

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
 Alpinismo - Aereostatica  
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

(Conto corrente colla Posta).

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

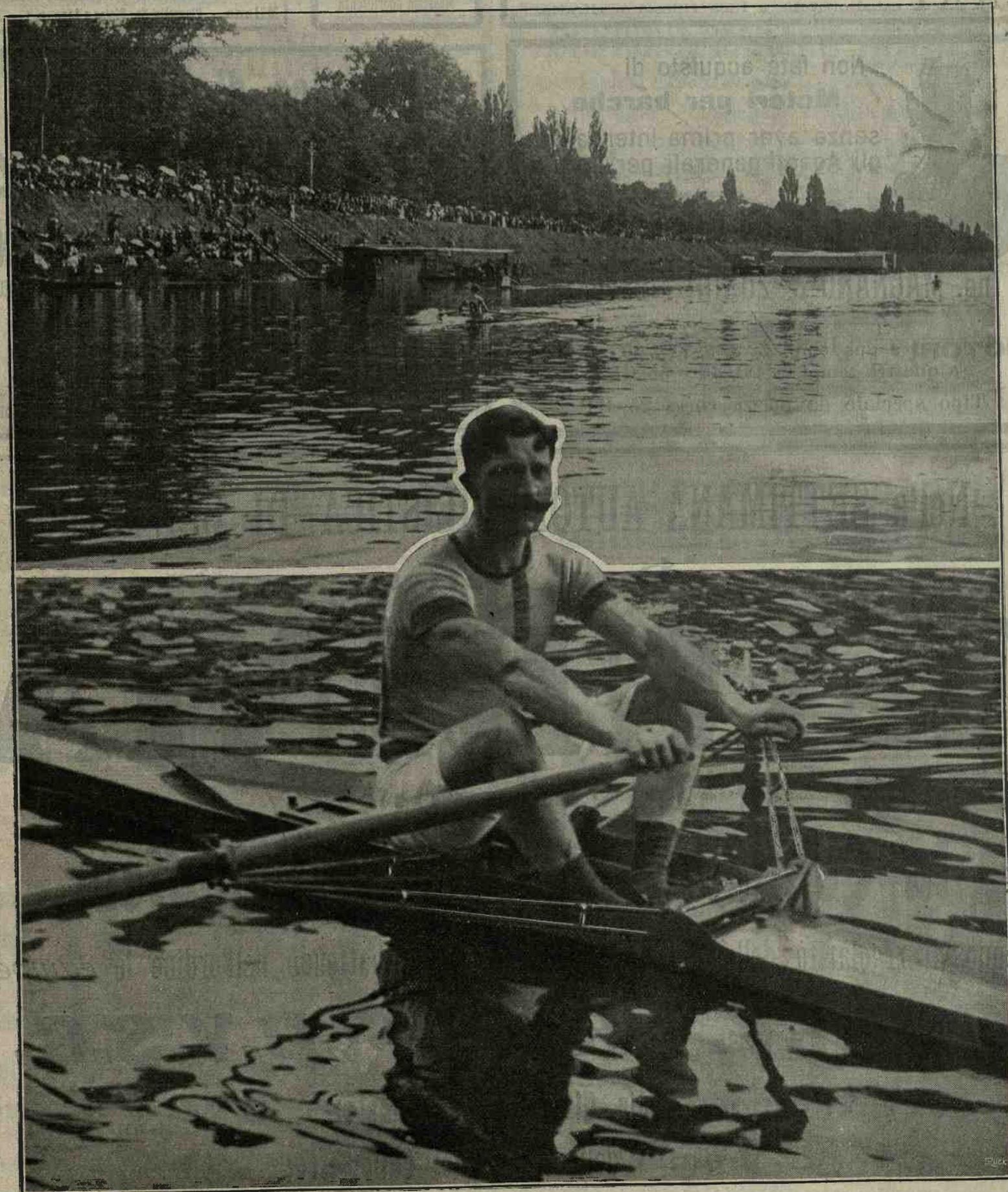
→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

**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 11-28

**INSERZIONI**  
 Per trattative rivolgersi presso  
 l'Amministrazione del Giornale

## Gli sports dell'acqua



Delaplane, vincitore del "Grand Prix", di Parigi di canottaggio (skiff)

**FABBRICA TORINESE BI CARROZZERIA**  
già **ROSSI, BUSSOLOTTI e C.**  
Società anonima - Capitale L. 300,000

**CARROZZERIA PER AUTOMOBILI**

Via Petrarca, 10 - **TORINO** - Telefono N. 22.20.

**REJNA-ZANARDINI**

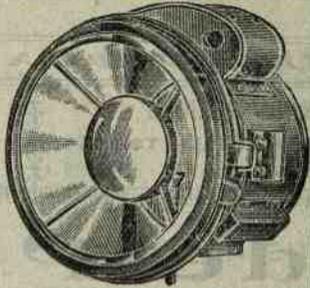
Società Anonima per la fabbricazione dei

**FARI e FANALI**

Capitale L. 600.000 versato

Bastioni Magenta, 39 - **MILANO** - Telefono 20-68

Esportazione in tutto il mondo.



**FARI** a Lenti sistema **FRESNEL** ed a Lenti catadiottriche a luce riflessa e rifratta.

**Edoardo Bietti**

S. Nicola, 2 - **MILANO** - Tel. 2471

**BENZINE**

Esposizione Internazionale

**MILANO 1906**

Medaglia d'Argento

Massima onorificenza



LE MIGLIORI

**CATENE** per Cicli

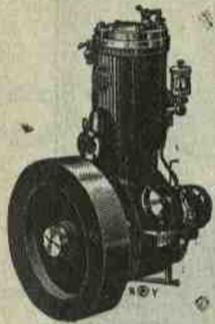
sono quelle della Rinomata Fabbrica

**AUGUST ENDERS** - Oberrahmede 1/W

Rappresentante Generale per l'Italia:

**RICCARDO CHENTRENS**

Milano - Piazzetta Ss. Pietro e Lino, n. 1 - Milano



Non fate acquisto di

**Motori per barche**

senza aver prima interpellati  
gli Agenti generali per l'Italia

della

**LOZIER MOTOR COMPANY**

Ing. **MAGNANO & ZUNINI** - Savona

**MOTORI** a due tempi da 3, 5, 7 1/2, 10 e 15 HP;  
a quattro tempi da 20, 40 e 55 HP.

Tipo speciale da mezza corsa 25 HP

Fabbrica di Automobili

**FLORENTIA**

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

Nella **SETTIMANA AUTOMOBILISTICA DI SAN REMO**

**Due Vetture**

**TAURINIA**

vinsero:

**la Coppa di un Vecchio Chauffeur**

premio di regolarità della **Corsa Milano-San Remo**, battendo nell'ordine le équipes

**O.T.A.V. - RAPID e D.V.S.C.**

il **4° premio** della **Classifica individuale**;

**4° e 5° premio** della **Corsa del Chilometro**;

**3 primi premi** su **CINQUE** nel **Concorso di dirigibilità**.

# REYROL

La migliore Vettura da Turismo per la sua eleganza, leggerezza e per minimo consumo,

**8 HP 1 cilindro Lire 3500**

**10-12 HP 4 cilindri Lire 6900**

# DE DIETRICH

La macchina trionfatrice nel **Gran Circuito delle Ardenne** (Belgio) 13 Agosto 1906.

Km. 429 percorsi in ore 5, 38" 39" dal vincitore **Duray**, battendo le più famose Marche del Mondo.

**Vetture di lusso 12-16-24-60 HP**

Cataloghi a richiesta — **FLLI VIANA** - Via Montevecchio, 21 - **TORINO**

## Cantieri GALLINARI e C. LIVORNO

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

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

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

## OFFICINA-GARAGE CROIZAT

SOCIETÀ ANONIMA Capitale 600,000, Versato 3/10 - Torino, Corso M. D'Azeglio, 58

**Noleggio - Custodia - Vendita Automobili**

Officina specialmente addetta alle riparazioni d'Automobili

Rappresentanza esclusiva per l'Italia dei seguenti Automobili a Cicli americani:

### Reo

della Reo Motor Car. Company Lansing  
Vetture da 8 a 16-24 cav. a 2, 5, 10 posti  
Omnibus, Camions per trasporti.

### Rambler

della Pope Mtg. Co. di Hartford  
Bicicletta di fama mondiale conosciuta e ricercata per la sua **ELEGANZA, SOLIDITÀ, SCORREVOLEZZA.**

**Pneumatici G. & J.**

della G. & J. TRUB COMPANY di Indianapolis.

**OLII LUBRIFICANTI - BENZINA - ACCESSORI**  
**Brown - Grauton - De-Dietrich**

## GLI

# OMNIBUS AUTOMOBILI

che fanno il regolare servizio di trasporto dei visitatori alla

## ESPOSIZIONE DI MILANO

sono in maggior parte muniti di

# GOMME PIENE SUPERIOR

della Casa

**B. POLACK di Waltershausen**  
**Garanzia 15.000 Km.**

Rappresentanti per l'Italia:

**BONZI & C. - MILANO**

Via Cappellari, 9-11.

Privilegiato Stabilimento

Cav. GIUSEPPE DE-MARIA

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).

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, Motoelette, 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.

L' Agenzia Italiana

dei

PNEUMATICI

Michelin

avverte la sua Spettabile Clientela che a giorni traslocherà la propria Sede di Milano in Via Foro, n. 14.

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

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

**SOMMARIO**

Il presente numero contiene le seguenti materie della massima attualità:  
 Delaplane vincitore del "Grand Prix" di Parigi  
 Il canottaggio (skiff) - Lo chauffeur - Gli omnibus  
 automobili - Il varo del "Ghile", - I canotti automobili - La Società ginnastica "Pro Vercelli", - I camion della "Fortitudo", di Bologna - Come si va in bicicletta - L'altezza del volo degli uccelli - Il III Congresso ippico - L'A. C. d'Italia e le facilitazioni doganali - L'incantesimo della montagna - La scalata al Dente del Gigante - Le ultime gare di nuoto in Italia - Nel mondo commerciale sportivo - Il Campione ciclista mondiale Verri - Da un numero all'altro.

**LO CHAUFFEUR**

Leggevo in questi giorni, perchè io trovo molto utile estendere la lettura di un giornale anche in quella parte che qualcuno ostenta di disprezzare, la quarta pagina (che sarà stata settima od ottava seconda del caso) di un giornale francese.

Tra gli altri avvisi di compre, di vendite, di offerte più o meno miracolose di novità, più volte mi saltò all'occhio il seguente: « Scuola per chauffeurs », e l'avviso (gli avvisi sono sempre laconici per forza... di cose) diceva: *in cinquanta giorni abilitazione completa a condurre un automobile!*

Cinquanta giorni... nè più e nè meno. Voi potete aver venduto fino ad oggi del buon formaggio ed eccovi in un mese e mezzo diventato chauffeur, potete aver fatto fino a ieri il commesso in un banco del lotto ed eccovi in otto sole settimane al volante di una sessanta cavalli, come un Sisz (è di stagione) qualunque. E, credetemi, i cinquanta giorni dell'avviso non sono una esagerazione, perchè io ho conosciuto un ottimo negoziante di ferri vecchi che si *abilitò* in soli dieci giorni, ed ora ha la sua brava patente *sgnaccata* in tanto di cornice nel suo negozio di biciclette, motociclette e... riparazioni per automobili.

E state tranquilli, che se arrivate fino a lui con una *panne* al vostro motore, sborserete magari una decina di lire... ma dovrete mettere l'automobile sopra un carro ferroviario.

Sembran cose da ridere se tante volte non fossero da... piangere.

L'industria automobilistica ha avuto uno sviluppo così precoce, così affrettato, così, diciamo pure, *automobilistico*, da far trascurare le cose accessorie, che viceversa, se ci fermiamo ad osservare attentamente, sono le più necessarie.

Ed una delle cose più trascurate, malgrado i pochi, anzi pochissimi casi, che come eccezioni confermano la regola, è stata quella della istituzione d'una vera scuola di chauffeurs o meglio una scuola di veri chauffeurs.

Questa scuola, a parer mio, dovrebbe essere molto ben definita e molto bene ordinata. Essa dovrebbe cominciare dalle norme primitive, elementari di meccanica pratica e teorica, e finire infine a tutto ciò che è utile sapere in riguardo ai motori odierni ed al loro impianto in un automobile.

Ed a ciò fare non mi pare possano bastare nè



La partenza da Torino (Piazza Castello) del nuovo omnibus della Società Diatto A. Clement, trasportando a Gressoney 12 persone addette al servizio della Casa di S. M. la Regina Madre coi relativi bagagli. Tale omnibus venne di questi giorni definitivamente acquistato da S. M. la Regina Madre, e dopo avere ricevuti i colori prediletti dell'augusta signora, prenderà definitivo servizio a Stupinigi ed a Roma.

cinquanta giorni, nè cinquanta lezioni, ma perchè si ottenga un individuo veramente capace, bisogna che più di un anno esso frequenti la scuola, divisa in tanti corsi tra di loro distinti e separati.

L'automobile oramai, considerato a sè come mezzo di locomozione, non dovrebbe più aver bisogno, in caso di guasto, di esser trasportato in officina mediante altro mezzo di trasporto o più antico di lui o più forte (il cavallo ed il treno), ma un buono e valente meccanico dovrebbe sapere e poter riparare ad ogni guasto, salvo, si intende, caso di forza maggiore, come un urto, una caduta od altro accidente che metta la macchina in condizioni addirittura disastrose.

Invece chiunque sia stato più di una volta in automobile avrà potuto in parecchie di queste volte constatare la superficiale conoscenza dell'organismo da parte di certi chauffeurs, che male si appropriano anche l'altra qualifica di meccanici, i quali vanno a tastoni alla ricerca del guasto, e tante volte, quando hanno la fortuna di trovarlo, dichiarano di non potervi riparare, mentre poi in officina un vero meccanico sbriga la faccenda in poco tempo.

Oggi l'automobilismo, e non mi stancherò mai di ripeterlo, è entrato in un periodo di praticità, di quasi indispensabilità, e però cura precipua di quelli che ad esso dedicano ogni cura, deve essere quella di circondarlo di ogni più piccola precauzione, perchè tutto rassicuri il pubblico e lo persuada del bene che da questo mezzo di locomozione e di trasporto si può ritrarre.

La necessità quindi impellente di avere degli chauffeurs, che veramente meritino di esser chiamati tali, e che siano nel contempo ottimi conduttori ed ottimi meccanici, due cose, a mio parere, inscindibili tra loro, perchè solo conoscendo pregi e difetti della macchina che si guida, si può esser sicuri di ogni movimento che ad essa si imprime, o che ad essa si richiede.

Per avere questi eccellenti meccanici, che sappiano e possano, colla sicurezza fatta di completa scienza, a tempo ed a luogo intervenire anche nel minimo incidente, che sappiano e possano con abilità e perizia trovare e rimediare al guasto che tante volte è minimo a chi sa e massimo per chi va a *mosca cieca*, fa bisogno di istituire delle scuole teorico-pratiche, nelle quali si svolga tutto un programma completo e particolareggiato di quanto riguarda l'automobilismo.

Non deve bastare il saper stare al volante di un automobile, o il saper cambiare una gomma più o meno velocemente, o dare il grasso alle catene e rimpiazzare la benzina nel serbatoio (spargendola magari con larghezza di milionario), ma bisogna che nel caso di arresto, o di diminuzione di velocità, o di funzionamento difficile dei singoli pezzi del movimento, il meccanico sappia metter le mani, e con prontezza che solo una profonda conoscenza della materia può dare, nel punto malato ed accorrere con la pronta guarigione.

Finora, possiamo dirlo senza tante circonlocuzioni, abbiamo noi avuto tali scuole in Italia od all'estero?

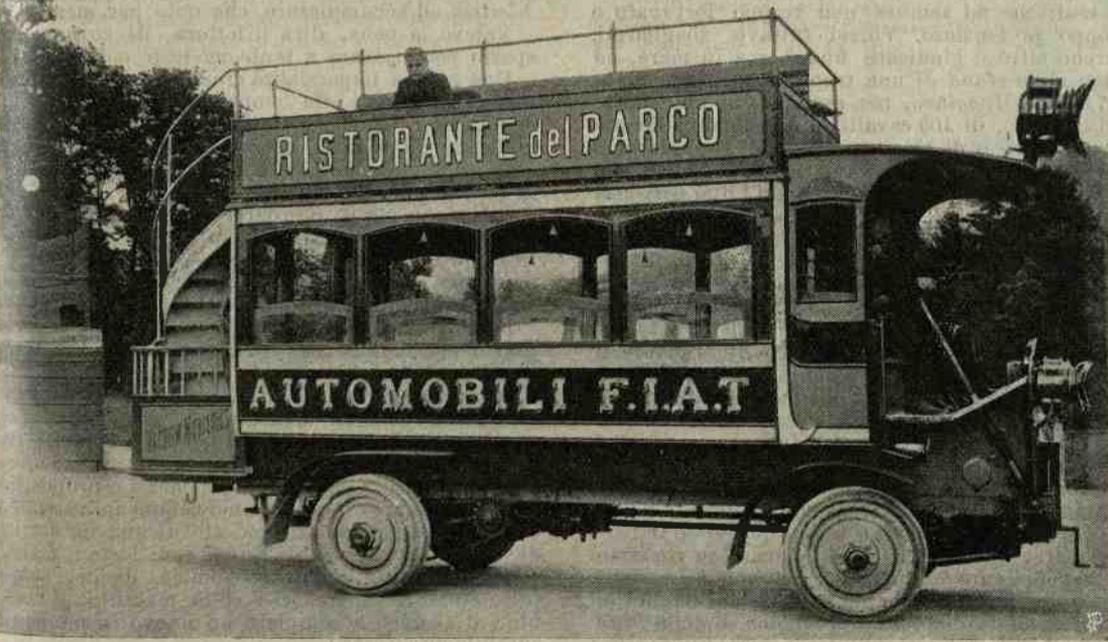
Io credo di no (se qualche esempio si è avuto, esso è sfuggito nel gran numero di scuole improvvisate e spesso improvvisate male), e se possiamo contare anche degli ottimi chauffeurs, si è perchè essi ci vengono già da officine dove il lavoro è affine al lavoro automobilistico, ma oggi si dovrebbe pensare a questo fatto, e nelle città principali dovrebbero sorgere queste scuole specializzate di meccanica automobilistica, dalle quali uscirebbero non solo dei perfetti guidatori di automobili (cosa, secondo me, non tra le più difficili), ma anche, e più che tutto, dei valenti meccanici, costruttori ed aggiustatori, sui quali potersi fidare, e con i quali, mi si passi la frase accomodata per l'occasione, viaggiare dormendo su due guanciai!

Queste cose non so se le ho dette altra volta, ma finchè dovrò avere il dolore di leggere che in cinquanta giorni mi si consegna un chauffeur od un meccanico (secondo che si ami il francesismo od il proprio linguaggio), io continuerò a ripeterle perchè chi deve e chi può si persuada una buona volta dell'utilità di istituire una vera e proficua scuola per preparare dei meccanici per automobili.

Altrimenti dovremo sempre attendere che essi imparino con la... pratica in *corpore vili*... e chi ci è capitato (ed io sono uno di quelli!) sa di quali bestemmie siano condite certe *pannes* che cascano addosso come casi *imprevisti* da chi non è nel caso di prevederli!

Ed è perciò che bisogna provvedere!

Erpi.



L'omnibus Fiat adottato da qualche settimana dai proprietari del nuovo Ristorante del Parco, signori Molinari e fratelli Aschieri, per il trasporto dei Clienti da Piazza Castello al Valentino.

**AUSTRO - AMERICAN - TYRE**

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

**LEIDHEUSER & C.**

TOBINO - Via Principe Amedeo, 16 - TOBINO

## La grande industria navale

## LE BARCHE AUTOMOBILI

Il motore e lo scafo. — Acque tranquille e acque ondose. — Utilitarismo e sport. — Pretese guerresche. — Ciò che manca alla mostra. — Industrie non ancora mature.

Un motore così detto *automobile* costituisce un meccanismo assai difficile a giudicare anche dopo di averlo sperimentato, smontato e rimontato. Buon funzionamento, leggerezza e solidità, con-

sembra che siano appunto destinate alle acque tranquille ed a scopo sportivo.

Un'applicazione industriale che si limiti a tali obbiettivi non può che ispirare un interesse relativo. Però, la barca automobile tenta e con una certa energia di affrontare le acque ondose e di divenire utilitaria.

Nel Nord-America si è da poco attivato il primo rimorchiatore marino di tipo automobile: in Francia si sono create delle barche da pesca d'alto mare con motore automobile ausiliario. Ancora in America, sui grandi laghi vasti e tempestosi come mari, sono in servizio abituale per il trasporto dei passeggeri imbarcazioni di questo tipo. Nulla

bilì; ma insommergibilità e stabilità sono cose troppo distinte per non constatare gli inconvenienti della soluzione di continuità del ponte.

Nulla è dunque l'efficienza militare delle due barche che vi pretendono, e nel complesso le tre barche marine non sono tali che in modo relativo.

Eppure quante applicazioni può avere il motore a scoppio nella marina in pace ed in guerra! Esso pesa poco, ingombra pochissimo, le sue scorte di combustibile hanno pesi minimi; infine è pronto a funzionare in pochi minuti, mentre il motore a vapore richiede che le caldaie montino prima in pressione, ciò che domanda quarti d'ora e non più minuti, per le piccole forze.

Tutte le imbarcazioni di bordo, dunque, dovrebbero essere con motore a scoppio: le barche grosse da pesca esserne dotate per supplire al vento, quando manca; tutti i grandi velieri esserlo per gli argani delle ancore, pompe e tante altre manovre. Insomma, dove è utile una forza docile, pronta immediatamente ad essere usata, che non costa più nulla e cessa di consumare appena è finito il bisogno, il motore automobilistico dovrebbe fornirli a bordo di tutte quelle navi che non avendo grandi impianti a vapore, non hanno di conseguenza gli impianti ausiliari elettrici. Ma da questo lato la mostra è negativa.

Rimane il lato sportivo.

Le poche corse avvenute in mare ebbero risultati tanto disastrosi, da dimostrare come non basti l'eccellenza e la forza del motore a costituire la vera imbarcazione marina. I risultati strepitosi d'un *Fiat X* nel Mediterraneo, o d'una *Napier* nella Manica, sono delle eccezioni fortunate che confermano una dura regola. Lo sport nautico col motore a scoppio resta nella quasi totalità limitato da noi allo specchio tranquillo dei laghi o di qualche placido fiume. Quasi tutte le barche esposte, in questa facile navigazione, devono trovare il loro impiego. Vene ha di tutti i gusti e prezzi: Gallinari, Baglietto, Van, il Tazzoni, la *Fiat* e la *Florentia* gareggiano di eleganza e di bellezza nei tipi. Con queste Case nazionali hanno esposto nelle loro sezioni alcune Ditte francesi ed una inglese; ma

sulle loro mostre non v'ha nulla ad aggiungere o togliere di quanto dissi circa le Case italiane. Citerò solo la barca della Michigan americana, semplicissima e di poca stazza. V'ha pure una barca *Electra*, ad accumulatore, che noto per memoria.

Valeva la pena, dirà il lettore, di consumare spazio per arrivare a tante modeste conclusioni? Una serena imparzialità credo che debba informare queste note alla buona, ma scrupolosamente oggettive, e benché si tratti di una industria magnificata da tutte le trombe della *réclame* piùabile ed audace, non mi sento accendere per esso di entusiasmo.

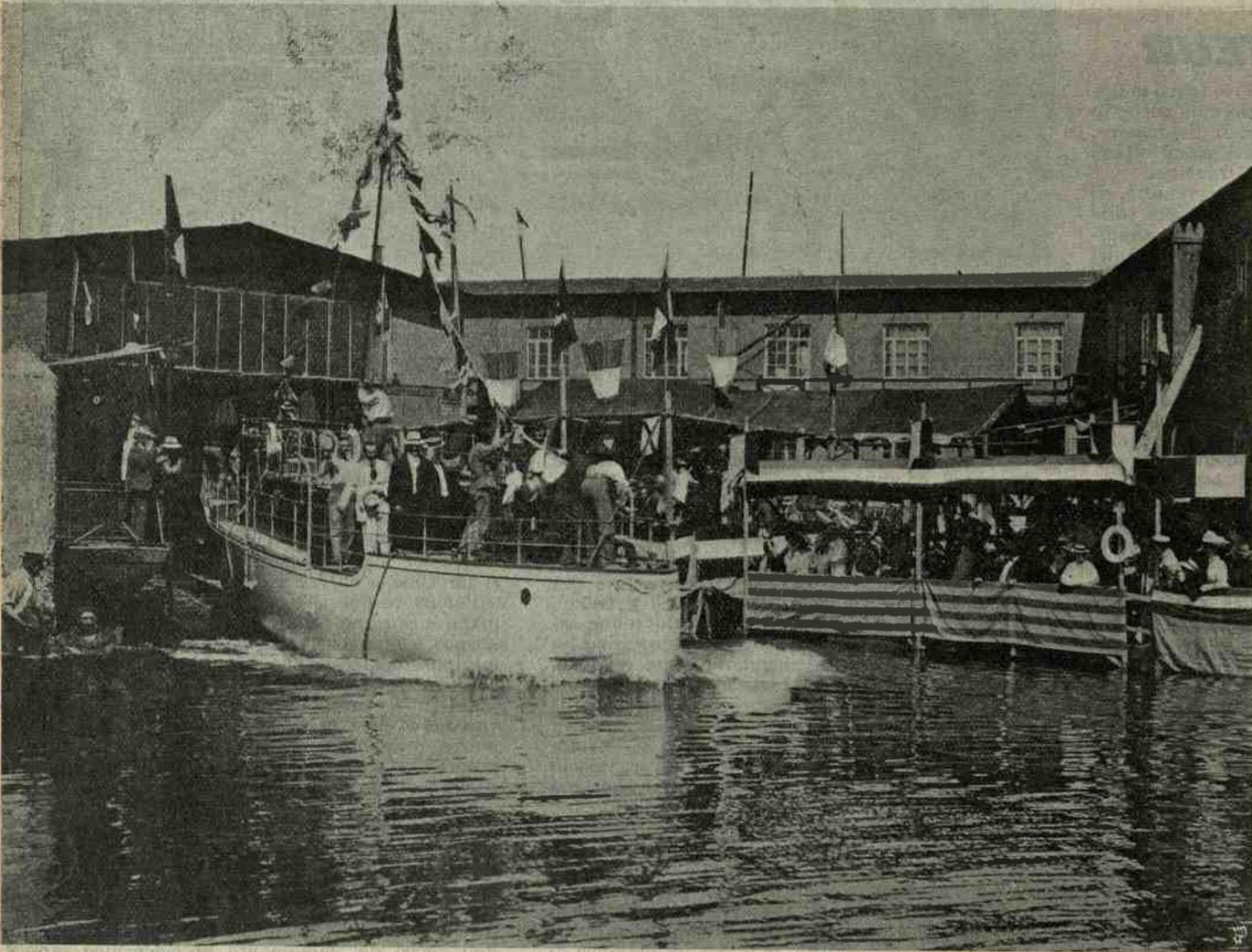
Non nego meriti e progressi, ma non posso descrivere ciò che non trovo, lo sforzo serio, vigoroso, prudentemente audace — mi si perdoni il paradosso — per portare la barca e il motore automobile alla pratica conquista del mare.

Forse l'Esposizione nostra è giunta troppo presto per l'industria automobilistica navale; se togliamo Ditte già notissime, come la Gallinari e la Taroni e qualche altra, si tratta di Società che stanno adesso allestendo le loro officine e cantieri e non hanno ancora potuto creare i loro veri tipi, formare la loro tradizione, dare insomma la giusta misura dei loro studi, mezzi e propositi.

Non si improvvisa nulla nel campo industriale, e tanto meno quando il prodotto di una industria deve avere per teatro di azione e di lotta il mare, e per emulo un agente economico, docile, semplice come il vapore, che colla macchina a turbina si accinge a compiere un nuovo incommensurabile progresso!

(Dalla *Sera*).

Giorgio Molli.



Il varo a Livorno nei cantieri Gallinari e C. del nuovo auto-yacht «Chile». (Fot. Bettini - Livorno).

sumo economico, ecc. ecc., sono dei fattori che non si constata di semplice veduta. La bella apparenza esterna, il luccicare dei bronzi e degli acciai sono talvolta parvenza ingannatrice.

Del pari, come si giudica alla semplice veduta uno scafo, tanto più se questo per la novità delle forme, le loro esigue dimensioni, rappresenta qualche cosa che esce dal consueto, di quelle linee alle quali il nostro occhio è abituato, siano pure quelle delle navi le più sottili e veloci, cioè le torpediniere ed i *destroyers*?

Così non è senza peritanza che io mi accingo a parlare delle *barche automobili* esposte a Milano, e pur avendo la coscienza di ciò che è un motore ed uno scafo di automobile, non mi sento da tanto di esporre un giudizio sul merito intrinseco delle singole barche. Piuttosto esporrò qualche considerazione sul loro uso nella fiducia che il lettore la troverà fondata.

Bisogna anzitutto distinguere la barca automobile destinata alle *acque tranquille* di un lago, di un fiume o d'una laguna, e quella destinata invece ad affrontare il mare, che può essere corrucciato, cioè alle *acque ondose*. Poi v'ha la barca automobile *sportiva*, di corsa e di divertimento, e quella invece *utilitaria* in pace ed in guerra.

Quanto alle acque tranquille basta che le forme dello scafo consentano la migliore utilizzazione del motore; quanto alla navicella sportiva la questione dei consumi è secondaria; infatti non è la differenza di qualche litro di petrolio, benzina od essenza, che soffermerà sulla sua via colui che si permette il lusso di tali barche.

La maggior parte delle barche esposte mi

di tutto ciò però è in mostra alla Esposizione nostra, dove nondimeno figura un reputato motore americano, ma senza scafi.

Qualche tentativo di barca marina appare fra di essi; ma mi sembra non troppo fortunato o troppo pretenzioso. Vorrei tuttavia sbagliarmi, perchè altro è giudicare una barca in mare, ed altro nello *stand* di una tranquilla Esposizione!

La *Fiat-Muggiano*, per esempio, ha un canotto a due eliche, di 100 cavalli, che pretende all'onore di un servizio di marina. E' irto di cannoni quel bel canotto! Innocente vanteria, perchè crede che in mare gli sarebbero subito levati i due *pom-pom* laterali, quanto il cannone di prora. Così la *Flag* espone una sua imbarcazione che se non ostenta cannoni, va superba di un siluro.

Quei cannoni, quel siluro, nella loro innocente vanteria dimostrano una tendenza: quella cioè di creare la barca automobile cannoniera o torpediniera. Ma perchè non si cercò di risolvere il problema con barche veramente marine, cioè interamente pontate? Ne abbiamo già abbastanza di barche a vapore, usabili soltanto con favorevoli condizioni di tempo e di luogo, senza creare un nuovo materiale che abbia i difetti dell'antico!

Il Baglietto ha una barca automobile marina, pontata a prora e poppa, ma con un grande pozzo al centro, che col cattivo tempo potrebbe imbarcare parecchie tonnellate di acqua. Non è questo un avvenimento tanto facile, ma non è impossibile e neppure improbabile. Questa del Baglietto, la barca citata della *Fiat-Muggiano*, e della *Flag* hanno il paraonda a prora, e senza dubbio possiedono le casse d'aria che le rendono insommergi-

# 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 - Succietà Anonima Frera - Garages in Torino e Firenze

# Il varo dell'auto-yacht "Chile", nel Cantiere Gallinari di Livorno

Domenica 5 agosto 1906 ebbe luogo il varo dell'auto-yacht *Chile*, al quale intervennero le principali autorità con a capo il Sindaco ed il Prefetto,



1. avv. Luigi Bozino, presidente; 2. ing. Francesco Bertinetti, vice-presidente; 3. sig. Mario Frova, direttore tecnico; 4. sig. Francesco Visconti, maestro di scherma.

(Fot. avv. Adolfo Tardy - Vercelli).

il Sindaco di Firenze e un gran numero di persone dell'aristocrazia e della migliore società. L'operazione riuscì benissimo, ed in mezzo alle acclamazioni della folla l'yacht discese maestosamente nel mare. Dopo detta cerimonia ebbe luogo l'inaugurazione dei nuovi cantieri, che occupano una superficie di mq. 22.000. Gli invitati ebbero agio di ammirare i grandiosi edifici e le numerose ed eleganti imbarcazioni in costruzione che hanno dato fama a questa ditta. In ultimo fu offerto un rinfresco.

Ecco la descrizione dell'yacht *Chile*:

- Lunghezza fra le perpendicolari m. 21
- Lunghezza al galleggiamento. . . » 20
- Larghezza in coperta . . . . . » 3,60
- Immersione a pieno carico . . . . . » 1,85
- Potenza dei due motori F.I.A.T. HP 80
- Spostamento . . . . . Tonn. 25
- Velocità . . . . . km. 22

Fasciame in teack con staminare parte naturali in frassino e parte piegate in *american-elm*; coperta e sopra struttura in *teack*, addobbo interno elegantissimo della ditta Cambi di Siena.

Disposizione interna: A prora deposito di cavi, catene, ecc., indi il locale dei marinai dopo il quale principia la sopra-struttura, la cui disposizione interna è la seguente: locale del timoniere, cabina delle signore con due cuccette, *water-closet*, bagno e lavabo, grande sala che lateralmente a destra

porta due cuccette che rimangono in visibili durante il giorno; a sinistra pianoforte e scrivania; nel centro tavola da pranzo, locale delle macchine, e con questo finisce la sopra-struttura sopra la quale trovansi un ponte praticabile. Dopo il locale delle macchine trovansi la cucina, la cuccetta del cuoco ad un *water-closet*. L'yacht ha il riscaldamento e luce elettrica. Possiede due imbarcazioni di servizio: l'una a remi, l'altra a motore di m. 5 di lunghezza, con un 4 HP, *De Dion Bouton*. Il proprietario di questo yacht è il ben noto sig. Ottorino Zanelli di Valparaiso.



# La "Pro Vercelli",

Devo alla cortesia dell'avv. Adolfo Tardy, distinto dilettante fotografo, se posso presentare ai lettori della *Stampa Sportiva* la forte squadra dei ginnasti della *Pro Vercelli*, che tanto si distinse al Concorso internazionale di Milano.

Questa era composta del capo-squadra Mario Frova e dei seguenti diciotto allievi: Barberis Luigi, Bellone Francesco, Beltramini Francesco, Bologno Carlo, Bosio Adolfo, Bragante Attilio, Dazza Giovanni, Cominetti, Gallarate Giuseppe, Innocenti Giovanni, Motta Celeste, Novaglio Andrea, Panatiero Eugenio, Pizzo Cesare, Pizzo Pietro, Vercellino Ramiro, Visconti Eugenio e Visconti Francesco.

Un abilissimo, instancabile ed elegante ginnasta è il Mario Frova. Egli prese parte, da allievo prima e da capo-squadra poi, a tutti i concorsi ginnastici riportando numerosi primi premi nelle gare artistiche agli attrezzi ed in specie nella gara della salita alla fune. Attualmente è direttore tecnico della Società.

Il Visconti Francesco è pure un distintissimo ginnasta. Allievo del maestro Cavanna prima e del maestro Colombetti poi, benché giovanissimo, contando appena ventiquattro anni, egli è ora un valente maestro di scherma.

Quale dilettante prese parte, distinguendosi sempre, a tutti i tornei d'Italia. Fu campione piemontese classificato uno dei primi al torneo di Monaco. Chiuse la sua brillantissima carriera di dilettante al Torneo nazionale di Vercelli, che ebbe luogo nel dicembre scorso, riuscendo classificato uno dei sei campioni italiani di spada e sciabola.

Ottimi allievi sono pure il Bragante, il Motta, il Gallarate, il Dazza ed il Pizzo Pietro.

Al Concorso internazionale di Milano la forte squadra della *Pro Vercelli* fu classificata fra le prime società, ed ottenne la corona d'alloro ed uno splendido oggetto artistico.

Il suo valente capo-squadra venne classificato tredicesimo nella gara artistica *seniori* e secondo in quella della salita alla fune.

\*\*

Ed ora, o cortesi lettori, eccovi qualche notizia sulla fiorente società ginnastica vercellese.

La *Pro Vercelli*, sotto modesti auspici, sorgeva nella città nostra una quindicina d'anni fa. Dieci o dodici erano in allora i soci che la componevano. Pochini davvero! Grazie però al caldo entusiasmo, alla volontà ferrea ed all'attiva propaganda di quel manipolo di baldi giovinotti, la Società andò di mano in mano progredendo.

Essa, superando non poche difficoltà, non mancò mai di partecipare ai più importanti concorsi ginnastici tenutisi in Italia, riportando dovunque allori su allori. Il suo stendardo, che è completamente tappezzato di corone di alloro, di quercia e di medaglie di oro e d'argento, ne fa fede.

Ammirata e protetta dalla cittadinanza, aiutata dal Comune e dalla Cassa di risparmio, e da egregi cittadini, fra cui il cav. ingegner Felice Tavallini, la *Pro Vercelli* conta ora la bellezza di oltre 350 soci. Nel suo seno è sorta da poco tempo anche una sezione femminile. La sua sala d'armi, diretta da due valenti maestri, il Cavanna ed il Visconti, è una delle più rinomate ed è frequentata da numerosi allievi, alcuni dei quali molto promettono. Fra questi merita di essere segnalato il Berti-

netti Marcello, che è uno dei migliori dilettanti italiani.

Nella Sezione *giuochi* conta tre forti squadre per il *foot-ball*. La prima di esse, composta di ottimi elementi, molto si distinse nelle gare di campionato di quest'anno.

Inoltre uno degli scopi principali della *Pro Vercelli*, oltreché fare della ginnastica accademica, è quello di dare il maggior sviluppo possibile all'educazione fisica, inculcando nelle masse l'amore agli *sports*. Infatti a tale uopo essa ogni anno si fa banditrice di numerose gare popolari di podismo, di nuoto, di *foot-ball*, di scherma, ecc., e di gare ciclistiche.

La *Pro Vercelli* non poco lavoro ha fatto dal giorno della sua fondazione ad oggi. Essa ha bandito quattro concorsi, e cioè tre interprovinciali, ed uno, l'ultimo, nazionale, che ebbe luogo l'anno scorso in occasione dell'inaugurazione della magnifica palestra comunale.

L'esito di tale concorso, al quale parteciparono oltre 1500 ginnasti giunti da ogni parte della penisola, fu superiore ad ogni aspettativa, e la *Pro Vercelli* si ebbe, meritatamente, il plauso di tutti i tecnici.

Presidente e vice-presidente della *Pro Vercelli* sono rispettivamente da molti anni l'avv. Luigi Bozino e l'ingegnere Francesco Bertinetti. Appassionatissimi *sportsmen*, attivi e zelanti, essi incoraggiano ed incitano gli allievi a lavorare, e fanno tutto il possibile affinché la loro società sempre abbia a progredire.

E venendo ad una conclusione: la *Pro Vercelli* può considerarsi una delle società meglio organizzate ed una delle più valorose del forte Piemonte.

Ad essa quindi non potranno mancare, come di cuore le auguro, nuovi allori.

A. Bevilaqua.

## GORRISPONDENZA

Rovigo — Bordini. Come vede abbiamo tardato, ma non ci siamo dimenticati.

Pieve di Sori — E. Fontana. Grazie.

Milano — Erpi. Il magazzino è per qualche tempo rifornito.

Id. — Perrone. Grazie trasmissibili pure al Bonfanti.

Modena — P. B. Ci dispiace, ma già teniamo un corrispondente.

Savona — C. L. Grazie. Pubblichiamo e vi favoriremo sempre se lo spazio e gli avvenimenti ce lo concederanno.

Id. — C. Lanza. Attendiamo fotografie del Concorso ippico. V. G.

Torino — Tappi. Grazie.

Genova — Rota. La Genova-Nervi al prossimo numero. Saluti.

Acqui — Scuti. Al prossimo numero assieme a quello di Savona.

Roma — Rari Nantes. Ispettore sportivo mille ringraziamenti. G. V.

Id. — Iaccorossi. Grazie del gentile pensiero.

Alba — E. C. Attendiamo le promesse fotografie.

Lugano — F. Luvrini. Ricevuto, al prossimo numero.

Spezia — G. Montale. Idem. Saluti.



I campioni della Società ginnastica Fortitudo di Bologna.

Fava Alteo Fava Aduo Piana Vittorio.

Fava Alteo, recordman delle 6 ore, 72 km. Modena 1904. Fava Aduo, recordman ufficiale dell'ora con km. 17.542,92 1/2 senza allenatori (anno 1906) nonché campione Federale ed Emiliano di resistenza e mezzofondo e campione sociale. Piana Vittorio 4.0 arrivato nel giro di Milano (1905), campione sociale di mezzofondo, tutti tre appartenenti alla Società ginnastica Fortitudo di Bologna.

VEETURE **Züst**

Rappresentanti esclusivi

Torino - Società Anonima Frera - Milano

VEETURETTE

Frera  
Zédèl  
Knap

Torino - Società Anonima Frera - Milano

OMNIBUS  
CAMIONS

S.A.F.

Torino - Società Anonima Frera - Milano

## L'arte di viaggiare in bicicletta

L'automobile non ha uccisa la bicicletta: l'ha resa invece più popolare, o meglio, alla portata di tutti. Così gli adoratori della « piccola regina » sono ormai innumerevoli. Ecco perchè, aderendo ad un desiderio da molti espressoci, diremo qui succintamente dell'arte di viaggiare in bicicletta.

E crediamo anche sinceramente che il gusto per questa agile macchina, che tanti servizi ha reso, aumenterebbe ancora in chi si attenesse al metodo più logico e razionale del « pedalamento ». Senza contare che non avverrebbe più il fatto di molti che rinunciano alla bicicletta per la mancanza di un abile e veramente pratico maestro. Anzitutto non provate mai invidia per quegli acrobati che con una lestezza da quadrumani saltano sopra una bicicletta il cui manubrio è all'altezza... dei pedali e la « moltiplica » fa per dimensioni una seria concorrenza alle ruote. Voi vedrete che in tal caso la bicicletta è sprovvista di tutti quegli accessori che possono renderla più pesante: borsetta, parafrangente, ecc.

Nello spirito del suo proprietario tutta questa roba è inutile o, per lo meno, superflua: servibile tutto al più per i ciclisti valetudinari.

Ed ecco appunto la linea che divide, non diremo il buono od il cattivo ciclista, ma colui che comprende bene l'arte di servirsi di una bicicletta e colui che l'usa assai male. E' la mania d'imitare i corridori che fa più numerosa la seconda categoria. E lo fanno, costoro, in assai buona fede, credendo che l'unica uti-

gusta il piacere di deambulare tranquillo per la campagna.

E gli inconvenienti? Se cade una pioggia improvvisa e resta il fango, il corridore arriverà con un bel striscione di poltiglia sulla schiena; se un chiodo bucherà una gomma, il poveretto sarà costretto a proseguire a piedi fino alla città più vicina; se infine — circostanza più grave — gli sfuggirà un pedale in discesa, egli correrà questa volta il rischio di rompersi il collo. E tutto ciò per realizzare qualche chilo in meno nel peso della macchina! Il viaggiatore tranquillo potrà



*Gli inconvenienti di una cattiva posizione... adattissima per rompersi le reni in un paio d'ore.*

far sorridere gli imitatori di « scorcher », ma è sicuro dei fatti suoi quando è per la strada. E intendiamoci: anche in fatto di comodità e di tranquillità non bisogna spingere le cose all'eccesso. Per esempio sono buffi quei messeri che pedalano con la rigidità d'un... palo, infagottati e con le mani aggrappate ad un manubrio così alto da sembrare una sbarra fissa per esercizi ginnastici!

Come in tutte le cose c'è il giusto mezzo anche nell'arte di andare in bicicletta. Bisogna essere logici, normali, razionali. Il male si è che l'apprendere a stare in bicicletta è tanto facile, da improvvisare gli insegnanti; i quali poi s'accontentano di aiutare l'allievo a mantenersi in equilibrio come può sulle due ruote e a spingere bene o male (anzi piuttosto male che bene) sui pedali. Bisogna quindi che il ciclista osservi molto e molto impari anche da sé.

**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.

## L'attezza del volo degli uccelli

Chi non ha seguito, anche distrattamente, il volo delle rondini, il volo di qualche falco, nei miti vesperi della città, o negli afosi meriggi delle campagne deserte?

E chi non si è domandato mai, a quali altezze giungono questi abitatori dell'aria?

La risposta ci può esser data dall'osservazione compiuta dal dott. R. H. West, il quale, osservando non è molto il passaggio della luna davanti ad un gruppo di stelle, notò dei voli di uccelli che attraversavano il disco lunare. In due ore ne osservò una settantina circa, i quali impiegavano da 4 ad 8 secondi per attraversare il disco: quelli che apparivano più grossi ci mettevano sempre un tempo minore. Calcolando, così, che la velocità media del volo sia di 32 chilometri all'ora, quelli che attraversavano il disco in 8 secondi dovevano trovarsi a 8000 metri dal canocchiale; quelli che l'attraversavano in 4 secondi a 4000 metri. Tenendo conto dell'altezza della luna (fra 5° e 15°), questi volatili dovevano trovarsi rispettivamente ad un'altezza di 1500 e di 800 metri.

Queste cifre non sembrano esagerate, massime se si considera che Newton calcola che gli uccelli migratori volino ad altezze superiori.

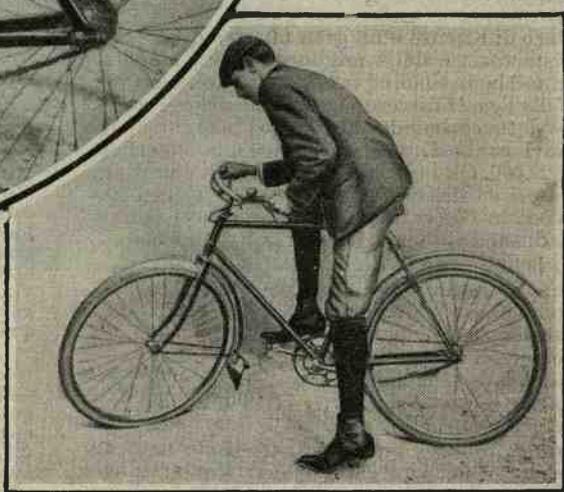
## Le ultime deliberazioni Dell'Unione Velocipedistica ITALIANA

**J Campionati ciclistici  
italiani a Mantova.**  
(Comunicato Ufficiale)

Preso visione della corrispondenza passata fra questo C. D., il « Pedale Mantovano » e la « Forza e Concordia » di Mantova, vista l'assoluta impossibilità di ottenere un accordo



*Un buon metodo per salire.*



*Un cattivo metodo per salire.*

lità della bicicletta consista nel fare della velocità. Siccome in molti casi si trovano insufficienti per mezzi fisici ad imitare i corridori, così questi ciclisti s'accontentano di averne l'apparenza. Guardate gli inglesi, quelle numerose comitive di ciclisti che, in occasione di feste o durante le vacanze, si recano infallantemente a fare la visita di prammatica alla capitale. Posseggono tutti la vera bicicletta da strada; provvista di tutto l'occorrente: borsetta, parafrangente, gomme smontabili, due freni magari invece di uno solo, « moltiplica » piccola per non faticare in salita o contro vento, manubrio sufficientemente alto per non essere costretti a piegarsi in due come un angolo o piuttosto come un corridore che parte in volata. E quei buoni inglesi non invidiano certo il corridore. Sanno benissimo che questi farebbe più strada, ma dopo aver sudato tutta la giornata, curvo, col naso sul manubrio e per arrivare più sbuffante d'un cavallo da corsa spinto al traguardo in un ultimo tentativo pazzo di vittoria.

Essi, da gente savia ed equilibrata, preferiscono invece pedalare con la velocità del signore che

fra le due predette Società, considerato che esse furono le sole a chiedere l'organizzazione dei campionati, delibera di affidarne l'organizzazione al « Pedale Mantovano », essendo delle due la Società più anziana d'iscrizione alla « U. V. I. ».

La concessione viene accordata sempre quando la predetta Società s'impegna di eseguire il programma come viene trasmesso da questo C. D. depositi alla cassa dell'« U. V. I. » il montare dei premi in L. 800 circa, oltre L. 300 quale interesse a forfait.

Il Comitato dal canto suo compila il programma, dirama l'invito alle Società Unioniste, e presenzierà in corpo o per rappresentanza alla riunione.

Per una rigorosa tutela dello sport ciclistico che così fortemente si afferma nella Regione Centrale d'Italia, valendosi del dispositivo dell'art. 114 regolamento corse, delibera di affidare l'organizzazione del campionato dei 100 km. — su strada, senza allenatori e rifornimento — alla Società « Forza e Coraggio » di Roma, per la quale pone a disposizione tre medaglie d'oro di 1°, 2° e 3° grado.

Per la Coppa del Re, mentre ringrazia le So-

## La SERPOLLET ITALIANA

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

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

cietà di Mantova ed il V. C. Ligure di Genova che ne chiesero l'organizzazione, delibera come per il passato di organizzare l'Unione stessa nel mese di settembre, affidandone il servizio di partenza e di arrivo alla « Forza e Concordia » di Mantova.

Dà gli ordini opportuni perchè si interpellino le spettabili direzioni delle società annunciate, se intendono di accettare le proposte fatte per stabilire gli ultimi accordi.

Prende atto dell'esito dei campionati mondiali; manda a complimentare il corridore Verri e ad interrogare l'Unione Svizzera sulle ragioni per le quali lasciò partecipare alle corse il corridore Monasterolo senza chiedergli la licenza. Ringrazia il condirettore signor Carozzi per l'intervento a sue spese alla riunione di Ginevra. Reintegra i corridori Vendredi, Belloni, Lodi, Bordoni per aver regolata la loro posizione.

Essendo pervenuto a conoscenza di questo Consiglio Direttivo che qualche corridore *iure novo* vorrebbe arrogare a sé il diritto, spettante alle Società, che costituiscono l'Ente Unione, di vigilare nell'amministrazione dell'Ente stesso, crede questo Consiglio Direttivo necessario ricordare, per solo amore di pace, non per obblighi assunti, che, contrariamente ai vincoli statutari, i quali vogliono che il Consiglio Direttivo sia tenuto alla resa dei conti alla fine della ge-

trattasi d'automobili nazionali che fanno brevi gite alpestri od escono da una di dette dogane per rientrare poche ore dopo. In questi casi la bocca del serbatoio dovrà essere assicurata con un bollo a piombo.

Siccome, dati i diversi tipi di vettura, questa operazione non è sempre senza inconvenienti, in seguito alla domanda inoltrata dal marchese Ferrero, il Ministero ha deliberato che si prescinda, in via ecce-

zionale, dal piombamento quando non sia possibile; in questi casi il piombo verrà applicato in altra parte dell'automobile previa misurazione della benzina.

In questi casi suaccennati la Dogana prescinda dal rilasciare la bolletta temporanea d'esportazione, ma l'automobilista contrae l'obbligo assoluto di rientrare nello Stato nello stesso giorno e per la stessa dogana da cui è uscito.

## Il III Congresso ippico

I due Congressi ippici di Verona (1901) e di Torino (1908) hanno reso evidente in quali condizioni si trovi la produzione equina italiana, considerata nei suoi rapporti con gli allevatori, con il commercio, con l'esercito ed in generale con i vari e crescenti bisogni della nazione.

Da quelle date si è fatto palese un notevole risveglio nel movimento ippico del Regno, il che dimostra quanto giovinco simili convegni per l'illustrazione dei temi, per i voti che ne riassumono le discussioni, per le loro influenze ed applicazioni, sia nelle sfere governative, sia nelle assemblee dirigenti, sia nella massa di quanti cooperano alla produzione, immensa legione che comprende dal fine studioso dei fenomeni riproduttivi al più umile consumatore di cavalli.

Finchè alla produzione ippica italiana non sarà conferito un indirizzo pratico tale da renderla più numerosa a soddisfazione della richiesta e più utile a compenso di chi produce, i risultati dei convegni di Verona e di



Ecco un pessimo « routier ».



Un buon metodo per pedalare (la punta del piede sul pedale).



Un cattivo metodo per pedalare.

stione annuale, nel mese di giugno u. s. dinanzi al Consiglio permanente dei delegati riuniti al Congresso, fu data lettura della situazione finanziaria del semestre 1906, chiusa coll'avanzo di poche decine di lire, dalla quale situazione apparvero l'entità delle entrate e la destinazione delle uscite, ed il severo scrupolo che si fa il Consiglio Direttivo di impiegare nel miglior dei modi a beneficio dello sport ciclistico le magre finanze della Unione, per il che ottenne l'unanime approvazione degli egregi congressisti, soli giudici degli interessi da loro difesi.

Il presidente: Cavanenghi. — Il segretario: Bobbio.

## L'Automobile Club d'Italia e le facilitazioni doganali

Come regola generale il Ministero ha stabilito che gli automobilisti quando entrano nello Stato debbano pagare il dazio doganale su tutta la quantità di benzina che essi portano nel serbatoio. In seguito alla domanda inoltrata a nome degli automobilisti dal presidente dell'A. C. d'Italia ed all'appoggio del direttore della circoscrizione doganale di Torino, ing. cav. Tessiere, il Ministero ha autorizzato le dogane di Clavières, La Thuile, Saint-Rhémy, di non riscuotere (come avviene per quella di Bard) il dazio sulla benzina quando



La posizione del buon viaggiatore su strada.

Torino invitano a proseguire l'opera dei Congressi per completare lo studio dei modi atti all'applicazione dei rimedi, poichè sia superfluo lo studio continuo dei mali quando i rimedi non trovino attuazione.

Con tale obbiettivo si terrà il 3° Congresso ippico nazionale in Milano nei giorni 7, 8, 10, 11 settembre p. v. durante la Mostra equina.

L'inaugurazione del Congresso avverrà il giorno 7 settembre p. v., alle ore 10, nelle sale superiori della Villa Reale (via Palestro) gentilmente concesse.

## ALPINISMO

\*\* Il giovane alpinista Ugo De Amicis ha compiuto, sabato scorso, in compagnia dell'amico avv. Augusto Ferraris (A. Frusta), la salita della parete sud del Cervino, portandosi senza guide fino alla « cravatta ».

\*\* La capanna Monza sulla Grigna, dal giorno della sua inaugurazione ad oggi, ha avuto ben 200 visitatori.

\*\* Sedici società federate hanno partecipato al Congresso della Federazione Prealpina. Il Congresso si è svolto sotto la presidenza del prof. Brentari.

I congressisti si recarono in gita nell'Ossola, accolti dagli escursionisti ossolani, capitanati da Ettore Allegra.

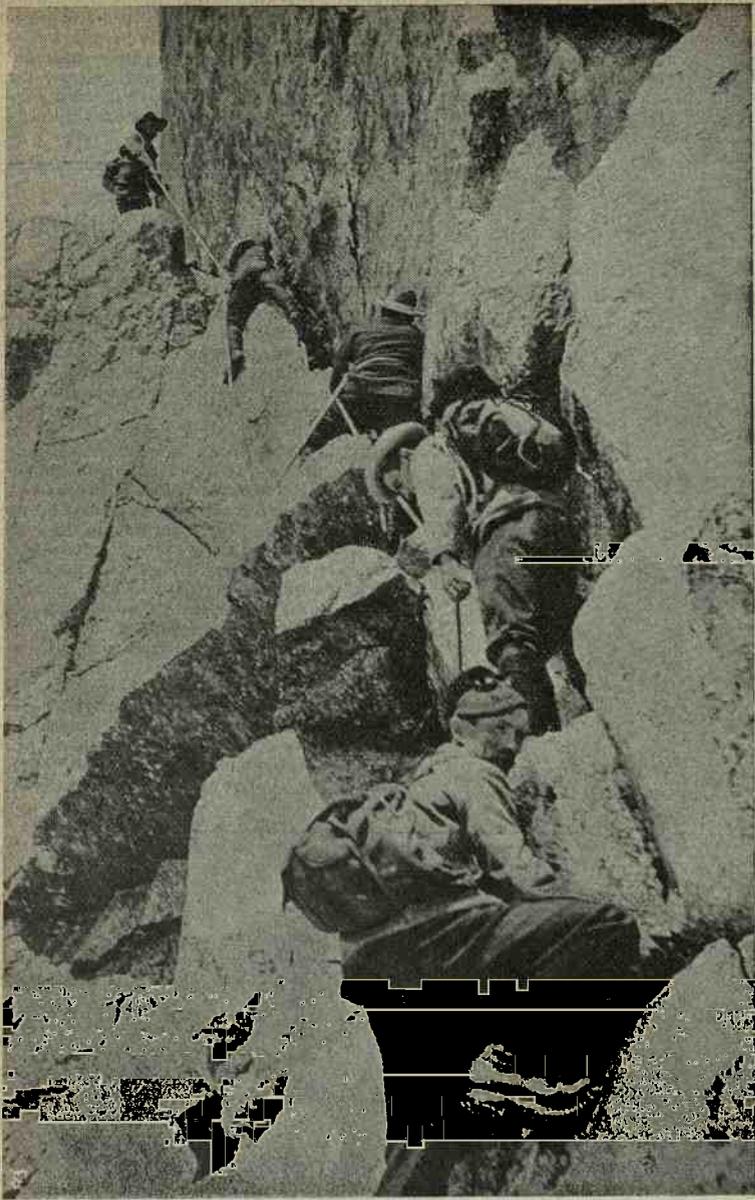
Divisi in tre comitive, alcuni escursionisti salirono al Monte Leone (m. 3559), altri al Cistella (m. 2881) ed altri ancora al Rebbio.

Venne decisa la costruzione di un rifugio sociale ai laghi di Paione, sopra le acque di Bognanco.

**AUTOMOBILISTI!!!**

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

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



Una delle più vertiginose arrampicate delle Alpi. — Le prime difficoltà nella scalata del Dente del Gigante (m. 414). (Fot. A. Brocherel - Aosta).

## L'incantesimo della Montagna

Avrete sentito per lo meno dieci volte un dialogo su per giù così:

— Io non comprendo come degli esseri ragionevoli possano arrischiare ogni estate quattro o cinque volte la pelle, per il bel gusto di giungere a pestare l'alta vetta di una montagna. Ma la montagna è affascinante anche vista dal basso; anzi di più, mille volte di più...

— Lei non comprende perchè non ha mai provato. Provi una volta a scalare una bella parete



I soci del C. A., Sezione di Saluzzo al Monviso - Un att.

di roccia, a librarsi sopra un'esile cresta nevosa, a conquistare una vetta difesa dalle aggressioni umane da una salda ed erta corazza di rupi e di ghiacciai, e poi vedrà che il fascino della montagna sta in alto, sui culmini, non nel fondo delle valli, che hanno l'onore periodico di assistere alle sue troppo comode approvazioni delle bellezze della natura.

Avrete sentito dieci volte questo classico e irriducibile duello di opinioni intorno alla montagna e alle supreme ragioni dell'alpinismo, e, specialmente se siete giovani, avrete dato ragione al campione dell'amore attivo, e non solo contemplativo per le alte cime. Fra il Don Chisciotte ardente ed entusiasta e il Sancho Panza prudente e poltrone, non si esita mai: si concede incondizionata e illimitata l'ammirazione a Don Chisciotte, salvo ad uniformarsi strettamente nella pratica della vita alla saggezza ingloriosa del suo grasso e imbelite scudiero.

La verità è che la montagna ha tesori supremi di bellezza, che si dischiudono e si dissigillano soltanto a coloro che li meritano, che per conquistarli sanno affrontare la fatica aspra di un'ascesa pericolosa; che hanno il coraggio — in questa epoca di agi e di mollezze — di rinunciare alla comodità del lettuccio elastico dell'hôtel per il duro bivacco sulla rupe, sotto la volta del cielo stellato; che si sono purificati gli occhi e l'anima stando questa e quelli negli orizzonti inondati di luce, che sempre più ampi si dilatano intorno alla creatura che si innalza sui fianchi del monte, verso il vertice eccelso.

Anche la montagna ha insomma il suo incantesimo, che bisogna rompere per giungerne alle ebbrezze: un incantesimo fatto di difficoltà, che con una buona fibra si superano, di

perigli che con un giusto ardimento si vincono, ma un incantesimo che, una volta infranto, è prodigo al nuovo cavaliere errante delle più intense gioie, dei più puri rapimenti, delle più vaste contemplazioni, che ancora siano possibili a spirito umano, in questo secolo di americanismo esasperato, di iperpopolazione invadente, in questo malinconico e fragoroso impero degli ingranaggi e delle macchine, del vapore e dell'elettricità.

« Le macchine!... a sentire la lucida parola, il placido Sancho Panza, che sonnecchia nelle circonvoluzioni cerebrali di ogni persona assestata e ben pensante, ha un sussulto.

Ed ecco lo sfogo eloquente che è l'effetto di questo risvegliarsi di Sancho albergato dalla persona di buon senso:

— Non parlate male delle macchine!

« Le macchine ci conquistano le montagne. Le macchine mettono a disposizione nostra, oltre le valli, le cime, oltre i torrenti, i ghiacciai: compiono, cioè, la filantropica funzione di rendere accessibili quelle delizie sovrumane della montagna, di cui parlate così bene, anche a noi, che soffriamo la palpitazione cardiaca, la vertigine, l'età, che, in coscienza, non possiamo più affidarci alle sporgenze di una parete di roccia quasi verticale, che non osiamo dondolarci a capo di una corda sull'orlo di una voragine di ghiaccio, sfiorando appena la superficie del globo con la punta del piede affidata ad un troppo esiguo scalino gettato giù con furia dalla guida.

« In grazia delle macchine, un

entusiasta afflitto dalla gotta, un'anima ardente carcerata in un corpo irrigidito dai reumi, oggi possono inebriarsi in un viaggio circolare Interlaken-Zweilütschinen-Lauterbrunnen-Scheidegg-Grindelwald, nel quale è consentita l'incantevole digressione Lauterbrunner-Mürren, e nel quale dal colle di Scheidegg, dall'altezza, cioè, di 2069 metri, è possibile abbracciare in un solo colpo d'occhio, tutta l'immensa e gigantesca catena dell'Oberland bernese, dall'Eiger al Gspaltenhorn, una cioè delle pagine più eroiche che il Creatore abbia scritto sulla faccia della terra.

« Questo oggi. Ma l'avvenire ci riserva voluttà più acute. La Jungfrau, la candida Jungfrau, porta nelle sue fibre un piccolo tarlo che lentamente, ma instancabilmente, la lima, la fora, si traccia la sua galleria negli straticicchi della rupe, ascende, e domani sbucherà lieto sulla vetta radiosa della montagna meravigliosa.

M'avete capito: questo minuscolo, ma irresistibile tarlo, è la ferrovia elettrica alpina.

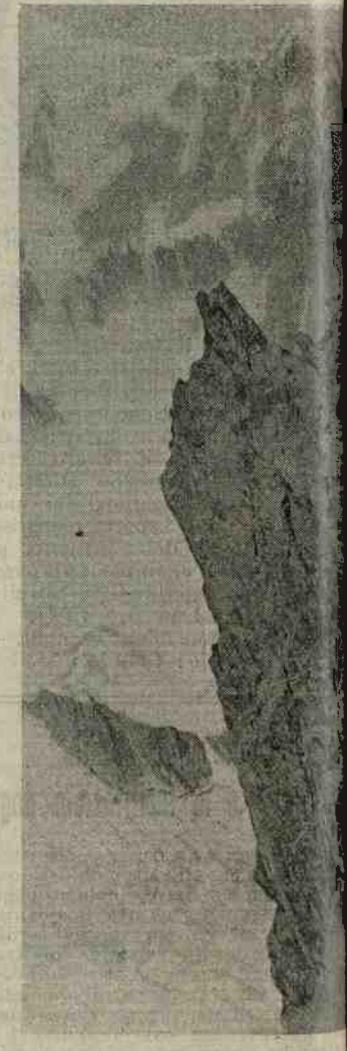
« Per essa domani la Jungfrau sarà conquistata di tutto il mondo, e non più vostro retaggio esclusivo, signori arrampicatori.

« E non basta. Dopo la Jungfrau, verrà il Monte Bianco, dopo il Monte Bianco il Cervino, avete capito, il Cervino, il Matterhorn, la conquista sanguinosa del vostro grande Whympfer, il sogno più ardente di tutti i vostri colleghi. Arriverete adunque sul Cervino, nel 1920...

Qui l'alpinista vorrebbe scattare, rompere in un'invettiva acerba, scagliare l'anatema contro questi imprenditori barbarici, che portano la loro febbre inestinguibile di guadagno, la loro immedicabile mania di speculazione nel cuore della montagna, lacerando le foreste, calpestando le praterie, gettando orrendi ponti di metallo sui



Gli studenti dell'Istituto



Arrivo sulla pr

Le migliori BICICLETTE sono costruite colla SERIE

# Macérienne & Bayard di fama mondiale

Alla ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO la Giurta ha assegnato il Gran Premio.

Rappresentante Gen. per l'Italia:

Sindacato Francese Brevetti BOWDEN

Via Sirtori, n. 16 bis.

MILANO

torrenti, lanciando spaventosi viddotti fra rupe e rupe, spingendosi più su, fino a contaminare il candore delle nevi, la purezza dei ghiacci, fino a infrangere gli alti, imperturbati silenzi, fino a violare per sempre la bella verginità delle cime.

Vorrebbe urlare di dolore e d'ira, il povero alpinista, poiché Sancho Panza con così ingenua e serena ferocia gli ha riaperta la sanguinante ferita. Ma non può. La tristezza vince lo sdegno. Non ribatte, non protesta. As-

sapora in silenzio l'amara verità. Purtroppo è così. Da vari anni la montagna subisce un'opera lenta, ma assidua e implacata di abbruttimento, di annichilimento, di distruzione. Il giorno in cui l'alpe diventò di moda, e Chamounix, Zermatt, Interlaken videro sorgere — sui pascoli smeraldini, dove prima le giovinche sollevavano stupite gli umidi occhi a contemplare il turchino del cielo — i mostruosi, giganteschi

Rovigo sui Colli Euganei.  
(Fot. L. Bordini - Rovigo).

hôtels, muniti dell'immane confort; quando a torrenti pioverono dalle città le dame e i gentiluomini annoiati portando

borghi montani che incominciavano a ricevere le prime iniezioni del fatale virus della exploitation hôtelière, la loro passione pel potin, per il dilettantismo fotografico e pittorico, pel pianoforte, pel pick-nick e pel lusso; in quel giorno fuscata la irrevocabile condanna della montagna.

In quel giorno, infinitamente più paurosa che la pesante nube che cova la tormenta, sorse sulla fronte delle Alpi la minaccia di tutti i flagelli che vennero poi, dal ponticello parapettato sui crepacci della Mer de Glace, al canonicino che dal Colle di Scheidegg ha la bella missione di staccare le valanghe dalle pareti dell'Oberland, a edificazione e giubilo dei touristes cosmopoliti, dagli implacabili telescopi che da ogni veranda

d'albergo alpino seguono insolentemente le cordate degli alpinisti nella loro muta e tenace lotta contro il ghiaccio e la rupe, a quella nefanda ferrovia che ora medita il supremo oltraggio contro la innocente e bianchissima Jungfrau, ferrovia in cui si riassumono tutte le offese, tutte le ingiurie, tutte le vergogne che una umanità brutale poteva commettere contro una natura di inesprimibile bellezza, ma ahimè, inerme contro l'assalto di questa selvaggia violenza.

Rievoca con struggimento il povero alpinista d'oggi i tempi d'oro dell'alpinismo, gli anni eroici in cui De Saussure vinceva il Monte Bianco e l'indomabile Whymper soggiogava il Cervino: quando gli uomini che non ascendevano le vette e si tenevano paghi di godere dalle valli lo spettacolo grandioso delle gioiografie alpine, si chiamavano Ruskin, e sapevano prosternarsi con religione profonda davanti all'apparizione magica di una catena, vestita di porpora e di ametista dal sole tramontante, quasi che su quel gigantesco altare avessero visto comparire all'anima loro adorante lo spirito della Divinità, e sapevano dire, per esprimere questa fruizione quasi ascetica della bellezza alpina, le più ardenti e passionante parole, che mai abbia saputo trovare un poeta, per dipingere gli occhi e i capelli della donna amata.

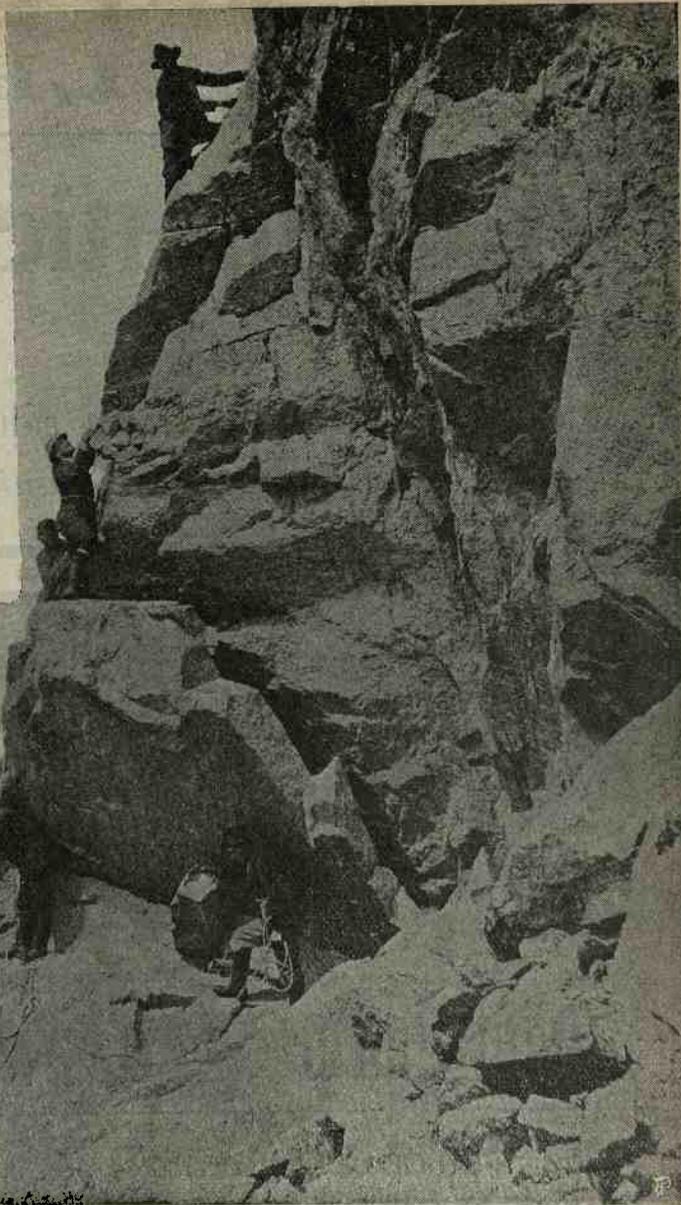
L'età d'oro degli uomini durò, secondo la leggenda, molti secoli; ma ben più breve fu l'età d'oro delle montagne, di tanto più possenti degli effimeri umani. Oggi l'innamorato della montagna, per praticare il meno indegnamente che può il suo difficile culto, deve ricorrere — come i credenti nelle religioni perseguitate — ad espedienti e risorse ingegnosissime, e talora irte di difficoltà e di pericoli senza nome. Oggi egli, con due o tre compagni, si arrischia senza guide alla conquista delle punte più serie e più classiche; egli cerca acutamente, infaticabilmente le vette delle gerarchie minori che non furono ancora calpestate da piede umano, le briciole che sono sfuggite o furono disdegnate alla mensa dei ricchi Epuloni che l'hanno preceduto; egli trova, per giungere alle vette celebri, vie nuove, più vertiginose, più temerarie, le strade che i Santi Padri dell'alpinismo avevano dichiarato impervie. Così, all'ombra colossale del Monte Bianco, si scalano dalla parte di Chamounix le cuspidi dei Charmoz, e dalla parte di Courmayeur si attenda alle disdegnose Dames Anglaises; sotto gli occhi corrucciati del Cervino, Guido Rey mette il piede sulla sottile e fragile Punta Bianca: al Cervino si giunge per la diruta e fosca cresta di Zmutt, alla Grivola per la tagliente e nitida cresta di ghiaccio, alle cime del Rosa dallo spaventoso versante di Macugnaga.

Sono pis-aller penosi e paurosi; lo sappiamo tutti, o colleghi, ma è tutto quanto ci rimane.

Teniamoci preziosi e godiamoci, mentre siamo in tempo; i nostri figliuoli non li avranno più.

GIUSEPPE BEVIONE.

L'abbonamento alla  
**Stampa Sportiva**  
costa L. 5 all'anno



L'inizio della scalata al Dente del Gigante.

(Fot. A. Brocherel - Aosta).

## NEL PROSSIMO NUMERO

Le manifestazioni sportive si moltiplicano e la *Stampa Sportiva*, fedele al suo programma, si fa eco di tutte deducendo articoli dei più noti specialisti italiani e illustrazioni dei più abili fotografi che conta in ogni più piccolo centro sportivo.

Così il prossimo numero conterrà: *Lo sport nei principali centri siciliani - Le corse di cavalli a Livorno - Il Convegno di Alba - I Concorsi ippici di Savona e Acqui - Il Circuito delle Ardenne.*



I soci della Sezione del C. A. I. di Saluzzo sul Monviso.

# FORD

Ford Motor Co - Detroit

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

TELEGRAMMA

Pneumatic

MILANO

**Coupe Golf**, Corsa in salita promossa dall'Irish Automobil Club, venne vinta da **Mac Connell (junior)** con vettura **BIANCHI 24 HP**, munita di

**PNEUMATICI**



**DUNLOP**

**SCANNELLATI**

Ogni giorno **DUNLOP** conquista delle vittorie.

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

**F.L.A.G.**

**Fabbrica Ligure Automobili Genova**

*Tipi propri:* Chassis 16, 40 e 70 HP

e

*Licenza esclusiva per l'Italia*

della Ditta **JOHN I. THORHYCROFT & Co L.td** di Landra

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

**Stabilimento: SPEZIA.**

# Le ultime gare di nuoto in Italia

Savona, che vanta l'onore di aver dato i natali al più grande fra i navigatori; Savona che ha sempre saputo dare al suo mare i più intrepidi marinai, ha presentato quest'anno, per mezzo delle sue numerose ed attivissime società ginnastiche, un ricco programma di importantissime gare di nuoto. E dell'importanza di esse ne è prova indiscussa la grande giornata di domenica scorsa, organizzata dalla benemerita «Fratellanza Ginnastica Savonese». Fra i campioni che risposero all'appello dell'antica e valorosa associazione ginnastica savonese notammo De Pasquali di Spezia campione ligure e Retacchi, campione romano.

Ecco i risultati definitivi:

**Gara m. 1000 con giro di boa.** — 1. De Pasquali di Spezia; 2. a breve distanza, Acquarone della Fratellanza Ginnastica Savonese; 3. Gigli dello Sport Club di Savona.

I primi due sono applauditissimi. Il Retacchi si fermò a metà percorso.

**Gara m. 100,** riservata a coloro che non vinsero mai primi e secondi premi. — 1. Grossi, Sport Club Savona; 2. a spalla, Callegaris della Giovane Liguria, Savona; 3. Tessitore A., Fratellanza Ginnastica Savonese; 4. Pinetto Tomaso, Giovane Liguria, Savona; 5. Baldassare G., Sempre Avanti, Savona.

Seguì la gara di metri 500, che riuscì la più interessante data la lotta accanita che si prevedeva

Amerindo Camilli, Enea Cianetti, Ostilio Gorio, Oreste Martini, Galileo Massa, Virgilio Noci, Guido Ottier, Armando Sannibale, Francesco Sebastiani, Lorenzo Sebastiani, Filippo Turli, Adolfo Visconti e Carlo Zanchi. La riuscitissima festa notturna fu illuminata da fuochi pirotecnici e fotografata.

Il gruppo che riproduciamo fu preso al lampo del magnesio sulla riva destra del fiume, presso ponte Margherita.

A Sturla lo Sport Pedestre Genova effettuò brillantemente le annunciate gare di nuoto, podistiche e per sandolini da spiaggia.

L'organizzazione risultò ottima sotto ogni rapporto, numerosi furono gli sportsmen che risposero all'appello del forte sodalizio promotore.

Ecco i risultati di ogni gara: quelle di nuoto e per sandolini erano libere a tutti, quella podistica era sociale.

**Gara di nuoto metri 100.** Si corrono due batterie con un totale di diciassette concorrenti.

Nella decisiva arrivano: 1. Dai C. G. dei Castagnari di Sturla; 2. Madella Italo dell'Ardita Juventus di Nervi; 3. Negrin, studente universitario; 4. Rivara Emilio; 5. Rissone Umberto, quindi Bosio della Mameli di Voltri e Squerzo Pietro della Giovane Liguria di Savona.

**Gara di sandolini da spiaggia:** 1. Boccardo Mimo dello Sport Pedestre Genova e dei Castagnari di Sturla; 2. Dodero Francesco di Sturla; 3. Maccabruni Francesco; 4. Duilio; 5. Bozzo; 6. Solari.

**Corsa podistica di 1000 metri:** 1. Traverso Gaetano dello Sport Pedestre Genova; 2. Bertelli Alessandro; 3. Diana Vincenzo; 4. Albertazzi; 5. Munna; 6. Marmi; 7. Pinto.

Le gare si svolsero sotto la direzione dei signori: Rota, Frisiani, Gillio, Meirano, Gerbi, Basso, Canepa, Drochi, Dodero Angelo e Francesco, Villa Giovanni, Boccardo ed altri soci dello Sport Pedestre Genova e dei Castagnari di Sturla.

A Spezia hanno avuto luogo domenica scorsa il campionato militare italiano e quello ligure, di cui ecco i risultati:

**Gara finale Campionato esercito,** percorso metri 500: riuscirono: 1.0 Semorile Vittorio, del 75° fanteria; 2.0 Beretta Amilcare, del 20° fanteria; 3.0 Pasini Achille, del 3.0 genio.

**Gara finale Campionato della marina:** 1.0 Tarantino Giuseppe, della Varese; 2.0 Casabrana Virgilio, della Garibaldi; 3. Russo Giovanni, della Varese. Si è ritirato Mantero dal campione militare.

Seguì la **Gara industriale,** 150 metri, arrivarono: 1.0 Biasetti; 2.0 Bracotti; 3.0 Bertoni; 4.0 Rosellini.

**Gara Campionato ligure,** percorso 1500, partentinove, arrivarono: 1.0 Consani Achille, del Club Sport San Terenzio, in minuti 18'18" 4/5; 2.0 De Pasquale Francesco, della Rari Nantes di Spezia, in 18'47"; 3.0 Acquarone Nino, della Rari Nantes di Savona, in 20'20". Si ritirarono i forti campioni Enrico Rossi, della Rari Nantes di Genova; Ferrari Gino, di Spezia. Campione ligure venne proclamato Consani Achille. La Coppa ligure passerà al Club San Terenzio.

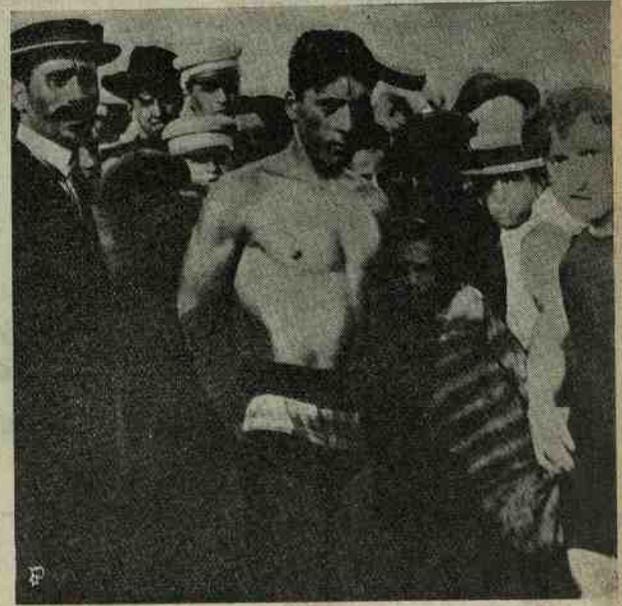
Il Campionato militare italiano decisivo ma il campione dell'esercito e quello della marina si disputò sul percorso di m. 1500. Arrivò primo il soldato del 75° fanteria Semorile Vittorio, di Zoagli, in minuti 22, guadagnando la medaglia del ministro della marina, la Coppa di Sua Maestà, il diploma di campione militare italiano; secondo il marinaio Tarantino Giuseppe, di Palermo, imbarcato sulla Varese.

Dopo quattro anni la Coppa reale, di cui era detentrica la regia marina, è stata vinta dal campione dell'esercito e passa al Comando del 75° fanteria di Genova.

A Milano, domenica mattina, davanti ad un pubblico numerosissimo, si svolse il bellissimo programma di chiusura delle gare estive, indette dalla benemerita Società di nuoto Nettuno.

Destò molta attrattiva la gara di campionato

italiano pei tuffi, la quale, data la difficoltà dei salti in programma e la presenza dei campioni Bonfanti, Capra e Levati, non potè avere un gran numero di iscritti, ma riuscì ugualmente interessantissima.



De Pasquali di Spezia 1° nella gara di 1000 metri disputata a Savona (Fot. C. Lanza, Savona).

Ecco i risultati dell'intera giornata:

**I Gara Loreio** (Nuoto sul dorso, mani fuori acqua; m. 50; premi tre medaglie): 1. Colombo Gerolamo, della Rari Nantes, in 54"; 2. Ott Edoardo, della Nettuno, in 1'2"; 3. Leidi Arturo, della Rari Nantes, in 1'5". N. P.: Lesino, Mantovani. Non partirono: Rossi, Castiglioni.

**II Gara** (Ricerca subacqua di piatti; una sommersione; premi tre medaglie): 1. Schiavo Leonida, della Nettuno, che riportò a galla 19 piatti; 2. Rossi G., della Bustese; 3. Vergani dott. G. B., della Nettuno; 4. Botta Arturo, della Nettuno.

**III Gara allievi (handicap; m. 100):** 1. Barriè Carlo (m. 70); 2. Conti Gaetano (m. 90); 3. Ott Rodolfo (m. 92); 4. Coen Pietro (m. 85); 5. Azzanesi (m. 90).

**IV Gara Campionato d'Italia tuffi** (Coppa del Re, challenge; iscritti 5). — La gara è interessantissima per il gran numero e la difficoltà dei salti da eseguirsi. Si presentano i signori Capra, Levati, Mellerio e Bonfanti. Dopo l'esecuzione dei tuffi obbligatori restano in gara Capra, Bonfanti e Levati. Al computo dei punti la classifica è la seguente: 1. Bonfanti Carlo, con punti 845 3/4; 2. Capra Luigi, con punti 843 3/4; 3. Levati Luigi,



I concorrenti alla gara notturna dei Rari Nantes romani.

fra Acquarone della Fratellanza Ginnastica e Gigli dello Sport Club.

Il primo però si rivelò in questa gara un nuotatore di una forza eccezionale; egli prese la testa al segnale della partenza e la seppe mantenere fino all'arrivo, distanziando l'avversario di circa 25 metri.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Acquarone Nino, Fratellanza Ginnastica; 2. Gigli Federico dello Sport Club, il quale fornì pure un'ottima corsa; 3. Bosio Angelo, N. Mameli, Voltri; 4. Mariani, Nettuno, Milano; 5. Aprile, Sport Club Savona; 6. Crescini, Fratellanza Ginnastica Savona.

Seguì poi la caccia alle anitre alla quale concorsero tre squadre.

La prima anitra fu vinta dalla squadra della Giovane Liguria, la seconda dalla squadra Rapazzino, la terza dalla squadra Olivieri.

La Giuria era composta dei signori: Pessano, presidente, Vegezzi, Rari Nantes Spezia, Lanza, Giovane Liguria, Savona, Candia, Sport Club Savona.

Lo Sport Club Savonese sta ora preparando per il giorno 8 del prossimo settembre le grandi gare per il Campionato del Mediterraneo, alle quali interverranno, come già negli anni precedenti, i migliori nuotatori d'Italia. (Cesare)

Nella scorsa settimana i Rari Nantes di Roma compirono, sotto i bianchi raggi della luna piena, due gite a nuoto nel Tevere. Alla prima (1200 metri) parteciparono 12 soci; alla seconda (1000 metri, da ponte Margherita a ponte Cavour) presero parte i signori: Adriano Barbèri, Paolo Belloni,



Acquarone Nino 1° nella gara di 500 metri e 2° nella gara di 1000 metri disputata a Savona. (Fot. C. Lanza, Savona).

con punti 810, tutti della Nettuno. Cosicché la Coppa resta alla detta Società, che dovrà bandire la gara per il 1907.

La Giuria era composta dei signori Barbesti Mario, della Forza e Coraggio; Camperio ing. Giuseppe, del Foot-Ball Cricket Club; Maccoratti e

Le Migliori Bicyclette portano  
SCATTO LIBERO e CATENA

“ PERRY ”

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

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

# Marchand

Nuovi Modelli 1906

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

**VEETURE DA TURISMO**

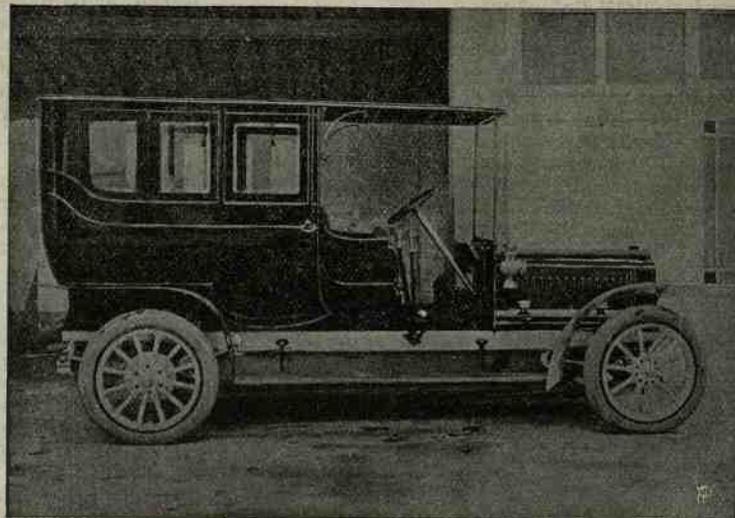
**18 - 24 - 28 - 35 HP**

Chassis 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.

# DE DION-BOUTON

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



*Linnousine 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**

# "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**".

# GARAGES RIUNITI

Società Anonima - Capitale £. 2.500.000

# F.I.A.T. ALBERTI. STORERO

Sede centrale: **TORINO** Corso Massimo d'Azeglio  
N. 16

**FIRENZE - ROMA - MILANO**

**GENOVA - NAPOLI - PADOVA**

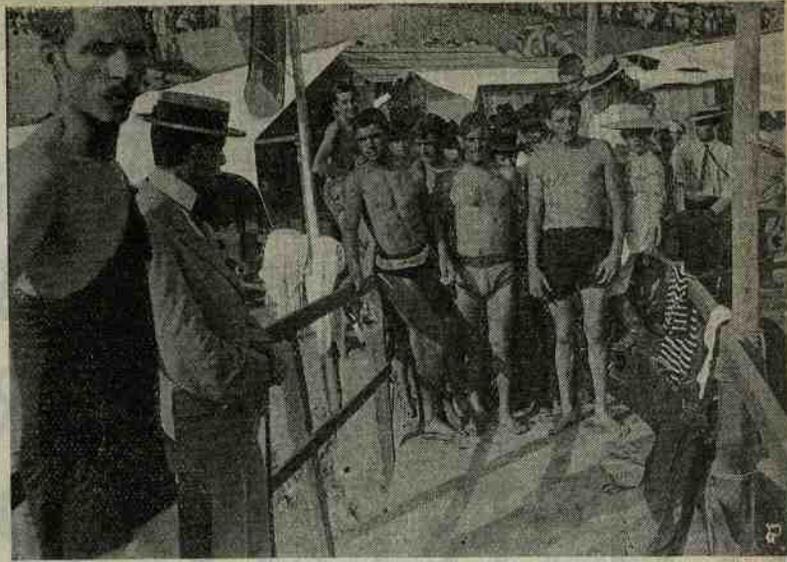
Agenzia esclusiva per l'Italia delle Automobili

# F. I. A. T.

Vetture d'occasione - Vettuette  
ad 1 e 2 cilindri



Le gare di nuoto dello «Sport Pedestre Genova».  
1. Dori — 2. Madella — 3. Baico — 4. Rota — 5. Boccicardo.  
(Fot. Canepa Angelo - Genova).



Le gare di nuoto a Nervi.  
Nel centro Magella Italo e alla sua sinistra Belgiano Giovanni.  
(Fot. Eugenio Fontana - Pieve di Sori).

Gariboldi, della Nettuno. Cronometrista l'immancabile Gilbert Marley.

La giornata riuscì senza alcun incidente.

All'ottavo Campionato del Tevere (m. 7500) parteciparono tutti i nove iscritti, meno Pizzin-grilli. La gara è cominciata con grande velocità; prese testa Bronner, seguito da Retacchi, detentore dell'ambito titolo.

Arrivarono: 1. Bronner, della Società Romana di nuoto, in 1,3'10"; 2. Retacchi, della Rari Nantes, in 1,4'10"; 3. Immelen, della Società Romana di nuoto, in 1,6'25". Giunsero nel tempo massimo. Noci, Palombini, Zanchi. Ritirati Semprebene. Diressero la gara i rari-nantes Ciovetti e Martini.

\*\* Wig-Wag, il vincitore del campionato del trotto nel 1908, uno dei cavalli meglio quotati, è stato colpito improvvisamente da una terribile colica ed è

morto. Il proprietario Lewis H. Winan aveva poco tempo fa rifiutato di vendere Wig-Wag per 40.000 fiorini.

Si assicura che il comm. G. Borgatti ha rifiutato la rilevante offerta di corone 70 mila (pari a 78.500 lire italiane) per il suo cavallo Wainscott fattagli a Baden dal conte Potocki, il noto proprietario della Razza Wola.

Numeroso pubblico assisteva alle gare del Concorso ippico di Savona, riuscite interessanti. Ecco i risultati:

Prima categoria: 1. marchese Centurione con Margot, 2. Leone Tappi con Cake-Walk, 3. marchese Centurione con Boero.

Seconda categoria: 1. tenente Trissino con Antonino, 2. tenente Po con Niniche, 3. tenente Tappi con Dai-Dai, 4. marchese Centurione con La Duse.

Terza categoria: 1. marchese Centurione con Blaqueur, 2. tenente Trissino con Vitallegra, 3. tenente Bruna con Goldsoot.

Quarta categoria: 1. tenente Po con Uberston, 2. tenente Trissino con Blak-Devil.

Il Concorso Ippico di Acqui, indetto dalla Società Esercenti e Commercianti, non poteva avere esito migliore.

Prima categoria: 1. premio, dott. Eugenio Po, con Weverston, a m. 1,70; 2. premio, Giusta, tenente di cavalleria, con Kossut, m. 1,65; 3. premio, Leone Tappi, tenente lancieri Novara, con Cake-Walk, m. 1,60.

Seconda categoria: 1. premio, conte Giorgio Trissino, di Genova cavalleria, con Antonino, m. 1,80; 2. e 3. premio, divisi fra dott. Eugenio Po con My Queen (già Niniche) e Leone Tappi con Dai-dai, a m. 1,80, essi toccano lievemente col posteriore: ripetono la gara portando la barriera a m. 1,85 e 1,90 ed entrambi la saltano senza toccare. Stante l'ora tarda dividono: 4. premio, Giusta, tenente di cavalleria, con Blitz, m. 1,70; 5. conte Giorgio Trissino, con Vitallegra, che, dopo aver saltato netto m. 1,65, ritira il cavallo.

Gara in estensione: iscritti 12, riviera a metri 6  
1. premio, conte Giorgio Trissino, con Blaqueur, del marchese Carlo Centurione; 2. premio, ten. Bolla con Giacinto, del tenente Tonini; 3. premio conte Giorgio Trissino, con Antonino.

Categoria d'onore: iscritti 18, gara in elevazione alla barriera: 1. premio, dato dalle signore Patronesse, dott. Eugenio Po, con Weverston, m. 1,70; 2. premio, dato dalle signore Patronesse, dott. Eugenio Po, con My Queen, che a m. 1,70 tocca leggermente, senza far cadere la barriera.

Il conte De la Vaulx ha compiuto una performance aeronautica eccezionale. Partito col suo pallone da Saint-Cloud, il conte De la Vaulx è sceso a Cobourg sedici ore dopo la sua partenza, a 660 km. da Parigi.

La Giuria per il concorso reale per omnibus automobili ha così classificato i concorrenti: 1. vettura n. 1 Serpollet, punti 778,8; 2. vettura n. 4 Orion, punti 772,8; 3. vettura n. 3 Fiat, punti 772; 4. vettura n. 2 Serpollet, punti 767,9.

Il Salon dell'Automobile Club Americano sarà inaugurato il 1° dicembre e si chiuderà l'8 dello stesso mese. L'inaugurazione si terrà nella grande terrazza centrale, la cui superficie è di 20.000 metri quadrati.

La Coppa Harmsworth ha riunito tre soli concorrenti, e cioè i canotti Yarrow Napier, Rose-en-Soleil e Daimler. La distanza era di 82 miglia marine, e l'Yarrow Napier ha vinto, impiegando ore 1,30'3"; Rose-en-Soleil riuscì 2. in ore 2,9" e Daimler 3. in ore 2,7'25".

Il risultato finale del Circuito delle Ardenne (cinque giri, km 428 e m. 570) è il seguente:

1. Duray (Diétrich), in ore 5,8'39"; 2. Hanriot (Darcacq), in ore 5,40'21"; 3. Rougier (Diétrich), in ore 5,50'1"; 4. Barillier (Brasier), in ore 5,50'27"; 5. Ga-



Begoin, vincitore della traversata di Parigi.

Nel mondo commerciale sportivo

A Torino si è costituita la Società Ceirano Automobili (Scat) Torino, col capitale di L. 600.000, aumentabile a L. 1.800.000 su semplice deliberazione consigliare, per il commercio e l'industria dell'automobile ed accessori relativi.

A costituire il primo Consiglio d'amministrazione vennero eletti i signori: conte Dionigi di San Giorgio, Giovanni Ceirano, rag. Arcangelo Galimberti, Martiny ing. Giovanni, Omodei Zurini Giuseppe, Craveri Federico; ed a formare il Collegio sindacale i signori: rag. Salvatore Segrè, Riccardo Borghi, avvocato Martini Giacinto, cav. Erisio Valenzano, ragioniere Candido Mentasti.

A Torino venne costituita società anonima per azioni avente il titolo: Fabbrica Nazionale articoli medicazione asettica ed antisettica, marca « Rognone », che ha per oggetto l'esercizio in Italia, estensibile anche all'estero, della lavorazione e commercio in idrofilaggia di garze e cotoni per medicazioni: ad uso chirurgico. Il capitale sociale è di L. 1.800.000, da aumentarsi in una o più riprese mediante semplice deliberazione del Consiglio d'amministrazione sino a L. 3.000.000.

La durata della società è fissata fino al 31 dicembre 1907 e potrà essere prorogata e risolta per deliberazione dell'assemblea. Il primo Consiglio d'amministrazione è composto dei signori: Losio ing. comm. Carlo, Durio cav. Achille, Ottolenghi Cesare, Rognone cav. ufficiale Carlo, Bellia cav. uff. Celestino. Sindaci effettivi sono i signori: Gitti prof. ragioniere Vincenzo, cav. uff. Arturo Sassoli e Valletta professore ragioniere Vittorio. Sindaci supplenti i signori: La-Rocca Roberto, rag. Antonio Usseglio. Venne nominato direttore generale della società per anni 15 il cav. uff. Carlo Rognone, ed a condirettori i signori Emanuele Croveris e Angelo Mosso per la durata di anni 10.

Da un numero all'altro

Il Gran premio del Circolo Internazionale di Vichy (100.000 fr., 2600 m.) è stato vinto da Eider (Sparkes) di Grammont, 2. Moulins-la-Marche (Spears) di Lieux, 3. Punta-Gorda (Parfremont) id., 4. Querido (J. Reiff) di Caillault. Non piazzati Neuil, Nimay, Hérode II. Vinto per un corta incollatura; mezza lunghezza dal secondo al terzo.

BARNET-FILMS

Le migliori pellicole in rotoli  
Rapidissime - Ortocromatiche  
Antialone - Non accartocciabili  
Economiche

AGENTE GENERALE  
F. BIETENHOLZ - Torino

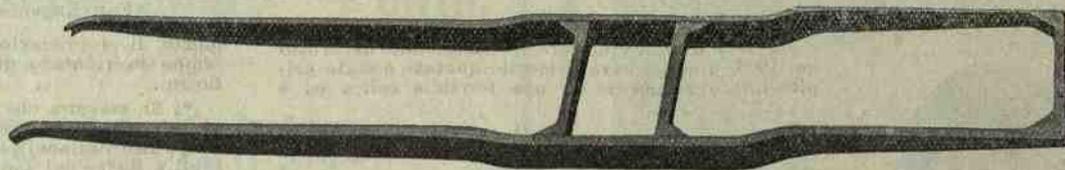
Uffici: Piazza Solferino, 11  
Negozio: Via Pietro Micca, 9

Chiedere catalogo

	p.	12 p.
6 1/2 x 9 B	0,90	
6 1/2 x 9 F	1,—	2,—
8 x 10 1/2	1,85	3,30
10 x 12 1/2	2,—	4,—
12 x 9	2,—	4,—

# L'ITALA

vinse la **Targa Florio** e la **Coppa Termini**  
 montando **CHASSIS** d'acciaio stampato  
 della **FABBRICA TORINESE**  
**SEREN ROSSO G. B.**



**Massima solidità = Rigidezza = Ottimo materiale**  
*Lavorazione pronta ed accurata*

**Specialità vasche per benzina con para sassi brevettato**

Officine e Direzione in **TORINO** - Corso Firenze, n. 17

## AUTOMOBILI " RAPID "

Omnibus

Camions

Inaffiatrici



Vetture Sport:

12-16 HP

24-50 HP



TORINO - Officine Barriera di Nizza

briel (Diétrich), in ore 5,52'14"; 6. Alberto Clément (Bayard-Clément), in ore 6,2'55"; 7. Sorel (Diétrich), in ore 6,4'38"; 8. Wagner (Darracq), in ore 6,14'36"; 9. Salzer (Mercedés), in ore 6,14'50"; 10. Jenatzy (Mercedés), in ore 6,15'9"; 11. Villemain (Bayard-Clément), in ore 6,32'40"; 12. Garcet de Vauresmont (Bayard-Clément) in ore 6,51'37".

Numero pubblico assisteva alla Tesoriera all'arrivo dei concorrenti partecipanti al Campionato ciclistico torinese dei macellari sul percorso del Giro dei Laghi.

Arrivarono: 1. Binelli Remo, in ore 1,25'. 2. Ceresa Giuseppe, 3. Agagliati Luigi, 4. Picatti Francesco, 5. Zanotti Angelo, 6. Beccuti Antonio, 7. Petronio Giuseppe.

Ecco i risultati delle prove sportive di Rivarolo Canavese.

Gara ciclistica di resistenza indetta dall'Unione Sportiva Rivarolese (km. 60): 1. Leone Luigi, in ore 1,57', 2. Scavarda Ugo di Castellamonte, 3. Gozzano Mario dell'U. S. R., 4. Piana Martino di Cuorgnè, 5. Milano

L'eliminazione di Ravenna per il gran premio Peugeot italiano riuniti 26 corridori ed è stata vinta da Michelotto Giovanni, 2. Neri Cherubino, 3. Brasey Canzio, 4. Cappelletti Giuseppe, 5. Cervi Giovanni.

Nella corsa di 60 km. svoltasi a Castelsangiovanni, arrivarono: 1. Clemente Canepari, 2. Danesi Battista, 3. Cuniolo, 4. Brambilla Cesare, 5. Galletti Carlo, 6. Rossignoli.

Nelle corse ciclistiche di Brescia arrivarono: Prima categoria: 1. Girelli, 2. Fiorini, 2. Alberini. Seconda categoria: 1. Melli, 2. Valentini, 3. Taylor.

Il campionato ciclistico circondariale di Busto Arsizio è stato vinto da Zangottera di Legnano.

Il Giro di Romagna (km. 115) è stato vinto da Taylor, 2. Massironi, 3. Gamberini, 4. Benazzi, 5. Filippi, 6. Gavetti.

Nella finale del Premio Peugeot arrivarono: 1. Michelotto di Vicenza, 2. Montecucco dell'Audace di Torino, 3. Grassi.

A Netro si è svolta una gara ciclistica in cui arrivarono: 1. Simonetti Luigi, 2. Foscale Mario, 3. Belletti.

La Società ginnastica vicentina Umberto I indice il concorso ginnastico regionale (Veneto-Trentino Istria) e il campionato del calcio per i giorni 7, 8, e 9 settembre.

Indette dalla Pro-Vercelli, alla presenza di numeroso pubblico, si svolsero nel fiume Sesia interessanti gare di nuoto. Il risultato è il seguente:

Gara Campionato vercellese (11 concorrenti; percorso m. 100; tre batterie). — Decisiva: 1. Ferraris Carlo, in 1'47" (med. vermeille grande con contorno); 2. Barello Alessandro (medaglia argento grande); 3. Ornaghi (med. argento media); 4. Ruggeri Valentino (med. argento piccola).

Gara Campionato sociale (percorso m. 100): 1. Milano Felice, d'anni 15, in 1'55" (med. vermeille con contorno); 2. Celoria Mario (medaglia argento grande); 3. Ornaghi (med. argento media).

La Gara di marcia indetta dalla Società sportiva Excelsior ebbe luogo sul percorso Torino, Pino, Chieri, Cambiano, Trofarello, Moncalieri, Torino chilometri 37).

I concorrenti partirono dalla piazza Gran Madre di Dio; fecero una tappa a Chieri e furono di ritorno a Torino verso le ore 11, tutti in buono stato.

Ecco i nomi dei concorrenti: Barbera Giovanni, Bianco Bernardo, Pozziccolo Filippo, della Società Excelsior: Maiocco Antonio, Michiels Giulio, Passaleva Andrea, Giaccardi Emilio, Bollito Giuseppe, della Fides et Robur.

Per controllo si prestarono i signori Negro Giov., dell'Excelsior, Bianchi Emiliano della Fides et Robur.

Il risultato del Cross-Country podistico di Vercelli è il seguente:

1. Negro Giovanni, della Pro-Vercelli, in 7'55" 2/5 (orologio, dono del presidente della Pro-Vercelli avvocato Luigi Bozino); 2. Milano rag. Giuseppe, della Pro-Vercelli (orologio, dono del vice-presidente ingegnere Francesco Bertinetti); 3. Bertello Giuseppe, della Pietro Micca di Biella (med. d'argento); 4. Me-reatur Pietro, della Pro-Vercelli; 5. Bologno, idem; 6. Bosetti Mario, id.; 7. Broglia Carlo, id.; 8. Bignami Riccardo, della Pietro Micca di Biella; 9. Panatero Eugenio, della Pro-Vercelli; 10. Galeazzi Renzo, della Pietro Micca; 11. Sormano Aldo, id.; 12. Gosto Amedeo, Ceresole Umberto e Beltramino Arturo, della Pro-Vercelli; 13. Bonifacio Carlo e Bignami Gino, della Pietro Micca di Biella.

Il Campionato podistico degli studenti romani ha dato il seguente risultato:

1. Vincenzo Bronner del liceo Visconti, in 18'25"; 2. Olindo Bitetti, dell'Università, in 20'10"; 3. Dante Calò, del Ginnasio Mamiani, in 20'35"; 4. (tempo massimo) Mario Felici, dell'Università, in 21'35".

La riunione ginnico-podistica all'Arena ha sortito l'esito seguente:

Corsa di velocità, m. 100. — 1. Brambilla; 2. Barozzi; 3. Miselli; 4. De Magistris; 5. Quartiroli; 6. Colombo.

Corsa di mezzofondo. — Primi, pari merito, Lunghi di Genova e Nicola Mario, dell'Audace di Torino; 3. Capelli, della Post Resurgo Libertas; 4. Antoni; 5. Panighi.

Lancio al disco. — 1. Brambilla (senior), m. 32,70; 2. Sacco, m. 31,50; 3. Barozzi, m. 26,20; 4. Maz-zucchelli, m. 26; 5. Bonfanti, m. 25,50; 6. Roberti, m. 22,90.

Salto coll'asta. — 1. Brambilla (junior), m. 3,20; 2. Ventura, m. 3; 3. Taddio, m. 2,80; 4. Gendarmi; 5. Meregalli; 6. Guareschi.

Corsa di km. 5 con ostacoli. — 1. Lunghi; 2. Nicola Mario; 3. Torrella, dell'Audace di Torino.

Salto misto. — 1. E. Brambilla; 2. Crespi; 3. Nicoli; 4. Miselli; 5. Sacco; 6. Cova.

Cross-Country, Km. 5. — 1. Pagliani; 2. Giordano, dell'Audace di Torino; 3. Zacchi; 4. Balzari; 5. Antosimi.

I campionati podistici piemontesi avranno luogo il 2 settembre a Rivoli.

I campionati italiani avranno luogo probabilmente a Milano.

Lunedì, alle ore 16, a Vallemosso (Biella), fu data la partenza a 10 dilettanti podisti, per partecipare alla corsa indetta da un Comitato dei festeggiamenti, sul percorso: Vallemosso-Mosso S. Maria-Croce Mosso-Vallemosso (km. 12).

Arrivarono con pochi metri di distanza l'uno dall'altro, i signori: 1. Rodina Mario della Veloces (Biella), 2. Croce Lodovico della Pro Biella, 3. Giardino Alfonso della Pietro Micca (Biella).

Tutti gli altri in tempo massimo.

Una gara sociale organizzata dallo Sport Pedestre Atalanta, di m. 100, riuniti 14 concorrenti.

Prima batteria: 1. Fioravanti, 2. Luciano, 3. Mase, 4. Cerna, 5. Serra.

Seconda batteria: 1. Regge, 2. Bottino, 3. Grandi, 4. Lombardi, 5. Giacobone Ulrico.

Decisiva: 1. Fioravanti, 2. Regge, 3. Grandi, 4. Lombardi, 5. Bottino, 6. Luciano.

Le gare podistiche indette dallo Sport Club Bogliasco sortirono questi risultati:

Gara di velocità (m. 100). — 1. Gozzolo Bartolomeo, dello Sport Club Bogliasco; 2. Giurfa Mario, della Ardita Juventus Nervi; 3. Ferrari Luigi, della Pro Sestri.

Gara di mezzofondo (m. 1000). — 1. Peytrignet Alfredo, della Fulgor di Genova; 2. Capelli Angelo, della Post Resurgo di Milano; 3. Atanasio Pietro, della Pro Genova; 4. De Luca Tommaso, della Andrea Doria di Genova.

Gara di mezzofondo (m. 8000). — 1. Dreschi Alfredo, della Pro Genova; 2. Berutti Giovanni, della Ligure di San Pier d'Arena; 3. Ambrosini Ermete, id. id.; 4. Albertazzi Giovanni, della Cristoforo Colombo di Genova; 5. Carbone Attilio, della Ardita Juventus di Nervi.

Gara incoraggiamento (riservata ai giovanetti di Bogliasco inferiori ai 14 anni). — 1. Gozzolo Giuseppe, 2. Cioni Giuseppe, 3. Crivio Luigi.

Le regate di Anzio, indette dal R. Club Canottieri Aniene, ebbero un esito mediocre a causa della commentatissima astensione da parte delle Società italiane.

Componevano la Giuria i signori frat. Cornaglia, Savio, Perassi e Fornari. Ottimo il servizio di controllo disimpegnato lodevolmente dai signori Cravero, Daros, Merlo, Baretto, Torchio e Catti.

Per cura dello Sporting Club di Lido (Venezia) furono indette delle gare di lawn-tennis.

Fungeva da handicaper il dott. Reus.

Ecco i risultati:

Gara campionato veneto: vincitore Romanin Jacur di Padova.

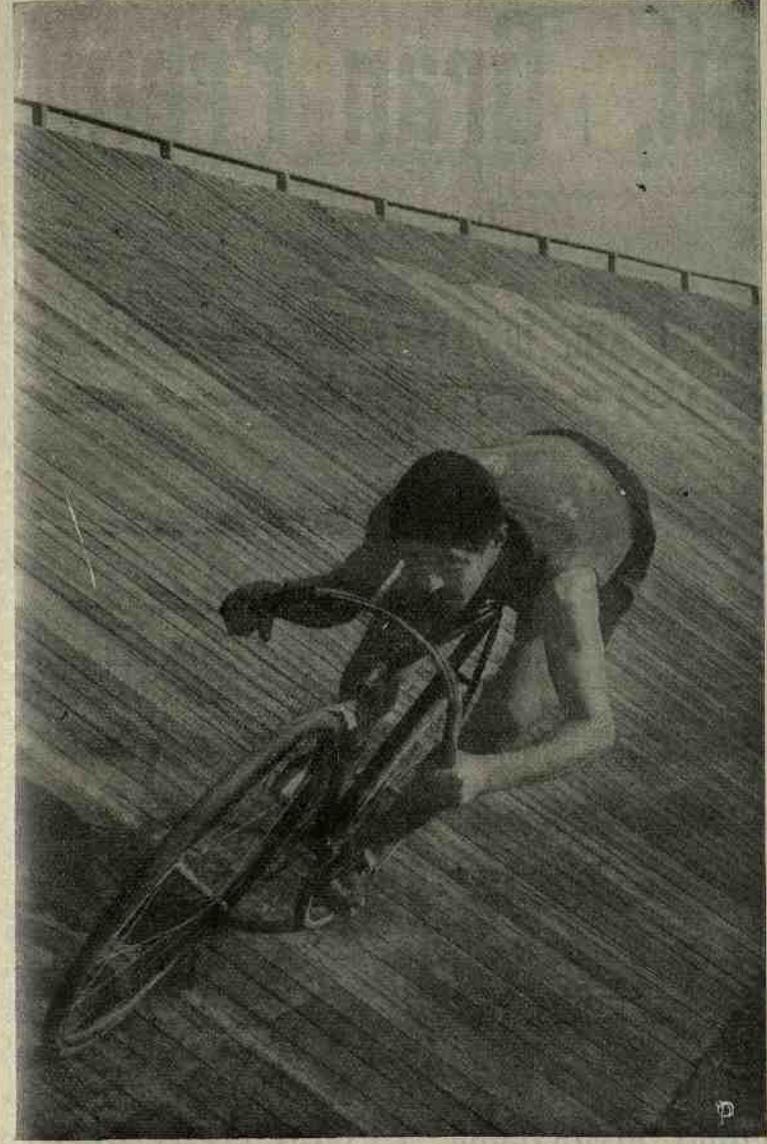
Gara Singles Open: 1. Sarfatti, 2. Da Zara Nene, 3. Carniel Guetta.

Gara double Open: 1. Sarfatti-Carniel, 2. Tecchio-Treves.

Singles handicap: 1. Carniel, 2. Hamilth M.-Levi Tecchio.

Gara double handicap: Sarfatti-Carniel, Angelo Levi-Tecchio.

La coppa d'argento dello Sporting Club fu vinta da Romanin di Padova, nella gara di campionato veneto.



Pietro Verri di Mantova, vincitore del campionato mondiale ciclistico di velocità dei dilettanti.

Pietro dell'U. S. R., 6. Marena Giovanni, id. id., 7. Garda Amedeo d'Ivrea.

Gara ciclistica indetta dagli esercenti di Rivarolo (km. 18): 1. Ghindo, 2. Scavarda Ugo, 3. Garda Amedeo, 4. Trincherio Mario.

Gara podistica indetta dagli esercenti: 1. Bertinetti Giovanni, 2. Galletto Felice, 3. Bonaudo Giovanni.

Nella corsa Modena-Parma-Modena, km. 100, arrivò: 1. Dante Cavani, in ore 3,23'48"; 2. a ruota Monari, in ore 3,23'50".

L'italiano Pietro Verri ha partecipato ieri al Grand Prix di dilettanti d'Anversa, vincendo la prova e battendo Mol (belga) e Debougnies (francese). Egli ha vinto anche la corsa handicap, battendo Devoissoux e Doutremepuich.

Le corse ciclistiche che ebbero luogo a San Giovanni Lupatoto (Verona) diedero il seguente risultato:

Prima categoria: 1. Bezzati, 2. Guardia, 3. Checchini.

Seconda categoria: 1. Florio, 2. Dusi, 3. Castellini.

Il campionato ligure disputatosi sul percorso Chiavari-Spezia, km. 130, è stato vinto da Mirancelli di Genova, 2. Gianello.

La gran corsa Milano dell'U. C. Milanese ha segnato una vittoria per il sig. Zangottera, 2. Faravelli F., 3. Lodi, 4. Valeri, 5. Bordoni, 6. Colombo, 7. Arona, 8. Faravelli V., 9. Nolli.

## LE GRANDIOSE FESTE SPORTIVE DI PALLANZA

Magnificamente riusciranno le feste sportive autunnali verbanesi che si inaugureranno alla presenza del ministro Schanzer il 25 corrente, con l'Esposizione d'arte. Il barone Demarchi, presidente del Comitato, in un recente suo viaggio venne ricevuto a Bardonecchia dall'on. Giolitti, il quale gli assicurò il migliore appoggio del Governo, impegnandosi di intervenire personalmente al match schermistico che si svolgerà il 13 e 14 settembre. E' quasi certo l'intervento del Duca degli Abruzzi, presidente onorario del Comitato, di ritorno dalla gloriosa spedizione del Ruwenzori.

Inviarono ricchissimi premi i ministri degli esteri, della guerra, della marina, dell'istruzione, il principe Tommaso, la Duchessa di Genova, il deputato Lucca, la Camera di commercio di Novara, il Comizio Agrario.

La popolazione festante attende impaziente i programmi delle feste. Le Ferrovie di Stato hanno concesso forti ribassi di viaggio.

I grandi avvenimenti sportivi, sono così fissati: Agosto 25: Apertura Esposizioni Belle Arti, decorazioni in fiori ed affini, lavori femminili. — Giorno 26: Corsa di Maratone e di mezzo fondo; inaugurazione Gara provinciale di tiro a segno; Corsa ciclistica Brescia-Milano-Pallanza. — Giorno 27: Continuazione gara provinciale di tiro a segno.

Settembre 1°: Campionato italiano di nuoto e tuffi; inaugurazione spettacolo d'opera: Fedora e successivamente Perla Nera e Maestro di cappella. — Giorno 2: Regate locali; Gare internazionali di nuoto; la traversata del Verbano. — Giorni 7 e 8: Campionati nazionali di remo, R. R. C. I. — Giorno 9: Campionati europei di remo, R. R. C. I.; Convegno alpinistico; spettacolo pirotecnico; illuminazione bacino Isole Borromee. — Giorno 12: Gymkana automobilistico. — Giorni 13 e 14: Match schermistico italo-francese. — Giorno 15: Concorso ippico. — Giorno 16: Convegno turistico, automobilistico (corso di fiori); tiro al piccione; festival. — Giorno 17: Tiro al piccione e rallie schotling sul lago. — Giorni 18, 19 e 20: Regate canotti automobili ed a vela, R. V. Y. C.; Convegno Società di M. S.; inaugurazione vessillo Società l'Esercito. — Giorni 22, 23 e 24: Gare internazionali di tennis (Pallanza-Stresa-Premeno).

Ottobre 2: Inaugurazione dello spettacolo di prosa al teatro Sociale colla Compagnia E. Ferravilla.

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

**SELTE**

Deposito e vendita per l'Italia:  
**BONZI & C. - MILANO**  
Via Cappellari, 9-11.

*È sempre il Pneumatico*

**DUNLOP**

che conquista

**Records, i Campionati, i Gran Premi**

**A Ostenda:**

A. L. Guinness (Vettura Darracq) compie il Km. in 19 secondi pari a 190 Km. all'ora stabilendo il **RECORD EUROPEO**.

**A Ginevra:**

Darragon vince il **CAMPIONATO MONDIALE** (velocità profess.)

Bardonneau „ „ „ (resistenza dilettan.)

**A Monaco:**

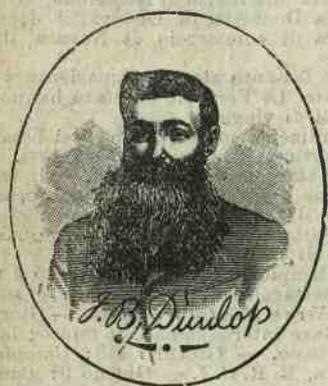
Guignard compie in Bicicletta Km. 95 e 26 m. in un'ora stabilendo il **RECORD MONDIALE**.

Il **CAMPIONATO LIGURE DI RESISTENZA** (Chiavari-Spezia e ritorno) è vinto da Raffo.

**GRAN PREMIO PEUGEOT** Eleminat. di Ravenna: 1° Micheletto.

„ „ „ Finale di Milano: 1° Micheletto.

**Tutti cogli insuperabili Pneumatici**



**DUNLOP**

**IL RE DELLA STRADA E DELLA PISTA.**

**THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (CONT.) LTD**

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

# AQUILA ITALIANA

Fabbrica di Automobili

**TORINO** - Società Anonima - Capitale L. 1.250.000 - **TORINO**

VETTURE AUTOMOBILI: 12-16 HP - 24-40 HP

**OMNIBUS - CARRI TRASPORTO - CANOTTI AUTOMOBILI**



## L'IDEALE

Forcella Elastica Brevettata

evita gli urti e le vibrazioni al timone e impedisce la rottura della forcella.

Si applica in pochi minuti a qualsiasi tipo di forcella in uso senza bisogno di meccanico.

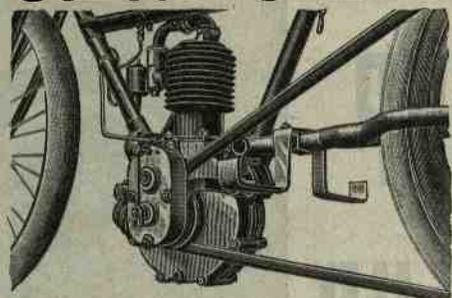
In vendita ovunque e si spedisce contro vaglia o assegno di L. 14, franco di porto nel Regno, dalla

Ditta **Enrico Lucini** - Via Petrarca, 3, MILANO

## Carter Cambio Velocità

(Brevetto **SEHRINGER**)  
per Motociclette, Tricars, ecc.

Grande Velocità diretta  
Débrayage  
con o senza manovella



**IL CARTER CAMBIO**, permettendo andare ovunque, risolve la praticità della motocicletta.

L'applicazione facile a tutte le macchine senza dover toccare il motore, permette con soli 2, 2 1/2, 3 1/2 HP salite rispettivamente di 15, 20, 30 % e qualsiasi tourniquet, **senza pedalare**, vuol dire senza sudare nelle salite e rischiare raffreddori o polmoniti nelle discese.

Attestati a disposizione comprovano gli splendidi risultati e la bontà dell'apparecchio. **Cataloghi a richiesta. Sconto ai Rivenditori.**

**Volendo si possono conservare i pedali.**

Prezzo del nuovo **Modello 1906** con manivella, **Lire 120.**

Rivolgersi ai vostri fornitori oppure direttamente a

**ERNESTO SEHRINGER** - Via Ettore De Sonnaz, 16 - **TORINO**

# Velocipedi

e

# Tricicli-Trasporto

# i più perfetti

# esistenti

# LUX

## Fabbrica di Automobili e Cicli LUX

Società Anonima con sede in Torino

Corso Valentino, 2 - **TORINO** - Corso Valentino, 2

# FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI

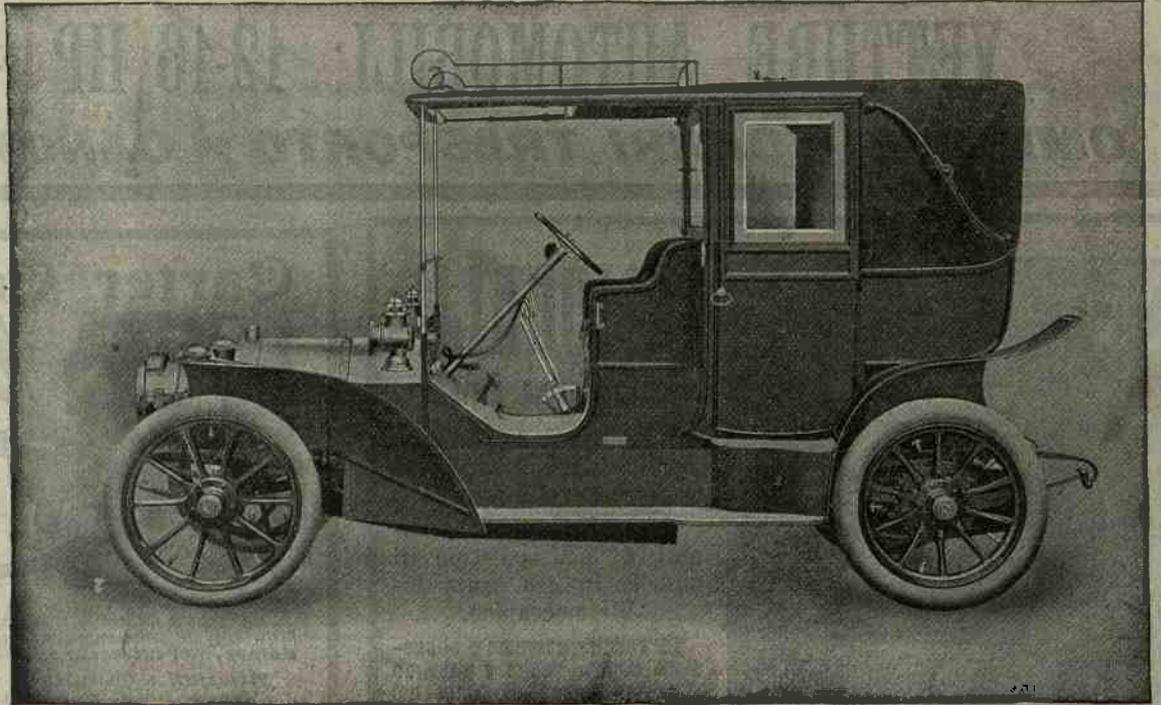
Società Anonima - Sede in **MILANO** - Via Monte Rosa, 79

Tipi 1906:

16-22 HP

28-35 HP

50-65 HP



Vetture da turismo e da Città - Omnibus - Carri trasporto



**New-Departure**

MOZZO a scatto libero e freno contropedale.  
È più solido di qualsiasi altro.



**New-Departure**

MOZZO a scatto libero e freno contropedale.  
È più leggero di qualsiasi altro.



**New-Departure**

MOZZO a scatto libero e freno contropedale.  
È più scorrevole di qualsiasi altro.



**New-Departure**

MOZZO a scatto libero e freno contropedale.  
È più bello per forma di qualsiasi altro.

**The NEW-DEPARTURE Co. - Via Giuseppe Verdi, 11 - MILANO**