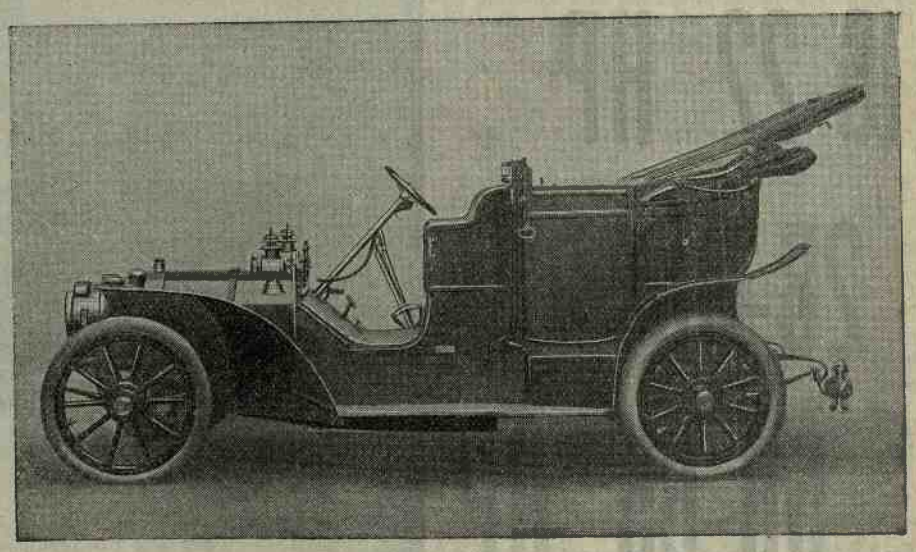
CARROZZERIA ITALIANA e CESARE SALA

Società Anonima - Capitale 2 milioni - Versato L. 1.400.000

IL PIU' MODERNO E PIU' GRANDIOSO STABILIMENTO DI CARROZZERIA (14,500 m. q.)

Carrozzerie di Lusso e Industriali

di ogni Tipo



AMMINISTRAZIONE: Milano, Corso Sempione, 45

STABILIMENTI: Milano - Corso Sempione, 45 - Corso Porta Nuova, 34.

TELEFONI: 31-00 - 11-61 - TELEGRAMMI: *CARROZZERIA - Milano.*

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

Marchand

Nuovi Modelli 1906

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VETTURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

Châssis in acciaio - Motori 4 cilindri separati - Albero motore con 5 cuscinetti - Cambio velocità a sfere - Presa diretta - Trasmissione a catene - Innesto a frizione a dischi molto progressivo.

Chiedere Catalogo a Piacenza.

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 - Alpenstoch - Bandes molletières - 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

FABBRICA AUTOMOBILI

ISOTTA FRASCHINI

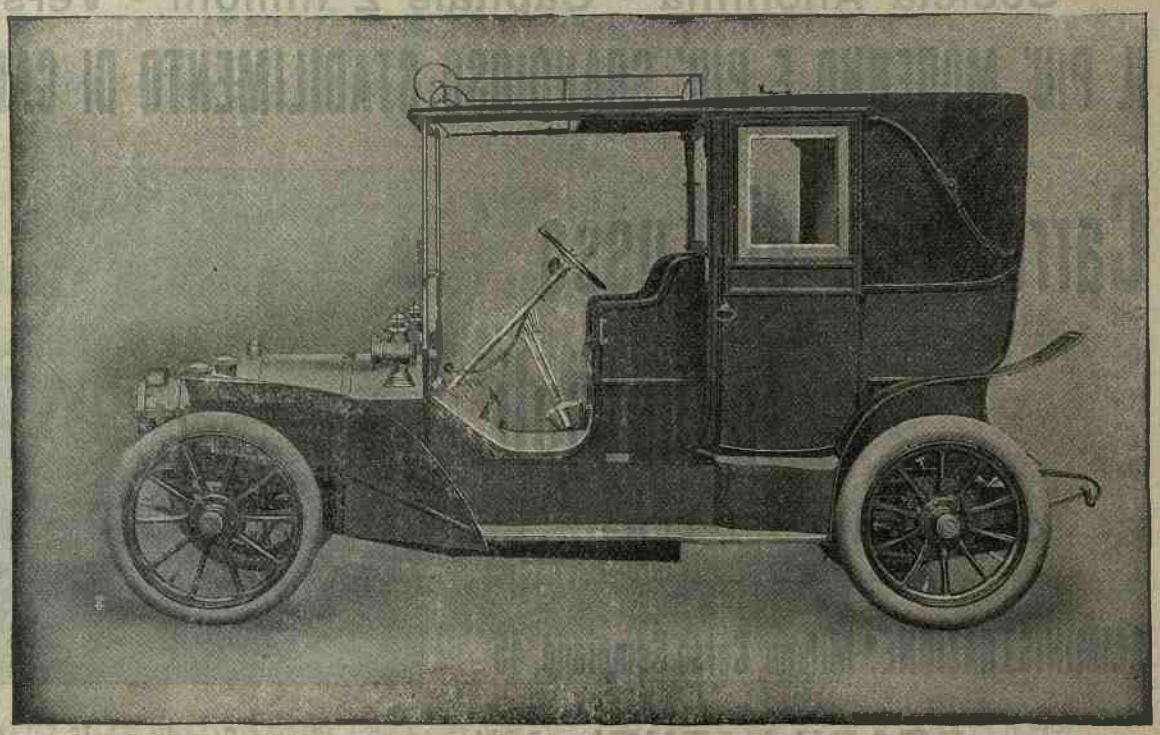
Società Anonima - Sede in MILANO - Via Monte Rosa, 79

Tipi 1906:

16-22 HP

28-35 HP

50-65 HP



Vetture da turismo e da Città - Omnibus - Carri trasporto

SOMMARIO

Anche il presente numero è riuscito della massima attualità e più che tutto illustra diffusamente gli avvenimenti sportivi d'Italia. Esso contiene i seguenti argomenti:

Il gran Premio Sempione di San Siro - Le società italiane di canottaggio - I campioni della « Lario » - Le corse ciclistiche in provincia - Il foot-ball in Italia - Uno sport brutale, La boxe - Il Congresso dei cacciatori italiani - Fra i campioni del podismo - L'automobilismo in Inghilterra - Le targhe dell'Automobile Club d'Italia - L'apertura del passo Zapel - Le feste sportive di Bra.

IL GRAN PREMIO DEL SEMPIONE

Si è disputato domenica 14 ottobre a San Siro, ed il redattore ippico del *Corriere della Sera*, l'amico nostro Cotronei, così espone le sue impressioni sulla grande prova:

In questa grande prova, che si è disputata per la prima volta in Italia, favorito nella quota era *Priam*, dato a due. *Onorio* era dato, da prima a 2, poi a 3; *King David* era dato a 4; a 5 *Boleslas*; a 6 e a 8 *Neuil* e *Rock of Cashel*; a 10 *Rugiada;* da 12 a 16 gli altri. Estremo *outsider* era *Ricordo*, che doveva essere invece il vincitore della corsa. Quando la campanella chiama i cavalli in pista, piove a dirotto. I quattordici concorrenti sfilano due volte dinanzi alle tribune, preceduti dal nobile Costanzo Cantoni; essi passano nell'ordine del programma: *Boleslas* (56, Hill) e *Il Re* (53, Woodcook) di Sir Rholand; *Elsa* (46, Smith) di Guastalla; *Frascarola* (43, Biasci) di Sorrivoli; *Fruitière* (50, Bartlett) di Petite Ecurie; *King David* (49, Emery) di Razza Casilina; *Onorio* (49, Childs); *Picardie* (51, Livermoor) e *Rock of Cashel* (49, Carratt) di Doria; *Priam* (59, Hardy) di Olry-Roederer; *Ricordo* (51, Manchester) e *Rugiada* (47, Hemming) di Razza Volta; *San Siro* (48, Jacobs) di Razza Gerbido; *Neuil* (59, Spencer) di Caillault. Particolarmente notati sono i due cavalli francesi, *Priam* e *Neuil*. *Priam* è un maschio baio, figlio di Saint-Bris e Princess Bee; e in Francia è considerato come un buon quattro anni. Con un treno posteriore potente, buoni appiombi, non molto alto, nè molto sviluppato, ma armonico nelle forme, *Priam* dà l'impressione di un cavallo di buona classe; ma non di un *crack*. Meno importante, e più ordinario all'aspetto, è *Neuil*, che anche in Francia è considerato di una classe inferiore a *Priam*.

Neuil è un maschio sauro, piuttosto basso, con una bella groppa, rene potente, ricco di muscoli; ma dagli appiombi un po' difettosi nel treno anteriore, specialmente alla gamba sinistra: esso dà l'impressione di un discreto *stayer*. Dopo la sfilata, ciascun cavallo piglia il suo *canter;* e *Boleslas* si porta alla linea di partenza nella sua bella azione elastica e distesa; *Il Re* ha un piccolo galoppo svogliato, da cavallo pigro; *Elsa*, tutta risplendente di salute in un'azione facile e piacente: *Frascarola* e *Fruitière* in un galoppo leggero, da cavalli in forma. Poi è la volta di *King David;* e questo è il *canter* forse più bello e più promettente. Anche ammirato è il *canter* di *Onorio*, elegante nella sua grande azione. Poco notevoli i *canters* di *Picardie* e di *Rock of Cashel*. Buono, ma non magnifico, quello di *Priam*; buonissimi quelli di *Ricordo* e di *Rugiada;* discreto quello di *San Siro*; brutto, infine, quello di *Neuil*, che — come già avvertimmo — non predilige il terreno pesante e si portò di mala voglia, in una azione raccorciata, alla *starting-gate*.

Le corse al galoppo a Maisons.
L'arrivo della corsa per il 15° Premio Biennale (1200 metri, 20.000 lire).

Chi s'aspettasse una descrizione ampia della corsa, subirebbe una delusione. A volerne riferire infatti tutte le fasi sarebbe impossibile, per una ragione molto semplice, che sotto la pioggia mal potevano distinguersi i colori delle scuderie: i soli veramente visibili erano quelli dei fantini di *Elsa*, di *Neuil* e di *Frascarola*, poichè il giallo spiccava singolarmente tra le varie giubbe, che apparivano, immollate di acqua, tutte nere.

La partenza non fa molto laboriosa, come lasciava prevedere il campo numeroso, uno dei più numerosi che si siano avuti a San Siro, forse il più numeroso che si sia avuto in un Grande Premio. All'alzarsi dei nastri, il gruppo mosse ben riunito, con *Ricordo* allo steccato, *Frascarola* ai fianchi e *Onorio* vicino; gli altri in gruppo compatto a qualche lunghezza; in coda al plotone, *Neuil*, su cui Spencer, dopo i primi cinquecento metri, cominciava a spingere per mantenere il contatto. Vicino era *Il Re*, un quattro anni di ottima classe; ma di temperamento difficile.

Dopo la prima piegata, *Frascarola* passava al terzo posto, mentre il gruppo si raccoglieva e *Il Re* perdeva ancora terreno, per quanto l'andatura non fosse tra le più forti; e non poteva esserlo, dato il terreno pesantissimo. *Priam*, sotto il peso, non fu mai veramente pericoloso; nè fu pericoloso *Boleslas*, che risentendo certo di un incidente patito agli ultimi galoppi, ai cancelli poteva considerarsi già battuto.

La corsa parve decidersi all'ultima piegata, ove *Ricordo*, sul terreno a lui conveniente — vinse l'*handicap* Lombardia in una pista pesante — si distaccava nettamente di tre o quattro lunghezze e in dirittura aveva già la vittoria assicurata.

Intanto, *Elsa* cercava di farsi luce; ma ben tre volte rimase chiusa. Quando il piccolo Smith riuscì a trovare un passaggio, la partita era già compromessa per il primo posto. La figlia di Saint-Caprais, appena libera nella sua azione, cercava in potenti folate di raggiungere il *leader;* ma invano, mentre *Onorio* si avvicinava anch'esso, senza però apparire veramente pericoloso. E tra gli applausi del pubblico giunsero: 1. *Ricordo;* 2. a 5 lunghezze *Elsa;* 3. a tre lunghezze *Onorio*; 4. a 5 lunghezze *King David;* 5. *Fruitière*. Ultimo *Boleslas*, il vincitore dell'Ambrosiano dello scorso anno. Al vincitore spettarono 44.750 lire; 6000 al secondo; 3000 al terzo e 1000 al quarto. Il totalizzatore delle tribune pagò 60 lire per la scuderia vincente e 35, 21 e 10 rispettivamente pei 3 piazzati; quello del prato 49 pel vincente e 25, 20 e 9 pei piazzati.

La vittoria della giubba bleu e nero fu molto applaudita e i proprietari del vincitore, i conti Talon, furono molto festeggiati. Questa corsa fu infatti una meritata ricompensa alla *guigne* che ha perseguitato quest'anno la scuderia di Razza Volta, la quale ha sui nostri ippodromi una delle migliori tradizioni ed è certo una tra le più popolari e simpatiche. Anche l'allenatore di *Ricordo*, Bell, fu molto festeggiato e con lui l'allenatore di *Elsa*, Smith, uno dei *trainers* più esperti e più intelligenti che abbiamo in Italia.

Dopo i risultati, qualunque commento sarebbe ovvio. Il pubblico dei competenti ha potuto considerare in quali condizioni anormali si siano svolte le corse: in quel pantano le *chances* di vittoria vennero a mutare completamente; e i cavalli francesi, sotto il peso di 59 chilogrammi, non potevano avere più alcuna seria probabilità di successo. Cinquantanove chilogrammi, in una pista come quella, ne valgono forse 70. Ma la meraviglia non fu tanto nell'insuccesso dei colori francesi, quanto nella sconfitta di *Onorio*. Logicamente doveva supporsi che se le condizioni della prova divenivano gravi pei rappresentanti esteri in un terreno pesante (ove un buon cavallo può difficilmente rendere 10 chili a uno mediocre), non lo erano per quei rappresentanti italiani che portavano un peso favorevole, come *Onorio* e *King David*. Tutti hanno scritto che nel « Sempione » i quattro anni dovevano finire in testa: invece i primi posti sono stati occupati da due tre anni. La discussione sui favoriti subisce un piccolo tracollo: ma i cultori di ippica possono confortarsi nell'incertezza tradizionale del *turf*. E devono esser lieti che i primi quattro posti all'arrivo siano stati occupati da cavalli nati in Italia.

Sarebbe poco gentile, e apparirebbe una inutile preoccupazione dei giornalisti sportivi, a voler attenuare l'insuccesso dei favoriti, se si dicesse che *Ricordo* non aveva sulla carta alcuna probabilità di vittoria. Sino a prova contraria, il cavallo che arriva primo è sempre il migliore, quando non si tratti di *handicaps*, nei quali la scala dei pesi dà a tutti i concorrenti la medesima *chance*. E se si pensi che *Ricordo* rendeva 2 chili a *Onorio* e a *King David*, oltre l'annata, si deve concludere che è veramente un buon cavallo. Di questo, noi mai dubitammo: ma c'ingannammo forse nel ritenerlo più un puledro da *handicaps*, che un puledro da grandi corse. Il figlio di Saint-Caprais e Renata non ha vinto, è vero, che una sola corsa su dieci in primavera e una in autunno — l'*handicap* Lombardia e l'*handicap* dell'Arena — ed è anche vero che era stato precedentemente battuto da *Onorio*, ricevendone del peso; ma se il suo allenatore riuscì a dargli una preparazione sufficiente per il premio più importante, ciò non torna che a sua miglior lode. Certo, il terreno contribuì essenzialmente al successo. Come *Ricordo*, anche *Elsa* è una figlia di Saint-Caprais.

Ricordo, *della Razza Volta, vincitore del « Gran Premio del Sempione » (domenica 14 ottobre), a San Siro.*

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.
Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

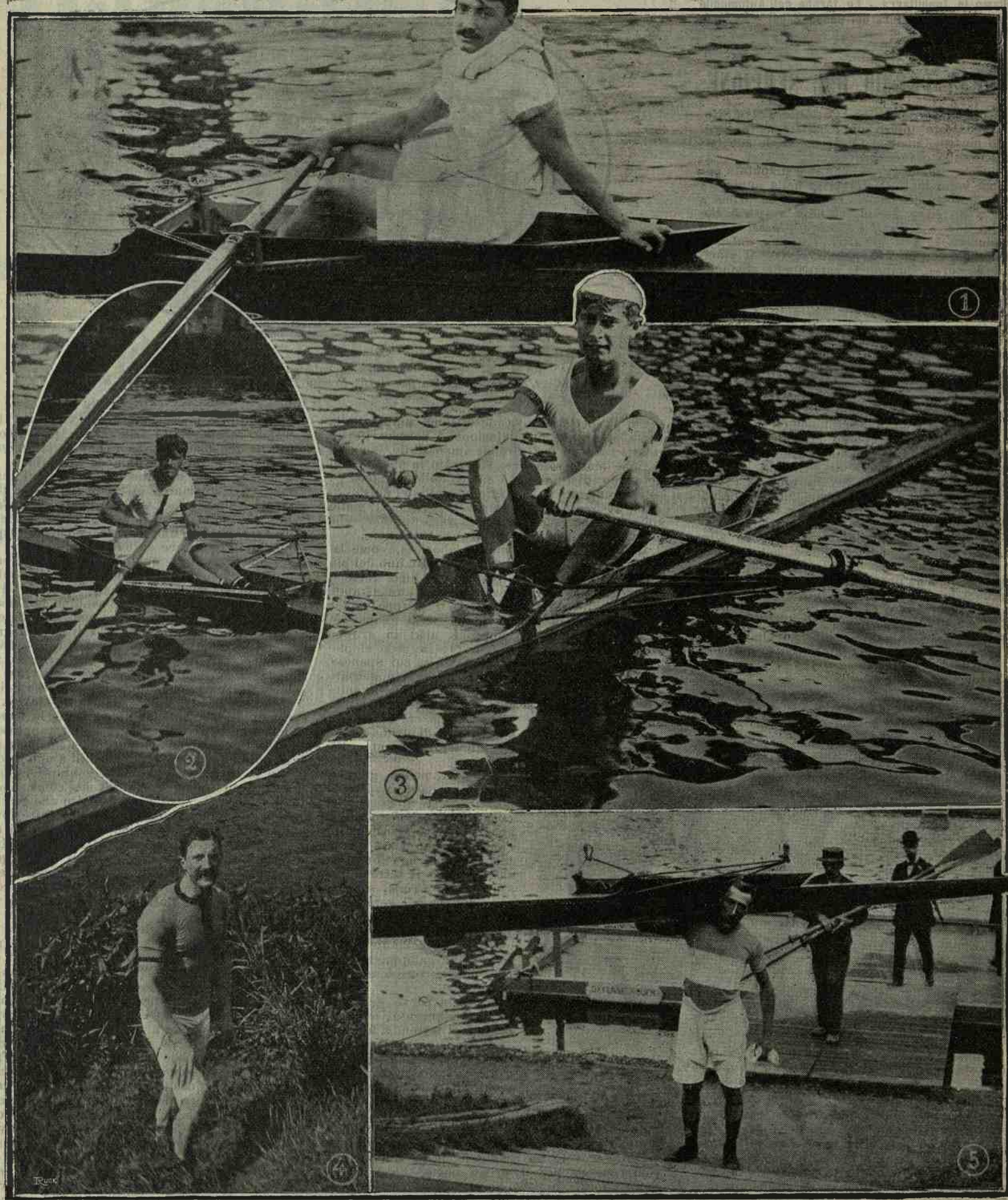
Le società italiane di canottaggio

I campioni della "Lario,, di Como

Presentiamo oggi ai lettori il presidente ed i campioni della giovane e fiorentissima società *La Lario* di Como, promettendo di continuare la serie illustrativa, già da noi iniziata, delle società italiane di canottaggio.

La *Lario* ha per presidente il cav. Cesare Castagna.

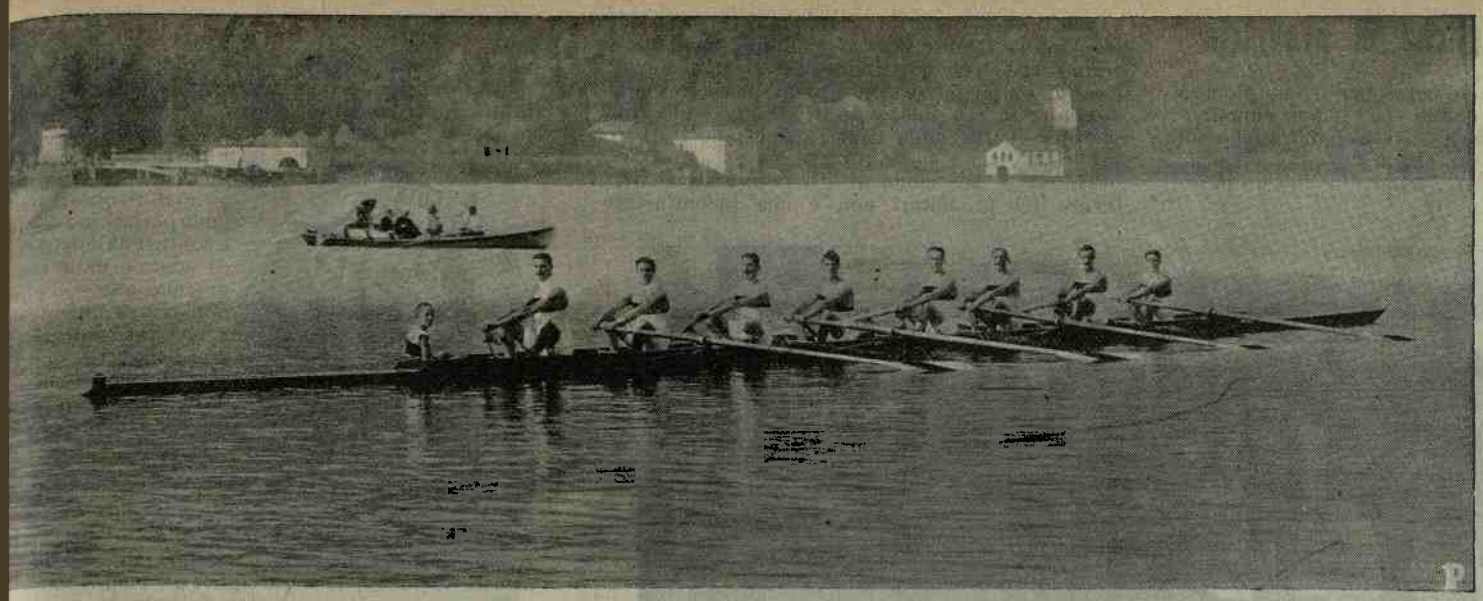
E' il decano degli industriali comaschi, essendo nato il 24 giugno 1822 e appena ventenne datosi al mestiere paterno dell'apparecchiatore. Da parecchi anni venne nominato cavaliere del lavoro. Fu nella giovane età patriota ardente e valoroso, prendendo parte a tutte le più importanti fasi del nostro Risorgimento. E' presidente dei *Canottieri Lario* dalla fondazione della Società (1891). Amantissimo di tutti gli sports porta in ogni loro manifestazione quella cordialità ambrosiana che fa di lui la personalità più simpatica della nostra Como. Come industriale, è gerente della Lodovico Castagna, che onora la nostra città colla perfezione del suo lavoro in sussidio alla fabbrica di seterie. E' prossimo agli 84 anni e conserva una lucidità di mente e una robustezza invidiabile.



LA COPPA DI PARIGI

1. Boissière; 2. Max Orban, campione del Club Nautico di Gand; *3. Ripault; 4. Delaplane, vincit. della* Coppa di Parigi; *5. Deltour, vincit. del premio dei veterani.*

Auto Garage Frera
MILANO
Piazza S. Giovanni in Conca
(Vicinissimo 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



Outrigger *a 8* seniores *della* Lario.
Sinigaglia, Beretta, Ravizza, Cattaneo, Lucioni, Pontiggia, Garoni, Martelli, (Pini, timoniere).

Ecco i cenni dell'equipaggio *Outrigger* a 4 *senior* vincitore del Campionato italiano.

N. 1. Sinigaglia Giuseppe, alto m. 1,93, pesa allenato kg. 92, età anni 22; è anche un valente lottatore. Debutta nella gara di resistenza Milano-Abbiategrasso nel 1903 in yole di mare quale seconda voga, vincendo il primo premio. Nel 1904, sempre seconda voga, vince a Zurigo e Lucerna le due gare internazionali in yole; ai Campionati di Bocca d'Arno arriva terzo nel tipo libero; in seguito vince la Coppa della Granduchessa Caterina di Russia in yole e la Coppa *Gazzetta dello Sport* in tipo libero, alle gare nazionali di Canobbio; ed un primo premio nella gara yole a Pusiano. Chiude l'annata con la splendida vittoria nella gara Coppa Città di Milano in *outrigger* a 8 vogatori, gara di resistenza Milano-Abbiategrasso quale 4ª voga nell'otto della Società *Olona*.

Nel 1905 non si presenta che nella gara « Remo Plinius Colleoni », km. 20, vincendo il primo premio in yole a 4. Il 1906 segna il massimo dei suoi trionfi. Presentatosi alle gare di Roma (Elimin. Olimpiadi) quale capovoga nella yole con molte probabilità di vittoria, la rottura di un remo in partenza toglie al forte armo ogni speranza di vittoria. In seguito vince a Lodi la Gara Studenti; arriva secondo a Como nell'eliminatoria del *match* 8 vogatori Lombardo-Piemontese. A Lecco, nei Campionati federali, vince le gare in 4 e 2 *senior*. A Pallanza vince pure il Campionato federale in 8 *senior*, arriva splendidamente primo nel Campionato italiano a 4 *senior* e secondo per $^2/_5$ di secondo nel Campionato d'Europa; arriva pure secondo causa un abbordaggio, nel Campionato a 8 *senior*.

Nelle gare internazionali di Pusiano vince il 4 e l'8 *senior* davanti a Parigi e Milano; chiude l'anno con la duplice vittoria nelle gare nazionali di Villa D'Este vincendo la Coppa Granduchessa Caterina di Russia e la Coppa Villeggianti.

CICLISTI! provvedetevi del *vero Fanale* **AQUILAS** brevettato a raggio potentissimo, di *100* metri. I veri « Aquilas » portano impressa la marca di fianco, depositata, chiedeteli ai negozianti di biciclette e affini.
FABBRICA
F.lli SANTINI - Ferrara

Cav. Cesare Castagna, presidente della Lario, *di Como.*

N. 2: Beretta Annibale, alto m. 1,80, pesa chilogrammi 78, anni 18. Debutta nel 1905 nella gara « Remo Plinius Colleoni », vincendo un 3° premio. Nel 1906 è 3ª voga nell'equipaggio che corre a Roma; a Lodi, quale seconda voga, vince la gara studenti; è secondo nell'eliminatoria del *match* lombardo-piemontese, è primo nella gara a 4 *juniores* a Como nelle gare del 3 giugno. A Torino, nelle gare nazionali di giugno, arriva terzo nella gara a 4 *seniores*. Vince in seguito a Lecco il Campionato federale a 4 *seniores*, e a Pallanza vince il Campionato federale in 8; il Campionato italiano in 4 *seniores*, arrivando secondo nel Campionato europeo e secondo nel Campionato italiano a 8. Col Sinigaglia vince tutte le altre regate di Pusiano e di Villa D'Este.

N. 3: Lucioni Ettore, alto m. 1,84, pesa kg. 73, d'anni 22. Debutta nel 1904 nelle regate di Cernobbio, vincendo un 3° premio. Nel 1905 si presenta quale capovoga nei Campionati italiani a Como in yole, e arriva quarto. Nel 1906 vince, quale 3ª voga, il Campionato federale in 4 *seniores* e il Campionato italiano; quale capovoga il Campionato federale in 4 *juniores* e il Campionato italiano pure in 4 *juniores*. Arriva secondo nel Campionato d'Europa e secondo nel Campionato italiano a 8 vogatori. Vince a Pusiano il 4 e l'8 *seniores*, e arriva secondo nel 4 *juniores*. A Villa D'Este vince 4 primi premi, e cioè: la Coppa Granduchessa Caterina di Russia, Coppa Villeggianti, e Coppa *Gazzetta dello Sport*.

N. 4: Pontiggia Orlando, d'anni 26, alto m. 1,75, pesa kg. 70. Debutta coll'armo *Depennati* nelle gare internazionali di Zurigo e Lucerna del 1904, arrivando primo; e segue continuamente nelle numerosissime vittorie il suo capovoga Sinigaglia.

Sinigaglia vince 19 primi premi, 4 secondi premi, 1 terzo premio; Beretta 9 primi premi, 3 secondi premi, 2 terzi premi; Lucioni 9 primi premi, 3 secondi premi, 1 terzo premio; Pontiggia 17 primi premi, 4 secondi premi, 1 terzo premio.

Fabbrica Italiana di Accumulatori Elettrici Leggeri
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.

Cutrigger *a 4* junior, *campione italiano.*
Lucioni Ettore, Cattaneo, Garoni Davide, Martelli Mario, (Pini, timoniere).

VETTURE **Züst**
Rappresentanti esclusivi
Torino - *Società Anonima Frera* - Milano

VETTURETTE **Frera Zédèl Knap**
Torino - *Società Anonima Frera* - Milano

OMNIBUS CAMIONS **S.A.F.**
Marca Depositata
Torino - *Società Anonima Frera* - Milano

Le corse ciclistiche in provincia

Lasciando da parte le corse per il Campionato mondiale, parlerò di quelle che — pur chiamandosi con lo stesso nome — si svolgono anche nel più piccolo paese di campagna dove la bicicletta, divenuta ormai popolare, vi si è anche fin là installata.

Gli organizzatori delle gare del Veloce Club - Spezia.
1. Francesco Valle, presidente; 2. Montale Gaetano, segretario; 3. Svanascini nob. Mario, vice-segretario; 4. e 5. Lascianca e Aicardi, consiglieri.

Per l'organizzazione della corsa, vi sia o no una società ciclistica poco importa, il Comitato sorge sempre, e nel paese — dove la più infima carica assume una grande importanza — molti ambiscono far parte di quel Comitato che, nei giorni precedenti e in quello specialmente della gara, diviene un'autorità del paese.

Dal prezzo delle tribune, dai posti riservati e dalla tassa d'iscrizione è difficile non sortano le spese, per cui anche questo facilita la costituzione del Comitato, tanto più che in queste vi è pure compresa la cena di chiusura indispensabile a coloro che si prestano gratuitamente.

L'idea prima generalmente parte da qualche studente venuto in famiglia per le vacanze, che, desideroso di divenire qualche cosa, si mette a capo-promotore; conscio che dinanzi alle sue idee ed ai suoi sistemi tutti i paesani acconsentono e s'inchinano.

— In città si faceva così! — dice, e qualunque proposta accompagnata da questa *cittadina* asserzione diviene talmente importante, che nessuno osa contraddirla.

Presentato il programma e ricevuta l'approvazione, cominciano i preparativi.

Dopo il permesso dell'Autorità di P. S. e fissato il giorno — probabilmente nella ricorrenza di qualche gran Santo — si stampano gli avvisi, ed il nome del paesello di campagna, scritto a smaglianti colori e sparso per tutte le società ciclistiche esistenti e non esistenti, assume il fulgore d'una ricca città progressista.

Dellarolle, 1° arrivato nella gara campionato sociale ciclistico di Santhià; Dario, 1° campione sociale nella corsa podistica. (Fot. Tambomini - Santhià).

Quantunque al giorno fissato per la chiusura delle iscrizioni, su mille partecipazioni spedite, non arrivino che una quindicina d'iscrizioni, non è il caso di scoraggiarsi; il capo-promotore, che ha studiato, sa che molti, approfittando della compiacenza certa della Giurìa, aspettano iscriversi proprio l'ultimo momento.

Chiusa — per modo di dire — l'iscrizione, il lavoro dei promotori non è che incominciato; dopo le medaglie da far venire, i diplomi da compilare, il legname per lo steccato, i pompieri per la sorveglianza, le bandiere, i segnali, i numeri pel bracciale, ecc. ecc., bisogna trovare la Giurìa.

Bisogna insistere sul medico comunale, sul maestro, sul segretario, su qualche illustre personaggio, insomma, del paese resosi indispensabile per dare la necessaria importanza alla cosa. E dopo tutto questo, sempre a cura del benedetto Comitato, bisogna domandare il cortile delle scuole comunali o l'ingresso del Municipio per la custodia delle biciclette.

Un buon Comitato poi, che voglia risparmiare nella spesa, si rivolge insistentemente alla generosità di qualche fabbrica di ceramiche o di *bijouterie* per un'offerta, che servirebbe — dice — null'altro che per la *réclame* della ditta; oppure prega qualche signorina pel ricamo d'un gonfalone-premio, la quale poi difficilmente rifiuta pensando che potrebbe servire... al medesimo scopo della fabbrica predetta.

Dopo otto o dieci giorni d'affannoso lavoro finalmente arriva la festa desiderata per il grande avvenimento, nella quale poi si nota sempre qualche mancanza di organizzazione.

La migliore contrada del paese è la pista.

Inceppi o no il transito poco importa, il Comitato nella pienezza delle sue funzioni non bada: un avviso messo nelle cantonate che proibisce il passaggio dei veicoli nell'ora della corsa salva ogni responsabilità.

I corridori che arrivano prima con lo scopo di provare la strada, sono quelli dei paesi vicini, e gli ignoranti, abbagliati dal costume sfarzoso di maglia colorata, li pronosticano vincitori, salvo poi a rimanere, come nella maggior parte dei casi, delusi.

La curiosità e l'importanza che, per quel giorno, i corridori destano in paese credo non si possa paragonare che a quella del ritorno in patria dei reduci da Port-Arthur!

Sono tanti eroi e, questi esseri che volano, con una velocità ideale, divengono agli occhi dei paesani tanti super-uomini.

L'ora della corsa è vicina. Le tribune rigurgitano di persone; dall'allegrezza dei membri del Comitato si denota che l'incasso è consolante. Le signore del paese non si riconoscono più, le migliori *toilettes* le fanno assomigliare a delle parigine. Il Sindaco, gli assessori, il Comitato, i pompieri, i carabinieri sono in alta tenuta, le corse, che dànno una delle rare occasioni per uno sfoggio più libero, più sfarzoso, assurgono ad una festa di gala.

Un suono della tromba, che pende a tracolla del capo della Giurìa, raduna i corridori e, dopo un monte di domande, di discussioni, di proteste — che sono all'ordine del giorno — si dà il segnale pel principio.

La partenza delle batterie viene data con un colpo di mortaretto, che soffoca dall'odore di zolfo ed insordisce i vicini, ma che fa molto effetto in paese... Tutti allora si alzano sulla punta dei piedi credendo di veder meglio e seguono con un interessamento ansioso le varie fasi della gara.

Salvo qualche caduta dei ciclisti o della lignea piattaforma delle tribune, sempre causa l'assoluta imprevidenza degli organizzatori, tutto procede bene.

Combattuta la finale, terminate le inevitabili questioni, e stabiliti i vincitori, questi vengono portati in trionfo e confusi dalle strette di mano e dalle congratulazioni — che non riceve nemmeno il vincitore della Gordon-Bennett — questi eroi divengono gli uomini del giorno, il soggetto di tutti i discorsi, di tutte le invidie.

La distribuzione dei premi poi, coronata da un lungo discorso d'incoraggiamento del Sindaco, segue nella sala del Municipio, e là si distribuiscono con compiacenza i premi, rinnovando le strette di mano, le meraviglie, gli elogi.

Terminato tutto, spopolatasi la strada, *pardon*, la pista, il Comitato tira i conti e la rimanenza viene liquidata nel migliore albergo del paese.

Bassano Veneto.

Ellebbi.

Le ultime corse ciclistiche

di Spezia, Biella e Santhià

Le grandi gare su strada indette dal *Veloce-Club Spezia*, ebbero luogo sui percorsi Spezia-Aulla e ritorno, km. 70, e Spezia-Sarzana e ritorno, km. 96.

Gli inscritti erano 20, partenti 18. Lungo la strada prestarono servizio di vigilanza numerosi controlli.

Eccone i risultati:

Gara Spezia-Aulla e ritorno, km. 70. — 1° Flavillo Luigi, del *Veloce-Club*, in ore 2,25, medaglia d'oro; 2° Reitano Domenico, della *Leonidas*, in ore 2, 25' 5", medaglia d'argento grande, dono del Prefetto di Genova; 3° Vergassola, del *Club Iris*, in ore 2, 25' 7", medaglia di bronzo grandissima, dono della Deputazione provinciale; 4° Lamberti, della *Leonidas*, in ore 2,38, medaglia d'argento.

In tempo massimo: Mangoni, del 17° fanteria, e Vaccarezza, del *Veloce Club*.

Gara Spezia-Sarzana e ritorno, km. 96. — 1° Zavaroni Dante, del *Veloce-Club*, in ore 1,5, medaglia *vermeil* grande, dono del Prefetto di Genova; 2° Cappelli Attilio, della *Rari Nantes*, in ore 1,10, medaglia di bronzo grandissima, dono della Deputazione provinciale; 3° Conti Alfonso, della *Pro Italia*, in ore 1, 10' 30", medaglia d'argento media; 4° Del Re Luigi, del *Veloce-Club*, in ore 1,11, medaglia di bronzo grande; 5° Aicardi

Foscale, campione biellese del 1906-907. (Fot. Ariello - Biella).

Le Migliori Biciclette portano SCATTO LIBERO e CATENA "PERRY"
Vendita esclusiva: Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

uigi, della *Pro Italia*, in ore 1,13, medaglia di onzo piccola.

La Giurìa era composta dei signori: Valle Fran-sco, presidente; Tesio, della *Pro Italia*: Meucci,

ncomo Del Santo, campione sociale « Veloce Club-Spezia. Primo arrivato nel Campionato spezzino di velocità; nel mpionato spezzino di resistenza (km. 112) e nel Cam-onato militare di velocità.

ella *Rari Nantes*; Dardani, del *Club Spezia*; eratti, del *Club Sempre Liberi;* Mario Svanascini; scanelli; Colombo, del *Veloce-Club;* Montale, egretario.

Sullo stesso percorso Aulla e ritorno ebbe luogo 30 settembre il Campionato ligure ciclistico ersonale postelegrafico.

***

Domenica, 7 corrente, ebbe luogo la festa spor-iva indetta dal *F.-C. Santhiatese*, col seguente isultato:

Campionato sociale podistico, m. 640. — Iscritti , partenti 5. — Arrivati: 1° Dario rag. G., mi-uti 1,50"; 2° Dellarolle Guglielmo, minuti 1,55"; ° Garrone Ercole, minuti 1,58"; 4° Migliore Lidio, inuti 2. Ritirato Rossi.

Campionato sociale ciclistico, km. 13. — Arri-ati: 1° Dellarolle Guglielmo, minuti 21,40"; ° Ghigo Giacomo, ad una lunghezza; 3° Garrone ercole.

Corsa Provinciale podistica, km, 6, t. m. mi-uti 30. — 1° premio, Dario rag. Giovanni, mi-uti 21, 30"; 2° Garrone Ercole, minuti 21. 50"; ° Milani Manlio, minuti 26.

Marcia Provinciale podistica, km. 13, t. m. re 1,30. — 1° Musso G., *Unione S. V.*, ore 1,20; Cesano Corrado, *Foot-Ball Santhiatese*, ore 1,21.

Corsa Provinciale, km. 41, t. m. ore 1,40. — premio, medaglia d'oro: Ara Emilio, della *Pro Vercelli*, ore 1,15; 2°, medaglia argento grande: ecchia Diego, *S. C. Ronsecco*, ore 1,15' 20"; °, med. argento: Garella Baldassare, ore 1,16' 25"; , med. argento: Garella Giuseppe, ore 1,16' 30".

La festa sportiva ebbe termine con un *match* li *foot-ball* amichevole tra la 1ª squadra della *Pro Vercelli* ed il *Foot-Ball Club Santhiatese*, nel uale la *Pro Vercelli* riuscì vincitrice. *Bep.*

***

Domenica 30 settembre scorso ebbe luogo la orsa ciclistica pel Campionato biellese 1906-1907 el percorso Biella-Cavaglià-Ivrea e ritorno (chi-metri 83), indetta dall'*Unione Sportiva Biellese.*

Erano rappresentate le Società: *Excelsior, Unione Sportiva Biellese* ed *U. S.* di Vallemosso.

Alla partenza erano oltre mille persone. Ad Ivrea giunge prima il Foscale, che dopo aver fir-mato riprende il suo veloce passo per Biella.

Dopo un'ora e 53' giunge a Biella l'automobile della Giurìa; poco dopo il Foscale, con splendida ed emozionante volata, tra il pubblico numeroso, che calorosamente lo applaudisce; seguono gli altri con quest'ordine:

2. Gallo, *U. S.* di Vallemosso, distaccato dal Foscale di ben 18', ossia in ore 2,23';
3. Porrino, *U. S. B.*, in ore 2,18' 25";
4. Busca, *Excelsior*, di Biella.

Il Foscale viene dichiarato campione biellese 1906-1907.

Domenica 23 settembre scorso il Foscale aveva preso parte al Campionato per la Coppa Valsesiana, ma questa volta la fortuna non gli arrise, perchè a 1 km. circa dal traguardo, essendo stato gettato a terra dal signor Conti, non potè arrivare. Lamentatosi del fatto con la Giurìa, il Conti lo sfidò, offrendogli 100 lire e la Coppa da lui guadagnata ormai per il terzo anno. Il Foscale accettò, e domenica 7 corr., sul medesimo percorso, ossia, Borgosesia-Novara e ritorno (chilometri 108), si effettuò la corsa, che fu vinta dal sig. Foscale, giacchè per istrada il Conti, sfinito, dovette ricorrere all'automobile, che lo ricondusse in Borgosesia, 5 minuti dopo l'arrivo del Foscale.

Ora il Foscale, oltre a tante altre vittorie, è campione biellese del 1905-1906-1907, e campione sociale.

Al bravo giovane augurii per le prossime corse del 1907-1908; tra Borgosesia-Biella e ritorno, vincendole potrà essere campione valsesiano e possedere la Coppa, che già quest'anno seppe con valore guadagnarsi. (*Alpic*).

Campionato Ligure personale « Poste Telegrafi ». « L'ultimo km. », Domenico Reitano, 1° arrivato.

Il foot-ball in Italia

*** Nella seconda quindicina d'ottobre si dibatteranno dunque a Casteggio le gare di *foot-ball* annuali, indette dal *Casteggio Club*. Esse meritano quest'anno assai più che un semplice accenno di cronaca ordinaria: appunto per l'importanza che andranno assumendo, e che principalmente deriva da due ragioni.

Prima, il promesso e quasi sicuro intervento delle migliori e più agguerrite *équipes* italiane: quali quelle della *Juventus* di Torino, *A. Doria* di Genova, del *Milan Cricket Club* e dell'*Unione Sportiva*, ambedue di Milano, delle *Società Ginnastiche* di Vercelli e Tortona e della *Ginnastica Stradellina;* poi, l'altezza del pregio artistico e l'entità del valore intrinseco materiale della *Coppa Lombardia*. E' un vero piccolo capolavoro, squisita opera d'arte del povero Fedele Toscani, eccellente scultore piacentino, decesso quest'anno.

*** Sono ritornati a Liverpool dalla loro *tournée* nel Canada e Stati Uniti i Corinthians, la miglior squadra dilettante inglese di *foot-ball association*. Durante il loro soggiorno nel nuovo mondo, vinsero tutti i *matches* con risultati da 6-0 a 14-0, e fecero *match* nullo con una squadra di elementi inglesi.

Giuocarono e vinsero pure parecchi *matches* di *cricket*.

Intanto ha fatto la sua apparizione in Inghilterra a Northampton una squadra di *foot ballers* sud-africani (Transwaal) di *rugby*, che sembrano voler emulare i loro fratelli neo-zelandesi, che l'anno scorso diedero così felice prova.

La Coppa Lombardia » del Casteggio-Club.

Essi infatti vinsero il loro primo *match* con 37 punti contro 0, battendo una squadra di giuocatori dell'East Midland.

A somiglianza dei neo-zelandesi, intonano essi pure un grido di guerra... questa volta dei Zulù, entrando e uscendo dal campo. Per fortuna hanno da fare con dei flemmatici inglesi, altrimenti si farebbero prendere... a patate.

A poco a poco verranno loro messi di fronte i migliori *teams* inglesi e gallesi, dei quali ultimi quello di Cardif riuscì l'anno scorso, unico fra tutti, a battere i neo-zelandesi. *G. E. H.*

*** Sul piazzale Conte di Torino, a Vercelli, ebbe luogo un *match* di *foot-ball* tra la 1ª squadra dell'Unione Sportiva vercellese e la Pro Vercelli. Vinse quest'ultima con 13 *goals* a zero.

Société Manufacturière d'Armes, Cycles et Automobiles St-ETIENNE
SVELTE
Deposito e vendita per l'Italia:
BONZI e MARCHI - Milano
Via Cappellari, 9-11.

*** Ecco l'esito del *match* di *foot-ball* tra la squadra dell'Unione sportiva tortonese e quella del Casteggio Club. Prima ripresa di trenta minuti, nessun *goal;* seconda ripresa di trenta minuti, un *goal* dei tortonesi contro Casteggio, ed uno di Casteggio contro Tortona.

Le due squadre già rimaste pari sul campo di Stradella, rimangono ancora pari colla presente amichevole sfida.

*** A Chiasso, domenica scorsa, ebbero luogo, con un tempo tutt'altro che propizio, le annunciate gare di *foot-ball* per la disputa della *Coppa Chiasso*. Presero parte il *Milano Foot-ball and Cricket-Club*, l'*Ausonia Foot-ball-Club* di Milano, ed il *Chiasso Foot-ball-Club*. I risultati furono i seguenti:

Nella prima partita, tra il *Milano Foot-ball Club* e il *Chiasso Foot-ball*, vinse il primo con 5 *goals* a 1.

Nella seconda, tra l'*Ausonia Foot-ball Club* e il *Chiasso Foot-ball*, vinse l'*Ausonia F.-B.* con 4 *goals* a 0.

La decisiva fra il *Milano Foot-ball Club* e l'*Ausonia Foot-ball Club*, fu vinta dal primo con 5 *goals* contro 1 fatto dall'*Ausonia*.

GLI SPORTS NEL SUD-AFRICA

Se Johannesburg è la grande città industriale del nuovo mondo sud-africano, non è meno la città di tutti gli sports in uso nell'Africa Australe. Come qualche metropoli europea e americana essa avrà presto il suo *ice Palace*.

I quattro campi di corsa della città dell'oro, ove domina l'elemento inglese sportivo per eccellenza, non sono più sufficienti e si tratta di inaugurarne un quinto. I grandi proprietari di scuderie si sono imposti grandi sacrifici per migliorare i loro prodotti.

L'automobilismo prende uno sviluppo prodigioso e le corse si organizzano con buoni risultati. Johannesburg possiede già otto grandi *garages* molto ben impiantati. I parchi e i giardini, privati e pubblici, ove si gioca il *foot-ball*, il *cricket*, il *tennis*, ecc., sono assai numerosi. Gli assalti di *boxe*, le corse di biciclette, di motocicli e podistiche sono diventate omai settimanali.

Merita dunque la spesa di parlarne di tratto in tratto ed io ve ne darò presto notizie.

Johannesburg, ottobre. **A. Carron.**

La SERPOLLET ITALIANA
Automobili a Vapore: Vetture - Omnibus - Camions - Vagoni - Vetturetta popolare a benzina - Chassis 8 HP: L. 4250
Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

Uno sport brutale

LA BOXE

Un amico mio, sportista appassionato, volle tentare, un paio d'anni or sono, uno sport nuovo, esotico... per nostra fortuna, che a quel tempo sollevava grande rumore nelle metropoli francesi, inglesi ed americane, per le polemiche vivaci — ma non... vivacissime, come il soggetto al quale si riferivano — che si erano intrecciate sul miglior modo di praticarlo.

Quello sport era *la boxe*.

L'amico mio cominciò col farsi venire da Parigi (il lettore non faccia malizia!) due bei guantoni pesanti mezzo chilo l'uno, con l'appendere un metro quadrato di soffice cuscino ad una parete della sua stanza, e per un'ora al giorno si divertì a tempestare di colpi all'impazzata quell'avversario... insensibile.

Io ne ridevo fra me, ma non così era di lui. S'era presa la parte sul serio, e conveniva... restare in carattere! Non solo, ma ne pareva veramente entusiasta. Tanto che, partito dopo qualche mese per New York, appena là giunto, prima ancora di presentarsi alla Banca, presso la quale doveva cominciare il suo tirocinio d'impiegato, si diede a cercare una scuola di *boxe*.

E la trovò facilmente. Nel bel paese dei disastri ferroviari, dei massacri automobilistici, e dei duelli alla dinamite, i *boxisti* non mancano.

Alla prima lezione, provvisto d'un bel paio di calzoncini imbottiti, e degli indispensabili guantoni, si trovò subito dinanzi al maestro abbigliato..... coi medesimi arnesi.

Nel suo inglese gutturale il modernissimo Mentore gli disse a bruciapelo:

— Mi tiri un pugno sulla faccia...

L'europeo esitò:

— Eh via... maestro... non è la più bella presentazione!...

E l'altro serio:

— Le dico di tirarmi un pugno sul naso!

— Ma...

— Un pugno, le dico... e forte...

— Vada per un pugno...

E ricordandosi dell'allenamento fatto nella sua cameretta a Torino, si studiò di ben assestarglielo con più forza possibile... Il pugno calò, ma il braccio ferreo, nodoso del maestro lo deviò facilmente con un colpo secco e brutale da spezzargli l'avambraccio.

— Accidenti...

Ma l'altro, probabilmente, non capì, e riprese:

— Adesso... a me! Attento alla spalla... Attento a parare... Uno... due... là...

Povero amico mio! Quando mi descrisse poi la scena, mi parve di assistervi. Un pugno poderoso, giuntogli come un proiettile sulla spalla sinistra, lo fece letteralmente girare su se stesso di 180°, riconducendolo cioè al posto primitivo, ma non... colla spalla primitiva!

Gli sopraggiunse tosto una enfiagione, e benchè avesse già pagato dieci dollari per un corso di lezioni, giurò di non più ritornarvi. Chissà! Forse quello era il... metodo della scuola!

***

Tornato in Italia, un mese fa m'invitò a raggiungerlo nella sua campagna per una partita di caccia.

Quando venne ad incontrarmi alla stazione, aveva due ferite sulla fronte, coperte da qualche centimetro quadrato di cerotto.

Ebbi un lampo di genio, e dolorosamente esclamai:

— Ma ancora... sempre... quella maledetta *boxe*...

— Purtroppo no... Come rimpiango di non aver continuato...

— Ebbene...

— Ebbene... sere or sono, mentre stavo facendo una serenata campestre ad una bella contadinotta, sposa di fresco, ecco che mi vedo piombare addosso due accidenti di giovinotti, e... giù pugni...

— Perdio! Quella era una splendida occasione per mettere in pratica i colpi classici imparati in America...

— Ah sì? Ho preferito lasciare la *boxe* e darmi... al podismo!

***

Sulla utilità pratica della *boxe*, e da questo fatterello (della cui autenticità garantisco io!), me ne vennero amare riflessioni.

Ma è dunque possibile che l'uomo s'imbestialisca al punto di farsi uno studio per rovinare il viso del prossimo, escogitando con satanesca pazienza (perchè è così in America) dei colpi che s'avvicinano sempre più alla perfezione... nel riuscire letali?

Latin sangue gentile...

Rabbrividisci, o Dante, ma compiacciti! L'Italia volle mantenersi gentile...

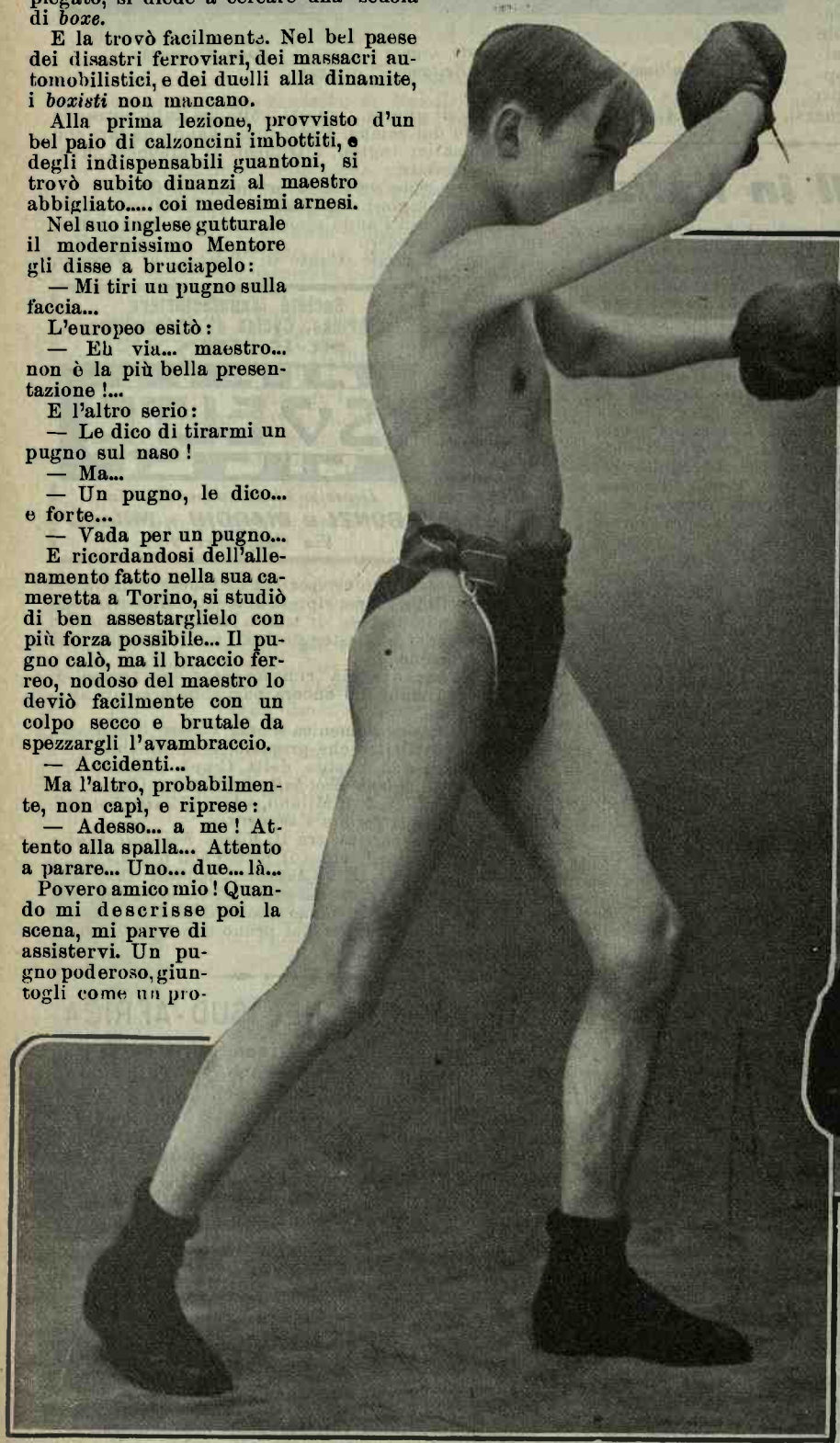
Ha lasciato alla sorella Francia, ha lasciato al pallido e nebbioso regno europeo, ed alle repubbliche americane, il vanto delle scuole di *boxe*, e dei feroci combattimenti fra i suoi adepti.

Ha dato l'ostracismo a questo sport — che fu detto così perchè, credo, non si trovò una qualsiasi categoria di brutalità umana al quale affibbiarlo — e l'ha tenuto distante.

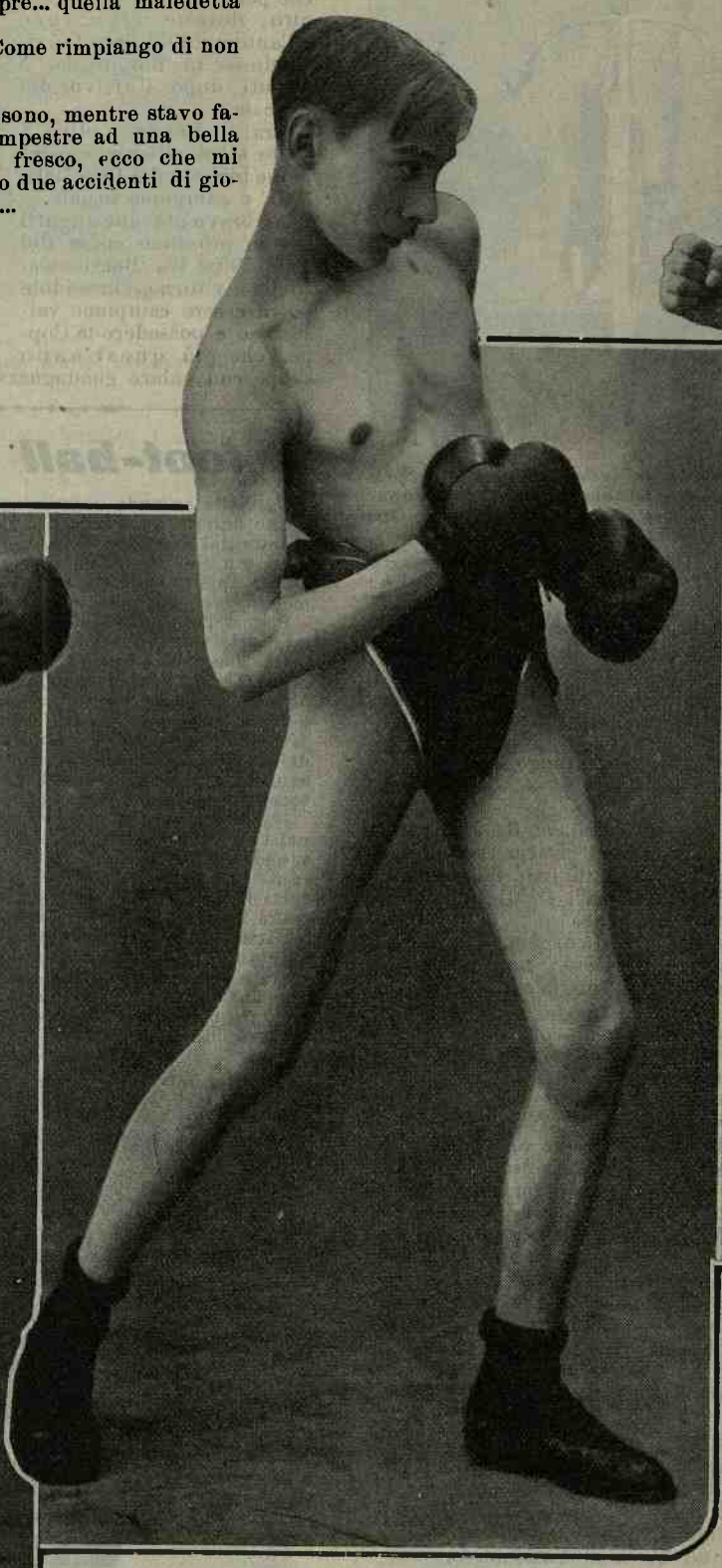
Mi risulta, anzi, che da noi è ufficialmente proibito il praticarlo.

***

Ciò non toglie che fra i miei compiacenti lettori non ve ne sia qualcuno che voglia tentarlo, in omaggio alle belle fotografie che unisco al mio



La guardia di Young Corbett.



La guardia di Chid Mac Coy.

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 L.td di Londra
Sede Genova: Piazza Corvetto, 2. Stabilimento: SPEZIA.

articolo, o che l'abbia già tentato, come avvenne dell'amico mio.

A questi pochi fornirò alcuni dettagli, specialmente su quanto riguarda *la messa in guardia* che deve curare un buon *boxista*.

L'Inghilterra, la patria d'origine di questo sport, per quanto si dica, non c'insegnò mai una *guardia* veramente classica; ciascun *boxista* ne adottò sempre una sua personale.

Gli americani, più pratici, la studiarono nella posizione di difesa, cercando di riuscire a proteggere il corpo in quelle parti ove un colpo, ben ricevuto, potrebbe condurre la lotta ad un esito letale.

Tengono essi il corpo quasi raggomitolato su se stesso, la testa rientrante, il più possibile, fra le spalle, e reclinata leggermente a destra, in modo che la carotide, la base dell'orecchio e l'angolo della mascella si trovino protetti dalle spalle.

In complesso però la *guardia* è una cosa essenzialmente personale; non ha posizioni convenzionali; l'atleta si sceglie quella che meglio gli aggrada, e che conviene, sia ai suoi mezzi fisici, sia pure al metodo praticato, cercando di proteggere sempre le parti ch'egli ha più sensibili.

Oggi giorno quasi tutti gli incontri hanno luogo con dei guantoni di pelle, del genere di quelli usati per la scherma, ma un po' più piccoli, e ciò non già per un fine umanitario, ma al contrario, per rendere più violento il colpo.

Rarissime volte si fa della *boxe* a pugno nudo, perchè troppo facilmente la mano si ferisce, ed è più il male che riceve di quello che fa.

Un celebre *boxista*, passato ai posteri col corpo ch'era tutto una echimosi, il Sullivan, che era un vero bruto, ma intelligente... nel suo genere, ricercava sempre, per colpire l'avversario, certe parti da lui preferite, come l'angolo delle mascelle, l'osso nasale, la carotide, il rene sinistro, ecc.

A questa tattica dovette la sua gloria, perchè egli frequentemente terminava in due assalti quei pugilati che, prima di lui, si prolungavano per diciotto o venti riprese.

Anch'egli ebbe i suoi imitatori, fatti accorti che certe parti del corpo erano certamente vulnerabili più che un solido torace, od una... povera guancia!

Circa poi al metodo, sono d'avviso che quello americano di difesa, a braccia piegate, e colpi corti, sia migliore di quello inglese a braccia distese, ed a colpi lunghi a guisa di fendenti, di sciabolate.

Però, tutte queste mosse, dal punto di vista strettamente pratico, sono difettose e pressochè inservibili in un eventuale ed inaspettato pugilato per la via, od... alla Camera dei deputati!

G. Corradino Corradini.

L'attacco di velocità.

La guardia inglese.

NOTE CINEGETICHE

Il Congresso dei cacciatori italiani

Parecchi giornali politici e sportivi hanno comunicato da tempo un *ordine del giorno* apocrifo relativo al prossimo Congresso dei cacciatori italiani, che si terrà in Milano nei giorni 21, 22 e 23 del corrente mese di ottobre.

Sono quindi ben lieto di approfittare della enorme diffusione della *Stampa Sportiva* per rendere noto ai cacciatori italiani il *vero* ordine del giorno che — salve minime modificazioni formali — è il seguente:

1° *Protezione della selvaggina indigena; Termini di divieto; Strumenti di caccia; Cani; Ripopolamento.*

Relatore: Senatore avv. Camillo Tassi.

2° *Della conservazione dell'avifauna in genere con speciale riguardo alla data di apertura e chiusura dell'epoca venatoria.*

Relatore: Comm. gran uff. prof. Pietro Pavesi della R. Università di Pavia.

3° *Diritto di proprietà e diritto di caccia; Tabelle portanti il diritto di cacciare; Riserve.*

Relatore: Comm. Demetrio Mustorgi.

4° *Diritto naturale di caccia in rapporto alla proprietà fondiaria.*

Relatore: Angelo Coelli.

5° *La demanialità dell'alveo dei fiumi e torrenti, e l'esercizio della caccia in Italia.*

Relatore: Avv. Camillo Bregoli.

6° *Circoli cinegetici provinciali.*

Relatore: Avv. Mario Gennari.

***

Come si vede dal suesposto ordine del giorno, che delinea quasi la trama del futuro Congresso, esso tratterà di questioni ardue ed importantissime ed avrà questo di caratteristico, che lo differenzierà dalla valanga di Congressi che da un pezzo a questa parte si è rovesciata sull'Esposizione di Milano, trasformando la alacre città del lavoro in una accademia verbosa di malcontenti e di illusi: il disinteresse assoluto dei congressisti, non d'altro desiderosi che di avere una legge che ne enunci ed unifichi i doveri ed i diritti, pronti a sottomettersi ed a sostenerla anche con maggiori sacrifizi pecuniari e personali, anelanti alla più severa epurazione

FORD
Vettura Automobile
Modello N. —
2 posti
completa in assetto di marcia
American Automobiles Agency FERRARI & C. - Via Ponte Seveso, 6 - MILANO

Cacao Olandese Bensdorp

Scatole avvolte in Carta gialla col Cuoco!

Dà forza al corpo indebolito e calma presto l'irritazione nervosa

Si beva
CACAO BENSDORP
in luogo del Caffè o Thè

" 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 "***.

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

degli elementi cattivi (leggi bracconieri) combattenti per il benessere, la conservazione e la moltiplicazione della selvaggina, per punire chi attenti alla sua incolumità e premiare chi in qualsiasi modo la rispetta o la protegge.

— Ma è dunque un Congresso di santi, di quaccheri?

— No: è un congresso di cacciatori...

— E tutta questa tenerezza per la selvaggina... perchè?

— Mah!... Per meglio ammazzarla!

Non facciamoci illusioni... Dal momento che l'uomo è cacciatore, bisogna bene che qualche cosa cacci; quel giorno in cui la selvaggina fosse scomparsa in Italia, egli andrà a ricercarla, a scovarla, ad inseguirla all'estero, creando una infinità d'incidenti di confine o, peggio, rivolgendo l'arma dapprima contro gli animali domestici e poi contro il suo stesso simile, qualora non preferisca spendere quel soverchio di attività, quel rimasuglio atavico di ferocia ferina che è latente in lui, in violenze d'altro genere, o soffocare la sua esuberanza tisica nei pantani del vizio...

E' grave torto da parte di un Governo illuminato il considerare i cacciatori alla stregua di inutili perdigiorni, di gente che si diverte ed ha denari da sprecare o, peggio, di non curarsene affatto, come se non esistessero.

A parte il loro contributo economico di una somma più che rispettabile costituita da tasse per licenza di porto d'arme, tassa cani, reti, ecc... ed una ben più forte, benchè indiretta, contribuzione sotto forma di dazi di dogana sui fucili e tasse di fabbricazione sulle polveri, i cacciatori italiani costituiscono una forza morale e numerica che politicamente non si deve e non si può trascurare. La caccia sarà un divertimento; ma è oramai così esteso ed è

Le gare podistiche di Parma.
*1. Chiavelli - 3. Bevilacqua, dell'*Unione Sport. Parmense.
(Fot. A. Zafferri).

oramai causa di tante controversie, che il codificarlo in maniera meno antiquata e corrispondente ai nuovi tempi ed alle nuove condizioni politiche s'impone come una necessità di Governo, anche nei riguardi di interessi generali di ordine superiore, come quelli agricoli e sociali.

Perciò, il Congresso dei cacciatori italiani non va confuso con uno dei soliti Congressi inutili messi insieme da quattro malcontenti, da otto ambiziosi, da 20 illusi e da 40 scettici buontemponi che colgono l'occasione per fare una gita con ribasso e riunirsi a banchetto dopo aver emesso l'immancabile *desideratum* al Ministero competente, che, mandati un paio di telegrammi per iscrupolo di coscienza, mette i *voti* a dormire insieme a quelli dell'anno scorso, in attesa degli altri dell'anno venturo.

Si fa molto presto, anche dai giornali serii, a far dello spirito e mettere insieme un paio di freddure stantie sui cacciatori e sulla caccia; ma caccia e cacciatori, checchè si dica in contrario, sono cose e persone assai serie o, per lo meno, molto più serie di tante altre, per le quali si affannano giuristi ed uomini di Governo, e tribuni e... Camere di lavoro. Certo che i cacciatori non organizzeranno mai uno sciopero, come non chiederanno le otto ore di lavoro od il riposo festivo; essi non chiedono invece che una legge ed il rispetto al patrimonio comune, sia pure nell'unico scopo di divertirsi.

E, francamente, se è degna di considerazione la gente che si agita per vivere, non capisco perchè si debba deridere quella più forte e vittoriosa che avendo risolto il problema della vita, voglia poi risolvere anche quello di renderla il meno possibile gretta, noiosa, egoistica, antiigienica, opprimente.

Che io sappia, non furono mai le ultime classi sociali quelle che fecero progredire il mondo!

E i cacciatori hanno bene, sotto questo punto di vista, il diritto di far udire chiara e forte la loro voce. E chi non è sordo, ascolti.

E se per farsi ascoltare bisogna essere organizzati, ossia evoluti e coscienti, ebbene: il Congresso di Milano ha appunto per primo e principale scopo l'organizzazione della classe...

E se non scenderanno in piazza con le armi alla mano, gli è che essi preferiscono rivolgerle contro le ultime quaglie ottobrine o contro le prime beccaccie e le prime anatre...

In ogni modo, o congressisti... io vi rivolgo il rituale saluto di « In bocca al lupo! ».

Giovanni Voltan.

Outriger a 4 senior, della Società Lario, *campione italiano.*
Sinigaglia Giuseppe, Berretta Annibale, Lucioni Ettore, Pontiggia Orlando (timoniere Pini).

Fra i campioni del podismo

Per iniziativa dell'*Unione Sportiva Parmense*, sorta da tre mesi e che conta 130 soci, si è organizzata una festa nel giardino pubblico di Parma, che sortì esito brillante, il *1° Grande Giro Podistico di Parma*, libero a tutti, e una corsa di velocità. Assisteva un numerosissimo pubblico.

1° Giro Podistico di Parma - Km. 8. — La vittoria arrise, come era da prevedersi, al forte corridore Aduo Fava, della *Fortitudo* di Bologna, che impiegò minuti 25.

Fu 2° Cagliari Gaetano, di Reggio Emilia, in minuti 29; 3° Perassi Vasco, di Suzzara; 4° Marenghi Ezio, dell'*Unione Sportiva Parmense*; 5° Dino Padova, di Casalmaggiore; 6° Vaghi Alberto, di Parma; 7° Vescovi Antonio, della *Riccio* di Parma; 8° Patrignani Bruto, dell'*Unione Sportiva Parmense*. Gli altri fuori tempo massimo.

Corsa di velocità, m. 100 (3 batterie, 2 semifinali e finale). — Vengono classificati: 1° Chiavelli Carlo, in 11"$^{3}/_{5}$, dell'*Unione Sportiva Parmense*; 2° Zanettini Ettore, della *Riccio* di Parma; 3° Bevilacqua Mario, dell'*Unione Sportiva Parmense*; 4° Gandolfi Italo, *id.*; 5° Galeotti Giulio, di Reggio Emilia. (*Mario*).

***

Il giro podistico di Forlì fu un vero trionfo dello sport pedestre, ed è dovuto massimamente all'opera assidua ed instancabile della *Forti e Liberi*, tanto benemerita dell'educazione fisica forlivese. La gara ebbe un risultato splendido. Su 20 inscritti e 19 partenti, 16 furono gli arrivati in tempo mass., e tutti in ottime condizioni fisiche. La cittadinanza, che si riversò numerosissima sui bastioni, accolse con simpatia i concorrenti e tributò loro applausi sinceri.

Tributò una vera ovazione al vincitore Cesare Daverio, che compiè l'intero percorso di chilometri 5 e 36 metri, in meno di 18 minuti. Accolse pure con applausi l'arrivo di Aleotti Romeo e Spallicci Aldo della *Forti e Liberi*, che giunsero rispettivamente al traguardo secondo e terzo.

Destò viva ammirazione la corsa fornita da Arnaldo Garavini, ragazzetto di 15 anni, che tenne testa a corridori anziani e si piazzò ottimo nono. Fu viva ed interessante la lotta pel quarto posto di classifica guadagnato da Baldassari della locale *Juventus*. Eccovi l'ordine d'arrivo:

1. Cesare Daverio, 2. Romeo Aleotti, 3. Aldo Spallicci, tutti della *Forti e Liberi*; 4. Baldassari Pietro, della *Juventus*; 5. Berardi Guido, 6. Lombardi Luigi, entrambi della *Forti e Liberi*; 7. Rossi Zeffiro, militare del 61° fant.; 8. Italo Laghi, della *Juventus;* 9. Arnaldo Garavini, della *Forti e Liberi;* 10. D. Buitoni, militare del 61° fanteria.

Lacchini, Lombardi, Panerai, Zattoni, Vitali, Bustacchini, arrivati in tempo massimo.

ECHI DELLE OLIMPIADI

Il Re di Grecia ha conferito le onorificenze seguenti agli italiani che si distinsero nelle Olimpiadi di Atene:

Comm. Luigi Lucchini, deputato al Parlamento, commenda dell'Ordine del Salvatore.

Comm. Bruto Amante, della direzione del Ministero della pubblica istruzione, commenda dell'Ordine del Salvatore.

Cav. Cesare Tifi, insegnante di ginnastica a Roma, croce di cavaliere dell'Ordine del Salvatore.

Signor Eugenio Benucci, insegnante di ginnastica a Rieti, croce di cavaliere dell'Ordine del Salvatore.

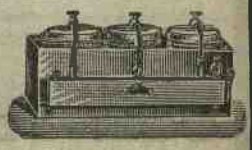
Primo Grande Giro Podistico di Forlì.
1. Cesare Daverio - 2. Romeo Aleotti - 3. Aldo Spallicci.
(dietro, il maestro Arnaldo Basini).

REJNA-ZANARDINI - Milano - Bastioni Magenta, 39 Via Lazzaretto, 15

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



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 Piazzi, 3 (Crocetta) - TORINO

Difesa personale!

Bellissima pistola tascabile, con scatto di sicurezza, tiro mortale, calibro mm. 6, della celebre Fabbrica **Wanus-Waffenwer** (Germania), si vende per *réclame* a sole L. **2,95** e per due L. **5,50.**
Per commissioni rivolgersi alla Premiata Ditta

Frascogna - Via Orivolo, 35 - Firenze

" ELECTRA "

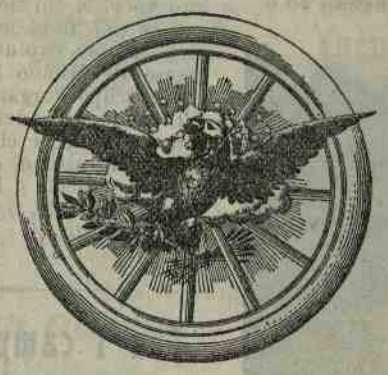
Nuova Lampada Tascabile Americana

Toccando il bottone istantaneamente la *luce è fatta* per rischiarare le scale di notte, passaggi oscuri, ecc., nonchè per accendere il sigaro senza aver mai più bisogno di fiammiferi, o pile elettriche che oggidì costano troppo e si rendono inservibili nei tempi umidi. Costa soltanto **L. 1.80** e per posta **L. 2.** Cariche di ricambio che servono anche un mese Cent. 10 l'una.

Per commissioni dei suddetti articoli inviare impo to alla **Premiata Ditta Frascogna,** Via Orivolo, 35, **Firenze.**

" HUTCHINSON "

Pneumatici per Automobili



Agenzia con Deposito:

LAMBERTO CAPITANI e C.

NAPOLI

Via Guglielmo Sanfelice, 33

Telefono interurb. 2-72.

Teleg.: CAPITANI. Napoli.

SOCIETÀ ITALIANA
Automobili KRIEGER

TORINO UFFICI - GARAGE - OFFICINE
Corso Regina Margherita, 46

Vettora 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.

Vettura 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

L'automobilismo in Inghilterra

La *Fortnightly Review* esamina in un articolo dettagliato lo sviluppo preso dall'automobilismo in Inghilterra, e gli ostacoli che vigono ancora nel Regno Unito per un ulteriore sviluppo di esso. Ci sembra importante darne minutamente il contenuto, desumendolo dal sunto che ne dà la *Minerva*:

« Nella concorrenza tra i fabbricanti di automobili, gli inglesi e gli americani restarono, per molto tempo, addietro a tutti gli altri; gli americani perchè negli Stati Uniti le strade sono in generale, eccettuate quelle nei dintorni delle città, poco adatte al transito delle automobili; gli inglesi, perchè l'automobilismo sino a una legge del 1896, era in tutto il Regno Unito vincolato da troppe pastoie legali.

« Quale sviluppo ebbe esso dal 1906 in poi? Nel giugno del 1904 le vetture automobili debitamente registrate in tutta la Gran Bretagna erano 18,840, le motociclette 2203. In questi ultimi due anni la produzione delle automobili è notevolmente aumentata, anche perchè una grande diffusione hanno preso gli omnibus-automobili. Si calcola che nei dodici mesi, dal settembre 1905 al settembre 1906, le fabbriche inglesi di automobili ne abbiano prodotte per il valore di cento milioni di franchi.

« L'industria automobilistica non conta che un ventennio di vita altrove, un solo decennio in Inghilterra. La produzione va migliorando ogni anno, ma soltanto nei particolari, non già nelle principali caratteristiche. Di una completa trasformazione dell'automobilismo non v'è segno per ora in Inghilterra.

« Eppure, essa è possibile, anzi, da prevedersi in un prossimo avvenire. L'energia elettrica, se non è troppo costosa, è infinitamente preferibile all'energia sviluppata da una macchina a combustione interna; essa, infatti, dà meno vibrazioni, facilita la partenza, diminuisce il consumo delle gomme, ecc. Se si giunge a migliorare il funzionamento degli accumulatori, la corrente elettrica verrà generalmente adottata nelle nuove automobili, e allora le vetture con motori a benzina o a petrolio diverranno antiquate.

« E' bene, quindi, che l'industria automobilistica proceda cauta, vigilando sui progressi della scienza che da un momento all'altro potrebbe determinare una metamorfosi completa dell'automobilismo odierno. Sotto l'una e l'altra forma, però, esso è destinato ad avere un sempre maggiore sviluppo.

« Fissare un limite legale alla velocità delle automobili su pubbliche strade non è necessario, ed è, anzi, pericoloso, poichè, anche nei punti dove la prudenza più oculata consiglierebbe una velocità minima, come nelle voltate, nei crocevii e dentro le borgate o villaggi da attraversarsi, gli *chauffeurs* della classe meno rispettabile spingono le loro vetture alla massima velocità permessa, esponendo così a serii pericoli i viandanti e i veicoli che la legge vorrebbe proteggere.

« Le limitazioni alla velocità sono semplicemente irritanti; di questo parere sono tutti i buoni automobilisti inglesi, i quali si augurano l'abolizione di qualunque legge restrittiva speciale e l'approvazione di una legge generale per tutti i veicoli che commini pene esemplari a coloro che spingono qualsiasi mezzo di locomozione a corsa vertiginosa e pazza con grave pericolo dei passanti.

« Un altro odioso inconveniente per gli automobilisti, non meno che per il pubblico in generale, è la polvere sollevata nelle strade di campagna dal passaggio delle automobili. Ma finchè le strade inglesi rimarranno quali sono, mal costruite e mal tenute, sarà impossibile ottenere che una qualsiasi vettura automotrice, sebbene spinta a velocità moderata, non sollevi nugoli di polvere, con grave noia di tutti i passanti e con danno materiale delle case e proprietà situate lungo le pubbliche strade.

« La vera causa di questo inconveniente non è da attribuirsi alle automobili, bensì alla cattiva qualità delle strade; e a migliorare queste deve rivolgersi l'attenzione delle autorità. Oggidì vi sono parecchi preparati, inglesi e francesi, che, applicati con poca spesa a qualsiasi strada, la rendono così soda da impedirle per un gran tempo di formare polvere. La spesa iniziale all'uopo occorrente viene compensata dalla maggiore durata della strada così migliorata ».

Automobile Club d'Italia

L'A.-C. I. ha dato incarico ad uno dei migliori nostri artisti, il prof. Ceragioli, di modellare una medaglia da assegnarsi quale premio in corse, gare, concorsi, ecc., interessanti l'automobilismo. Come era da prevedersi, la medaglia che qui riproduciamo è riuscita una squisita opera d'arte, e riesce di grande onore all'artista che l'ideò ed alla ditta Musy di Torino che ne curò splendidamente l'esecuzione. Ne furono assegnati parecchi esemplari per la prima volta al Concorso Camere d'Albergo, indetto dal T.-C. I. nell'occasione dell'Esposizione Internazionale di Milano.

L'apertura del passo Zapel

Allo scopo di facilitare l'accesso alla Capanna Monza (*) (m. 1900) da Introbio, Primaluna e Cortabbio, paesi posti nella Valsassina e molto frequentati dai turisti, la Sezione di Monza del C. A. I. ha fatto praticare oltre 200 gradini e collocare 26 metri di corda metallica sulle rocce della Val Cagnoletta che attraverso il Zapel conduce alla capanna in circa tre ore.

E' nu itinerario interessante, e ora, senza difficoltà, ci si può inerpicare fra quelle roccie immani fantasticamente aggruppate con un contrasto stupendo di orrido e maestoso.

I lavori vennero effettuati sotto la direzione dello studente in ingegneria Arrigo Rossi, delegato della Stazione Universitaria del C. A. I., e vennero recentemente collaudati ottenendone il migliore elogio. Qui di fianco riproduciamo una fotografia presa durante la visita di collaudo e in cui sono ritratte le signorine Bice e Ida Casuati alle prese colle rocce del Zapel per la prima volta toccate da piede femminile.

(*) La capanna-albergo Monza venne inaugurata quest'anno e la visitarono ben 500 alpinisti; si può accedervi, oltrechè dalla via sopra descritta, anche da Mandello, Lierna, Varenna, Belluno, Parlasco, Taceno.

Le alpiniste sorelle Bice ed Ida Casnati alle prese colle rocce del Zapel. (Fot. Scotti).

Nel mondo commerciale sportivo

*** A Milano la *Società Anonima Officine di Sesto San Giovanni*, già Camona, Giussani, Turrinelli e C., ha consegnato alla *Società Generale esercizi con automobili* le prime vetture di nuovo modello per servizio di piazza.

Appena entrate in servizio, hanno subito lasciato favorevolissima impressione per il silenzio, la comodità e la loro eleganza. La velocità è presso a poco eguale a quella delle automobili a benzina, e sono munite di tassametro.

Fra breve il servizio sarà completato col numero di 15 vetture, con posteggio nei siti più centrali della città.

*** A Torino la grandiosa *Fabbrica d'automobili Standard* ha aperto fra gli artisti italiani un concorso per un *cartello artistico* destinato a far conoscere la Fabbrica automobili *Standard* ed i suoi prodotti. Il cartello dovrà misurare metri due di altezza per metri uno e quaranta di larghezza (m. 2 × 1,40).

Per il soggetto è lasciata ampia facoltà all'artista, il quale dovrà però tener conto dello scopo cui il cartellone dovrà servire. Sarà tenuto calcolo di quelle composizioni nelle quali l'artista avesse trovato modo di dar posto a qualche rappresentazione del nome della Fabbrica automobili *Standard* (stendardo, bandiera). I lavori debbono essere eseguiti a grandezza naturale, con mezzi che ne permettano la riproduzione litografica, e che esigano *al massimo* sei tinte (tirature).

I premi sono due:

Un primo premio di L. 2000 (duemila).

Un secondo premio di L. 1000 (mille).

I lavori premiati diventeranno esclusiva proprietà della Fabbrica automobili *Standard*, la quale si riserva ogni diritto di riproduzione.

Una Giurìa composta di cinque membri, fra cui tre artisti, un pubblicista ed un membro del Consiglio d'amministrazione della *Standard*, assegnerà inappellabilmente i premi, motivando il suo giudizio con apposita relazione. La detta Commissione avrà facoltà di aggregarsi altri due artisti.

I lavori dovranno pervenire entro il 30 novembre p. v., franchi di porto e con adeguato imballaggio, alla sede della *Società degli amici dell'arte*, via Bogino, 9, ove verranno esposti al pubblico in giorni da stabilirsi.

La *Società degli amici dell'arte* userà le migliori cautele per i lavori che le verranno spediti, ma nè essa, nè la Fabbrica automobili *Standard*, si rendono in alcun modo garanti degli eventuali danni che ai lavori stessi potessero essere arrecati.

I lavori non scelti verranno spediti all'indirizzo indicato dai concorrenti ed a loro spese.

Per ulteriori schiarimenti o comunicazioni, gli artisti potranno rivolgersi alla Fabbrica automobili *Standard*, Torino, corso Siccardi, 20, od alla *Società degli amici dell'arte*.

IN BIBLIOTECA

L'aspetto meccanico del mondo. — Con questo titolo Mario Morasso, lo scrittore forbitissimo che finora insuperabilmente ha trattato di cose automobilistiche, pubblica un volume che è una vera opera d'arte letteraria. L'autore, in una forma lucida, elegantissima, svolge l'argomento propostosi, riuscendo sempre ad incatenare l'attenzione del lettore, anche se questi è un profano dello *sport*.

L'edizione nitida e accuratissima è dovuta a Ulrico Hoepli di Milano, ed il suo nome, ci pare, non ha bisogno di raccomandazioni.

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.

Il nome di

PEUGEOT

è sicura garanzia di perfezione!

Esso trionfa sempre sì nelle grandi che nelle piccole prove:

Grande Corsa Ciclistica Annuale

TORINO-PINO

Corsa in Salita indetta dall'**Audax-Club**

1° GUGLIELMINETTI

su Bicicletta **PEUGEOT** usuale, battendo tutti i concorrenti su macchine espressamente costrutte per la circostanza.

G. C. F.lli PICENA - Torino

Magazzino di dettaglio: Via Lagranze, 41.

Uffici, Magazzini, Officine: Corso Principe Oddone, 15.

MILANO - Via Cesare Correnti, 3.

F.I.R.I.

Fabbrica Italiana di Recipienti Inesplodibili

Società Anonima per Azioni - Capitale L. 500.000

Sede in TORINO

Amministrazione Via Sacchi, 26. — **Stabilimento** Viale Stupinigi.

Impianti completi inesplodibili di rifornimento per Garages in Ville.

Réservoirs e Latte di rifornimento inesplodibili per Automobili, Canotti, Motociclette, e per qualunque Motore a scoppio.

Serbatoi, Fusti per deposito, travaso e trasporto benzine.

Recipienti d'ogni genere per uso domestico.

APPROVATI DA TUTTE LE CELEBRITA' TECNICHE.

INSIGNITI DELLE PIU' ALTE ONORIFICENZE.

MEDAGLIA d'ORO

all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.

Privilegiato Stabilimento

Cav. GIUSEPPE DE-MARDI

TORINO - Via Rossini, 10-12 - **Telefono 12-50**

" Mirabilis!!! "

Auto-Carrozzella ad un posto, costruita in tubo di acciaio, con motore della forza di 3 1/2 HP; cambio di velocità, a due velocità ed embraiage. Regolabile dal passo di uomo a 55 Km. all'ora. Motore Antoine a valvole comandate e 2 freni. Peso **Kg. 130** circa. Di facile manovra, eleganza e sicurezza. Consigliabile ai Sigg. Medici condotti, Commercianti, Privati, ecc.

Ha un consumo minimo di benzina ed ***è tassata nella Categoria dei Motocicli.***

Prezzo L. 1500

Altro ***NUOVISSIMO*** *tipo a 2 posti a 4 ruote, 5 HP, cambio di velocità, ecc.* (come sopra).

Fabbrica di Automobili FLORENTIA

FIRENZE - **Uffici:** 24, Via Ponte all'Asse **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.

ENRICO LUCINI - MILANO

Via Petrarca, 3 — Telefono 87-44

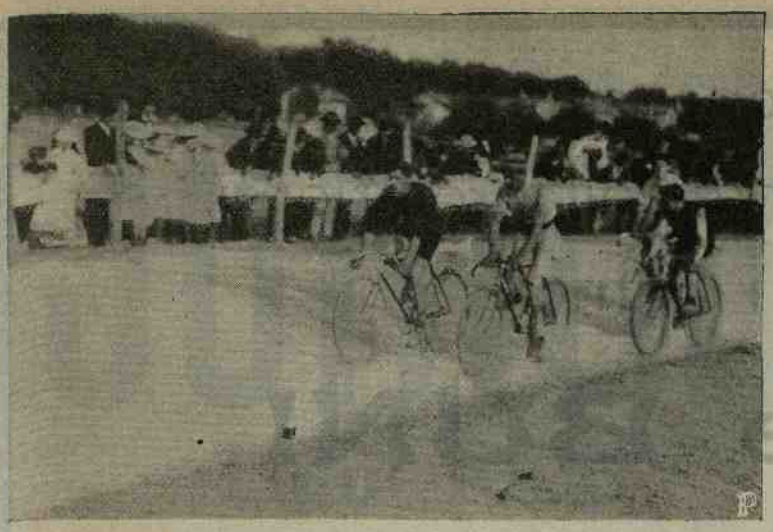
OFFICINA ELETTROMECCANICA

Magneti - Riparazioni e ricarica accumulatori

Viti - Dadi e Bolloni 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.*



Decisiva « Premio Città di Bra ». (Fot. Barbieri).

Le Gare Sportive di Bra

Per cura del Comitato festeggiamenti di Bra si svolsero due giornate di gare ciclopodistiche, che ottennero esito insperato.

La Giuria, formata dai signori Secco Perfetto di Alba, Burdese rag. Francesco, Castagnari dott. Tommaso, Palma di Cesnola, avv. Casalis, Baravaglio Alfredo, Fiorito, disimpegnò il còmpito lodevolmente.

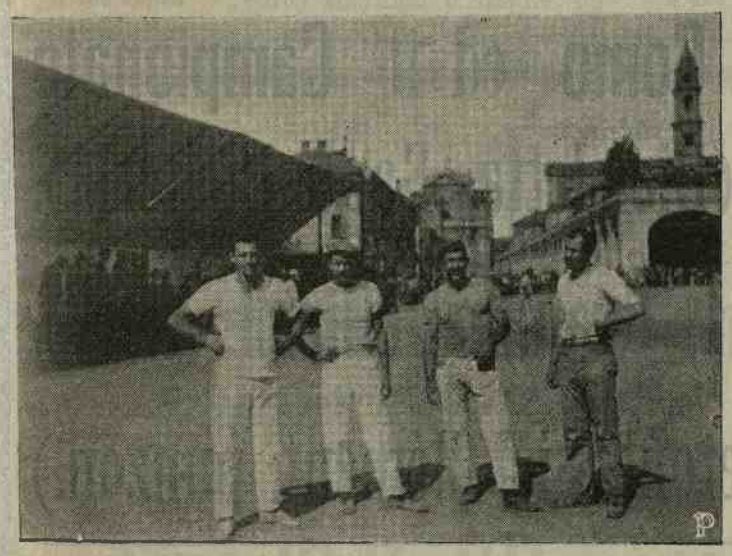
Ecco l'esito della prima giornata:

Gara Podistica (m. 100). — Dopo due batterie si svolse la decisiva, che diede il seguente risultato: 1. Romolo, del Club Sport Audace, in 11" 3[5; 2. Moschino, id. id., a spalla; 3. Rimonda, di Saluzzo; 4. Tesio, id. id.; 5. Spinoglio, di Torino.

Gara di Km. 10: 1. Giordano Marco, del Club Sport Audace, in 35'11"; 2. Pellegrini, di Savona, in 35'35"; 3. Giacobone, dell'Atalanta di Torino, in 35'40"; 4. Prato, di Bra, in 39'28"; 5. Ponzano, di Torino, in 40'15".

Gran Premio di Bra (Gara ciclistica di m. 1000): 1. Trombetta, di Mondovì, in 4'12"; 2. Pesce, di Torino a 10 cm.; 3. Micca di Torino, a mezza ruota; 4. Ferro, di Savona, che si spezzò la catena.

Gara Podistica (m. 400): 1. Romolo, del Club Sport Audace, in 55"4[5; 2. Nicola, id. id. ad un metro; 3. Moretta, id. id.; 4. Fioravanti, dell'Atalanta.



La quadriglia di Pietra Ligure, vincitrice delle Gare al Pallone di Bra. Pippo Rambaldi, Balbo Riccardo Morié Er., Brusone G. B. (Fot. Barbieri).

Gara Podistica (m. 1500): 1. Nicola Mario, del Club Sport Audace, in 4'45"; 2. Giordano Marco, id. id.; 3. Fioravanti, dell'Atalanta; 4. Moretta Felice; 5. Vaira.

Corsa ciclistica Presidente onorario: 1. Grandi, del Club Sport Audace, in 4'8" 1[5; 2. Rava, di Torino; 3. Badino, di Torino; 4. Boetti, di Dogliani.

Gara ciclistica di resistenza (Km. 25), riservata ai corridori della provincia di Cuneo: 1. Rossetti, di Racconigi, in 48'12"; 2. Trombetta, di Mondovì; 3. Boetti, di Dogliani; 4. Benedetti di Bra.

Gara ciclistica di consolazione (m. 1000). Dopo due batterie è vinta da Quaglino, in 1'52" 4[5; 2. Pianotti; 3. Vighetti; 4. Chiodi.

Si disputò pure una gara importante al pallone. La decisiva rimase affidata alla quadriglia di Caramagna, composta dei signori: Maestro Borda, Baldi Giuseppe, *Bialera* e Manfredi Bartolomeo, contro quella di Pietra Ligure, composta dei signori: Pippo Rembaldo, Balbo Riccardo, Moriè Ernesto e Brusone Gio. Battista.

La partita terminò con la vittoria della quadriglia di Pietra Ligure, dopo aver raggiunti giuochi 21 pari.

Sport Cattolico

Nel moderno rigoglio di società sportive cattoliche, va acquistando una meritata superiorità il circolo *Fides et Robur* che, sorto da poco tempo, già fu premiato con numerose medaglie in due concorsi nazionali; e seppe pur cattivarsi le simpatie dei torinesi per mezzo di parecchi e riusciti saggi ginnastici. Ma non solo in Torino diede bella prova di sè, bensì altrove; e, recentemente, in Pianezza, in occasione delle solenni feste per lo scoprimento della lapide a Maria Bricca; e domenica, 23 settembre p. p., per invito del solerte Comitato dell'Esposizione, a Rivoli, nel parco prospiciente il castello. E a Rivoli, dinanzi a un pubblico scelto e numerosissimo, ebbe campo di mostrare tutta la propria valentìa, e per l'affiatamento de' ginnasti, e per la precisione e abilità con cui eseguì i varii numeri dell'attraente programma, che conteneva esercizi militari e a corpo libero, gare al salto e agli attrezzi, e finalmente, come degna chiusa, tre gruppi artistici sulle parallele. Questi ultimi, che qui riproduciamo, riuscirono di un effetto stupendo, e strapparono unanimi e spontanei applausi, che pure non mancarono copiosissimi per tutto il resto, e meritarono anche le più vive congratulazioni da parte del Comitato, che, con piena soddisfazione, regalò ai ginnasti una bella medaglia-ricordo.

Ai bravi e baldi giovani del Circolo sportivo cattolico, che seppero portarsi così egregiamente, vada il nostro plauso caldo e sincero, e il nostro augurio più fervido che possano conseguire altri e maggiori trionfi.

Da un numero all'altro

Ciclismo.

*** Il dilettante Bardonneau ha battuto a Parigi il *record* dell'ora, dietro motocicletta, percorrendo km. 77 e m. 205. La prova fu compiuta sulla pista del Parco dei Principi.

*** Sul percorso Varese-Gallarate-Sesto Calende-Arona-Stresa e ritorno (km. 135), ebbe luogo la corsa ciclistica di Campionato varesino. Partenti otto.

1. Ganna Luigi, guadagnandosi la medaglia d'oro e fascia, dono del marchese rettore Ponti, e diploma di primo campione varesino; 2. Quanzani Enrico, medaglia d'oro e diploma; 3. Bianchi Giuseppe, medaglia vermeil; 4. Tibiletti Alfredo.

Alla corsa di Campionato podistico parteciparono diciassette corridori.

1. Ambrosetti Giacomo, medaglia d'oro, fascia e diploma di primo campione; 2. Ferrario Alfonso; 3. Minazzi Enrico; 4. Bianchi Enrico.

Le corse destarono grande interesse nella cittadinanza, e si svolsero senza incidenti notevoli.

*** Domenica, 7 ottobre, indetta dalla *Unione velocipedistica cesenate*, a Villa Osteriaccia, ha avuto luogo una grande corsa ciclistica di resistenza di km. 54, su di un circuito da ripetersi due volte; vi hanno preso parte ben sei corridori.

Dato il *via*, la testa è presa da Canzio di Cesena, che con un fortissimo passo stacca i suoi competitori, ed arriva 1. in ore 1,30; 2. Magni Ubaldo in ore 1,59; 3. Marzotti in ore 2; 4. Righi; gli altri ritirati per guasti di macchina.

Una folla immensa attendeva al traguardo d'arrivo, tra i quali il celebre tenore comm. Alessandro Bonci.

Il noto corridore Neri Cherubino di Forlimpopoli arriva al punto di partenza quando agli altri corridori era già stato dato il *via*, da diversi minuti. Dispiacente ne fu il pubblico, che avrebbe ben voluto ammirare la lotta col corridore Canzio, due degni competitori.

Podismo.

*** Come precedentemente annunciato, venne dalla Sezione torinese dell'Audax Podistico, sul percorso Torino-Caselle-Ciriè-Nole-Mathi-Lanzo-Germagnano e ritorno, km. 75, effettuata la terza marcia ufficiale dell'annata con tempo discretamente bello e su strade abbastanza buone.

A Lanzo, di ritorno da Germagnano, il locale signor Sindaco volle benevolmente salutarci e cortesemente offrire un *vermouth;* e anche a Balangero, venendo a Torino, il signor Maina volle pure gentilmente offrirci una bicchierata del suo eccellente vino turato.

Compirono felicemente la gita, anticipando di un quarto d'ora sull'orario statutario, gli *audax* signori: geometra Bertolè, direttore e corrispondente della Sezione; Bernardino Zecca, Gera Romano e Vaira Luigi della Sez. moncalierese, e gli aspiranti signori: Aimaretti Maurizio, Barbera Giovanni, De Litala Armando, Durio Agostino, Martino Ignazio, Ribotto Carlo, Sitia Vittorio e Zocchi Domenico.

*** A Legnano, nella corsa di 18 km., Pagliani P., della *Lazio* di Roma, impiegando ore 1,6'30".

Dopo qualche minuto arriva freschissimo il sorridente De Micheli Antonio della *Sempre Avanti* di Cavaria; 3. Mervaglia Emilio dell'*Unione Atletica Legnanese*, 4. Rè Antonio dell'U. A. L., 5. Bettè Crist. della *Post Resurgo Libertas*, 6. Lucani Emilio dello *Sport Pedestre* Milano. Gli altri in t. m.

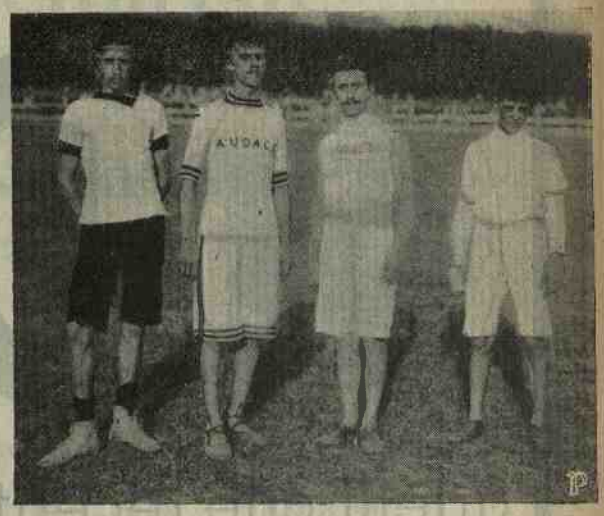
Nella gara dei marciatori arrivarono: 1. Arnaboldi Giovanni della *Leonina* di Luino, km. 10, in 58'47", 2. Della Torre Abramo della *Voluntas* di Milano, ad un metro, 3. De Bernardi Luigi di Busto, 4. Taverna Giovanni di Busto, 5. Speroni di Busto e Bordoli Riccardo dello *Sport Pedestre Milano* a mano, 6. Menapace, 7. Barozzi, di Luino.

*** Nella corsa Milano-Chiasso arrivarono: 1. Michele Negri che copre i 55 km. in ore 5,16', 2. Pensa Paolo, 3. Bersani Giovanni 4. Colombo Luigi, 5. Goreri Giovanni, 6. Penna Giuseppe, 7. Rigamonti Carlo, 8. Albisetti.

*** Sul percorso Oneglia-Bordighera e ritorno, km. 76,7, ebbe luogo la prima marcia ufficiale, per la formazione in Oneglia della Sezione *Audax* podistici. Gli iscritti erano 12, ma non ne partirono che dieci, i quali compirono il percorso splendidamente.

Eccovi i nomi: Lazzaro Piana, Nino Piana, Giuseppe Audissino, Angelo Languasco, Ramoino Giulio, Ulisse Carli, Nicola Ferrari, L. Novaro, Francesco Ardissone, Nino Brea.

*** La D. G. fa avvertiti gli *audaces* che sono pronte le tessere di riconoscimento, e che si possono avere



I vincitori delle Corse Podistiche di Bra. (Fot. Barbieri).

facendone domanda a mezzo del proprio direttore corrispondente, e inviando doppia copia di fotografia formato 8 × 4.

La tessera è gratuita per i proclamati *audax* dal 1° gennaio 1906 e per i già *audax* che ripeterono la prova in questo periodo di tempo, mentre costa L. 0,30 per tutti coloro che eseguirono la prova prima di tale data.

Alpinismo.

*** La Società Escursionisti Ossolani, che figura degnamente all'Esposizione di Milano, esponendo pregevoli opere fotografiche nonchè una rara collezione di flora alpina, e un'accurata Ipsometria delle Valli Ossolane, conseguì in premio la grande medaglia d'argento.

Questa società, forte di giovani energie, procede vittoriosa sempre, in ogni sua iniziativa.

CORRISPONDENZA

Verona — Salvi Marcellino. Grazie, ma attendiamo le fotografie.

Id. — A. Marconcini. Avete tutte le ragioni, ma non crediamo il caso di agire contro l'operato di un giudice.

Berlino — Ing. Walther Isendahl. Grazie, al prossimo numero.

Coney Island — A. Baroni. Ci dispiace, ma non conosciamo quell'indirizzo.

Forlì — Spallico. Grazie. Come vede, pubblichiamo.

Lisbona — Vega. Grazie della cartolina. V. G.

Gruppo ginnastico eseguito dal Fides et Robur di Torino. (Fot. G. De-Rusticis, Torino).

Gli antichi Campioni sono sempre affezionati alla Marca che fu compagna dei loro trionfi.

Nel prossimo MATCH, i Signori

MOMO e BUNI

muniranno le loro Biciclette di PNEUMATICI

DUNLOP

quelli che recentemente segnarono i seguenti trionfi:

Gran Coppa del Comune di Como ed il **Campionato Comense** vinta da Carlo Pusterla (Bicicletta Saule-Pusterla).

Campionato Romano (Km. 100) 1° Grammel (Bicicl. Adler).

Corsa Parigi-Tours 1° Petit-Breton (Bic. Clément, punzon.)

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

Via Fatebenefratelli, num. 13 — MILANO — Via Fatebenefratelli, num. 13

LE MIGLIORI
CATENE per Cicli
sono quelle della Rinomata Fabbrica
AUGUST ENDERS - Oberrahmede I/W
Rappresentante Generale per l'Italia:
RICCARDO CHENTRENS
Milano - Via Vincenzo Monti, 14 - Milano

Edoardo Bietti
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 Giurìa ha assegnato il **Gran Premio**
Rappresentante Generale per l'Italia:
Sindacato Francese Brevetti BOWDEN
Milano - Via Sirtori, n. 16 *bis* - Milano

Primaria Fabbrica d'Automobili Torinese
CERCA
SERIA CASA DI VENDITA
per affidargli Rappresentanza.
Offerte sotto **H 20622 T, Haasenstein & Vogler, Torino.**

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

per parafanghi di biciclette

occhiello d'acciaio

per cinghie di motori

per copertoni **antidérapant**

Per prezzi e campioni scrivere alla
BIFURCATED RIVET
Co. Ltd.
Warrington
(Inghilterra)

JUNIOR

Tipo 1906

Chassis 18-24 4 cilindri

Vetture da turismo e da città

ULTIMI PERFEZIONAMENTI

DIREZIONE e OFFICINE

Tarino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - **Torino**

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.*

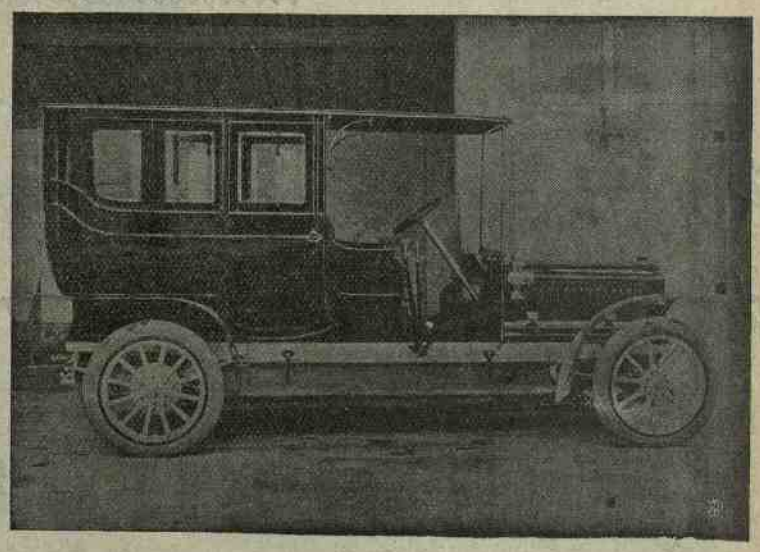
VETTURE DI LUSSO

e da

TURISMO

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

GIRAGES " E. NAGLIATI "

Capitale L. 700.000 interamente versato.

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

Società Anonima Carrozzeria Italiana

LOCATI & TORRETTA

attualmente traslocato alla Barriera di Nizza

TORINO

Il più grandioso Stabilimento d'Italia

Direzione tecnica: **M. Locati e G. Torretta**

Nuovi piani e disegni di **Henry Py di Parigi**

Grand Prix

Esposizione Internazionale di Milano

Grande Limousine - Coupé - Landaulet 3/4 - Roi des Belges - Landaulet-Limousine - Landaulets elettrici in costruzione.

Tutto quanto è di più elegante ed artistico in Carrozzeria

A richiesta, l'estratto del nuovo catalogo illustrato a colori 1906-1907, in corso di stampa.

Ponzo Giovanni, Gerente responsabile.

La *Stampa Sportiva* viene stampata dalla Società Tipografico-Editrice Nazionale (già Roux e Viarengo).