

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo

Alpinismo - Aereostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

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

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

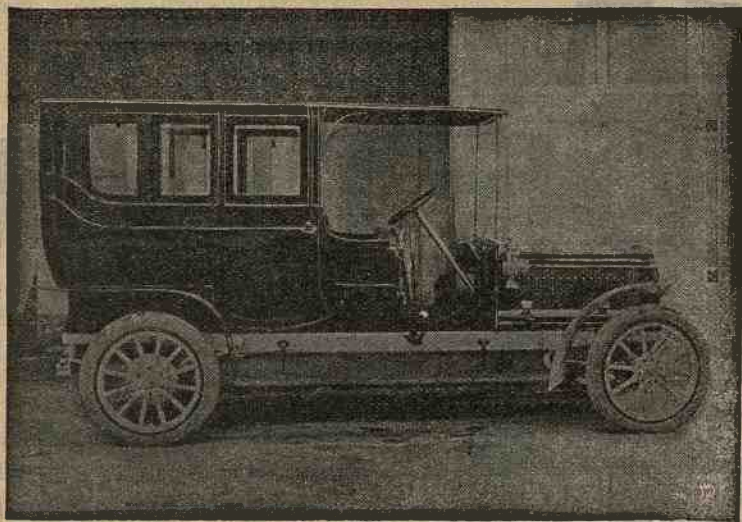
Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

LE GRANDI REGATE INGLES

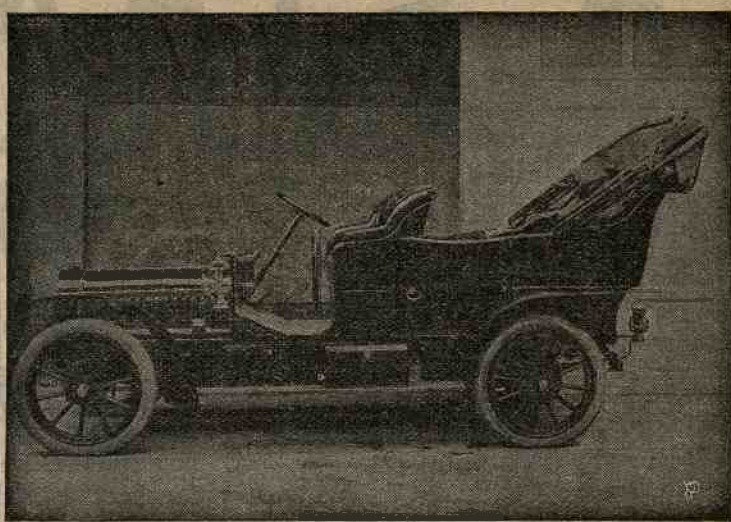


L'arrivo del match Oxford - Cambridge - Oxford giunge primo per quattro lunghezze.



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

Agenzia Generale per l'Italia:
 Soc. Anon. — Capitale L. 700.000 versato
 Garages "E. NAGLIATI"
 FIRENZE - Via Ponte alle Mosse, 6 - FIRENZE



Doppio Phaeton De-Dion Bouton 15-20 HP — Carrozzeria Nagliati.

Fabbrica Torinese di Pneumatici

G. DAMIANI & C.

TORINO - Via Carlo Alberto, 9 - **TORINO**

Specialità tubolari per pista e strada

Società Anonima per il Commercio e l'Industria di
Automobili, Velocipedi e Pezzi per Costruzione e Ricambio

FABBRE & GAGLIARDI

Capitale Lire 2.500.000 versato.

Auto-Garages e Depositi in:

MILANO
21-23, Piazza Macello, 21-23
Via Montevideo

NAPOLI
Corso Umberto I

TORINO
Corso Re Umberto, 62-64
Via Maria Vittoria, 22-24

BOLOGNA
Via Repubblica, 10

GENOVA
Via XX Settembre, 5
17, Via A. M. Maragliano, 17

MESTRE
(Venezia) - Via 27 Ottobre

ROMA
Viale Castro Pretorio, 92*, 94°
Viale della Regina, 142*

PADOVA

FIRENZE
Piazza Vittorio Emanuele, 2
Via Castellani

PISA

Agenti per l'Italia:

delle **Automobili:**

Diatto-A. Clément - Torino

Fides (Brasier) - "

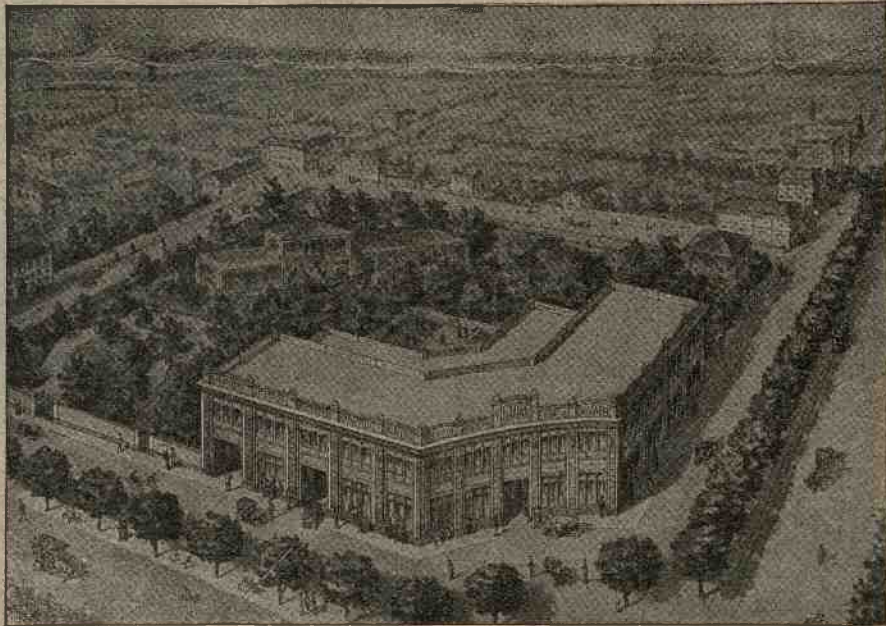
Isotta Fraschini - Milano

Bayard-A. Clément - Parigi

Vetturette:

Demeester, 8 HP, 4 cilindri - Parigi

Darracq - "



Nuovi Magazzini ed Auto-Garage in TORINO - Corso Re Umberto, 62-64, angolo Corso Peschiera.

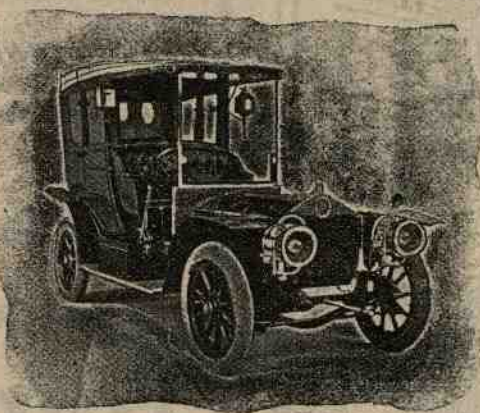
SAN GIORGIO AUTOMOBILI

Motori

GENOVA

a 6 Cilindri

VETTURE
CARRI, FURGONI
IMBARCAZIONI
YACHTS
SOTTOMARINI



Il Motore NAPIER, riprodotto in Italia dalla Società **SAN GIORGIO**, è stato il primo motore costruito con 6 cilindri.

Già nel 1902 guadagnò la Coppa GORDON BENNETT.

Da allora è stato di anno in anno migliorato ed innumerevoli sono le vittorie che ha conquistato sui più celebri circuiti di corsa.

Il Motore NAPIER, riprodotto dalla Società **SAN GIORGIO**, è l'unico che conti quattro anni di perfezionamento.

Tanto valsero i brillanti risultati dati da questo motore che, unico di tal tipo, si è imposto su quelli delle principali fabbriche che oggi iniziano la costruzione dei motori a 6 cilindri.

Stabilimenti:

Sestri Ponente (*Châssis e Carrozzeria*).

Pistoia (*Veicoli Commerciali*).

Spezia (*Cantiere Navale*).

GENOVA

Piazza Marsala

- **GARAGE SQUAGLIA** -

GENOVA

Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO

Motore a sei cilindri - Brevetti Napier

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel. *Planche e Capot* in alluminio. Trasmissione alla cardano.

Modello 1907: 40/48 HP - L. 25.000

Châssis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi ruotanti

12/16 - 22/30 - 35/45 HP

Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Châssis **LA BUIRE** è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

Rappresentanza Generale d'Italia.

FABBRICA ITALIANA DI
RECIPIENTI INESPLODIBILI
 SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI!!!



SEDE TORINO { AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI 26
 STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

P. PEDRINI-INC.



Difesa personale

2.95
 Bellissima pistola tascabile, tiro mortale, scatto di sicurezza, canna corta brunita, calibro mm. 6, si vende per reclame a sole L. 2,95 cia-
 scuna, per due L. 5 60. Le stesse splendida-
 mente nichelate costano soltanto Cent. 30 in
 più ciascuna. Assolutamente garantite e pro-
 vate in fabbrica a doppia carica.

Forte sconto ai Rivenditori e Rappresentanti.

TELEFONO UNIVERSALE

Lampadina fischio d'allarme **VELO-SIGNAL**. Si accende istan-
 taneamente togliendo il coperchio a campanello e perciò fa risparmiare
 il 90 %, sul consumo dei fiammiferi. È di modello così elegante e co-
 modo che si può portare come breloque-clondolo alla catena dell'orologio
 o nel taschino del gilet. Serve per salire le scale di notte, rischiare
 passaggi oscuri, stanze da letto, ecc., nonché a invocare pronto soc-
 corso in caso di aggressioni o disgrazie. Non consuma lucignolo, non
 abbisogna di pile elettriche, ecc., ma solo di un centesimo di benzina
 alla settimana, per cui con 5 centesimi si può aver luce sempre pronta
 per un mese! Inoltre porta per base un potentissimo fischio d'allarme
 e soccorso, usato dalla polizia anglo-americana e perciò utile a tutti
 ed indispensabile ai ciclisti, automobilisti, guardie di notte, sorve-
 glianti, ferrovieri, viaggiatori, ecc., Non si guasta mai, serve per tutta
 la vita e costa soltanto **Lire 1** ciascuna, per due **Lire 1,80** e per
 tre **Lire 2,50**. Estero aggiungere **30 cent.** — Per commissioni,
 che vengono eseguite immediatamente, inviare cartolina-vaglia, alla

Premiata Ditta FRASCOGNA - Via Orivolo, 35 - Firenze



S. I. F. F.

Società Italiana

Fari e Fanali

Accomandita per Azioni **A. SCAGLIA & C.**

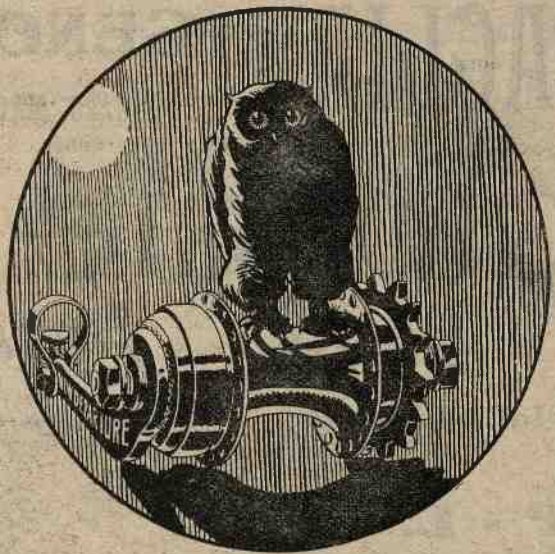
Sede: **MILANO**, Via Felice Bellotti, 15.

Indirizzo Telegrafico:

"FULGOR", Milano.
 Telefono 66-38.

Domandare:

Preventivi e Cataloghi.



Il Ciclista esperto adopera il **MOZZO**

NEW-DEPARTURE

che è il migliore del mondo a scatto libero e freno contronpedale.

3

milioni ne sono in uso.

milioni di primarie referenze sono disponibili.

anni di garanzia si danno per qualsiasi difetto
 di costruzione o cattivo materiale impiegato.

THE NEW-DEPARTURE C.o - Milano, Via Giuseppe Verdi, 11



L'IDEALE

Forcella Elastica Brevettata

evita gli urti e le vibra-
 zioni al timone e impedisce
 la rottura della forcella.

Si applica in pochi mi-
 nuti a qualsiasi tipo di
 forcella in uso senza bi-
 sogno di meccanico.

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

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

Aumentate la forza dei vostri Mo-
 tori coll'impiego della BOUGIE

POGNON

La Panne è assolutamente evitata.
 Adottata dalle prime Marche d'Automobili.

Si trova in vendita presso le più riputate
 Case d'accessori e Garages.

**BOUGIES POGNON L.td - 29, Wauxhall
 Bridge Road - LONDON S. W.**

Agenti e Depositari per l'Italia: **D. FILOGAMO e C. - TORINO, Via dei Mille, 24.**

La più perfezionata del Mondo



Vincitrice nelle più importanti Corse.

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



per parafanghi di
 biciclette

occhiello d'acciaio



per cinghie di
 motori



per copertoni
 antidérapant

Per prezzi e campioni scrivere alla
The Bifurcated & Tubular Nail
 Co. Ltd.

Warrington
 (Inghilterra)

LA SETTIMANA SPORTIVA

Un'altra inaugurazione colla pioggia!

Questa settimana fu la volta del grande ippodromo di S. Siro. Con una giornata veramente inlese, si sono disputate sulla bellissima pista della Società Lombarda le prime corse della riunione primaverile. Il tempo non ha punto influito sul concorso del pubblico alla festa inaugurale. A S. Siro si va col sole e si ritorna colla pioggia. Ma, tutto il gran mondo sportivo italiano si darà convegno d'ora innanzi due volte alla settimana. Il trepitoso successo non mancheranno di sortire le singole giornate rese spesso solenni dai grandi premi che si disputeranno, dal « Gran Premio » del Commercio (L. 50.000) al Gran Premio Ambrosiano (L. 100.000).

La motonautica ci ha fatto registrare un'altra importante gara di piccoli, veloci e resistenti battelli azionati da motori a benzina. Diremo meglio alla Perla del Mediterraneo, la quale secondo noi, ha dato un risultato favorevole all'industria inglese non ha sortito quell'esito netto, convincente che da tutti si aspettava. Infatti la traversata del Mediterraneo dalla Costa Azzurra alla Conca d'Oro non fu tentata da tutti i concorrenti; al meeting monegasco mancarono i più forti e fra questi alcuni dei nomi italiani.

A Monaco ed a Palermo l'industria motonautica italiana ha segnato nuove date di progresso. Ma non si è ottenuto tutto. Il canotto francese, quello inglese hanno conquistato il primo posto, ma il concorrente italiano classificato secondo ha dimostrato chiaramente, come del resto lo stesso fatto è già verificato nella corsa per la Targa Florio, che all'industria italiana è riservato un avvenire splendido.

Industriali, automobilisti, piloti, non arrestatevi, perseveriamo nella via intrapresa; la lotta sarà dura poichè il concorrente straniero con simili propositi si predispone al prossimo cimento sportivo e cioè al Gran Prix di Francia ed alla Coppa dell'Imperatore di Germania.

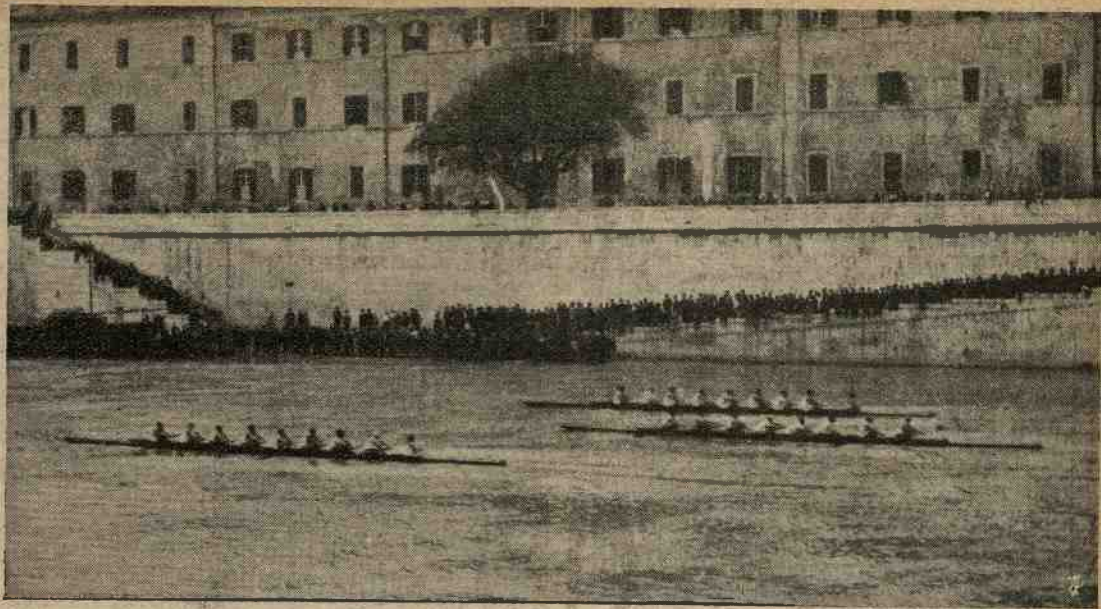
GUSTAVO VERONA.

Fra i nostri canottieri

Risveglio? Pare che sia la parola d'ordine corsa questi giorni fra le nostre società e fra quelle Lombardia, di Roma e di Napoli.

Al match Piemonte-Lombardia, bandito con vero entusiasmo sportivo dal Pro Canottaggio Torinese Sezione Lombardo-Emiliana, si sono iscritti due di equipaggi: la Cerea di Torino e la Lario di Como.

E' questo il secondo anno che si corre la Targa Roggero, ambito premio di questo match. L'anno scorso l'appuntamento della gara era a Milano, sul Naviglio. Nessuno si presentò a lotte contro l'equipaggio della Milano, che fu dichiarato vincente.



Le regate sul Tevere (21 aprile). - La gara outrigger a otto e timoniere (percorso m. 1800). (Fot. A. Ganio - Roma).

Quest'anno l'incontro dovrà farsi sul Po, a Torino, la domenica 12 maggio, e sarà certo una gara disputatissima, a cui tutta Torino sportiva vorrà presenziare.

Ecco i nomi dei componenti gli equipaggi:

Lario - Como — Signori: Sinigaglia, Berret, Lucioni, Tagliabue, Bari, Mongeri, Cattaneo e Pontiggia.

Cerea - Torino — Signori: Rossi, Rocci, dottor Cagnassi, Layolo, Gianolio, Maffei, Conelli, Conte e Cartasegna.

Sotto l'abile direzione del signor Eugenio Scalerò si è svolta, riuscitissima, la prima gita turistica fra le Società torinesi.

Vi parteciparono 30 canottieri, che, partiti alle 9 dal chalet dell'Armida, rimontavano in imbarcazioni differenti il Po, accompagnati per un tratto da alcuni equipaggi della Cerea; scavalcavano le dighe di Cavoretto e di Meirano con estrema difficoltà, perchè mal tenute dalle Autorità competenti, ed alle 12 scendevano a Moncalieri, dove venivano festosamente accolti per una bicchierata in Municipio. Con belle parole il sindaco salutò i canottieri; gli rispose felicemente il cav. Torretta, ringraziando e augurandosi che risorga presto il Comitato moncalierese per la giornata annuale di regate.

Ecco i partecipanti: Società Armida: Signori cavaliere Torretta, Scalerò, Vuetaz, Basile, Fagnani, Sesino, Destefanis, Mathieu, Odarda, Fea, V. Gniffetti, Pagano, Quaranta, Truccone, Salerno, Talice, Calzia, Alboino, G. Gniffetti. — Società Esperia: Signori Gilardi, Comelli, Pasta, Torielli, Bianchi, Chiapetti, Biletta, dott. Frigerio, fratelli Badino, Marocco. — Società Caprera: Signori avv. Moglia, Fodone, Corino, Gromaldo, Frette, Rovere.

Le gare di canottaggio organizzate dal R. Club Canottieri Aniene per solennizzare le feste di Trastevere, ed alle quali hanno partecipato misti gli equipaggi delle tre società romane: Aniene, Te-

vere e Remo, ed i pontieri del Genio, hanno raccolto sulle rive del fiume migliaia di spettatori. La prima gara « yole di mare a quattro vogatori e timoniere » su percorso di m. 1800, raccoglie due imbarcazioni: Tevere ed Aniene. Vince l'Aniene.

Segue la gara delle barche alla veneziana, concorrono tre barche: colori bianco, rosso e verde. Prima verde, seconda rossa, terza bianca.

Alla terza gara degli outriggers ad 8 vogatori e timoniere concorrono Roma, Tevere, Aniene. 1° Aniene, 2° Tevere, 3° Roma.

Da ultimo la regata di barconi del genio a 10 vogatori. Percorso m. 1000, premio una grande medaglia d'argento del Ministero della Marina. Partecipano: insegna bianca, pilotata dal furiere Giorgini, soldati della classe 1884; insegna rossa, sergente Ercolani, cogli anziani dell'85; verde, sergente Mingardi, soldati dell'86: 1° bianco, 2° rosso, 3° verde.

Nel prossimo giugno, dopo parecchi anni, si disputeranno sul Tevere importanti regate nazionali. In occasione di esse il Comune di Roma ha offerto una coppa da disputarsi con una gara outriggers ad 8 vogatori di punta e timoniere (juniores). Detta coppa, insieme alle altre gare, sarà corsa nella prima quindicina di giugno, non essendo possibile disputarla nella ricorrenza dello Statuto per la coincidenza di altre giornate di regate in altre parti d'Italia.

Sembra assicurato l'intervento delle migliori équipes delle varie Società di canottaggio d'Italia, molte delle quali intervennero l'anno scorso a Roma per le eliminatorie delle Olimpiadi.

Le prossime regate seguiranno così:

5 maggio: Regate d'incoraggiamento a Torino.

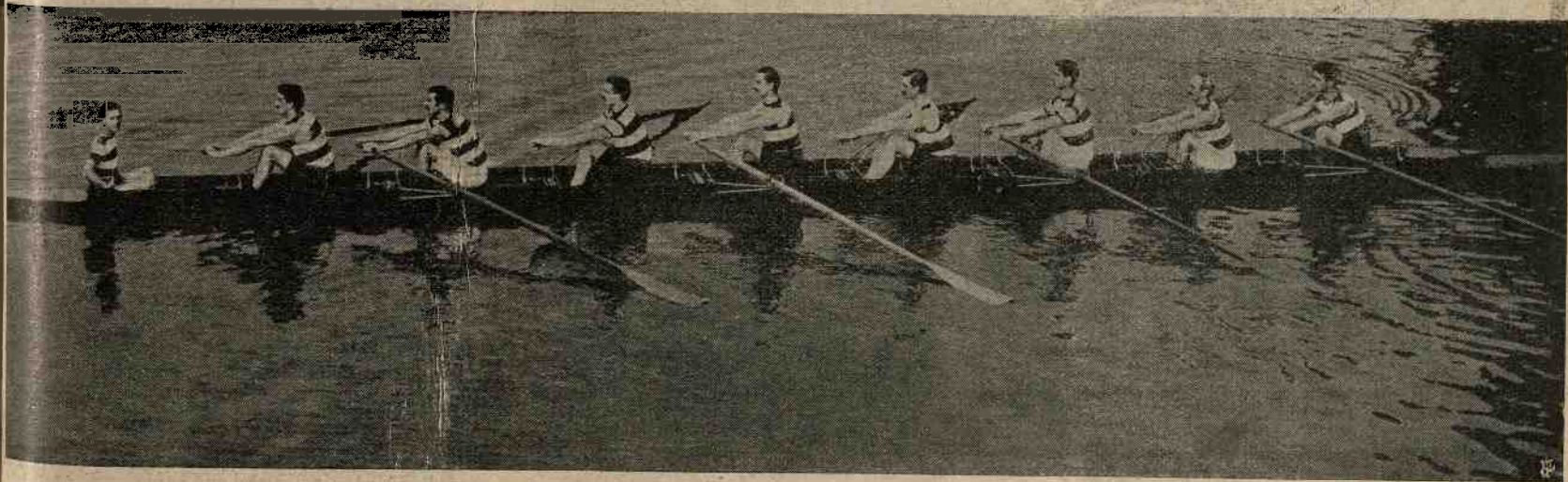
12 maggio: Match Piemonte-Lombardia a Torino.

19 maggio: A Cremona, Coppa della Minerva.

30 maggio: Regate Milano-Abbiategrosso.

9 giugno: Regate nazionali a Torino.

Il canottiere.



Mediolanum, detentore della Targa Roggero 1906, della Società Canottieri Milano. E. Capelli, A. Maganza, A. Buffoni, L. Gerli, W. H. Ousley, A. Urani, C. Brambilla, E. Dones.

Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli né pannes, adottate sulle vostre macchine, come già adottano le primarie Case costruttrici:

Cartouche,
Trasmissioni,
Scappamenti liberi,
Filtri, Leve,
Fischi, Manette

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets
E. M. BOWDEN

Filiale per l'Italia:
MILANO - Via Sirtori, 16 bis.

RIVENDICAZIONI AEREAUTICHE

In un articolo inserito sulla *Stampa Sportiva* il 10 febbraio scorso, a proposito del dirigibile del conte De la Vaulx, venne dichiarato dal tenente Mina che parecchi principi importanti, adottati in tale dirigibile, furono già da me proposti e sostenuti, vari anni or sono, in diversi articoli pubblicati sul tanto pregiato giornale d'aeronautica *l'Aérophile*.

Data la splendida riuscita del dirigibile De la Vaulx, che in una serie di esperienze, riuscite tutte ottimate, anche con venti abbastanza forti, dimostrò di possedere le qualità che si richiedono per un dirigibile veramente pratico, è bene che non passi sotto silenzio questa priorità che spetta all'Italia nello studio teorico dei dirigibili.

Collaboratore, da ben 16 anni, della *France Aérienne* di Parigi, dell'*Aéronaute*, della rivista tedesca *Illustrirte Aero-nautische Mittheilungen*, ed infine dell'*Aérophile* predetto, ho avuto occasione più volte di pubblicare proposte relative alla navigazione aerea, ed ora intendendo provare che nel dirigibile del conte De la Vaulx vennero precisamente applicati tutti i miei principi fondamentali.

È chiaro che, anche partendo dai medesimi principi si possono fare quanti si vogliono tipi diversi di qualunque macchina, variandone i particolari, così pure è per i dirigibili, ma è sempre facile rintracciare in ogni caso le linee generali che ne costituiscono l'ossatura principale.

Il De la Vaulx applica l'elica fissa sulla *poutre-armée*, il più vicino possibile al pallone, e fa sostenere l'asse orizzontale di quest'elica da dei supporti (sostegni), fissi sulla *poutre-armée*. Poi fa girare quest'asse, mediante una *trasmissione di forza*, fissata sulla navicella.

Giova qui osservare che una *poutre-armée* può essere un palo in linea retta, o ritorto in forma circolare, od in forma rettangolare orizzontale, od in forma di elissi orizzontale; è sempre una *poutre-armée* pura e semplice.

Ora nell'*Aérophile* del settembre 1902, pagina 226, io scrissi precisamente:

« Presento un disegno nel quale i sostegni (*supports*) dell'asse orizzontale delle eliche sono fissati sulla *poutre-armée*, alla quale trovansi collegate rapidamente le corde del pallone, perché la forza propulsiva, trascinando la *poutre-armée*, trascina direttamente il pallone, la navicella dovendo allora seguire il movimento (e non determinato). » Ciò ottengo mediante una *trasmissione di forza* che parte dalla navicella.

Ed a pagina 227 dello stesso numero dell'*Aérophile*, io diceva:

« Collocare i propulsori (od il propulsore) al di sotto ed il più vicino possibile al pallone, che lo trascino direttamente e secondo una linea parallela all'asse longitudinale del pallone, mi sembra che ciò sia tutto ciò che abbiamo di meglio a fare ».

Nell'*Aérophile* poi di settembre 1904, pagina 213, scrissi:

« Il cerchio di sostegno non è altra cosa che la *poutre-armée* ritorta in forma di circolo. Per importanti motivi preferisco per mio conto la forma di cerchio ».

Si vede dunque che ho sempre considerato il cerchio come la *poutre-armée* in linea retta precisamente.

Nell'*Aérophile* di febbraio 1903, pagina 44, scrissi ancora:

« Al di sopra della *poutre-armée*, l'insieme è rigido, pallone e *poutre-armée* essendo insieme collegati rigidamente. Al disotto non vi è più rigidità; la navicella è indipendente, ed il suo peso è abbastanza grande per formare un enorme contrappeso, cioè un *couple de rappel*, che mantiene l'orizzontalità dell'apparecchio. Il movimento dell'elica è provocato da una *trasmissione di forza*, che parte dalla navicella ».

Ed a pagina 45, dico:

« La navicella, molto pesante ed indipendente, mantiene la verticalità e l'orizzontalità del dirigibile. Non è più la propulsione all'estremità della navicella, come prima! ».

Si vede dunque da quanto sopra, che il De la Vaulx ha applicato unicamente i miei due principi fondamentali, pubblicati nell'*Aérophile*, cioè:

1° Il pallone rigidamente collegato colla *poutre-armée*, collocata il più vicino possibile al pallone, e trascinato direttamente da questa *poutre-armée*, sulla quale è fissata l'elica, che gira, mediante una *trasmissione di forza* che parte dalla navicella. E così è il pallone che trascina la navicella; non è più la *piccola navicella*, collocata lontana in basso, che aveva la pretensione di trascinare il colosso, il mostruoso pallone, con una semplice piccola elica.

2° La navicella, libera dalla propulsione ed indipendente, forma un potente *couple de rappel*, per mantenere il perfetto equilibrio del pallone.

Vuolsi ancora osservare che il conte De la Vaulx si serve, per la *forza di trasmissione*, di un tubo rigido, con un ingranaggio alla sommità. Ma tutti sanno pure che una *trasmissione di forza* puossi ottenere con una cinghia, con una catena, o con ingranaggio; è precisamente la stessa cosa.

All'appoggio di quanto dissi, potrei ancora citare la lettera del Direttore dell'*Aérophile*, il quale, in data 16 settembre 1906, mi scrisse: *Il pallone De la Vaulx applica infatti i vostri principi di sospensione e se ne trova molto bene. Non mancheremo di farlo osservare ai nostri lettori, fra breve tempo.*

Ora io mi dico: perché lasciar passare all'estero idee italiane, e che furono applicate ivi con successo, senza neppure farne menzione? Per eccesso di modestia e di umiltà?...

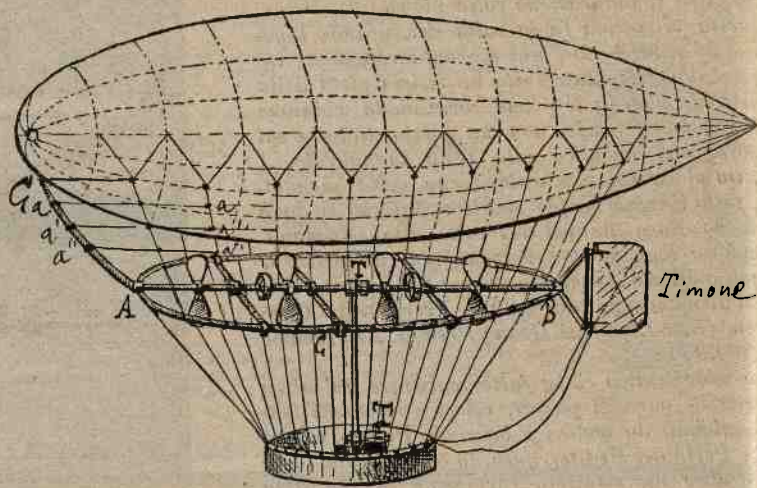
Soggiungerò ancora che la vera teoria del vento fu da me precisata e descritta nell'*Aérophile* di marzo 1901, pagina 61.

L'illustre ingegnere Eiffel stampò il mio articolo, nel suo magnifico volume: *La Tour Eiffel en 1900* perché le esperienze sul vento, fattesi sulla torre Eiffel, confermarono precisamente le osservazioni e la teoria da me pubblicate.

Devo ancora far notare che l'illustre segretario dell'*Aéro-Club* di Parigi, il signor Besançon, mi scrisse

una lettera, che conservo, in cui dice: *I vostri studi penetrano poco per volta nei cervelli, ma ci vuole molta pazienza. Dunque io, cittadino torinese, feci qualche cosa per tenere alta in Italia la bandiera dell'aeronautica. E perché tacerlo?*

Vengo ora alla seconda parte del mio articolo, pro-



L'aerostato del Carelli.

ponendo un nuovo dirigibile, che, pare a me, sia più razionale.

Il conte De la Vaulx costruì il suo pallone di una lunghezza 5 volte e mezzo l'altezza, ciò che io trovo essere un errore, perché quando i venti sono violenti, il pallone, troppo lungo, serve di leva e gira facilmente nel senso orizzontale. Non bisogna pensare troppo alla velocità, ma bensì a poter viaggiare il maggior numero di giorni possibile nell'anno, cioè almeno 300 giorni.

Credo che il pallone debba avere una lunghezza da 3 a 3 volte e mezzo l'altezza, non di più. Credo che la miglior forma del pallone debba essere ogivale al davanti (sistema dei proiettili di Newton) e più sottile in coda. Il pesce, in generale, è più grosso davanti, che di dietro, come il tonno, che cammina veloce, e tutti gli altri. L'uccello pure è più grosso davanti, intendendo gli uccelli volatori.

Vari tipi di palloni dirigibili proposi nella *France Aérienne* (dieci anni addietro) e nell'*Aérophile* recentemente, cioè da 6 o 7 anni. Ritorno ora a quello proposto, sia sulla *France Aérienne*, sia sull'*Aérophile* di marzo 1901, pag. 64.

Dal disegno che presento, si vede che io alla *poutre-armée* ABG, dò la forma di un'elisse orizzontale, proiezione orizzontale del pallone, ridotta in piccolo, AB è l'asse orizzontale delle eliche, che agiscono lungo tutto l'asse orizzontale dell'elisse, parallelamente all'asse orizzontale del pallone, mediante la trasmissione di forza TT' partente dalla navicella.

Datti è forse ragionevole fare trascinare il colosso pallone da una semplice elica, collocata all'avanti della *poutre-armée*?

Non è forse più razionale suddividere la *propulsione* tutto il lungo e parallelamente all'asse longitudinale del pallone?

È forse ragionevole attaccare la navicella, col suo enorme peso, ad un solo palo orizzontale, cioè *poutre-armée* (cioè che favorisce i terribili *mouvements de torsion*, cioè strappamento delle corde di sostegno, nei cambiamenti di direzione, come arrivò ai due infelici aeronauti di Parigi) che nuoce alla stabilità, con dondamenti laterali, e nuoce pure alla velocità?

Vi sono 4 eliche nel mio disegno, ma possono ridursi a 2, se si vuole. Vi sono pure due piccoli volanti per immagazzinare la forza e trascinare le eliche nel giramento. Altra mia piccola invenzione, stata lodata dalle personalità aeronautiche competenti, si è il piccolo tubo (*pe-it-tube v. Aérophile*) AG, fissato rigidamente alla *poutre-armée* in A. Questo gancio, se così si vuol chiamare, quando la *poutre-armée* cammina avanti, essendo congiunto con le corde orizzontali a, a', a'', alle corde del pallone, trascina il pallone d'accordo con la *poutre-armée*. Non bisogna dimenticare che il pallone, per la grande superficie che presenta alla resistenza dell'aria, tende sempre a rimanere all'indietro.

Questo piccolo-tubo, leggero, in alluminio, serve mirabilmente nei cambiamenti di direzione. Girando la *poutre-armée*, sulla quale è fisso il timone, gira il piccolo-tubo, che trascina le corde orizzontali, collegate colle corde del pallone, e perciò il pallone deve girare in perfetto accordo colla *poutre-armée*.

Giulio Carelli.

L'ascensione del "Fides IV"

Domenica 21 aprile, al lungo Tevere Milvio, sede della Società Aeronautica Italiana, ha fatto la sua prima ascensione un nuovo pallone battezzato col nome di « Fides IV ». Pilota il prof. Quirino Majorano e compagni di viaggio la signorina Perazzi e il prof. Sella. Il bel pallone, costruito sul tipo degli altri e della medesima capacità, dopo essersi librato in aria parecchie ore, è caduto presso Frascati alla distanza di circa 20 km. da Roma.

Tanto il viaggio che la discesa sono avvenuti senza incidenti, ed il bel globo può vantarsi di aver avuto un bel battesimo.

A. G. Collari.



La prima ascensione a Roma del pallone Fides IV. - Nella navicella si trovano la signorina Perazzi e i professori Sella e Majorano. (Fot. A. G. Collari - Roma).

Impermeabili Specialità per Automobilisti
Manifattura F. N. ACCONCIAMESSA & C. Coofezioni Sportive
TORINO - Via Cavour, 12 - TORINO



Fabry, primo guidatore dell'equipe dell'Italia, giunto 3° nella corsa per la Targa Florio.

Ritornando dalla "Targa Florio"

(Su l'Entella, 25-26 aprile).

Sta per compiersi una settimana... ma certi avvenimenti vincono l'angustia di una data di calendario. Hanno uno svolgimento di brevi ore, ma vengono dopo una vigilia di cui le lunghe, trepide aspettative, costituiscono quasi un regime di preparazione spirituale; hanno, soprattutto, l'indomani che non tollera limiti e non si esaurisce in una semplice virtù di ricordo.

Come per la Targa Florio. L'abbiamo attesa con un tormentoso assillo di compimento, poiché sapevamo del cumulo d'interessi che smuoveva con la magnifica affermazione di quest'anno; assistita, a Bonfornello, con l'orgoglio del successo a cui, con una doverosa propaganda, s'è modestamente collaborato; ora, senza fessime speculative, ci disponiamo a coglierne l'insegnamento.

L'anno scorso la Targa ebbe mala ventura. Iscrizioni non troppe, e, nel numero esiguo, ben cinque posti assegnati a una sola Casa, ciò che non poteva giovar molto, come non giova, all'interesse sportivo e tanto meno a quello industriale. Di più, un malaugurato sciopero, togliendo a qualcuno il modo di partecipare alla Gara, ne ridusse ancora entro più modesti confini l'importanza. Ma fin d'allora — e non si trattava quasi che d'un saggio di esperimento — si ammirò un oculato e lucido senso di organizzazione, una vigilante provvisione di cautele, un accolto di responsabilità davvero inconsueto in simili gare sportive.

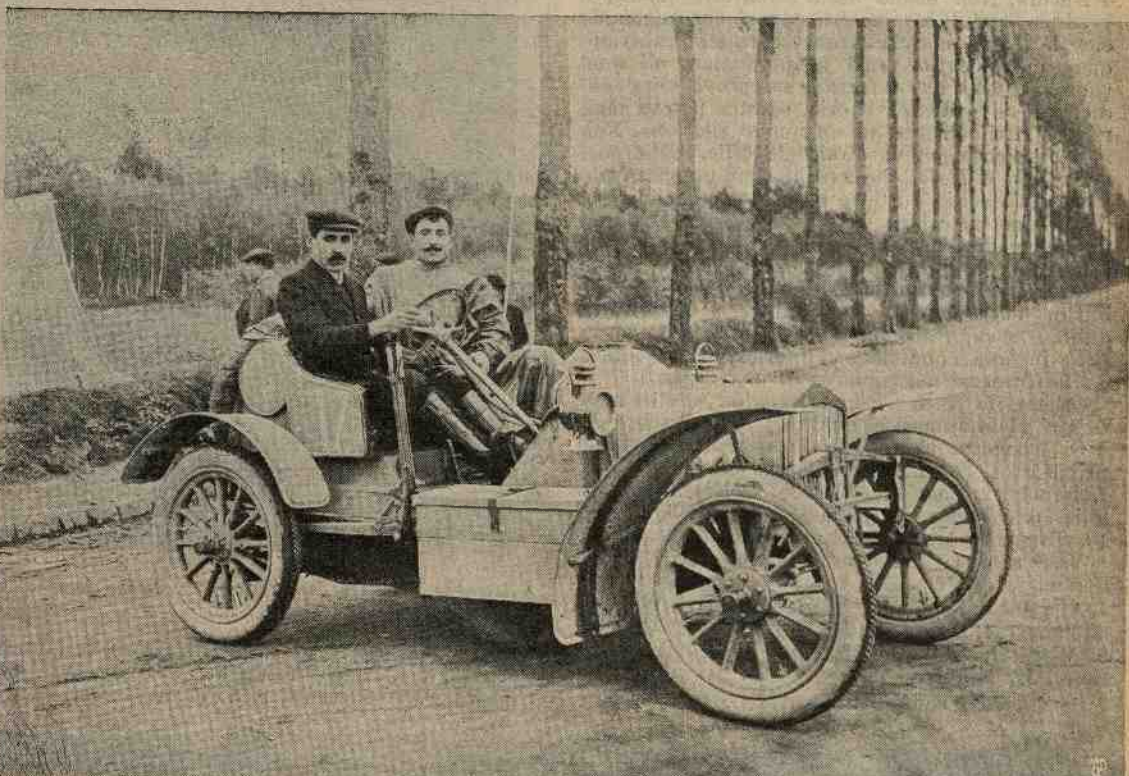
Quest'anno la gran prova siciliana ripeteva le sue oneste fatiche e, forte del buon diritto, chiedeva l'appello contro l'ingiustizia del 1906. Le prime fabbriche del mondo sono accorse a sostenerla ed essa ha vinto superbamente, collocandosi in un posto d'onore nel novero dei cimenti internazionali. Con la fortuna s'accresceva anche la somma dei fastidi, ma il Comitato Panormitan ha assolto tutto con lodevole zelo e con previdenti discipline. Gli uffici del Panormitan erano il ber-

saggio d'innumeri postulanti, ma il lavoro vi s'è svolto con una precisione e una sollecitudine esemplari, grazie al tatto squisito di quella egregia e simpatica persona ch'è l'avv. Savarese. Non diciamo poi dell'ordine regnato sul campo delle corse: soltanto chi è stato a Bonfornello può averne apprezzata tutta la sapiente disposizione, e c'è davvero del meraviglioso nel fatto che con 46 vetture in corsa, su un circuito accidentato quant'altro mai, con le continue fermate dopo arrivi fulminei, davanti alle tribune, per le esigenze dei rifornimenti, e soprattutto con le fumane di spettatori che i treni stracarichi riversavano ogni ora sulla pelouse, non una zampa di lucertola ha rosseggiato di sangue. E tutto questo senza atti pitocchi verso il Governo per la concessione di truppe, senza un inutile decorativo spiegazzamento di militi dell'ordine, fidenti nel rispetto collettivo per la grandiosità della festa e nella compostezza della folla. Ma allora perchè si sollecita ogni volta l'autorità, questo Briareo dalle cento braccia, che quasi sempre non si scomoda nemmeno ad alzare un dito per impartire un ordine? Perchè si ha il mal vezzo e la deplorabile modestia di crederci sempre inferiori alla bisogna, di sminuirsi in faccia agli altri, di poggiarsi sempre a un ausilio esterno.

guenza di menomarsi nel giudizio di coloro che hanno dei preconcetti non del tutto plausibili. Per questo, ho consentito pienamente alla formula della Targa Florio, pochè era la più atta a stabilire un vero criterium sull'utilità fungibile di una vettura automobile. Certo, non si poteva ripudiare l'elemento della velocità, pochè è il meglio indicato per operare una selezione o una classifica, ma esso, sul Circuito delle Madonie, era così sacrificato a altri coefficienti da non poter decretarsi, da solo, tutto il persuasivo beneficio di una dimostrazione.

Il concorso delle fabbriche, così numeroso, ha significato una implicita concordia in siffatto criterio di promiscuità, e tanto più lodevole in quanto ci sembrava che per l'addietto esse si preoccupassero più di cieche fortune commerciali, raggiungibili anche con mezzi inadeguati, che della cura diligente della loro produzione. Nella formidabile lotta, l'Italia ha vinto, aggiudicandosi

CICLISTI! Prove dei veri Fanale "AQUILAS" a raggio di 100 metri. I veri Aquilas... F.lli SANTINI - Ferrara Esposizioni Internazionali Bruxelles 1906 Grand Prix Milano 1906 Medaglia d'Oro



Naudin su vetturina Sizaire, vincitore del Circuito Siciliano per vetturette, rientrando a Palermo. (Fot. A. Branger - Parigi).

Invece in Sicilia hanno voluto mostrare che la solidarietà spontanea è la migliore e più efficace forma di contributo e che non è una sciocca iattanza il crederci da tanto da potere benissimo fare a meno della generosità altrui. E ci sono riusciti.

Trinacria docet...

Rilevando le benemeritenze del Panormitan non si compie che un ufficio di conferma. Ma noi dobbiamo essergli doppiamente grati poichè, oltre al successo di una iniziativa che torna a onore di gente, abbiamo avuto una brillante constatazione del valore raggiunto in pochi anni da un'industria paesana.

Lo confesso: non ho mai pensato che le corse di pura velocità, senza limitazione di forza nei motori, sieno da incoraggiare sotto lo specioso pretesto che esse servono a perfezionare la vettura automobile, poichè altra cosa è un buon veicolo dalla forza media e destinato a un servizio generico, altra una macchina strapotente tutt'affatto speciale alla quale si chiede soltanto uno sforzo di poche ore.

Ciò spiega come una eccellente macchina da turismo, storpiata in un engin di velocità e messa in una dura competizione, non riesca sempre a ratificare la propria bontà, coll'inevitabile conse-

igliori posti. Per stimare al giusto tutto il valore di una simile preminenza, consideriamo un po' in quale misura gli altri paesi ne autorizzavano, col loro intervento, tutta l'importanza. La Germania si presentava con un'ottima terna: Opel, Benz, Sudeutsche. Aggiunta la Mercedes, della quale riconosciamo tutta la bontà, che avremmo vista con piacere impegnata sul Cirenito Siciliano. La Germania non produce di più e meglio. E per chi conosce l'eccezionale studio e progresso della meccanica tedesca, sarà doveroso credere che quelle macchine non potevano venire in più mirabile assetto. Rappresentanza tedesca, quindi, completa. La Svizzera figurava con una sola unità: la Aigner (o Aiaz?) e pure con una, l'Inghilterra: Daimler. Il solo nome ci dispensa d'ogni laude. La Francia... Qui bisogna rettificare un errore, non sappiamo se involontario, del Figaro.

Il Figaro, non rinunciando alla sua inenarrabile debolezza di crederci onnipotente, e persino investito della facoltà di spodestare i numeri, diceva che la Francia, al nostro numero, o poneva la qualità. Vediamo. Da parte della Francia: Pilain, Darraeq, Clément, Berliet, De Dietrich, Radia, Gobron; in tutto sette, col permesso del Figaro. E dell'Italia: Fiat, Itala, Züst, Rapid, Isotta-Fraschini, Junior, Diatto-Clément (quest'ultima semi-francese). Dunque, sette del pari, ed anzi qualche

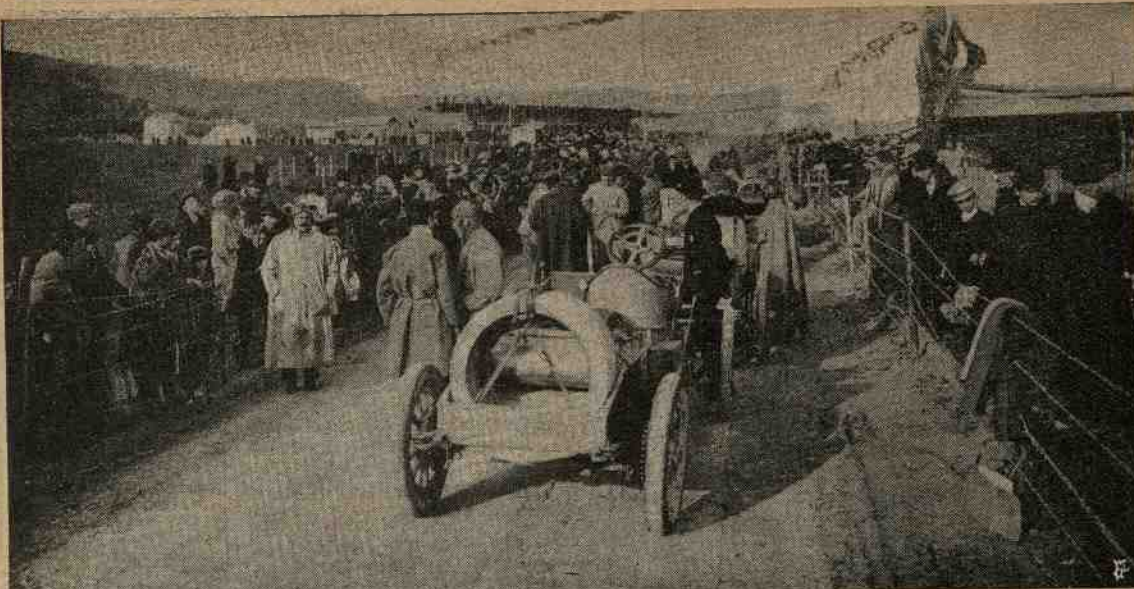


Gagner, il valoroso guidatore della Darraeq, che fino all'ultimo difese coraggiosamente i colori dell'industria automobilistica francese.

VETTURETTE e MOTOCICLETTE "REPUBLIC"

6[7 - 8[9 - 10[12 e 12[14 HP della Fabbrica Laurin e Klement - Jungbunzlau.

Superano qualsiasi salita carrozzabile, Veloce, Sicure, Economiche — Vincitrice nella Corsa Internazionale di Motociclette in Francia 1905, della Coppa Gordon Bennett Per Cataloghi, Certificati e chiarimenti, rivolgersi alla Ditta I. WOLLMANN - Padova — Rappresentanza Generale per l'Italia.



La Targa Florio. - Veduta generale della partenza. (Fot. A. Branger - Parigi).

cosetta di meno. Qual'è questa sproporzione di numero? Se mai, lo svantaggio era un po' da parte nostra.

Ancora. Non siamo usi a screditare quanto si produce fuori di casa nostra, epperò non neghiamo che le sette marche francesi rappresentavano quanto di meglio vanti la produzione di quel paese. Ognuna aveva fatto le sue prove, s'era consacrata con qualche vittoria, ognuna poteva aspirare legittimamente ad un nuovo successo. Non la stessa cosa poteva dirsi dell'Italia. All'infuori della Fiat e Itala, che avevano già un onorevole passato di corse, tutte le altre, pur essendo delle buonissime macchine da servizio, erano assolutamente inedite per un campo di corse e si presentavano quindi con quelle manchevolezze ed inesperienza che accompagnano sempre ogni debutto. Tutto ciò, se non valeva a mettere in dubbio la qualità delle nostre vetture, le poneva però in una condizione d'inferiorità di fronte a quelle francesi nei riguardi di una corsa.

Orbene, la corsa s'è incaricata da sola di mettere a posto numeri e qualità.

Ci permetta un po' il Figaro. Alla fine del primo giro, l'ordine come tempo era il seguente: 1. Lancia, 2. Cagno, 3. Trucco, 4. Nazzaro, 5. Minoia, 6. Wagner, 7. Gremo, 8. Fabry, 9. Duray, 10. Tamagni, 11. Opel, 12. Weillschott.

Vale a dire, 9 vetture italiane fra le prime dodici.

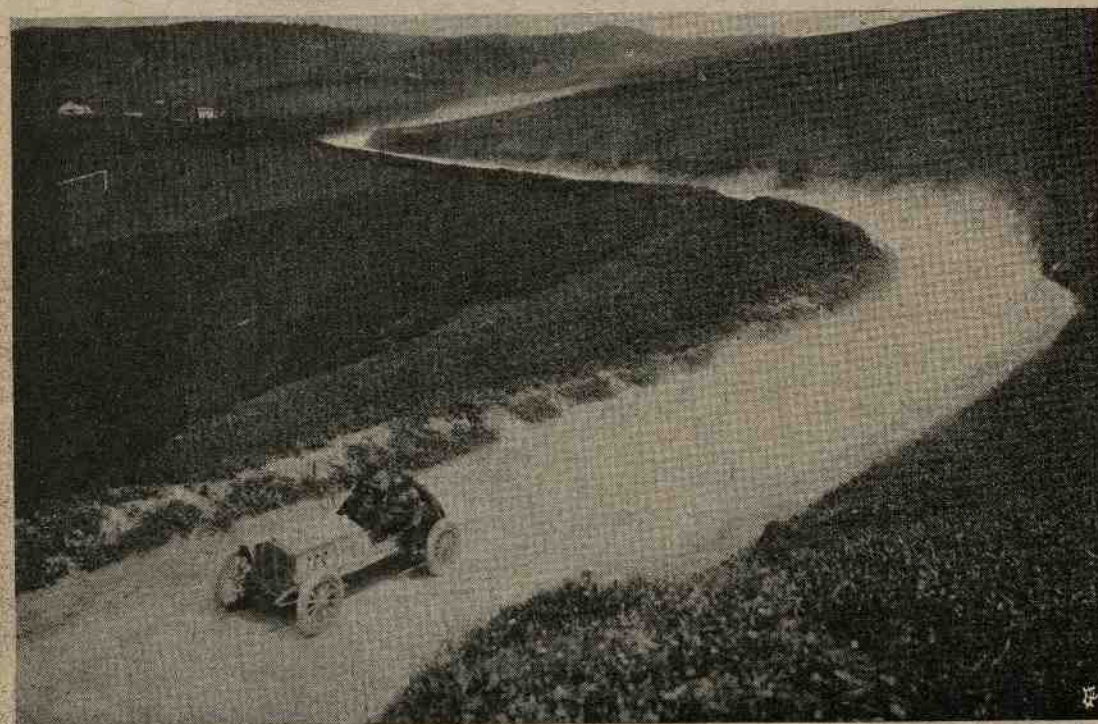
Alla fine del secondo giro: 1. Nazzaro, 2. Wagner, 3. Lancia, 4. Duray, 5. Cagno, 6. Fabry, 7. Gabriel, 8. Weillschott, 9. De Martino, 10. Tamagni, 11. Sorel, 12. Minoia.

Se vi piace, sempre 9 fra dodici.



La Targa Florio. - Appena levato il traguardo. - La folla invade la pista. (Fot. Tortina, Palermo).

Alla fine del terzo giro: 1. Nazzaro, 2. Lancia, 3. Fabry, 4. Duray, 5. Cagno, 6. Gabriel, 7. Tamagni, 8. Weillschott, 9. Sorel, 10. Garcet, 11. Mi-



Buzio (Diatto-Clément), mentre compie il primo giro del Circuito per la Targa Florio. (Fot. A. Branger - Parigi).

noia, 12. Maggioni. La proporzione si mantiene immutata. E' il 75 %!

Valido insegnamento per noi. Più valido ancora per certi altri.

A. PEDONE.

LA COPPA DELL'IMPERATORE

Sulla grande prova germanica si hanno le seguenti notizie, comunicate dal conte Sierstorff, uno degli organizzatori della Coppa dell'Imperatore.

Ecco in riassunto le comunicazioni fatte:

I lavori sul Circuito furono ritardati da un inverno prolungatosi oltre misura, che ha sepolto per parecchio tempo le strade del Taunus sotto uno strato altissimo di neve.

Ora questi lavori sono condotti con una grande attività per rimediare all'incaglio frapposto da tempo e si può dire che sono già a buon punto.

Così a Kloster-Thron, ove sorgeranno le tribune e dove verranno date le partenze e segnati gli arrivi, la strada sarà allargata di due metri: così le macchine potranno manovrare a loro miglior agio presso i posti di rifornimento, che saranno

fabbricati appunto in presenza delle tribune. Questo allargamento presenta un lavoro colossale: ch'è la strada attuale si eleva di ben due metri sui prati circostanti. E' dunque un immenso terrapieno che deve essere innalzato in totalità. A Koenigstein, la città più brutta del percorso per le automobili concorrenti, verranno fabbricati dei marciapiedi rialzati, delle passerelle e inoltre è pensato a sbarrare tutte le vie sboccanti nell'arteria che sarà percorsa dai motori.

Specialmente gli steccati, dietro ai quali verrà contenuto il pubblico degli spettatori, sorgeranno con un'abbondanza straordinaria: si è calcolato che riuniti insieme essi rappresenteranno una lunghezza di 52 chilometri.

Per evitare che qualche concorrente prematuro provochi disgrazie e una probabile interdizione della corsa, l'Automobile Club di Germania ha emanato le seguenti disposizioni:

1° Ogni concorrente, prima d'incominciare una prova, dovrà presentarsi alla Prefettura di Amburgo per ottenere un permesso di allenamento.

2° Sarà squalificato quel concorrente contravventore alle leggi della polizia stradale che non corre rispettare.

3° Ogni concorrente che fa una prova è obbligato, sotto pena di squalifica, di affiggere sulla vettura in cifre grandissime il numero che porterà nel giorno della corsa.

4° Da oggi in avanti il Circuito del Taunus è a disposizione dell'Automobil Club di Germania che ha fatto erigere, con l'obbligo assoluto di obbedienza, delle bandiere bleu (che significano rallentare) e delle bandiere gialle (marcia lenta) nei punti pericolosi.

5° Per favorire le prove prima che la circolazione diventi intensa si è pensato di porre grosse pietre sulla strada ogni ottanta metri.

"IL PICCOLO,"

Vetturetta
6 HP
2 cilindri

Vendita esclusiva:
Società Anonima FRERA - Milano

Vetturetta 4 cilindri, 8 HP
FRERA-ZEDEL

Depositarie esclusiva:
Società Anonima FRERA - Milano

**OMNIBUS
CAMIONS**

della Casa

Gebrüder Stoewer di Stettino

Ogni forza e tipo

Depositarie esclusiva:
Società Anonima FRERA - Milano

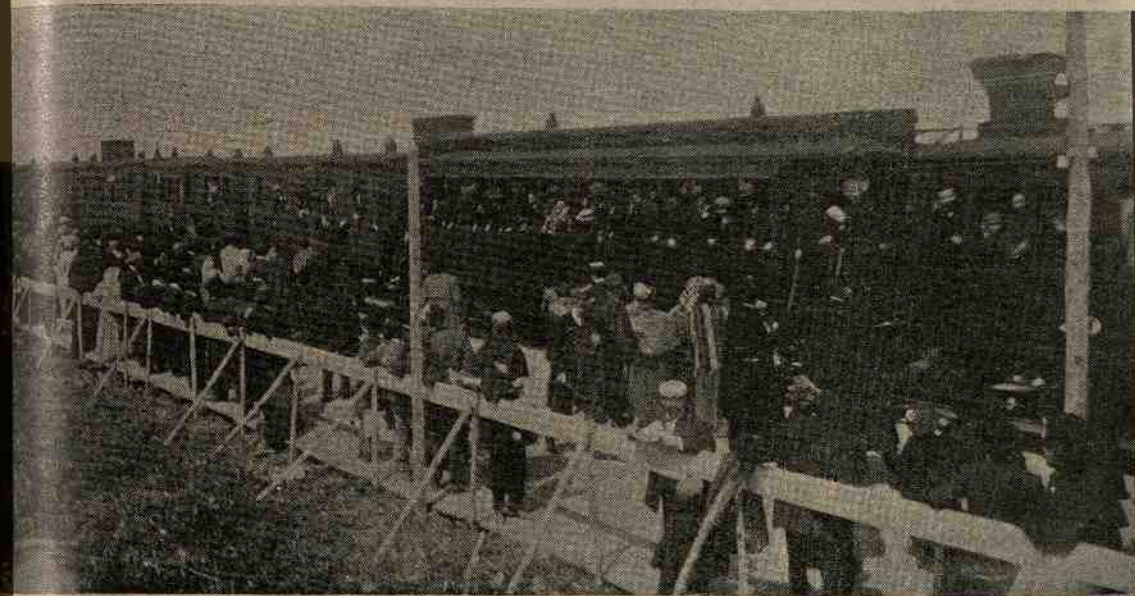
jetre che verranno messe alle 8 della mattina e
 alle 7 del pomeriggio.
 Dai pronostici emessi dal conte Sierstorpff
 sembra improbabile che sarà oltrepassata una
 media di 80 chilometri all'ora: il percorso duris-
 simo e accidentato è la migliore garanzia che
 l'ultimo partente potrà slanciarsi sul Circuito
 vanti il passaggio del primo arrivato.
 L'Automobile Club Imperiale ha fissato i se-
 guenti prezzi per le tribune: palchi a quattro
 posti 120 marchi; posto nella loggia 40 marchi;
 posto nelle tribune laterali 20 marchi.

Il Touring Club Italiano ci comunica di essere,
 in forza di un trattato di reciprocità interceduto
 tra di esso e il *Kaiserlicher Automobil Club* di
 Berlino, unico concessionario per l'Italia del trit-
 to germanico, e che pertanto tutti coloro che
 intendono importare temporaneamente automobili
 a franchigia in quello Stato, possono ottenere
 tale documento previo adempimento delle forma-
 tà prescritte e dettagliatamente riportate nel-
 « Annuario dell'Automobilismo », di cui è immi-
 nente la pubblicazione.
 Tanto significa specialmente nell'interesse di
 tutte quelle Case costruttrici di automobili che
 esporteranno i loro veicoli in Germania in occa-
 sione della corsa per la Coppa dell'Imperatore,
 che avrà luogo sul circuito del Taunus nel pros-
 simo giugno.



Le tribune e la linea d'arrivo.

(Fot. A. Branger - Parigi).



Dopo la corsa. - Il pubblico ritorna a Palermo.

(Fot. Tortina - Palermo).

Ci comunica ancora che tutti coloro che vorranno
 direttamente recarsi in Germania col loro auto-
 mobile, sia come turisti, sia per la circostanza
 sopraddetta, potranno avere dall'Ufficio informa-
 zioni del Touring tutte quelle notizie e schiar-
 imenti che necessitassero per tale viaggio, e dal
 Touring stesso ottenere la franchigia dei loro
 automobili per quegli Stati che intendessero attra-
 versare.

regolamento invieranno in settimana la loro ade-
 sione; così pure possiamo dire che è assicurato
 l'intervento di parecchie Case francesi.

Intanto la Direzione del Club ha iniziato i suoi
 primi lavori di organizzazione, ed alcuni dei suoi
 più attivi membri hanno controllato sul terreno
 una parte degli itinerari dedotti dalle guide del
 T. C. I. I dati preziosi raccolti in queste gite fa-
 ranno parte della guida che la Direzione del
 T. C. I. pubblicherà per i concorrenti.

Anche il numero dei premi va aumentando:
 alle Coppe Città di Torino, Pro-Torino, dobbiamo
 aggiungere quelle di S. A. R. il Duca di Genova,
 dell'Automobile Club di Torino e la ricca targa
 offerta dalla Direzione dell'Automobile Club di
 Milano. In una prossima seduta la Direzione pro-
 cederà alla destinazione dei suddetti premi,
 nella certezza che altri ancora si aggiungeranno.

Speriamo che il successo di questa bella mani-
 festazione, che varrà ad attrarre a Torino un'ele-
 schiera di *sportsmen*, arrida pieno ed incontestato,
 e che le numerose vetture le quali compiranno
 nei termini voluti il percorso delle cinque gior-
 nate possano offrire sul classico colle del Cenisio
 un'interessante gara di velocità.

Nel mondo commerciale sportivo

*** Con sede in Busto Arsizio si è costituita la So-
 cietà per motori e automobili Monaco e C., con un ca-
 pitale di L. 250,000, diviso in 5000 azioni da L. 50
 ciascuna, elevabile a L. 1,500,000 per semplice deli-
 berazione della gerenza, ed avente per iscopo la co-
 struzione di vetture automobili, camions, motori ed
 affini. Vennero nominati: a gerente della Società, il
 sig. Gaspare Monaco ed a sindaci i signori ing. Giu-
 seppe Introini, Stefano Pozzi fu Pasquale e Fran-
 cesco Pozzi fu Giovanni.



Hieronimus sulla salita di Petralia Sottana.

(Fot. A. Branger - Parigi).

Il Concorso di regolarità

dell'Automobile Club di Torino

Fervono i lavori di preparazione per il gran
 concorso di regolarità indetto dall'Automobile
 Club di Torino per gli ultimi giorni del giugno
 prossimo, e che riuscirà certamente la più impor-
 tante prova turistica dell'annata. La prima chiu-
 sura delle iscrizioni (5 maggio prossimo) ne
 richiama l'attenzione del pubblico, ancora oggi
 impressionato della bella vittoria italiana alla
 targa Florio. Le fabbriche attendono gli ultimi
 momenti per inviare
 la loro regolare ade-
 sione; questa massi-
 ma, che prevale in
 ogni manifestazione
 sportiva, si conferma
 anche in riguardo al-
 la Gara di Torino.
 Però la Direzione del
 Club ha l'assicura-
 zione che quasi tutte
 le fabbriche italiane
 il cui motore soddisfa
 alle condizioni del



La SERPOLLET ITALIANA

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

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

Le squadre ginnastiche femminili in Italia

La prima volta che squadre ginnastiche composte di signorine si presentarono ad un concorso in Italia, fu nel 1902 a Milano. Le squadre erano quattro, due di Torino e due di Milano e comprendevano circa un centinaio di allieve. Bisogna rendere giustizia a queste coraggiose giovani e ai loro insegnanti, che osarono per la prima volta di affrontare il giudizio della giuria e del pubblico.

Com'era da prevedere, gli apprezzamenti che si fecero allora furono dei più disparati, anzi addirittura opposti. Mentre la Federazione Ginnastica Italiana iscriveva nel suo « libro d'oro » i nomi di tutte le ginnaste che avevano preso parte al concorso, qualche maestro (!) scriveva sui giornali parole acri di sdegno contro chi aveva osato portare fanciulle sul campo di un concorso dove avevano gareggiato dei maschi, e prediceva poco meno che... la rovina della patria.

Due anni dopo, a Firenze, il numero delle squadre femminili era raddoppiato; poi a Vercelli, e di nuovo a Milano aumentò ancora e si convenne sull'opportunità di preparare un programma a parte nei concorsi per il sesso gentile che desiderava di mostrarsi anche forte, mentre il sesso forte, cessando da ogni ridicola opposizione, accennava a sua volta a diventare... gentile.

Oggi la maggior parte delle Società ginnastiche più importanti hanno una sezione femminile, alcune ne hanno parecchie (la Società Ginnastica di Torino ha sei sezioni femminili con circa 400 iscritte), e finalmente vivono di vita promettente associazioni ginnastiche composte soltanto di donne, come la *Mediolanum* femminile e la *Insubria* di Milano, e l'Istituto per l'educazione fisica femminile di Genova.

Possiamo dire che la ginnastica sociale femminile ha fatto enormi progressi in confronto di quella maschile.

Al concorso di Milano nel 1906 le ginnaste erano già circa 500: quest'anno, a Venezia, ne troveremo probabilmente di più.

I lettori della *Stampa Sportiva* nei prossimi numeri ammireranno le fotografie di alcune fra le principali squadre femminili italiane. Intanto possono vederne alcune della Società Ginnastica torinese. Tutte queste squadre hanno già saputo far valere molto bene i loro meriti, e a quanto mi risulta, non intendono di dormire sugli allori.

Da città a città, da squadra a squadra, le differenze nel modo di intendere la ginnastica femminile sono enormi. E anche questo non deve far meraviglia, e forse è un bene in un campo dove tutto o quasi tutto è ancora da fare.



Società Ginnastica di Torino: Sezione socie adulte.

(Fot. Arturo Ambrosio e C. - Torino.)

Vi sono squadre composte soltanto di bambine, altre soltanto di signorine adulte (fra cui talvolta anche qualche signora), altre che allineano bambine, ragazze e adulte, e le fanno esercitare tutte insieme.

Vi sono i partigiani della ginnastica « blanda » e quelli della ginnastica « atletica », o poco giù di lì. Accanto a squadre che fanno evoluzioni sotto forma di passi di danza, ne vediamo altre che eseguono vere evoluzioni militari.

Talune eseguono, senza preoccupazione di sorta, esercizi maschili, persino agli attrezzi come le parallele; altre si studiano di differenziarsi fin nei più piccoli dettagli da tutto ciò che è maschile.

— Alcune squadre amano di essere comandate da un uomo, altre da una donna, altre infine da

donne che sembra facciano il possibile per pareggiare uomini.

All'ultimo concorso di Milano, in fatto di costumi per le esercitazioni, se ne videro... di tutti i colori: squadre con costume simile al *rational dress* delle *sportwomen* inglesi e delle ginnaste svedesi, altre con dei vestiti da passeggio (bustina, nastri, trine e fronzoli compresi), e fra queste quelle non mancavano le squadre in costume che diremo... neutro.

Finalmente si sa che le squadre femminili in alcune città sono composte soltanto di elementari signorile, quelle di altre di elemento borghese ed altre di vere figlie del popolo. Ma questo lo si sa senza che menomamente apparisca, perché, a onor del vero, le ginnaste italiane, grandi o piccole, hanno sempre un contegno squisitamente corretto, mostrando spesso anche in ciò di essere più progredite dei maschi. Per questo bisogna loro rendere giustizia, come l'hanno resa tutti gli stranieri che hanno assistito ai nostri ultimi concorsi nazionali, e che tutti hanno avuto parole di lode anzi di entusiasmo, per le produzioni delle nostre squadre femminili.

Almeno per questo punto pare che la ginnastica italiana non voglia essere pupilla e non aspetti tutela da nessun'altra nazione!

Di fronte al fatto innegabile che la ginnastica sociale femminile si è energicamente affermata in Italia in questi ultimi anni, sarebbe interessante di fare uno studio particolareggiato dei molti problemi che riguardano l'educazione fisica femminile.

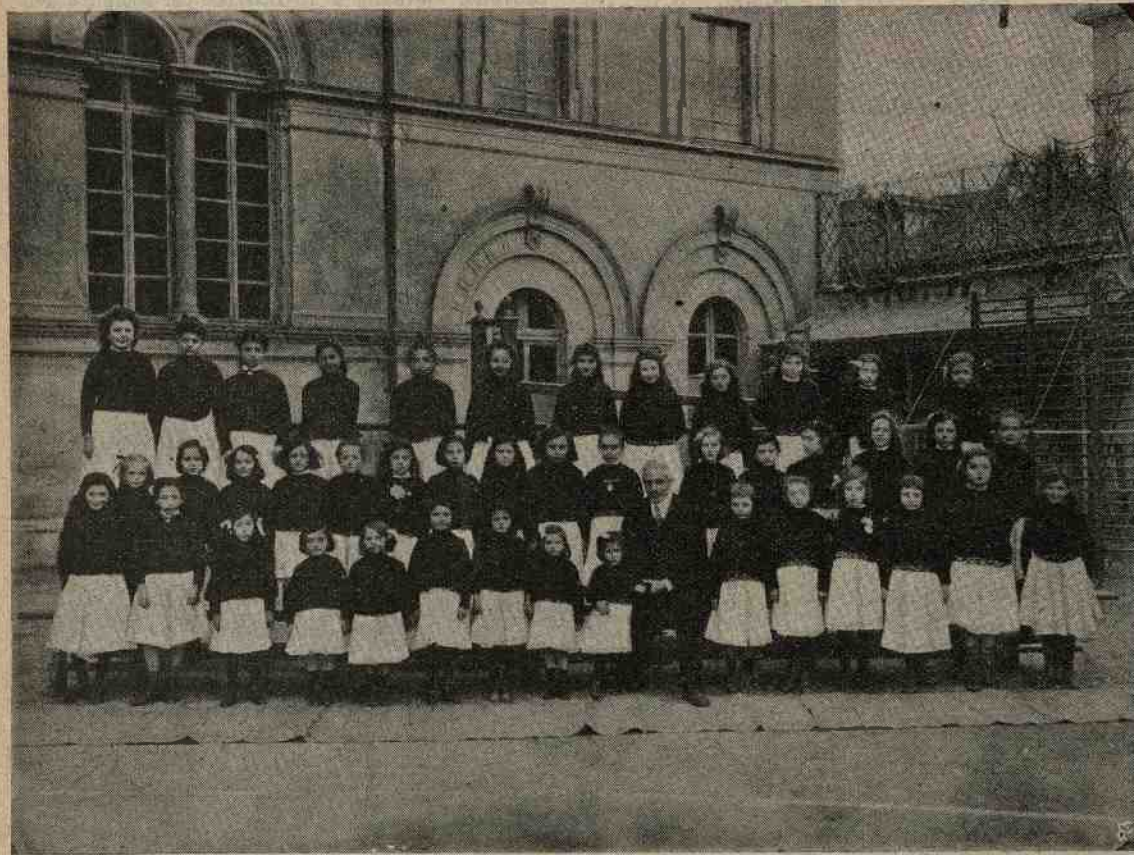
Volendo soltanto accennare a quelli che riguardano la ginnastica metodica, si potrebbero fare le seguenti domande:

— La ginnastica deve essere praticata anche dalle donne?

— A quale età conviene meglio alla donna attendere agli esercizi fisici?

— Con quale programma dovrebbero esercitarsi le squadre femminili? Quali esercizi e con quali attrezzi dovrebbero essere praticati?

— E' conveniente che squadre di fanciulle e giovanette si presentino ai concorsi?



Società Ginnastica di Torino: Sezione delle figlie dei soci.

(Fot. Arturo Ambrosio e C. - Torino.)

La novità del 1907 **“ The Pearl ”**, “ LA PERLA ” delle serie per costruzione di BICICLETTE

Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

CICLI **BOEMA - SVELTE**
DEPOSITO E VENDITA
BONZI & MARCHI - Milano VIA CAPPELLANO N. 9-11
MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI



Un gruppo di allieve della R. Scuola Normale di Educazione fisica di Torino.
Fot. Arturo Ambrosio e C. Torino).

— Gli attuali regolamenti e programmi per i concorsi femminili sono adatti e razionali?
— Qual'è l'abito più conveniente per la ginnastica femminile?
Mi auguro che tali questioni siano tutte prese in istudio dalle persone competenti, e prima di tutto dalle insegnanti di ginnastica, perchè il buon risultato finora conseguito non deve farci credere senz'altro che quello che si fa oggidì sia tutto ben fatto.

Torino, aprile 1907.

Dott. Monti.

Il concorso ginnastico di Venezia

Come più volte abbiamo annunciato, il giorno 8 maggio avrà luogo a Venezia il concorso nazionale di ginnastica e sarà questa la grande festa dell'educazione fisica e la festa della gioventù: scenderanno dunque nel campo come nei lontani tempi delle greche olimpiadi i fortissimi giovani che hanno reso robuste le membra e più saldi i muscoli e più vigorosi i nervi nel travaglio quotidiano delle loro palestre, esercitandosi con febbrile attività nella corsa e nel salto e nella lotta in tutti quei molteplici esercizi meglio adatti a rendere il corpo saldo e destro e più resistente alle fatiche fisiche.

Nel pomeriggio del 9 maggio si svolgeranno le gare definitive dei giochi ed i campionati: nelle mattinate successive saranno tenute le gare di squadra ed individuali, nella domenica 12 maggio avrà luogo invece la chiusura del concorso con la premiazione.

Nell'occasione del concorso ginnastico si svolgerà una gara delle fanfare che promette fin d'ora di riuscire benissimo dato il numero e la capacità degli iscritti: naturalmente le singole fanfare saranno composte tutte di ginnasti che prendono parte alle diverse gare bandite dal Comitato e non già di suonatori professionisti.

NOVITÀ SPORTIVA

Guida pratica di Automobilismo

di Ett. ed Ern. Jovinelli con prefazione di G. Verona, Direttore della Stampa Sportiva.

Elegante manuale ad uso dei Chauffeurs e meccanici di automobili, con indicazioni tecniche e consigli pratici per le riparazioni d'urgenza. — Volume di 360 pagine legato in tela con 200 illustrazioni, Lire 4.

Licio Cappelli, Editore, Rocca S. Casciano.

Alla grande gara internazionale che si svolgerà dall'8 al 12 maggio sono iscritte 198 Società, con 3600 iscritti, oltre a 18 Società femminili, con una rappresentanza di 326 signorine di tutte le principali città d'Italia.

Per i ginnasti si è provveduto nei seguenti locali:

San Biagio, per 2000; San Salvatore, per 850; Distretto militare, per 750. Totale 3600.

Le signorine saranno alloggiate al Lido, in alberghi e pensioni mobiliate a spese del Comitato, il quale si è anche accaparrato numerose stanze per signori giurati.

Lo stadio a Sant'Elena misura 250 metri di lunghezza per 150 di larghezza, fatto ad anfiteatro, con palchi e gradinate capaci di 10.000 persone.

Il giorno 12 maggio vi sarà la premiazione, che si spera sarà fatta alla presenza di S. M.

Il corteo si riunirà in piazza San Marco e per la riva Schiavoni, via Garibaldi si recherà a Sant'Elena.

Sono iscritte, oltre le bande militari e cittadine, quattordici fanfare.

Il palco reale sarà costruito dal bolognese Franceschini, il quale costruì quelli per le feste

del Sempione e di Atene. Le richieste di tessere ferroviarie sono innumerevoli.

La festa dello sport prende motivo dalla grande solennità artistica costituita dall'inaugurazione della VII Esposizione internazionale di belle arti. Essa è riuscita la più perfetta, la più completa, la più interessante fra tutte le precedenti. E' destinata ad avere un colossale successo, e lo sport, che oggi appunto trae motivo dalla festa artistica, riuscirà doppiamente importante.

Oltre il grandioso numero dei concorrenti, avremo il pubblico spettatore assai numeroso e scelto, un pubblico internazionale che da ogni parte del mondo muoverà i suoi passi verso la regina dell'Adriatico. Là accorrerà di questi giorni lo straniero ad ammirarvi i pregevoli capolavori dell'arte, e là pure assisterà alla festa dell'educazione fisica, alla festa che gli indicherà il progresso educativo della gioventù italiana.

V. G.

Il decennio della "Mediolanum", femminile

Domenica 28 aprile u. s., nei locali del Veloce Club di Milano, si è festeggiato, presenti le Autorità, le rappresentanze delle Società sportive ed un pubblico scelto e numeroso, il decennio della Società Mediolanum femminile, la prima società di educazione fisica della donna. Ammiratissimo era il dono della Regina, consistente in un bellissimo ingrandimento delle socie onorarie principesse Jolanda e Mafalda. Ammiratissimi furono i giochi ginnastici eseguiti dalle signorine, dirette dalla maestra Mazzuchelli. La festa ebbe esito bellissimo.

TOURING CLUB ITALIANO

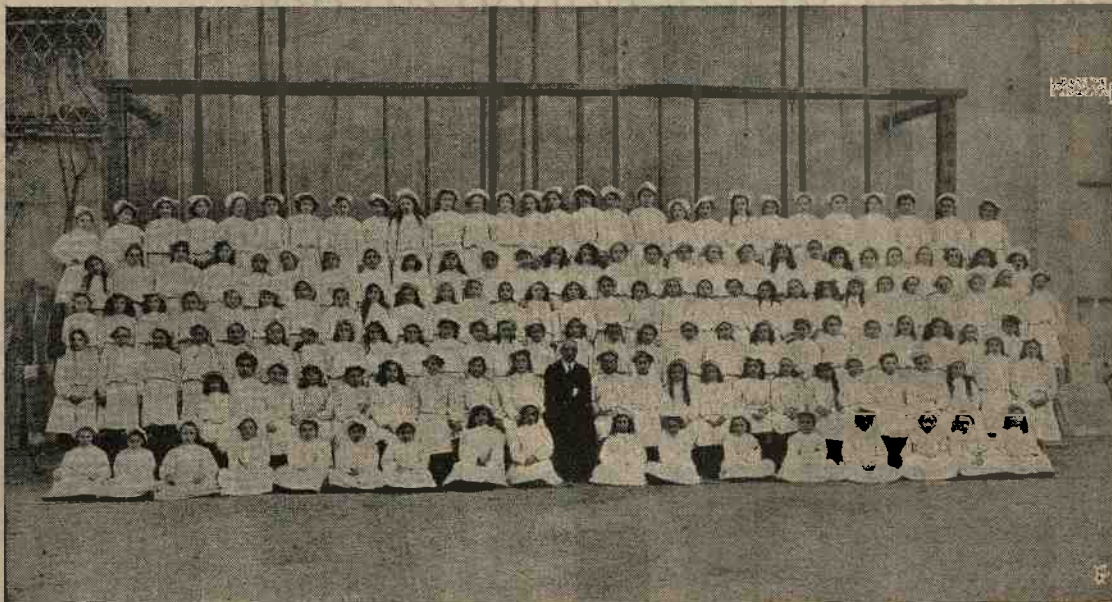
La Direzione Generale del Touring, nelle sue ultime sedute, ha approvato i convegni generali di Parma e di Trieste ed i convegni regionali di Lucca, di Cantù, di Biella e di Viareggio, ed ha stabilito di partecipare all'Esposizione turistica di Padova. Per il Congresso della Lega internazionale delle Associazioni turistiche che si terrà quest'anno a Monaco, ha deciso di presentare tre relazioni intorno all'abolizione della tassa di soggiorno dei turisti stranieri in Francia, in Germania ed in Inghilterra, intorno al miglioramento del regime doganale austriaco e per l'unificazione delle segnalazioni stradali.

Ha approvato altresì di coadiuvare, col mezzo del Corpo consolare, all'indagine statistica che sta compiendo in merito all'educazione fisica in Italia l'Istituto Nazionale per l'incremento dell'educazione fisica.

CORRISPONDENZA

Roma. — Collari. Ricevuto. Sta bene. Saluti V. G. Lavino di Mezzo. — E. Zanetti. Ci mandi a suo tempo qualche fotografia.

Casteggio. — S. Sala. Grazie. Troppo poco nitide per la riproduzione.



Società Ginnastica di Torino: Sezione allieve.
(Fot. Arturo Ambrosio e C. - Torino).

REJNA-ZANARDINI - Milano

Bastioni Magenta, 39
Via Lazzaretto, 15

FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906



G. VIGO & C^{ia}
TORINO - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - **TORINO**

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingresso - Dettaglio

LAW-TENNIS Completi
FOOT-BALL INGLESI E NAZIONALI

GOLF - HOCHEY
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Al-
penstock - Bände mollette-
res - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giocchi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono
articoli ed accessori di
qualunque fabbrica.



Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

Marchaud-Dufaux

Nuovi Modelli 1907

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VEETURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

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

Agenzie di Vendita:

ITALIA

G. B. RICCO - Via S. Teresa, 4 - Torino

FRANCIA

Ch. MARCHAND - Rue Lamenaïs, 12 bis - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. - Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

La TARGA FLORIO

corsa sul più difficile e faticoso dei Circuiti, ha
affermato l'eccellenza dei

Cerchioni smontabili da turismo

e dei

Pneumatici Semelle

MICHELIN

Agenzia Italiana Pneumatici MICHELIN - Milano, Via Foro, 14



Il maestro Bonioli, di Torino, 5° classificato nel torneo di Nizza.

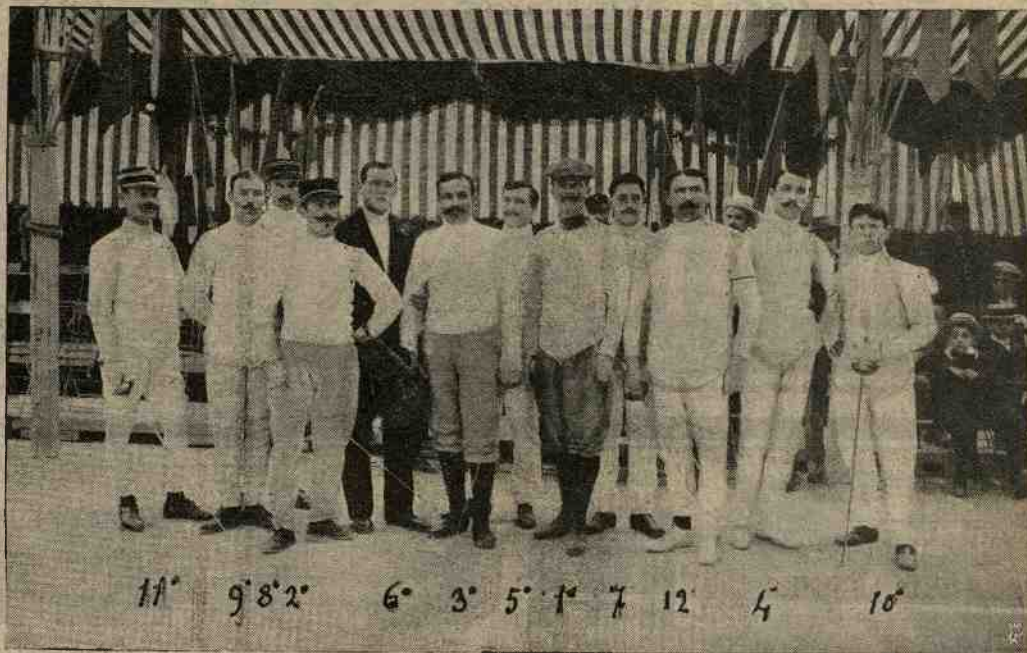
La prima giornata a San Siro

Lo Steeple-chase internazionale.

Il tempo minaccioso ha soltanto limitato un po' il concorso del pubblico che, con una bella giornata, avrebbe certamente affollato ieri l'ippodromo di San Siro, come nelle grandi occasioni. Il *pesage* era animatissimo, per quanto gl'imper-

Ros, Wandering, Minstrel, Fanfulla, Caton II, Infante, Valerio. La partenza segue in questo ordine:

Ros alla testa, con dietro appaiati Caton e Infante; seguono Frusquino, Fanfulla e gli altri. Ros conduce ad andatura sostenuta, non senza dare qualche strappo, agli ostacoli, a Salamagnau che sembra montarlo con non eccessiva sicurezza. Alla fence, Quirino e Marianne si rifiutano al-



I dodici classificati nel Torneo internazionale di Nizza.

Torneo internazionale di Nizza

In seguito al risultato delle 65 *poules* e delle eliminatorie parziali tra gli *ex equo*, si ebbe al Torneo internazionale di Nizza la seguente definitiva graduatoria finale:

1. Joseph-Renaud, 0 toccate. Premio Higgins 1000 fr. (oggetto d'arte corrispondente).
2. M.o Gatineau, 4 toccate. 1500 fr.
3. M.o Lezard, 4 tocc. 750 fr.
4. Alibert, 5 tocc. (un oggetto d'arte del valore di 500 fr.).
5. M.o Bonioli, 5 tocc. 450 fr.
6. A. Olivier, 5 tocc. (oggetto d'arte del valore di 400 fr.).
7. M.o Ayat, 6 tocc. 350 fr.
8. Ten. de Suffren, 8 tocc. (oggetto d'arte di 100 fr.).
9. M.o Millet, 8 tocc. 275 fr.
10. Furst, 8 tocc. (oggetto d'arte di 225 fr.).
11. Cap. Duquet, 10 toccate (oggetto d'arte di 25 fr.).
12. Leleu, 12 tocc. (oggetto d'arte di 200 fr.).

I premi speciali vennero così distribuiti:

Ai tiratori meno toccati: 1. Joseph-Renaud con 0 tocc. (ogg. d'arte di 500 fr.) — 2. M.o Lezard, 4 tocc. 250 fr. — 3. A. Olivier, 11 tocc. (oggetto d'arte di 150 fr.) — 4. Bonioli e Gatineau (*ex equo*), 2 tocc. Al primo 100 fr., al secondo un paio di spade.

Premio di consolazione offerto dai giornali locali: L'Eclair de Nice e Le Petit Niçois al cacciatore Frouin del 6. cacciatori, 100 fr.

Premio delle belle armi, offerto dal conte Gautier: M.o Ayat, una placchetta in argento — 2. M.o Bonioli, una placchetta in bronzo.

meabili, resi opportuni dalla pioggia che cadeva a tratti, vi mettersero una nota grigia e monotona.

Lo sport di quest'apertura di stagione non poteva essere migliore, il programma riuscì ottimamente.

All'ora del grande Steeple-chase internazionale si diffuse nell'ippodromo un po' dell'atmosfera elettrizzante dei grandi eventi ippici; con grande interesse si osservò la sfilata dei concorrenti, si attese la partenza e si seguì la severa prova, mentre una reale emozione si diffuse in tutto il pubblico alla vista dei vari incidenti ed all'arrivo che fu il coronamento degno di questa corsa in grande stile.

Ecco i risultati:

Grande Steeple-chase internazionale. L. 20.000, per cavalli di 4 anni ed oltre, di ogni paese, 4800 metri. Corrono tutti gli iscritti:

Frusquino, Rinroe, Caronte, Quirino, Marianne,

l'ostacolo eavi sono riprovati invano. Al travone, Caronte cade, mentre Frusquino si avvicina al gruppo di testa, sostituendovi, a 4000 metri, Caton, che cede bruscamente. Dalla seconda fila si avanza Valerio e sull'ultima siepe è quarto, ma lo sforzo lo ha esaurito e cade. Il cavallo francese è sempre alla testa indisturbato e la lotta è pel secondo posto; Infante, che vi è con onore dopo la serie di difficili salti, spiccati con bello slancio snodato, non sa sostenere l'andatura accelerata dell'ultimo



Il dilettante mancino Furst, di Torino, 10° classificato nel torneo di Nizza.

tratto in piano, e soccombe a Frusquino che ne ha facilmente ragione.

Arrivano dunque: 1. Ros (Salamagnau) di Henry de Juge; 2. Frusquino (Rimes) del conte R. Bastogi; 3. Infante (Pozzoli) di F. Simonetta; 4. Wandering (Burns) di B. Fenini. Vinto per due lunghezze, sei lunghezze dal secondo al terzo, una lunghezza e mezza dal terzo al quarto.

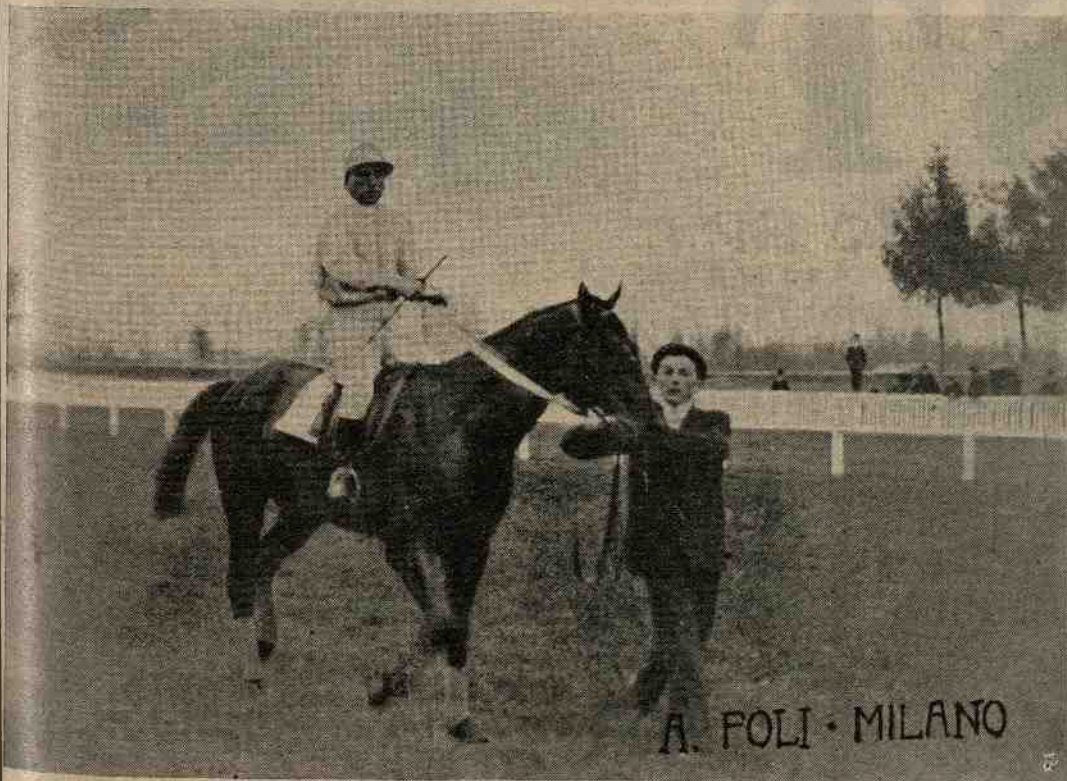
Al primo L. 16.500, al secondo L. 2500, al terzo L. 1000, al quarto L. 500.

Ros, portato all'asta per L. 10.000, rimane al suo proprietario signor de Juge per L. 21.000.

Il totalizzatore del prato dà pel vincente L. 14, quello del *pesage* L. 13. Ros era partito favorito.

Le tre cadute non ebbero alcuna grave conseguenza.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.



Il cavallo Ross, vincitore del grande steeple chase d'apertura di San Siro.

PRIMUS

TRIONFA OVUNQUE SU PISTA ED IN STRADA

RIUNIONE PRIMAVERILE - Campo Sportivo Torinese - Categoria 1/2 litro: Arriva 1° splendidamente Rava Agostino in 40" 3/4. Categoria 1/3 litro: Arriva 2° Bonasso Ortensio, Record del Km.

con Motocicletta PRIMUS e Pneumatici Michelin.

Fabbrica Italiana Motori PRIMUS - TORINO, Via Piazzi, 3.

BIANCHI

**VELOCIPEDI:
MILANO**

Via Nino Bixio 25 - Via Paolo Frisi 44



AUTOMOBILI:

FORNITORI DELLA R. CASA



I PNEUMATICI

METZELER

a superficie rotonda o piatta o con

COPERTURA ANTISLITTANTE "ORANGE"

sono duraturi, elastici ed eleganti al massimo grado non raggiunto da nessun'altra Marca.

Sino a 50 0/0 di risparmio col loro impiego

Società per Azioni - METZELER & C. - MONACO DI BAVIERA

Indirizzare richieste all'Agenzia Italiana con Deposito: E. HIRSCHGARTNER - Torino - Corso Oporto, 36.

AUTOMOBILI

ZÜST



Modelli 1907 - 28-40 e 50-70 HP

costruiti dalla Società Ing. Roberto Züst - Milano, Via Borgognone, 40

Agenti Esclusivi per l'Italia: Società Anonima FRERA - Milano, Via Carlo Alberto, 33.

S. I. A. M.

Società Italiana Automobili Marittimi
Sede in GENOVA - Stabilimento a Moltedo (Genova)

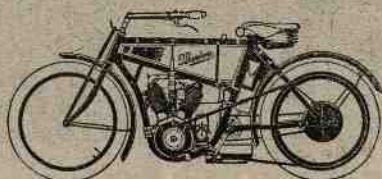
Rappresentanza esclusiva per l'Italia dei

Motori DELAHAYE

da 8 HP a 600 HP

Canotti e Yachts Automobili - Barche da pesca e fluviali
Cataloghi e preventivi a richiesta.

Biciclette *Wanderer*

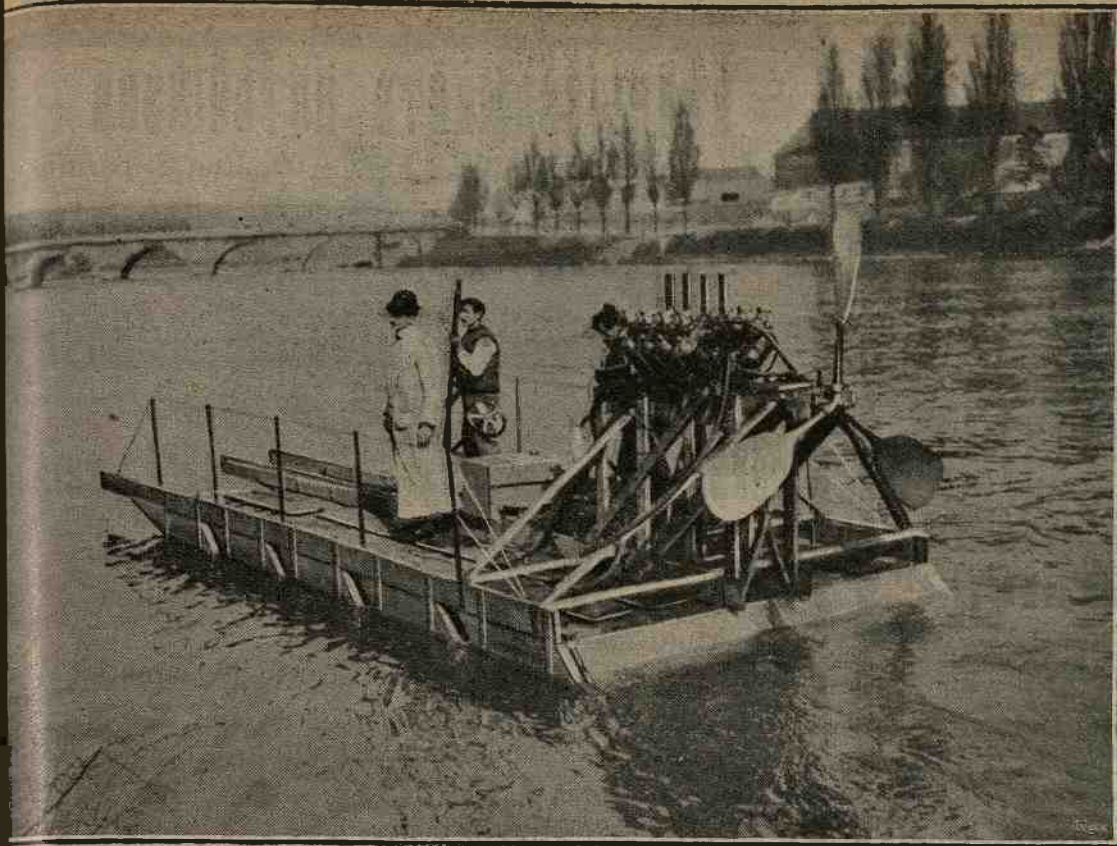


Motociclette

(Il massimo della perfezione)

Biciclette con e senza catena di fama mondiale.
Motociclette di 4 e 5 HP.
Motociclette di 2 1/2 HP. **Novità assoluta.**

Stabilimento WANDERER, già Winkhofer e Jacnicke, S.-A.
Schönau presso Chemnitz (Germania).



Ricordi del meeting motonautico di Monaco. - Il nuovo idroplano del Conte De Lambert.

RAIDS MOTONAUTICI

La "Perla del Mediterraneo",

(28 aprile)

I partenti.

Subito dopo mezzogiorno, con cielo coperto, tempo afoso e mare calmissimo, un pubblico dieto comincia ad occupare le banchine del Foro Umberto I, il braccio del molo e buona parte dell'antemurale. Pochissime vetture assistono, e quasi nessun interesse desta la corsa, forse perchè per prima volta avviene un tale avvenimento sportivo.

La partenza è fissata a Villa Igiea, donde, coggiando l'antemurale, le imbarcazioni si spingono verso il Foro Italico fino all'altezza di magnolo, per ritornare al traguardo, descrivendo un rettangolo irregolare. Prima dell'ora fissata per la partenza i Commissari della corsa e del Comitato d'organizzazione si trovano al comando. Vi fanno parte il comm. Ignazio Florio, presidente; Michele Vannucci, segretario; conte Mazzarino, barone Fassini, ing. Tornente, capitano Paladino, comandante delle torpediniere. In traguardo sono il tenente di vascello Dentici, il cronometrista ufficiale Marley.

Numerosi spettatori sopra le barche si dispongono in diversi punti della rada; due torpediniere ed alcune lance della Navigazione Generale Italiana e della Capitaneria del porto fanno servizio di vigilanza, mentre si aspetta il momento della partenza. I canotti intanto provano i motori. Si presentano per la partenza solamente *Flying-Fish*, *All'erta*, *New Trefle*, *C. P. II*, *Adele*. Questi due ultimi si iscrissero all'ultima ora. Alla gara dovranno prendere parte pure il canotto *Gallinari II*, durante le prove ebbe una panne al motore, e cui si ritirò.

Alle ore 14 precise un colpo di cannone dà il segnale di partenza. I canotti si allontanano velocemente. Sono timonieri: del canotto *C. P. II* il signor Longo; di *Adele* il signor Baglietto; di *Flying-Fish* il signor Rubino; di *All'erta* il signor Letta; di *New Trefle* il signor Thubron.

La partenza desta interesse. Non si può prevedere anche stavolta l'industria italiana? Comandano tutti assistendo a questa nuova corsa di lotta. Inutile fare previsioni, che saranno molto azzardate. Quasi tutti i concorrenti al nostro Campionato del mare sono di recentissima costruzione. Buona parte degli iscritti all'ultima riunione monegasca prendono parte alla nostra. Quanto si prevede però è che la lotta per il primo posto si restringerà fra *Flying-Fish* ed *All'erta*. Questa solamente potrebbe guadagnare approfittando di qualche guasto dei mo-

tori inglesi. La lotta sarà vivace, poichè vi contribuisce anche la differenza di nazionalità dei due strenui combattenti.

All'erta, una delle più recenti costruzioni dei cantieri Gallinari di Livorno, costituisce un tipo perfetto e definitivo di imbarcazione automobile. L'apparato motore è formato di due motori *Fiat*, modello comune, 24 e 40 cavalli esattamente messi *au point*, imprimentigli una velocità arrivante fino a 42 km. all'ora. Il canotto misura 12 metri di lunghezza. Esso conseguì al recente meeting di Monaco un'importante vittoria, poichè nel Campionato del mare (200 km.) si classificò fra tutti i *cruisers*; prese il secondo posto nella classifica generale, battendo i grandi *racers* da corsa, fra cui *Flying-Fish*. Anche nel raid di Nizza ebbe uguale vittoria.

Flying-Fish costituisce il più importante fra i corridori inglesi. Esso è una modificazione del *Yarrow Napier*, vincitore l'anno scorso a Monaco; è munito di due motori *Wolseley*, della forza complessiva di 130 cavalli; ha uno scafo molto sottile ed appuntito. E' il canotto più veloce fra i partenti.

La lotta fra questi due canotti, salvo un imprevisto incidente, sarà accanita ed interessante. Molti osservano che, se il circuito fosse di 200 km., invece che di 100, forse la vittoria sarebbe italiana, prevalendo a neutralizzare i 50 cavalli in più sviluppati dai motori del *Flying-Fish*.

Altro temibile concorrente è *Adele* (*cruiser* di otto metri), costruito dal Baglietto di Varazze, provvisto di motore *Delahaye* di circa 60 cavalli,

resistente e veloce. Esso riesce un altro serio concorrente.

Gli arrivati. - La vittoria di "Flying-Fish",

All'erta, che alla partenza prese subito la testa, nel primo giro viene sorpassata da *Flying-Fish*, il quale si mantiene sempre primo durante i dieci giri, battendo tempi veramente magnifici.

Sin dai primi giri, come si prevedeva, la lotta si ingaggia fra i due canotti *Flying-Fish* ed *All'erta*. Questa si sforza per sorpassare il primo, ma *Flying-Fish*, continuando la sua corsa magnifica, si distanzia sempre più. *Adele* ottiene il sopravvento sopra gli altri tre concorrenti, mantenendosi terzo. *C. P. II*, che ha uno scafo costruito dal cantiere Pattison di Napoli, con motore di 24 cavalli della Casa Thornycroft di Londra, rinomata nella costruzione dei motori marini, rimane ultimo, molto distanziato.

Mentre *Flying-Fish* compie l'ultimo giro, l'attenzione si fa vivissima. Cinque colpi di cannone annunciano la fine della corsa. Vince *Flying-Fish*, compiendo i 100 km. in ore 21'50", cioè marciando con una velocità media di 45 km. all'ora; 2° *All'erta*, in ore 22'6"21"25; 3° *Adele*, in ore 24'40".

Flying-Fish guadagna la « Perla del Mediterraneo », oltre 2000 lire; *All'erta*, L. 2000; *Adele*, L. 1200.

Durante gli ultimi giri, per l'ora tarda, buona parte degli spettatori, quasi annoiata, lascia la marina.

Echi del meeting di Monaco.

La Grande Coppa Cinzano

vinta dal « cruiser » italiano « All'erta ».

Una delle principali attrattive del meeting di Monaco era la gara di *cruiser* per la ricca Coppa Cinzano offerta dalla Casa Cinzano e C. di Torino al Club Nautico di Nizza.

Il percorso in triangolo era di circa 100 chilometri. Le più favorevoli previsioni si facevano per *Flying-Fish* di Rothschild e per *All'erta* (Gallinari-Fiat); esse non sono andate errate e il *cruiser* italiano ha avuto la prevalenza su *Flying-Fish*, giunto secondo.

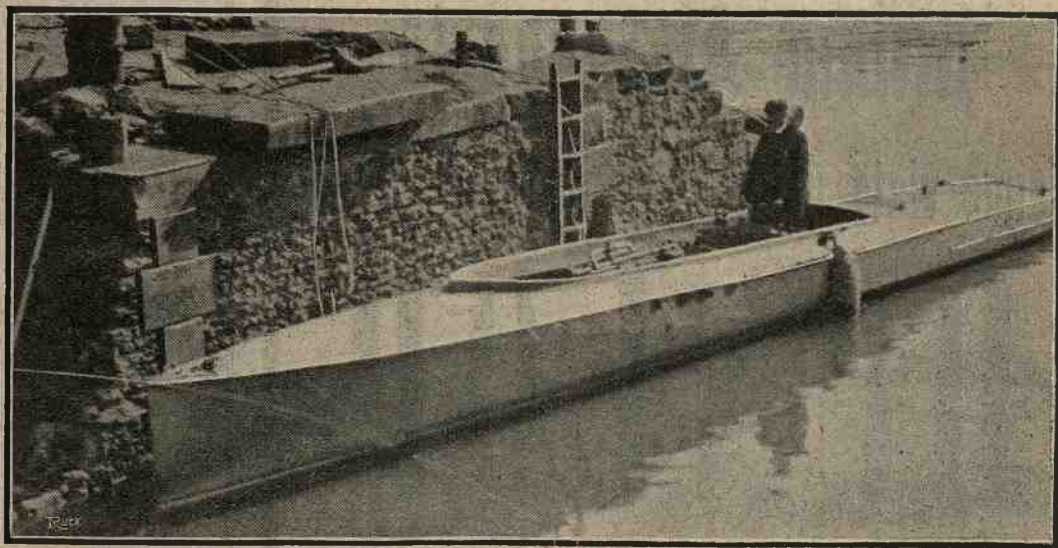
La vittoria italiana di *All'erta*, che già aveva conquistato il campionato del mare a Monaco, è stata accolta con grande entusiasmo.

Il signor Alberto Marone, proprietario della Casa Cinzano, offrì personalmente ed a profusione il suo grande spumante Cinzano, col quale si fecero brindisi ai vincitori e all'Italia.

GRANDE CIRCUITO APPENNINICO per automobili da trasporto, omnibus, ecc.

Il solo annuncio dato dai principali giornali, di questa grande corsa, che verrà organizzata con carattere industriale oltre che sportivo ora che il lavoro delle fabbriche costruttrici e delle Società di trasporti prende il maggior sviluppo, ha procurato alla Associazione promotrice le adesioni delle principali Ditte, ed il plauso di note personalità automobilistiche, tanto che l'esito corrisponderà per certo all'importanza dell'avvenimento.

Il Consiglio dell'Associazione per il movimento dei forestieri sta ora disponendo le pratiche per assicurare premi vistosi e per formare un Comitato nazionale, il quale possa organizzare nel miglior modo la grande prova, che dovrà dare ogni maggior elemento per velocità, resistenza, consumo delle grandi macchine.



Ricordi del meeting motonautico di Monaco. - Il canotto New Trefle II.

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

G. F. MONTCHAL, Via Dante, 4 - Milano
CATALOGO GRATIS

B. POLACK

Waltershausen

GOMME PIENE

per **Camions**
ed **Omnibus**

Referenze:

Daimler, Berlino, Londra e Vienna. — **Orlon**, Zurigo e Margherita. — **Martini & Co.**, Frauenfeld. — **Fiat**, Torino e Londra. — **Kruger**, Berlino, Parigi e Torino. — **Società Lorraine**, Lun-

neville. — **De-Dion Bouton**, Parigi. — **Panhard & Levassor**, Parigi. — **Soc. Brillo**, Parigi. — **Soc. Mieusset**, Lione. — **Gran Bazar des Nouvelles Galeries**, Havre. — **Westinghouse Gy.**, Havre. — **London General Omnibus Co.**, Londra. — **London Motor Omnibus Co.**, Londra. — **London Road Car Co. Ltd.**, Londra. — **Associated Omnibus Co.**, Londra. — **The Dietrich Motor Omnibus**, Londra. — **G. W. French & Sons**, Londra. — **The London and Northwestern Railway Co.**, Londra. — **The Great Western Railway Co.**, Londra. — **The Northeastern Railway Co.**, Londra. — **Allg. Berliner Omnibus**, Berlino. — **La Catalana Comp. Omnibus**, Barcellona. — **Governo di Teheran** (Persia), ecc. ecc.

Rappresentanti per l'Italia:

BONZI & MARCHI - MILANO

Via Capellari, 9-11.

ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON

Sede Sociale - **PARIS** - 60, Rue St-Lazare.

PNEUMATICI

per

AUTOMOBILI e VELOCIPEDI

Marca di fama mondiale

GRAND PRIX - Esposizione di Milano - **GRAND PRIX**
1906

Coperture Marca **HUTCHINSON**

«nulli secundus», garantita.

Coperture Marca **AIGLE**

finissima, indistruttibile, garantita.

Coperture Marca **IBIS**

solida, fina, garantita.

Coperture Marca **LE COQ**

tipo popolare.

Coperture Marca **LE HIBOU**

tipo popolare comune.

Camere d'aria Marca **AQUILA**, insuperabili, garantite.

Idem **N. 2**, tipo comune ottimo.

I Pneumatici HUTCHINSON saranno i preferiti nel 1907

Esigete dai vostri fornitori

i pneumatici **HUTCHINSON**



Naturalmente anche la Cnrsa Ciclistica

Milano-Alessandria

venne vinta dai Pneumatici

DUNLOP

dove arrivò **1° Aibini**

The Dunlop Pneumatic Tyre Co LTD

MILANO — Via Giuseppe Sirtori, 1A — **MILANO**

“FRERA”



BICICLETTE Modello 1907

Le preferite per **solidità e scorrevolezza**, assoluta potenzialità dei **Freni S.A.F.** e superiorità delle **RUOTE LIBERE**.

CERTIFICATO DI GARANZIA PER UN ANNO

In vendita presso i migliori Negozianti e Meccanici.

Società Anonima **FRERA - MILANO**

Officine Meccaniche in Tradate (Como)

Filiali: Torino, Padova, Parma, Bologna, Firenze, Mantova, Roma, Como, Messina.



Durante il Concorso ippico di Tor di Quinto. - Il ten. Bianchetti al salto del fosso, col cavallo Blak Boy. (Fot. Colantoni - Roma).

I CONCORSI IPPICI D'ITALIA

Dopo Roma, Firenze, Bologna, Napoli e Spezia, tutta una serie di importanti concorsi ippici. Pubblichiamo i migliori risultati di ciascun concorso.

Il nostro Celleri ci scrive da Spezia: Quest'adunanza sportiva ebbe luogo nei giorni di sa-



Il Concorso ippico di Spezia. - La partenza della corsa di siepi, premio Spezia. (Fot. - Pagano - Spezia).

cronometro: 1. ten. colon-Giacometti, del cavalleria Savoia; 2. ten. Tappi; 3. marchese Centurione.

Gara a siepi pel premio Spezia: 1. Pasini, capitano cavall. Vicenza; 2. Marrocchi, ten. cavall. Lucca; 3. Lanza, ten. cavall. Piacenza.

Gara finale di consolazione: 1. ten. Adami Rossi; 2. cap. Itzinger; 3. tenente Doria.

* La seconda giornata del Concorso Ippico attirasse ancora scarso pubblico per il tempo incerto e l'aria pungente.

Nella quarta gara, categoria d'inc. raggiamento, per cavalli che non hanno riportato primi e secondi premi, si assegnarono: 1. premio, *La Matchiche* del tenente Tappi dei lancieri Novara; 2. *Dame de Trefle*, del ten. principe Capece-Zurlo.

Nella quinta gara, categoria di salti in estensione, il 1. premio fu assegnato ad *E dopo?* del conte Bastogi; il 1. premio nel salto di 7 metri a *Sovstorm* del tenente conte Negroni Prati; il 2. premio a *Coronet* del

sottotenente barone Baracco; il 3. premio diviso tra *Fram* del sottotenente Venanzi e *Dame de Trefle*.

Nella sesta gara, categoria di salti in elevazione, per *gentlemen*, il salto comincia a m. 1,40. La gara termina a m. 1,80; 1. e 2. premio divisi fra *My Queen* del tenente Po e *Tentelung* del tenente Montorselli; 3. premio *Saint-Hubert* del ten. Giov. Capece-Zurlo.

* Animato riuscì il Concorso Ippico di Napoli. Nella prima categoria cavalli montati da ufficiali

in attività di servizio, corrono 14 cavalli. Il primo premio, Coppa d'onore del Ministero della guerra e L. 350, è vinto da *Premito*, montato dal capitano Marsengo di Savoia cavalleria; 2. L. 250, *Lubecca*, montato dal tenente Domenico Lacava; 3. *Saint-Hubert*, montato dal ten. Capece-Zurlo.

Nella seconda categoria comprendente i cavalli che seguirono le caccie del Duca d'Aosta e della Società Napoletana di caccie a cavallo, montati dai soci della Società, si presentarono in numero di 14.

Il primo premio, orologio d'oro, con corona ducale in smalto e catena d'oro, fu assegnato a *Guater Britain*, montato da Facchiolla; il secondo premio, bottoni d'oro con corona ducale di smalto, fu conferito a *Rugantino*, montato da Saverio Bozza. Entrambi i premieri sono offerti dal Duca d'Aosta.



Il concorso ippico di Napoli. - Sig. Saverio Bozza col cavallo Rugantino. (Fot. avv. Luigi Salvati - Napoli).

A tal punto ci compiaciamo riconoscere che la causa essenziale della sua vittoria nell'ultimo match giocato dal *F. C. Torino* si deve ricercare nei cambiamenti voluti portare troppo sovente nella compagnia della sua squadra, per cui nel match di domenica scorsa le *camice granate* non brillarono certo per omogeneità di azione, per quell'insieme tanto ammirato ed esaltato dai giornali milanesi più ancora che da noi.

Onde crediamo assai più ammirabile ed encomiabile una squadra che, come quella del *Cricket*, si presenta ad una mezza dozzina di *matches* successivamente sempre uguale e coi posti ben fissati, che non un aggruppamento di undici giocatori distribuiti con un criterio che, a nostro modesto avviso, non pare molto tecnico, dal momento che un *avanti* può passare con la stessa facilità in seconda riga, che un *secondo* può diventare guardia porta, e viceversa, salvo poi promuovere di grado un giocatore di un Club amico (!) passandolo da terzino a portiere!

Ed anch'esse il *F. C. Torino* avesse vinto (e da nostre informazioni la vittoria non gli sarebbe sfuggita se per troppa precipitazione od emozione i suoi *avanti* non avessero marcato troppi *shots*), non avremmo potuto credere nella sua superiorità sulla squadra milanese, per la semplice ragione che il *Cricket* presentava la vera squadra dei campioni, mentre il *F. C. Torino* presentava un'*équipe* di cui solo la terza linea non aveva subito modificazioni.

La città d'Asti ha messo in palio una splendida coppa da disputarsi il 12 prossimo maggio.

Sono già iscritte le squadre del *F. C. Torino* e dell'*Unione Sportiva Milanese*.

Ecco un'altra buona occasione per qualche Club che quest'anno non ha lavorato soverchio, di farsi vivo e preparare qualche sorpresa!

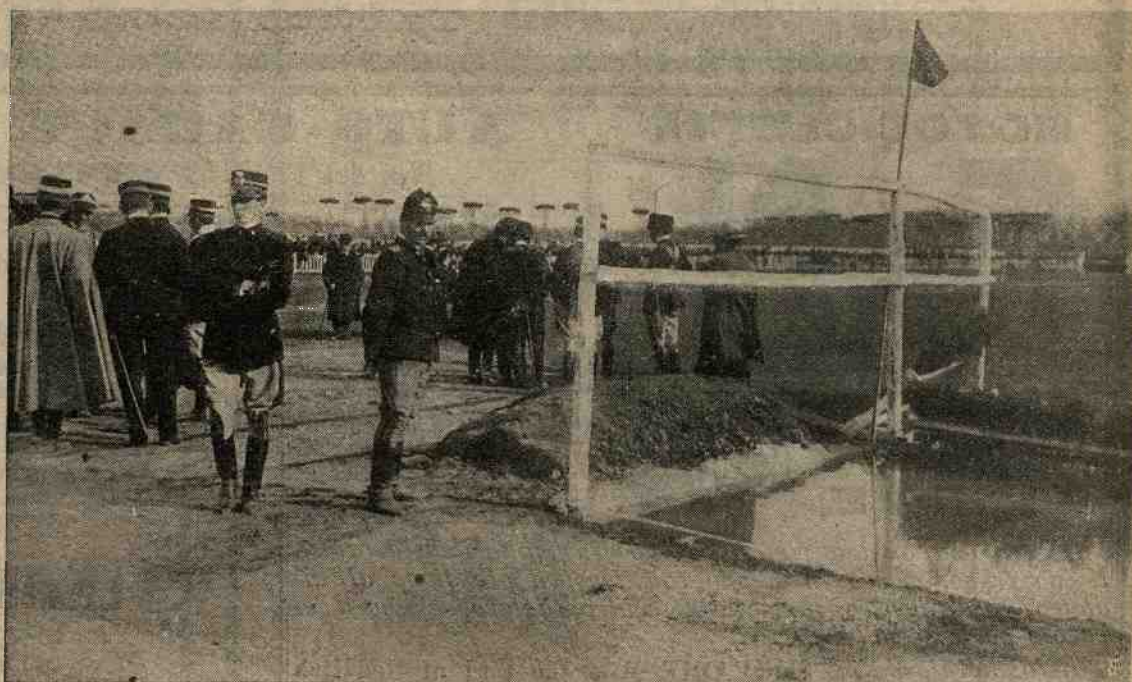
Piccola posta — All'anonimo di Genova.

Coscienze oneste non raccogliamo il brago degli angiporti. Ai *camali* dalla prosaccia sgrammaticata, mascherata dall'anonimo che il Codice della gente onesta non può colpire, rispondo trovarmi in Redazione in qualunque giorno a disposizione di chi, come me, ha ancora e sempre il coraggio e la dignità della propria firma.

G. C. Corradini.

Foot-ball

La *rencontre* per la *Palla Dapples* ripetutasi domenica scorsa a Milano fra il locale *Cricket* ed il nostro *F. C. Torino* ci spinge a confermare quanto dichiarammo nel numero scorso. Delle due squadre la milanese è superiore materialmente, ma più ancora moralmente.



Concorso ippico di Napoli. - La Giuria. (Fot. avv. Luigi Salvati - Napoli).

Ciclisti!

Volete viaggiar sicuri?
Munite la vostra Bicletta con

**FRENO
BOWDEN**

Sindacato Francese Brevetti BOWDEN
MILANO - Via G. Sirtori, 16 bis.

Corsa a siepi, premio Roma: 1. Virzi Romolo, tenente cavall. Lucca; 2. Guillot, id. id.; 3. Di Scipio Michele, id. id.

Seconda giornata. — **Gara in elevazione sulla barriera:** 1. ten. Tappi; 2. sotto-ten. Taccoli; 3. capitano Po.

Gara ostacoli a

Il Record Londra=Montecarlo

è stato battuto il 12-13 aprile ad onta la pioggia ed il fango

da

M. Paul su vettura **NAPIER** - 6 cilindri
munita dei nuovi **PNEUS**

Antisdrucciolevoli.

DUNLOP

(Non-skid) - A gomma nera

Tempo ufficiale impiegato: **33 ore, 34 min.**, battendo
il **Record** precedente detenuto da Jarrot,
su Pneus X.. di **1 ora e 31 minuti.**

The Dunlop Pneumatic Tyre Co (Cont.) Ltd - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^A - Milano
Telefono 12-70.

MOTOCICLETTE

F. N.

4 HP - Modello 1907

Il massimo della perfezione

AUTO-GARAGE CARPIGNANO

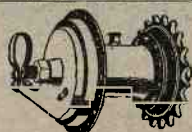
Via dei Fiori, 53 - **TORINO** - Telefono 22-96

AUTOMOBILI-BICICLETTE BIANCHI

Officina per Riparazioni - Assortimento completo Accessori per Automobilisti.

Il Mozzo

EADIE



**A freno
contropedale
e ruota libera**

è il **solo** che ha dato fin qui i migliori risultati desiderabili.
Il suo freno, messo in azione con leggera pressione all'in-
dietro, non è brusco, permette di contropedalarlo, e l'uso del
pedale nel discendere.

È fabbricato dalla The EADIE Mfg. Co Ltd di Redditch
ed in vendita presso tutti i principali negozianti.

Esclusivo Rapp. per l'Italia: **Giulio Marquart** - MILANO, Via Malegnano, 5

Edoardo Biotti

S. Nicolao, 2 - MILANO - Tel. 2471
col 29-9-907, Via Bertani, 8
(Arco del Sempione)

BENZINE

Esposizione Internazionale

MILANO 1906

Medaglia d'Argento

Massima onorificenza

PNEUMATICI

PETER

ADAM BOOS

MILANO

70 FORO BONAPARTE 70

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp-ori	Lire	Largh.	Largh.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Imp-ori	Lire	Largh.	Largh.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 2	Sacoche	10	18	80	65	116	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

Officine e Cantieri Napoletani

G. e T. T. PATTISON

(Granili) - NAPOLI - (Granili)

Costruzione di Canotti Automobili a benzina e petrolio
di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI

SCALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Sono pronti i Cataloghi degli insuperabili Automobili

LUX-DECAUVILLE

16 HP, 4 cilindri

Fabbrica di Automobili e Cicli "LUX,,

Società Anonima con Sede in Torino

Corso Valentino, 2.



Il Pneumatico-Cuoio

"Vulcan"

ha vinto nel 1905 l'unico
premio nel Concorso della
"ROUE" su 4000 Km.
e nel 1906 il 1° premio
nella Coppa del "MA-
TIN" su 6000 Km.

Rappresentante Generale per l'Italia:

Dassano G. B.Via Sebastiano Valfrè, 18 - (Corso Siccardi)
TORINO

V. RICHIARDONE e C.

Via Cibrario, 10 - TORINO - Via Cottolengo, 30

Telefono 29-14

Stabilimento Italiano

per le Riparazioni dei Pneumatici d'Automobili

Rinforzo in Cuoio

(Brevetto Richiardone e Bertalmia)

Fari, Fanali, Cornette e Trombe
della Casa ARNOLD di Dresda.Ai SALONI DI PARIGI
e di TORINO furono ammira-
tissimi gli Châssis a 4 e a 6
cilindri dell'

"Aquila Italiana,,

Fabbrica di Automobili

Società Anonima - Capitale L. 1.250.000

TORINO

VETTURE AUTOMOBILI

12-16 - 28-40 HP, 4 Cilindri

18-24 - 60-75 HP, 6 Cilindri

OMNIBUS

CABRI TRASPORTO

CANOTTI AUTOMOBILI

TARGA FLORIO

24 vetture partite *SENZA* Sospensione TRUFFAULT

9 arrivate

23 vetture partite *CON* Sospensione TRUFFAULT

19 arrivate

fra cui

1°	Nazzaro	su	FIAT
2°	Lancia	„	FIAT
3°	Fabry	„	ITALA
4°	Duray	„	DE-DIETRICH
5°	Cagno	„	ITALA
6°	Gabriel	„	DE-DIETRICH
7°	Tamagni	„	ISOTTA FRAS.
8°	Weill-Scott	„	FIAT
9°	Sorel	„	ISOTTA FRAS.

tutti con

SOSPENSIONE

Truffault

Brevetti

PEUGEOT

costruiti dalla Società Italiana **Peugeot-Croizat**

Licenza PEUGEOT

Automobilisti!!! Pretendetela dal vostro costruttore se volete viaggiare sicuri.

Agenti Generali per l'Italia:

Via Cesare Correnti, 3 - **Milano - G. C. F.lli PICENA - Torino** - Corso Principe Oddone, 45-47