

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aereostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

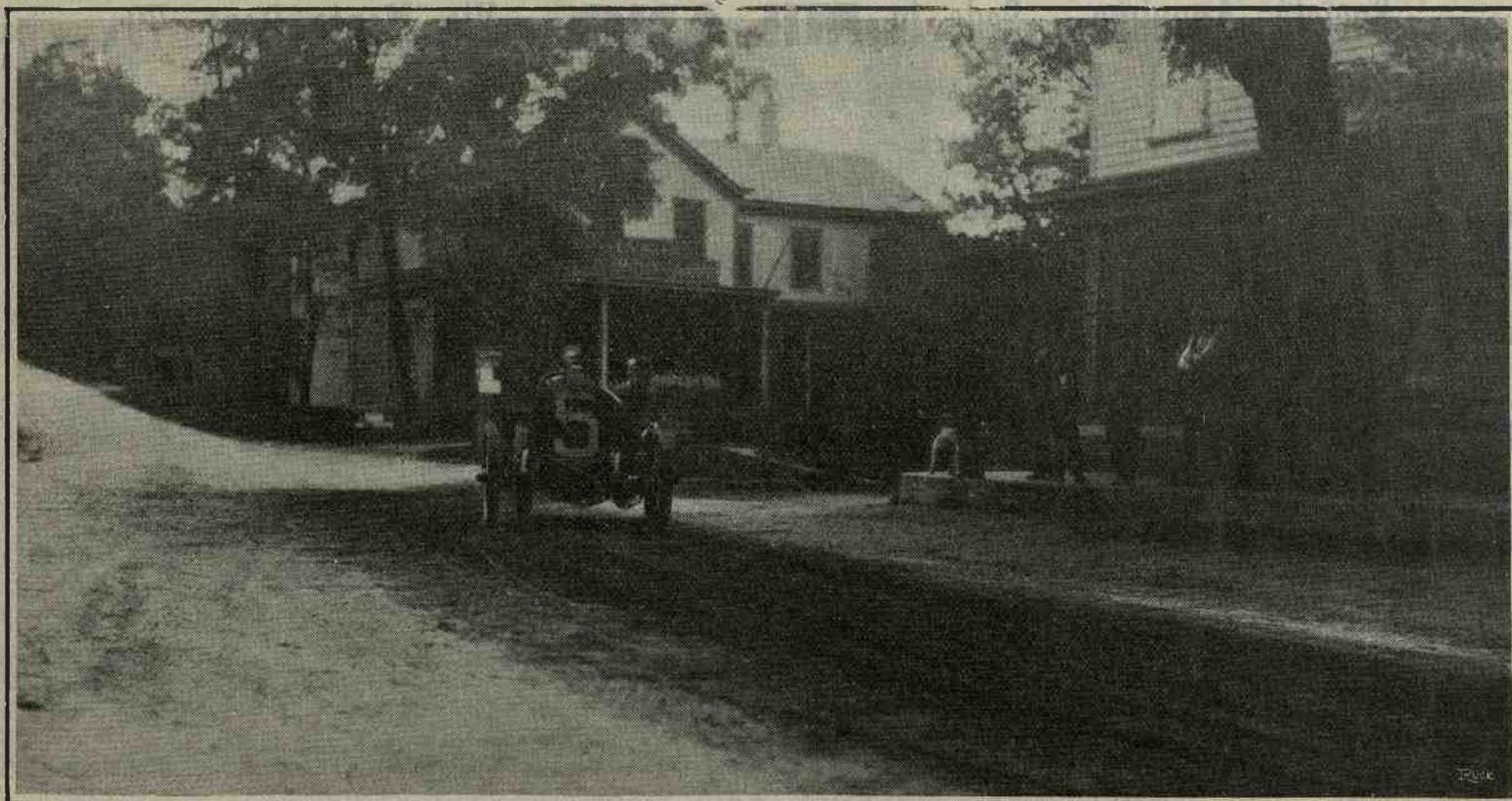
(Conto corrente colla posta)

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero { Italia Cent. 10 }
 { Estero " 15 } Arretrato Cent. 15

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



L'eliminatória americana per la Coppa Vanderbilt.

In alto a sinistra: Gillet; nel centro: W. K. Vanderbilt, gli organizzatori della grande corsa automobilistica americana. — In basso: Tracy, il vincitore della gara eliminatória, mentre percorre una curva del circuito.

La Ditta G. C. F.lli PICENA

AVVERTE la sua numerosissima clientela, che col 1° Ottobre prossimo traslocherà i proprii Magazzini, Garage ed Amministrazione nella nuova Sede in

Corso Principe Oddone, 15-17

(Casa propria)

Magazzino Vendita al dettaglio, Via Lagrange, 41.

Agenzia Generale:

Les Fils de Peugeot Frères - Valentigney

Société Anonyme des Automobiles Peugeot - Paris

Società Anonima Automobili Peugeot-Croizat - Torino

FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCCHINI

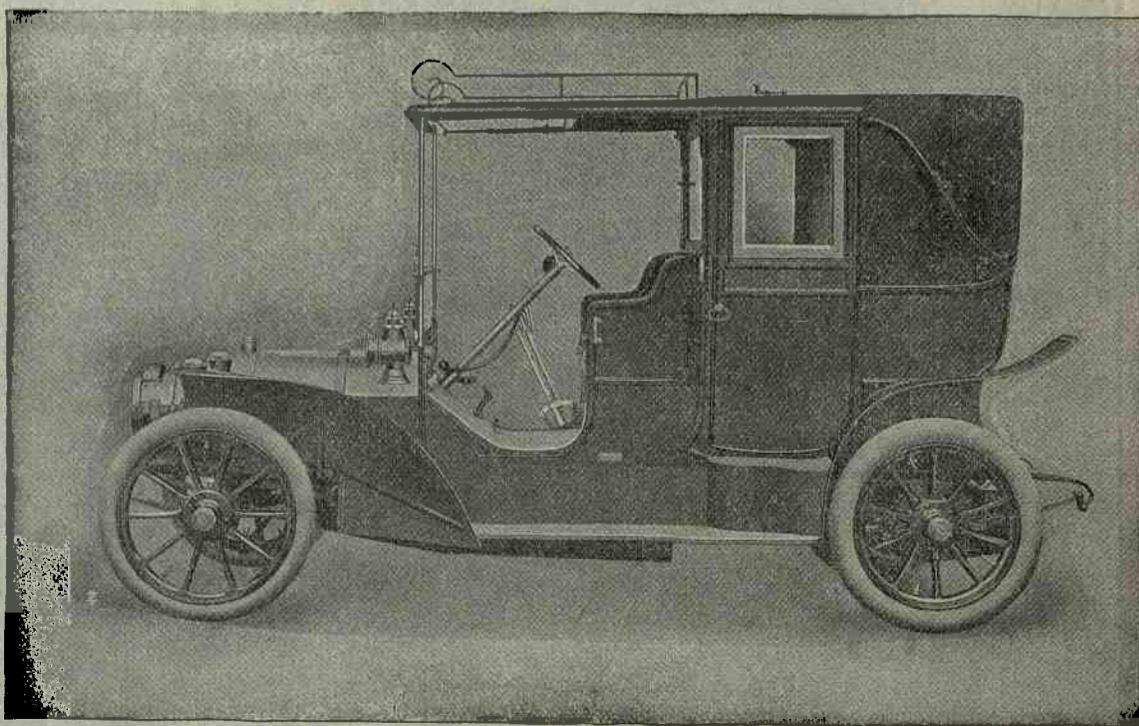
Società Anonima - Sede in **MILANO** - Via Monte Rosa, 79

Tipi 1906:

16-22 HP

28-35 HP

50-65 HP

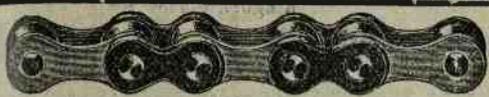


Vetture da turismo e da Città - Omnibus - Carri trasporto

LE CONFEZIONI SPORTIVE e gli IMPERMEABILI della
Manifattura F. N. ACCONCIAMESSA e C.

TORINO - Via Cavour, 12 - TORINO

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



LE MIGLIORI

CATENE per Cicli

sono quelle della Rinomata Fabbrica

AUGUST ENDERS - Oberrahmede 1/W

Rappresentante Generale per l'Italia:

RICCARDO CHENTRENS

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

Edoardo Bietti

S. Nicola, 2 - MILANO - Tel. 2471

BENZINE

Esposizione Internazionale

MILANO 1906

Medaglia d'Argento

Massima onorificenza

Le migliori BICICLETTE sono costruite colla SERIE

MACÉRIENNE & BAYARD di fama mondiale

Alla ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO

la Giuria ha assegnato il **Gran Premio**

Rappresentante Generale per l'Italia:

Sindacato Francese Brevetti BOWDEN

Milano - Via Sirtori, n. 16 bis - Milano

ENRICO LUCINI - MILANO

Via Petrarca, 3 — Telefono 87-44

OFFICINA ELETTROMECCANICA

Magneti - Riparazioni e ricarica accumulatori

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

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

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

Carter Cambio Velocità

(Brevetto **SEHRINGER**)

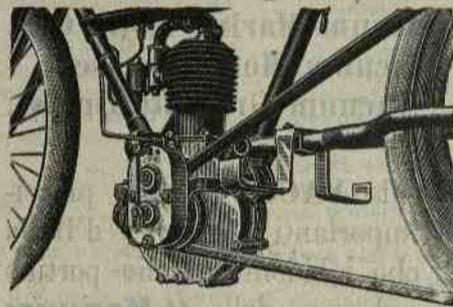
per Motociclette, Tricars, ecc.

Grande Velocità diretta

Débrayage

con o senza manovella

IL CARTER'GAMBIO,
 permettendo andare ovun-
 que, 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 pe-**
dalaro, vuol dire senza sudare nelle salite e rischiare l'arredori 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 Sannaz, 16 - TORINO

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**.

" 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 Mariue 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* ".

Coppa d'Alvernia

1° assoluto di tutte le categorie
RIGOLLY su vettura Gobron

VINCITORE DELLA COPPA

1° Sire	su vettura Darracq	(4ª categor., classe A)
1° Dureste	" Gobron	(" " B)
2° Faroux	" "	(" " B)
1° Rigolly	" "	(5ª categoria)
2° Gobron	" "	(" ")
9° Dott. Chauve	" Peugeot	(" ")
2° Hamelin	" Rochet-Schneider	(6ª categor.)
3° Chavane	" "	(" ")

tutti su pneumatici

" LE GAULOIS "

originali di Bergougnan e C. - Clermont-Ferrand

N.B. - Tutte le vetture partite coi " Le Gaulois " sono giunte al traguardo d'arrivo.

Per quanto i pneus " Le Gaulois " non cerchino di partecipare a tal genere di manifestazioni sportive, pure, quando vi prendono parte è sempre vittoriosamente.

Agenzia Italiana **MANIFATTURE MARTINY**

TORINO - MILANO - GENOVA - NAPOLI

Deposito presso i principali garages

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

TORINO
Via Maria Vittoria, 22-24
Via Saluzzo, 11

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

ROMA
Viale Castro Pretorio, 92ª, 94ª
Viale della Regina, 142ª

FIRENZE
Piazza Vittorio Emanuele 2
Via Castellani

NAPOLI
Corso Umberto I

BOLOGNA
Via Repubblica, 10

MESTRE
(Venezia) - Via 27 Ottobre

PADOVA

Prossima apertura
coi 1907
dei nuovi Magazzini
ed *Auto-Garage* in

TORINO
Corso Re Umberto
angolo
Corso Peschiera

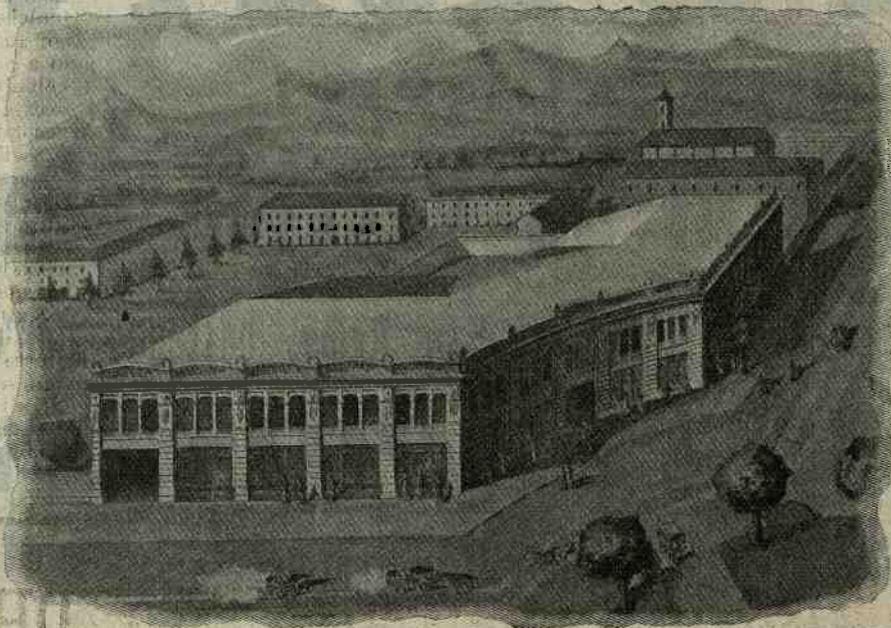
Agenti per l'Italia:

AUTOMOBILI:

Diatto-A. Clément

" Bayard " - A. Clément

" Alcyon "



TORINO - Corso Re Umberto, angolo Corso Peschiera

Prossima apertura
col 1907
dei nuovi Magazzini
ed *Auto-Garage* in

TORINO
Corso Re Umberto
angolo
Corso Peschiera

Agenti per l'Italia:

AUTOMOBILI:

FIDES (Brasier)

(già Richard-Brasier)

" Dini "

SOMMARIO

Il presente numero contiene le seguenti materie:

La corsa eliminatoria americana per la Coppa Vanderbilt - La morte del tiratore Guidicini - Il nuovo stand di Palermo - La vista dei tiratori - La corsa "Boi d'Or" - Il velocipede - Le ultime gare di nuoto: Burges, Holbein, Miss Burnett - Le regate di Pusiano, Salò, Reggio Calabria, Villa d'Este, Trieste e Parigi - La festa sportiva di Nova a - Lo sport femminile - La gara bocciola di Rubiana - In biblioteca - Il tiro a segno in Italia: il Poligono di San Bonifacio - Le ultime corse e convegni ciclistici in Italia.

Fra Tiri e Stand

Le prime brezze autunnali smorzano l'afa opprimente dell'estate, le spiagge si sfollano, i monti ridiventano dominio dei grossi veli di nubi dei falchi, la vita cosmopolita si riduce nei grandi meandri cittadini, le cose pigliano un aspetto quasi di raccoglimento.... e lo sport brucia i suoi ultimi incensi e si lascia vincere dall'intorpidimento della stagione fredda. Eppure, uno sport, un grande sport, come ha sfidato la canicola del sollone, così affronterà i rigori invernali e col suo crepitio romperà il silenzio di qualche recesso e allieterà le cronache mondane: lo sport del tiro al piccione. Meravigliosi quei tiratori! Nelle recenti caldure, essi imbracciavano in «maniche di camicia» o in certe prolisse *blouses* uso ragnatela, ciò che non li forzava *noblesse oblige* a rinunciare al solino di 40 centimetri ed a uno sparato inappuntabile: domani punteranno i loro *Scott* o *Greener* lasciandosi sferzare il viso dalla tramontana e soffiandosi sulle dita — *pardon!* — sui guanti per tener alto.... l'onore delle armi. E' inutile: lo sport del fucile passa al disopra dei barometri e dei capricci climaterici: comanda da gran signore.

Domani tiro, con qualunque tempo e numero di tiratori.

E bisogna far di cappello.

E, del resto, come riporre il fucile nella custodia e lasciarsi prendere dal *tedium vitae* o filosofare sui raffreddori quando i graziosi *châlets* ammiccano dallo stand e vi promettono tutte le delizie e le consuetudini e le sibaritiche sieste a cui siete abituati in casa vostra? Gli stands oggi sorgono con questo obbiettivo preziosissimo: divertirsi, sì, a fucilare i piccioni, ma non prendere una bronchite od una insolazione e nemmeno rimpiangere certi cantucci pieni di dolci comodità. Quando si parte da questo principio e non si lesina sul numero dei biglietti da mille da spendere, potete immaginare che cosa ne vien fuori e in che modo fatta. Per esempio, s'è inaugurato recentemente laggiù, nella ubertosa Trinacria, uno stand dovuto allo spirito munifico di quel fervente *sportsman* che è il cav. Vincenzo Florio. Già, in Sicilia, non s'ha da temere delle raffiche abbiose e dei cumuli di gelo che deliziano le città del Nord, ma

in quello stand, che noi illustriamo in questo numero, anche ogni temerità sarebbe spiegabile.

E non meno meraviglioso il moltiplicarsi degli stands. Son venuti come le ciliege. Uno ha tirato l'altro.... e tutti congiurano contro la musoneria



Cav. Giuseppe Guidicini.

ed asciugano allegramente le tasche dei tiratori, quelli che non colpirebbero un bue, s'intende. Perché gli altri, a bilancio chiuso, trovano sempre.... che la spesa vale l'impresa. E se è il contrario, dovevano pensarci prima: è chiaro.

Nell'inverno si hanno i concorsi più classici, ma in inverno per modo di dire. Perché come credere d'essere a febbraio quando, davanti al magico sfondo del Casino di Montecarlo, è tutta una gloria di luce e di mitezza settembrina, e voi relegate il *pardessus* fra le cose intollerabili e andate col più balistico ardore a fare strage di *blue-roks* e dentro di voi sentite un fuoco di vita e dietro a voi... una *cocotte* vi segue con l'occhio avido e fa già assegnamento sul gruzzoletto che, a Dio piacendo, vincerete?

Prima la *pelouse* di Montecarlo era il solo luogo di convegno della *lélite* cosmopolita. Oggi anche quel lembo di paradiso soffre la più spietata concorrenza: non c'è bisogno di andare a Montecarlo quando in altri stands ci sono in giuoco delle somme più rotonde, 100 mila lire, come quest'anno a Milano, e non ci si riduce a sospirare Montecarlo, a stagione chiusa, quando durante l'estate il tiro al piccione, dappertutto, celebra i suoi fasti e... amareggia le villeggiature. Di fatti, oggi non c'è la più piccola città, come si dice, d'acqua o di clima che non abbia il suo stand. Non parliamo delle più importanti, come Livorno, Salsomaggiore, Montecatini, Viareggio, Venezia, dove, alle volte, come a Livorno, i campi di tiro sono parecchi e si contendono i tiratori a forza di biglietti da mille. Chi ha più polvere, spara. E la polvere caccia le palle. Le quali palle poi ritornano nelle mani dei coraggiosi sparatori sotto forma di autentici marenghi.

C'est le mond!

L'anno venturo anche un'altra città d'acqua avrà il suo stand: Rimini. Ed era giusto che la spiaggia, che a buon diritto può vantare il primato, come disse Mantegazza, non lasciasse passare ancora tempo per laurearsi con un bel diploma sportivo. E con lo stand verrà forse un ippodromo, e dopo l'ippodromo qualche altra cosa più *étonnante*. Ma questo, per ora, non c'entra. Tutta questa roba, se volete saperlo, è sapientemente progettata da una potente società — S. M. A. R. A. — che, fra parentesi, vuol dire Società Milanese Automobili Restaurants Affini.

Vedete miracoli: anche le società di speculazione si convertono al verbo sportivo. Si capisce bene che non lo fanno per nulla.

Ma chi, a questo mondo, fa così le cose per amore del prossimo? P.

La morte di un celebre tiratore

Quando, due numeri fa, illustrando il tiro a volo in Italia, si ricordavano i trionfi di Guidicini con un sincero orgoglio d'italiani, non avremmo mai immaginato che la cronaca — purtroppo di lutto questa volta — avrebbe ancora illustrato il suo nome.

Guidicini è morto! E la notizia sarà appresa con dolore non solo da tutti quelli che hanno dimestichezza con la vita dei tiratori e ne seguono con interesse le vicende, ma anche da quegli altri che hanno comune con i piccionisti la sola passione del fucile, servendosi però in diverso campo e con diversi mezzi.

Guidicini era considerato come il *campione dei campioni*, ed alla sua meritata celebrità gli dava diritto, oltre che una serie ininterrotta di successi negli stands più rinomati del mondo, quando il tiro al piccione non era ancora in voga come al presente, anche una meravigliosa precisione di tiro in un'età in cui molti abdicano a quei cimenti che richiedono destrezza di occhio e di braccio. Guidicini non era stato un prodigio fin dal principio. Anzi a chi, celiando, gli *rimproverava* le grosse somme da lui vinte, egli ridendo rispondeva che bisognava anche, per debito di... contabilità, ricordare quelle che egli aveva spese per raggiungere la sua valentia di tirato: e.

Non si contano i premi da lui vinti in moneta e in oggetti, ma si può calcolare che nella sua carriera ha intascato quasi mezzo milione, ed il suo corpo non sarebbe sufficiente ad accogliere, sovrapposte, tutte le medaglie vinte. I suoi laurei maggiori li colse all'estero; negli stands di Sarajevo, di Montecarlo, di Spa, di Ostenda, di Aix-les-Bains il suo nome risuonò spesso vittorioso, strappando a valorosi competitori la vittoria.

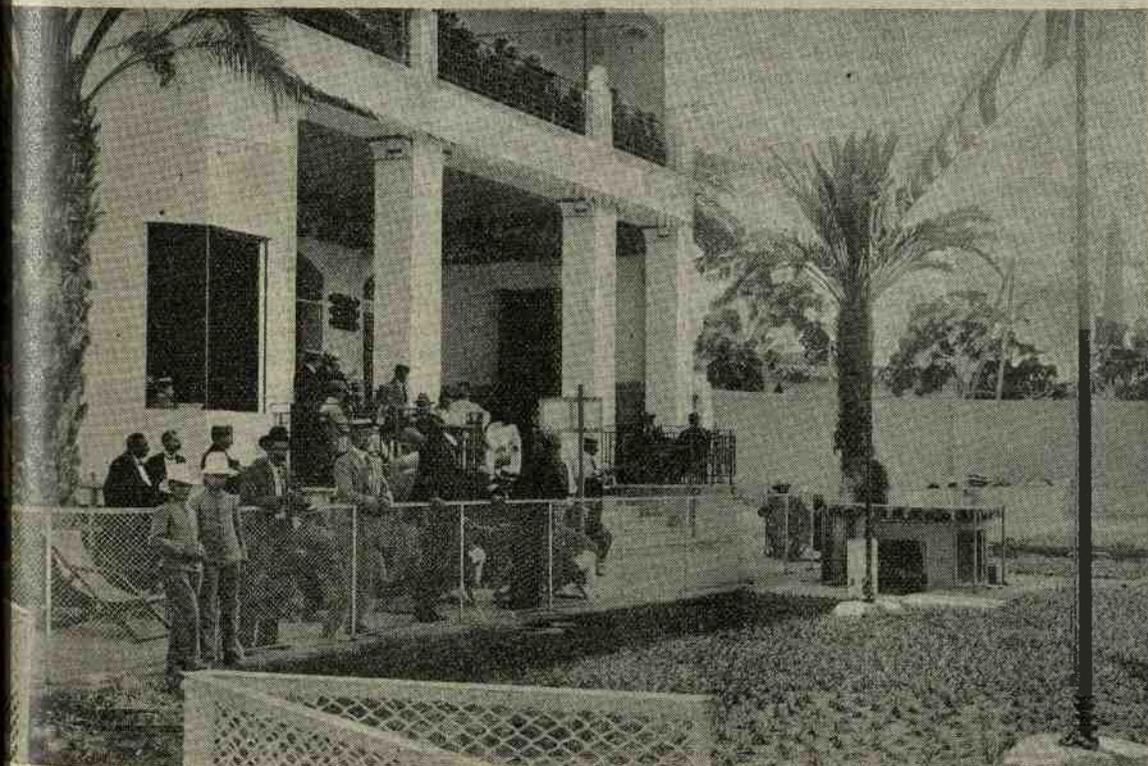
A Montecarlo specialmente il nome di papà Guidicini rimase legato ad una fama che gli sopravviverà. Come è noto, sulla ridente spiaggia del Principato monegasco si disputa ogni anno un *Grand Prix*, che è come un gran *Criterium* di abilità, perchè vi concorrono i tiratori più celebri del mondo. Ebbene, Guidicini era riuscito a vincere quel premio per ben 3 volte, caso rimasto unico fino allo scorso anno, in cui, per opera di un altro italiano, il Grasselli, le vittorie del Guidicini nel *Grand Prix* rimasero equiparate.

L'eco dei suoi trionfi era giunta così in alto che il Re nominò il Guidicini di *motu proprio* cavaliere della Corona d'Italia. Nè, come si potrebbe credere, Guidicini doveva la sua riputazione al numero di vittorie conseguite nell'età più propizia, poichè anche negli ultimi anni — e del resto non era ancor molto vecchio — egli non aveva rinunciato alla sua passione preferita e quando si presentava in qualche stand tutti gli si facevano d'attorno ad ammirare quei colpi meravigliosi che stroncavano i volatili più difficili.

Qualche volta Guidicini amava accompagnare i suoi amici nelle grandi sparate che essi andavano a fare laggiù, nelle Puglie, a Codole, sullo specchio; ma allora, il grande Guidicini, il glorioso campione, deponava il fucile; egli se ne stava accoccolato, come un ragazzo incuriosito, a guardare.... E non c'era verso che tirasse una botta! Come stile, Guidicini era un eclettico. Non sacrificava ad un falso concetto prefissato la probabilità del colpo. Regolava la sua dinamica a seconda della forza dei volatili, che egli intuiva a prima vista. Ragionava, ecco tutto.

Ora quel simpatico papà Guidicini non è più e sarà rimpianto sinceramente. Con lui scompare il decano di quella schiera che rimane tuttora la più forte d'Italia nello sport del fucile: la schiera bolognese.

Par di averlo ancora davanti agli occhi, con quella sua aria pacifica da borghese soddisfatto, con l'ampio colletto aperto e il *plastron* bianco... Ped.



Interno del nuovo Stand Florio a Palermo.

(Fot. Cacioppo - Palermo).

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TOBINO - Via Principe Amedeo, 16 - TOBINO



I concorrenti alla "Bol d'Or", del 1906.

Cornet.

Foltier.

Petit Breton.

Jaek.

IL VELOCIPEDE

Vera potenza motrice del meccanismo umano, come del meccanismo sociale, è il bisogno. Dal bisogno nasce il desiderio, dal desiderio la volontà, da questa l'azione, che opera sotto la scorta ed il freno delle leggi della ragione.

L'uomo è istintivamente spinto a fuggire ciò che gli nuoce, a combattere ciò che l'offende, a procacciarsi ciò che gli è necessario, a creare, inventare, per sé e per altri, ciò che gli è indispensabile, o utile, o dilettevole, perchè i suoi bisogni sono fisici, intellettuali, morali e sociali.

Mutano i tempi, mutano i caratteri, mutano le età, ma non gli istinti dell'uomo; onde Boileau ebbe a dire:

Le temps qui change tout, change aussi nos humeurs.
Chaque âge a ses plaisirs, son esprit et ses moeurs!

Ma poichè l'anima dell'uomo somiglia al mare e il suo destino al vento, così la sfera dei suoi bisogni andò e va sempre più dilatandosi, mano a mano che essi vennero e vengono ad essere soddisfatti. In tal modo crebbero le arti, le scienze, le industrie, i commerci; e l'uomo, sempre più attratto da nuovi desideri, corse e corre incessantemente dietro alla dea che i romani rappresentarono con la cornucopia, o con gli attributi del remo e della ruota.

Così ogni invenzione ebbe i suoi preludii, come ogni perfezionatore ebbe dinanzi a sé gli inventori.

Ma quanti secoli occorsero mai all'umanità per giungere alla bicicletta! Tutta la potenza spirituale di lunga serie di generazioni, tutto un oceano di intelletti, nei tempi trascorsi, cercò di vedere e non vide, si affannò a comprendere e non comprese; e quante cose ignoriamo noi oggi, che saranno svelate domani dai posteri!

Chi inventò il velocipede?

Venticinque anni or sono fu la Ditta *Tangent, Coventry C. ny* che lanciò in commercio il primo biciclo. Dieci anni dopo, cioè nel 1890, per la invenzione dei *pneumatici*, dovuta a Dunlop, la preziosa macchina divenne bicicletta e raggiunse il colmo della sua praticità, ma non della fabbricazione, la quale, giorno per giorno, è ora in continuo aumento, nè è facile presumere quale ne sarà l'apogeo.

Prima della indicata epoca sembra che, sul finire del secolo XVIII, un tale *Livrac* ideò un congegno chiamato *celerifero*, consistente in due ruote accoppiate, una dietro l'altra, mediante una biella a due forchette, unita ai due mozzii, seduto sulla quale l'inventore moveva il congegno, ponendo a terra alternativamente ora l'uno ora l'altro piede, nella stessa guisa come col remo si spinge una barca.

Questo biciclo, migliorato nel 1820 da certo

Drais, e nel 1855 da certo *Michaud* di Parigi, non era ancora l'odierna bicicletta!

Nel 1869 *Thevenon* cercò le ruote con cordami di gomma; successivamente vennero ideati ed applicati i cuscinetti a sfere, finchè, verso il 1875, a tali cordami furono sostituite le *gomme tubolari*, onde ebbero alquanto impiego e diffusione i pericolosi e poco estetici bicicli, a ruote miste che durarono fino al 1890, e cioè fino all'ingegnoso ritrovato, anzidetto, dei *pneumatici* e della bicicletta a ruote uguali.

L'irrequietezza del genio umano, dopo ciò, è pervenuta all'automobile, al motociclo, alla macchina per volare, al dirigibile, al canotto-semovente, ecc.; ma anche la bicicletta non è rimasta stazionaria e si è abbellita del ritrovato a scatto libero, di ali, o vele, per utilizzare il vento, si è resa snodabile, pieghevole, leggerissima, ed ha messo in grado l'uomo di percorrere, senza sforzarsi, più di 20 km. all'ora, velocità doppia di quella che una diligenza del secolo scorso osava appena sperare come buon *record*, prima che la vaporiera di *Stephensou* lanciasse per l'aria il suo superbo, magico grido!

Vi sono poi casi in cui un provetto ciclista riesce a fare anche 30 km. all'ora, raggiungendo così la velocità di un treno omnibus e, per paesi vicini, riesce a guadagnare eziandio tempo sulla trasmissione e sul recapito dei telegrammi!

Ben si comprende quindi che la preziosa bicicletta abbia destato l'estro del poeta. E se il *Carducci* chiamò l'auto: «corrusco e fumido», che «come i vulcani, i monti supera, divora i piani», abbiamo anche, fra i tanti, i noti versi del ciclista, il quale con entusiasmo canta:

Trascorro in macchina
Paesi innumeri,
Campagne rovide...
Qui e là sorridenti
Vago profilo
Di donna, e in estasi,
Sopra le lubriche
Ruote scorrevoli,
Filo...

Al tin-tin tremulo
De la campanula
Cantau le allodole,
I fiori ridono...
Io rado il suolo,
Pedalo fervido
E, su le lubriche
Ruote scorrevoli,
Volo!...

Ma si comprende pure il perchè, mentre la Francia nel 1901 aveva a ruolo 1.106.768 ciclisti, l'Italia, nel 1903, come da statistica dell'ingegnere *O. Lattes*, non ne aveva ancora che 174.507! Il perchè sta nella diversa fiscalità dei due paesi. La tassa annua di dieci lire per ogni bicicletta italiana è enorme. Da che la Francia ribassò la sua tassa (1899), i suoi ciclisti si accrebbero di oltre trecentomila, nei due anni successivi. Così penso che sarebbe di noi qualora il Governo venisse a più miti consigli.

Lettore mio, sai già tu fare uso di un velocipede? Allora non leggere oltre. Le mie parole non ti riguardano.

Ma se tu sia fra coloro che ancora non inforcano il cavallo di acciaio, che ancora ne ignorano le soddisfazioni, e pur desiderano profittare della sua utilità e goderne la voluttà, ecco alcuni precetti intesi a facilitare i primi tentativi, ossia il noviziato agli aspiranti ciclisti per affermarsi in sella.

Si scelga un velocipede leggero, non sconnesso, nè stridente, e proporzionato alla statura del novizio, in guisa che questi, sedendo in sella a gambe penzolari, tocchi con la punta dei piedi la terra.

Siccome l'unica difficoltà sta nel mantenere il peso di tutta la persona ed il suo centro di gravità sulla stretta base di sostegno rappresentata dal cerchio delle ruote nell'atto che le gambe, dando impulso ai pedali, fanno i necessari movimenti per progredire, così mentre il novizio andrà studiando l'equilibrio, il potere, quando ei lo voglia, allungare la gamba per toccare terra, rende il velocipede più comodo e sicuro.

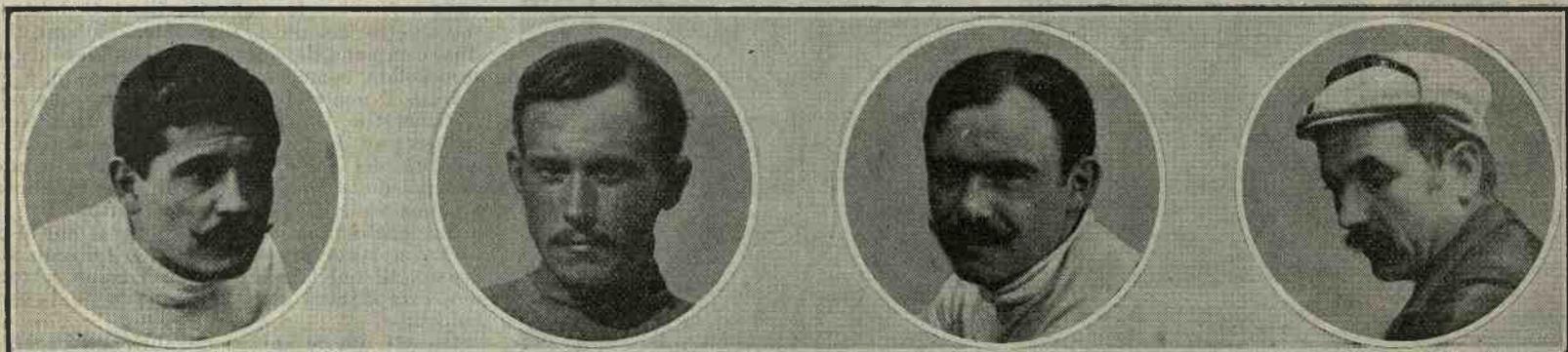
Scelto un terreno piano ed uniforme s'inforchi la sella, si prenda il manubrio a due mani, e, sorretti o no, si tenti l'equilibrio muovendo senza spreco di forze, guardando il terreno innanzi (non il manubrio) e pedalando coi due piedi sulle staffe come usano gli arrotini.

Mancando l'equilibrio si ponga il piede a terra, ma tosto si riprovi con energia e si ripeta tenacemente l'esercizio, senza tema, finchè i prolungati tentativi abbiano reso i muscoli docili ed obbedienti alla volontà, e tutto il corpo abbia acquistato il senso dell'equilibrio e della pieghevolezza, insieme alla necessaria attitudine ed abitudine ai movimenti di traslazione.

E' soprattutto nel prendere le mosse che si incontrano difficoltà, e perciò per le prime volte sarà opportuno il farsi sorreggere. Ma acquistato che si abbia il senso dell'equilibrio, si potrà inforcare la bicicletta appoggiando un piede sopra un pedale, nel punto culminante della sua rotazione, sedersi, e, guidando il manubrio, iniziare tosto la marcia muovendo innanzi con risolutezza e premendo e sollevando i due pedali alternativamente come l'arrotino, o come i suonatori di *armonium*.

A tutta prima il novizio vedrà la sua traslazione compiersi a zig-zag, tortuosa, in balia del caso. Ma dopo due o tre giorni egli comincerà a padroneggiare la macchina, e, col crescere dell'abilità, apprenderà praticamente a fare voltate, a staccare le mani, a fermarsi, scendere e salire, senza aiuti; e tutti i suoi muscoli diverranno istintivamente assuefatti e vigili per conservare l'equilibrio ed impedire le cadute.

E' ovvio aggiungere che la salita affatica il ciclista tanto maggiormente quanto più è ripida, e che la discesa esige di padroneggiare cautamente l'impeto della corsa, premendo, ove occorra, in senso contrario alla direzione del moto, sui pedali, od anche adoperando giudiziosamente il freno.



Cadolle.

Ringeval.

Trousselier.

Samson.

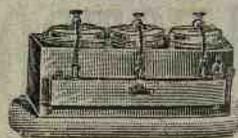
REJNA-ZANARDINI - Milano -

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



È più facile correre che andare a passo di formica! Ma con graduali e tenaci esercizi il novizio del ciclismo diverrà ben presto maestro. Imparerà allora altresì a tenere ben pulita e lubrificata la macchina, ad andare lentamente sulle strade bagnate, a non avventurarsi per la macchia di notte senza un buon fanale, ben saldato alla bicicletta, e più, a portare seco gli attrezzi necessari per eventuali riparazioni di facile esecuzione, quali sono l'otturazione di fori o di strappi alle camere d'aria od alle coperture, il serrare od aprire una vite, l'assicurare il funzionamento del freno, ecc.

Nell'odierno sport l'automobile, il motociclo, il velocipede tengono il primo posto. Quest'ultimo però, per il suo tenue costo, è il più diffuso. E' inoltre meccanismo di più spiccata locezione, e perciò adibito a molti servizi civili e militari.

La spontaneità dei suoi movimenti, il suo rapido correre, come spola che rade il suolo, lo rendono bello a chi l'osserva e dilettevole a chi l'adopra. Si hanno col velocipede molti dei piaceri e dei vantaggi del cavalcare senza averne i pericoli, nè le preoccupazioni, nè le cure, perchè si corre di più, non si dipende dai capricci di un animale, e, smontando, si può lasciare il cavallo all'acciaio dovunque senza il pensiero della patura, della striglia e del ricovero.

Adoperando il velocipede con attenzione e prudenza è agevolissimo il premunirsi da ogni male e tutto al più, se per casi imprevisi si cade, ciò avviene senza violenza e le cadute sono innocue. Acquisita la necessaria abilità, il ciclista può girare liberamente lo sguardo intorno a sé, perchè le gambe agiscono meccanicamente, ed il manubrio compie, sotto l'istinto ed il tatto della mano, il proprio ufficio. Vi sono provetti ciclisti che vanno persino senza manubrio e si servono delle mani per salutare, o fumare e financo per sorreggere e leggere giornali. Ciò veramente non è molto prudente; ma pure avviene da parte dei più esperti, e assai raramente si hanno inconvenienti. Del resto, a voler badare alle accidentalità, bisognerebbe non usare zolfanelli per tema d'incendio, non vaporiere per tema di disastri,

si ammetterà che avrebbe fatto assai miglior figura su di un velocipede, o sopra un triciclo!

Inoltre, se è vero quanto scrive il Tuttle, che non vi è soffio per quanto leggero, od onda anche lieve che si rompa sulla costa, i cui movimenti non percorrano l'universo; se, come disse lo Schiller, la fame e l'amore guidano il mondo; e

se le nostre idee soggiacciono alle esterne impressioni, da cui pure derivano, noi dobbiamo necessariamente dedurne che il velocipede — *magna pars* dello sport — eserciti funzione di amore, implichi buona volontà in azione, e valga, quale messaggero di altruismo, ad affratellare i popoli, eliminando le difficoltà ed i contrasti dello spazio e del tempo. Le iniziate gare mondiali ne offrono grande riprova.

Col. ANGELO TRAGNI.

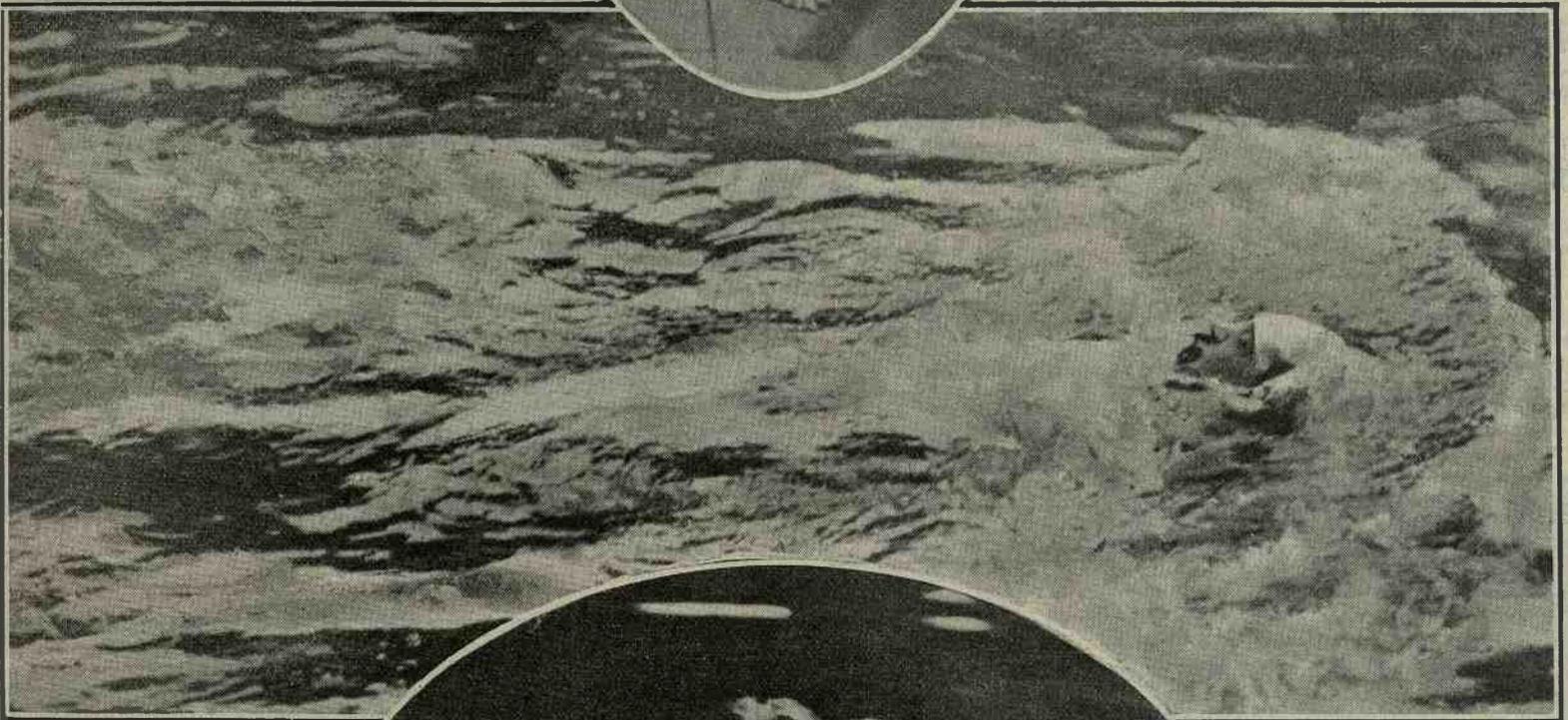
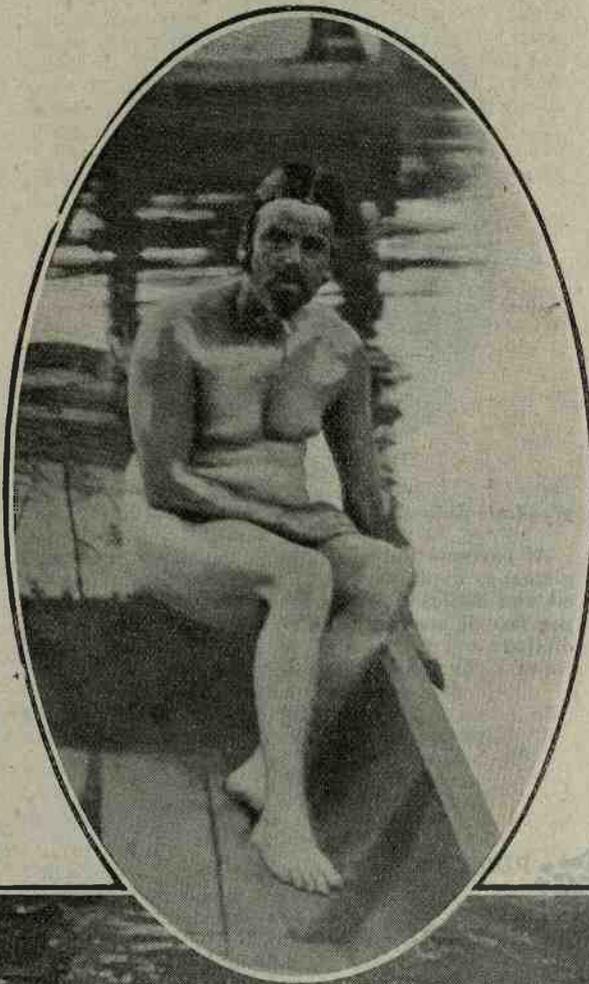
Nei prossimi numeri pubblicheremo interessanti articoli di Bergeret, Mario Morasso, Oreste Fasolo, Silvio Carpani, Raffaele Perrone e Corradini.

Le ultime gare di nuoto in Italia

Il giorno 20 settembre, tra un entusiasmo indescribibile, ha avuto luogo nel Tevere la prima traversata di Roma a nuoto, percorso cinque chilometri da porta Fluviale alla Capitaneria di Ripa Grande. A questa importantissima prova presero parte 19 campioni. Al traguardo d'arrivo, dopo una lotta accanita ed emozionante, giunsero: 1. Retacchi, in 40'; 2. Altieri, in 40'30", ambedue della *Rari Nantes* di Roma; 3. Amatore, della *Rari Nantes* di Milano; 4. Serventi; 5. Petret. Seguono in tempo massimo: Immelen, Brogani, Tofini, Palombini, Colonnelli e Cella. La temperatura dell'acqua segnava i 16 centigradi. La gara è stata favorita da un tempo splendido.

* Sul Po, nello specchio d'acqua prospiciente il *châlet* della Società Canottieri « Armida », di Torino, si svolsero le annunciate gare di nuoto ed esercizi di salvataggio, indette ed organizzate dalla locale sezione della Società Italiana di salvamento. Il forte vento osteggiò alquanto il buon andamento delle gare, alle quali parteciparono, fra altri, il campione del mondo di nuoto sul dorso, Franco Amatore, e il *recordman* della traversata dei tre laghi, Crosti Aristide. Ecco il dettaglio delle singole gare:

Prima gara, m. 250. — 1. Franco Amatore, della R. N. di Milano e della sezione torinese del *Natatorium*, in 8'45" 4/5; 2. Mariani Enrico, della « Nettuno » di Milano; 3. Amerio Carlo, della « Caprera » di Torino; 4. Togni Oreste, della R. N. di Milano e del *Natatorium* (Torino).



or finestre per tema di cadute, or rasoi per tema di delitti, ecc. Tutto sta ad essere vigili ed accorti! Certo è che col velocipede si compiono salutari esercizi muscolari, si rinforzano i polmoni, nei rapidi e corroboranti cambiamenti d'aria, si ricrea la mente, si ha sotto mano un pronto, economico e leggero mezzo di trasporto, si risparmiano fatiche, si eliminano lunghe attese, e l'uomo acquista forza, velocità e grazia. Quando si pensi che nel xvi secolo la regina Elisabetta d'Inghilterra, nelle pubbliche occasioni, cavalcava seduta in coppa dietro al suo ciambellano (1)

(1) La prima vettura apparve in Inghilterra nel 1580.

I campioni di nuoto di resistenza. In alto Burgess; nel centro Holbein; in basso Miss Burnett.

Seconda gara, m. 500. — 1. Franco Amatore, in 5'41" 1/5; 2. Virgilio Raffaello, della « Caprera » di Torino; 3. Bechis Lorenzo, dell' « Armida »; 4. Amerio Carlo.

Terza gara - Concorso di salvataggio con barca. — 1.a classificata la coppia Dotto-Scalero, dell' « Armida », in 1'23" 4/5; 2.a Manfredi-Venco, della « Caprera », in 1'34" 1/5; 3.a Carta-segna-Römiger, della « Cerea », in 1'36" 2/5.

Quarta gara - Campionato Alto Po, metri 1500. — 1. Crosti Aristide, della Società Sportiva di Germignana in 20'5" 2/5; 2. Viriglio Raffaello; 3. Togni Oreste; 4. Fontanone F., di Torino.

* Nella gara Doppia traversata del Verbano, Arona-Angera-Arona (m. 2800), coppa challenge triennale, arrivarono: 1. De Pasquali P., m. 43; 2. Belloni Pio, m. 50,35; 3. Colomba G., m. 51,25; 4. Malgorani, m. 53,20.

F.L.A.G.

FABBRICA LIGURE DI AUTOMOBILI GENOVA

Tipi propri: Chassis 16, 40 e 70 HP

e Licenza esclusiva per l'Italia:

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

Sede Genova: Piazza Corvetto, 2.

Stabilimento: SPEZIA.

Le gare di nuoto indette dalla *Rari Nantes Florentia* hanno avuto luogo nell'Arno. Numeroso pubblico assisteva dalle rive del fiume.

Gara Allievi, 100 metri. — 1. Bargioni, 2. Giusti, 3. Cini.

Coppa Florentia, metri 300. — 1. Albertini di Pavia, 2. Mantero di Spezia, 3. Ferrari di Firenze.

Gara handicap eccentrico. — 1. Pampaloni, 2. Taviani.

Gara Nazion. ite. — Il premio *Challenge* triennale, fondato dal giornale *La Nazione*, vinto lo scorso anno da De Pasquale di Spezia, è stato vinto oggi da Albertini di Pavia, al quale fu assegnata pure la grande medaglia d'oro, dono del Re.

Interessanti riuscirono pure i giuochi nell'acqua e le altre gare, che terminarono alle ore 19.

traduzione di Giuseppe Borghi, alla seguente esortazione:

Quegli è beato e fervide | *Braccio vantar ne puote*
Merta castalie note | *E nobili corone*
Che snello piede e valido | *Colte in sudato agone.*



Conte Giulio Padulli,
presidente della Sez. Lombardo-Emiliana del R. R. C. I.

Al rovescio del ciondolo è modellato l'atteggiamento di due vogatori in gara su *outrigger*, ed una dedica della Sezione è trascritta in basso per fare il *pendant* all'incitamento Pindarico del diritto:

LA SEZIONE LOMBARDO-EMILIANA
DEL R. ROWING CLUB ITALIANO
LA GIOVENTÙ STUDIOSA ESORTA
ALLE NOBILI GARE DEL REMO
CHE TEMPRANDO LE MEMBRA
AGGUERRISCONO L'ANIMO
CONTRO OGNI VICENDA DELLA VITA

Brilla il sole nel cielo limpido e sereno, e scherza sulle onde vagamente azzurre del lago, traendone smaglianti riflessi d'argento.

Ride la riva incantata, su pei poggi verdissimi, graziosamente fiorita di villaggi ameni e civettuoli, di casine, di ville. Severi, gli alti monti delle Prealpi dominano la scena incantevole, cui lontano serve di sfondo il maestoso *Resegone*, colle sue vette capricciosamente tormentate.

In questo incanto di natura, in questa terra ridente cantata dal Parini e dal Monti, si svolgono per la prima volta le Regate internazionali, promosse dalla Sezione Lombardo-Emiliana del R. Rowing-Club Italiano.



Coppa d'argento
offerta dalla sig.a Marchesa Casati Stampa di Soncino.

Il Presidente della Sezione Lombardo-Emiliana del R. Rowing-Club Italiano

Presieduta dal conte Giulio Padulli, l'Associazione del Pian d'Erba promuoveva il 1904, nel suo primo anno di vita, un'Esposizione agricola e di floricoltura, con Mostra campionaria ad Erba; ed in quell'occasione, per iniziativa del conte Padulli stesso, veniva improvvisata sul lago di Pusiano una regata regionale.

Al principio del 1905, la Sezione Lombardo-Emiliana entrava nel suo secondo anno di fondazione, e nominava definitivamente il Consiglio direttivo acclamandone a presidente il conte Giulio Padulli, il quale molto affabilmente si mostrò sensibile alla testimonianza di devozione.

L'età sua di 36 anni, il grado di capitano di complemento di cavalleria, il concetto il più misurato di disciplina e la più



La medaglia conia appositamente per le regate della Sezione Lombardo-Emiliana del R. Rowing-Club d'Italia.



A Pusiano, dove il conte Padulli ha la sua villa, egli ha voluto quest'anno richiamare otto giorni dopo le regate di campionato la balda gioventù d'Italia e fuori a disputare in regata internazionale i ricchi premi che mercé sua verranno offerti dai nobili rivieraschi.

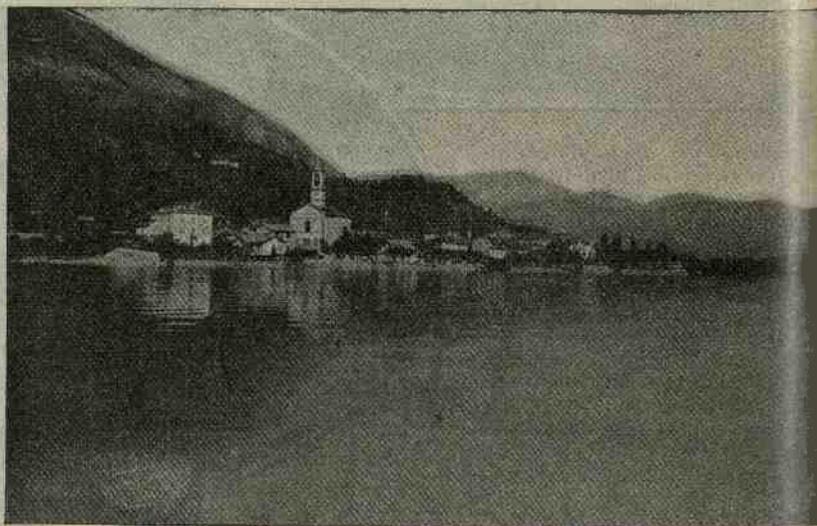
E nella sua qualità di vice-presidente del Comitato per la trasformazione elettrica delle Ferrovie Nord, dà affidamento che sarà presto allacciata Pusiano con Erba e Canzo e Como, per il cui servizio funziona già un impianto di automobili in esperimento.

Le ultime regate in Italia ed all'estero

Hanno avuto luogo a Reggio Calabria, a Salò, a Pusiano, a Villa d'Este, a Trieste, a Parigi.

La festa nautica di Pusiano si è svolta il 16 corrente.

Al soffio di un'acuta brezza discesa dai monti, fuggono le grigie nubi che, gravide di pioggia, fosche e minacciose, incombevano sull'amenissimo paesaggio. E' un caldo pomeriggio d'autunno.



Veduta di Pusiano (dall'Isola dei Cipressi).

Auto Garage Frera

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

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

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

di Milano (Mercanti A., Barbiani, Cionón, Bollimak); 2. *Adda* di Lodi (Bocconi, Franchi, Sala-Ariano).

6. *Corsa*. — *Outriggers a 8 seniors*. Coppa concessa Padulli-Amman. — 1. *Lario* di Como (Sinigaglia, Beretta, Lucioni, Pontiggia, Ravizza, Garoni, Cattaneo, Martelli); 2. Società riunite di Parigi e Lione (Orlandini F., Orlandini G., Pichard, Gaffet, Reguerra, Paul, Guérin, Vaudel); 3. *Milano* di Milano (Capelli, Dones E., Sacchini, Crani, Bertoloni, Dones M., Brambilla, Maganza).

7. *Corsa*. — *Outriggers a 4 juniores*. — 1. *Olonia* di Milano (Bertolotti, Bolchini, Bozzi, Tettamanzi); 2. *Lario* di Como (Lucioni, Cattaneo, Garoni, Martelli); 3. *Club Nautique* di Parigi (Poix, Viéjo, Garnier, Hospital).

8. *Corsa*. — *Double skiffs, seniors*. Dono del signor Gino Conti di Pusiano. — 1. *Milano* di Milano (Gerli, Sacchini); 2. *Milano* di Milano (Leva, Valabrega).

Alla sera, al Municipio di Erba Incino, ha luogo la distribuzione dei ricchi premi, fatta dal conte Giulio Padulli, presidente della Sezione Lombardo-Emiliana del Rowing; e là, fra lieti suoni e brindisi ed *urrah!* poderosi, si scioglie la simpatica festa nautica, che fu una vera affermazione per questa plaga ridente, e che (si spera) servirà a sorgere presto anche fra noi una società di canottieri che dia vita e festosità gioconda al nostro bel lago. A. D.

* Nel golfo di Salò vennero riprese le regate a remi, con imbarcazioni tipo *bisse*, a 4 vogatori,

Nelle *outriggers* a 4 vogatori: il 1. dalla *Olonia* di Milano; il 2. da Cremona.

** Nell'ultimo giorno delle feste patronali di Reggio Calabria si effettuarono le regate, riuscite interessantissime. Parteciparono la Sezione del Rowing Club Italiano, la *Ruggiero Loria* di Palermo, il Club Nautico *Jonio* di Catania, la Società Canottieri di Messina.

Nella *Gara Apertura*, per yole di mare a 4 vogatori (percorso m. 1500), vinse Palermo; nella *Gara Aspromonte*, per sandolini (m. 600), vinse Peter di Messina; nella *Gara Fata Morgana*, per yole da passeggio a 2 vogatori (m. 1200), vinse Messina; nell'ultima, *Gara Reggio*, per yole di mare a 4 vogatori (m. 1500), vinse Palermo.

Parteciparono anche due lancia della regia nave *Coatit*, vincendo due premi. Assisette alle regate un pubblico enorme.

** Le regate di Villa d'Este diedero domenica scorsa i seguenti risultati:

Coppa di S. A. R. la Granduchessa di Russia — Yole a 4 seniors.

1. *Lario senior* (Sinigaglia, Beretta, Lucioni, Pontiggia) in 6' 57". — 2. *Olonia junior* (Cesari, Poirè, Sauvito, Lambertini) in 7' 15". — 3. *Lario junior*.

La *Milano*, che pure si era iscritta, dovette rinunciare perchè priva d'imbarcazione.

Skiffs juniores. — Unica iscritta *Lecco*: viene aggiudicato il 1° premio allo sculler Bianchi.

Coppa Gazzetta dello Sport, *outrigger* a 4 juniores. — L'*Olonia* sprovvista essa pure di *outrigger*,

corre con la yole. —

1. *Lario* (Lucioni, Cattaneo, Garoni, Martelli) campioni d'Italia, in 6' 22".

2. *Olonia* (Cesari, Poirè, Sauvito, Lambertini) in 6' 59".

3. *Lario*.

Venete seniors. —

1. *Adda junior* (Bocconi, Franchi, Sala, Ariano) in 7' 35" 3/5

— 2. *Olonia senior* (Mercanti A., Barbaini, Cionon, Bolimak) in 7' 43".

3. *Milano senior*.

Outriggers a 2 juniores. Non raccolse iscrizioni.

Coppa villeggianti di Cernobbio. —

1. *Lario senior* (Sinigaglia, Beretta, Lucioni, Pontiggia) in 5' 41" 1/5.

— 2. *Lario junior* (Ostinelli, Frigerio, Scheuten, Vicario) in 6' 1" 1/5.

Con mare agitato, alla presenza di numeroso pubblico, ebbero luogo le regate internazionali di Trieste.

Prima corsa (yole di mare a quattro vogatori e timoniere). — 1° Club Canottieri Liburnia, di Fiume; 2° Circolo Canottieri Diadora, di Zara; 3° Circolo Remo, di Trieste.

Seconda corsa (*outriggers* a quattro vogatori e timoniere). — 1° Società Francesco Querini, di Venezia. Le imbarcazioni della « Società Canottieri Fiumani » e del « Circolo del Remo » di Trieste si capovolsero, ma gli equipaggi non soffrirono alcun danno. — La terza corsa pel Campionato dell'Adriatico (*skiffs*) venne rimandata.

Quarta corsa (yole a quattro vogatori e timoniere, *juniores*). — 1° Canottieri dell'Aniene, di Roma; 2° Libertas, di Capo d'Istria; 3° Circolo Canottieri Diadora, di Zara.

Quinta corsa (yole di mare a due vogatori e timoniere). — 1° Società Canottieri Bucintoro, di Venezia; 2° Circolo del Remo di Trieste; 3° Club Canottieri Hansa di Trieste.

Sesta corsa (yole di mare a quattro vogatori (sociale)). — 1° Canottieri Libertas, di Capo d'Istria; 2° Canottieri Nettuno, di Trieste; 3° Circolo del Remo di Trieste. — La settima, l'ottava e l'undicesima corsa vengono rimandate.

Nona corsa (yole di mare a quattro vogatori). — 1° Società Francesco Querini, di Venezia; 2° Canottieri Libertas, di Capo d'Istria; 3° Canottieri Nettuno, di Trieste.

Decima corsa (yole di mare a due vogatori). — Circolo del Remo, di Trieste; 2° Francesco Querini, di Venezia; 3° Club Canottieri Hansa di Trieste.

Dodicesima corsa (yole di mare ad otto vogatori). — 1° Società dell'Aniene, di Roma; 2° Società Francesco Querini, di Venezia.

** Il campionato dell'Adriatico (*skiffs*) è stato vinto da Brunialti dell'« Aniene » di Roma.



Pagliani Pericle, vincitore del giro di Novara.

Nella *corsa outrigger*, riuscì primo l'equipaggio dell'« Aniene »; secondo quello del « Remo » di Trieste.

** Il campionato della Senna è stato vinto dal canottiere Delaplane, della « Basse Seine » di Parigi; 2. Courades, « U. N. » di Bruxelles; 3. Schemit, « L'Encouragement » di Parigi.

Criterion double-scutt. 1. Delaplane-Delaporte, « Basse Seine »; 2. Couradès-Crombet, « U. N. B. » vincitore del campionato europeo a Pallanza.

Gare ginnastiche a Novara

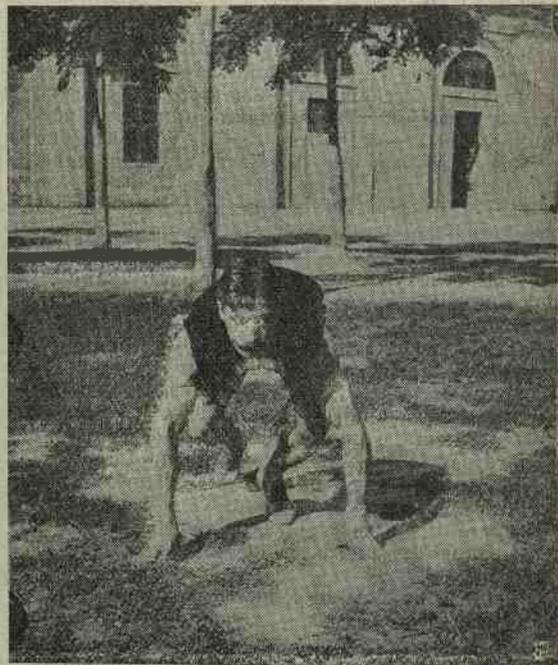
Domenica scorsa, ricorrendo il venticinquesimo anno di fondazione della locale Società di ginnastica e scherma, vennero indette varie gare alle quali parteciparono parecchie Associazioni.

Nella gara di sfratto riuscì vincitrice la Mediolanum di Milano.

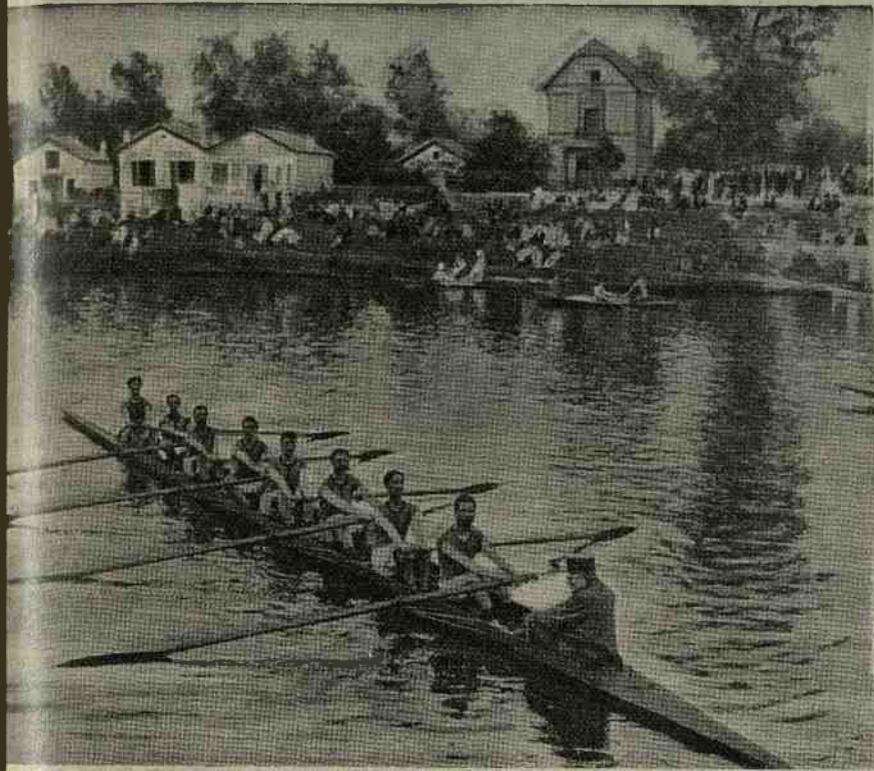
In quella atletica fu primo Touetti Luigi della Mediolanum e secondo e terzo Re Viriglio e Barozzi Umberto di Novara.

Nella *corsa di mezzo fondo* (due giri attorno Novara) giunse: primo Pagliani Pericle in 19' e 43" ed in seguito Giordano Mario dell'Audace di Torino e Castiglione Gerolamo di Busto Arsizio.

E nella *corsa di velocità*: primo Barozzi Umberto di Novara; secondo Tarella dell'Audace di Torino; terzo Brignone Guido di Novara.



Barozzi della Ginnastica di Novara, vinc. della corsa 120 m.



Equipaggio a 8 vogatori seniors della società della Bassa Senna, vittoriosa nelle regate internazionali di Parigi, nei campionati di Francia e vincitore del Match franco-tedesco.

outrigger, a 2 vogatori, sandolini e venete a 4 vogatori.

La gara più interessante riuscì quella del *Begna delle bisse*, a 4 vogatori. Vi concorrevano imbarcazioni dei vari paesi della riviera.

Giunsero: 1. *Gargnano*, imbarcazione Villa Gargnano (Bortolotti Giovanni, Valenti Francesco, Girardi Carlo e Cappelli Pietro); 2. Imbarcazione *Regina Elena* di Tortese (Carloni Battista, Ronna Rizzardo, Tonoli Domenico, Vezzala Giuseppe); 3. *Gargnano*, con imbarcazione *Bogliaco* (fratelli Caselliui, Collini Battista, Alberti Giovanni).

Il 1. premio della *corsa* per yole di mare è stato vinto da Pavia; il 2. da Milano; il 3. da Cremona.

Nelle *venete* a 4 vogatori: il 1. da Lodi; il 2. da Salò; il 3. da Milano.

Nelle *outriggers* a 2 vogatori: il 1. dalla società *Fermo* di Pavia; il 2. dalla *Colombo* di Pavia.

Nelle *yolette* a 2 vogatori: il 1. da Cremona; il 2. da Salò; il 3. da Milano.

Nei sandolini: il 1. dalla *Garda* di Salò.

TOT
DIGESTIBLE-CAHETS

VETTURE **Züst**

Rappresentanti esclusivi

Torino - Società Anonima Frera - Milano

VETTURETTE **Frera Zédèl Knap**

Torino - Società Anonima Frera - Milano

OMNIBUS CAMIONS **S.A.F.**

Marca Depositata

Torino - Società Anonima Frera - Milano

LA DONNA NELLO SPORT

Non ho la pretesa d'ammannire ai lettori un argomento nuovo di trunca: ormai anche i parruconi, che con orrore hanno visto la donna conquistare brillantemente in ogni ramo dello sport un posto arduo a fianco dell'uomo, hanno dovuto rinfederare le loro proteste quotidianamente fatte in nome dell'estetica, del buon costume, della morale. Tre ragioni queste, che a sentirle pronunciare così rimbombanti, possono aver lasciato e possono forse lasciare ancora perplesse anime meno riflessive e più avidi, e far sì che dei babbi, fatti improvvisamente arcigni e burberi, neghino alle loro figliole o la innocente corsa in bicicletta, o la salubre passeggiata a cavallo, o la remata, o la piccola gara di nuoto, con più ostinazione che non la festiciuola di famiglia ed i quattro salti d'uso. Oh badate, non voglio pertanto ricadere nella medesima colpa di quei parruconi che ho preso a gabbo testè, dicendo corna del ballo, per osannare allo sport. Io mi troverei di fronte la rivolta senza conciliazione di tutte le graziose mie lettrici, anche quelle, ed io credo son molte, che dello sport sono appassionate cultrici.

E con ragione. Poichè il ballo è uno sport anch'esso; gentile, e, diciamo pure, simpatico. Certo però sarebbe desiderabile ch'esso si mantenesse più sport che non preteso a flirt: ma, Dio mio, se quel monello di ragazzo alato lo cacciamo via di ogni luogo... come farà a ripararsi dal freddo, poichè va nudo, ed a nutrirsi, perchè imprevedente non ha con sè nessun viatico?

Il ballo, direbbero i fisiologi, gli igienisti, possibilmente dovrebbe farsi all'aria aperta, sotto il bel cielo terso, nell'aria gioconda, o nello spiazzo ombroso dinanzi alla villa, o alla linda osteria. Il ballo arcadico, insomma, ch'è lo svago del contadino dopo le lunghe ore di lavoro sui sudati solchi. Ma, Dio mio, nei rigori dell'inverno l'aria è coperta di neve; il cielo è grigio; le raffiche della tramontana sferzano il viso. E perciò l'uomo e... naturalmente la donna, dovranno come marmotte stare inerti al calduccio, tutt'al più narrantosi, come appunto nelle arcadiche ballatelle, le leggende d'amore o le fiabe maravigliose?

No: sfavillino pure i doppiieri: le orchestre furiosamente strazino tutti i più turbinosi valtzer alla moda: ma la forma genuina del ballo, semplice ed ingenua, gagliarda, ma modesta, non si corrompa nell'aria viziata dell'ambiente, e l'esercizio fisico, sano e rinvigoritore, non traligni in un più o meno abile esercizio... amoroso.

Questo è il consiglio che igienisti, fisiologi e psicologi danno intorno al ballo: ma non pertanto io credo che le signorine, leggiadre e appassionate danzatrici, siano per accoglierlo in modo assoluto.

Per quanto — poichè siamo in vena di chiacchierare — è pure un'ostinata diffamazione del bel sesso quella che gli uomini, scettici o poveri di spirito, sogliono ripetere che tutte le signorine vadano al ballo per accalparvi un marito, portandovi così l'escia d'un sorriso, il vischio d'uno sguardo, o la fitta rete di seta di mille lusinghe.

Non tutte, no. Siamo giusti, soprattutto. Non tutte. E d'un benevolo sorriso più volte ho dovuto sorridere quando ho viste fanciulle giocondamente entusiaste intrecciare danze e carole (tanto per usare la vieta frase) fra di loro nello schietto piacere del moto, dell'esercizio fisico, non preoccupate da altro intento o da altro pensiero più astuto e più interessato.

Ma all'unico sport, se pure il ballo è degno di tal nome all'unico sport delle nostre avole in parrucca bianca, od in crinolina, la donna moderna ha sostituito molti altri rami di esercizi fisici che indubbiamente varranno ad un miglioramento grandissimo di questa nostra razza ancora un po' sfiacolata dall'inerzia in cui fu lasciata, per esigenze di speciali avvenimenti e per convinzioni più tardi riconosciute errate,

dalle generazioni che ci hanno direttamente preceduto.

D'altronde è verità di tale evidenza, che non occorrono nè argani nè carrucole per tirarla su dal pozzo. Prepariamo, rinvigorendone con beninteso esercizio fisico il corpo, delle madri forti, sane e robuste, e noi avremo presto preparato un avvenire floridissimo alle generazioni che ci seguiranno.

Ma ancora un pregiudizio, retaggio del maniero romanticismo di mezzo secolo fa, ed al quale cede volentieri anche l'intelletto più assennato, può far parere meno opportuno il grande sviluppo dell'educazione fisica nella donna.

Novellieri teneri, romanzieri scialbi, pittori decadenti ci hanno costretto ad immaginare la femminilità soave solo sotto la maschera d'un pallore ambrato, in due occhi dolci e languidi, in esili personcine, sottili come giunchi: ed a confidare il perfetto amore solo nelle manine scarne d'una donnina gracile, eterea.

Non ci possiamo adattare all'idea perciò d'una donna dai gartetti d'acciaio, dai muscoli potenti, dalle spalle larghe e forti come mura, che v'ascenda come un camoscio le più alte vette, che gareggi

nulla della sua bellezza e della sua grazia, sapendo conciliare le esigenze della propria avvenenza con quelle dello sport. Certamente di tutti gli sports, quello del ciclismo obbliga la donna ad una maggiore cura per non corrompere l'eleganza della sua femminilità.

Il troppo rapido movimento delle gambe, il facile mal vezzo di star troppo curva, un vestito meno adatto, una gonnella eccessivamente svolazzante o troppo... concisa, un esagerato sforzo del corpo in atto di spingere la macchina, possono togliere ed assai facilmente alla ciclista la correttezza e la grazia, per una volgarità sconveniente e poco dignitosa.

Dovranno perciò le belle e numerose amazzoni del cavallo d'acciaio curare più che non le colleghe degli altri rami di sport, la proprietà, il contegno, l'eleganza delle mosse, tanto più che lo sport cui esse si dedicano è più popolare e più comune. Un'ultima barriera elevano gli antifemministi nello sport: sono i più misoneisti che sventolano il labaro della moralità. Lo sport — essi dicono — dà troppa libertà alle fanciulle: concede troppa facilità di vita in comune con... individui dell'altro sesso.

Ma a queste stolidi ragioni, già invocate appena lo sport entrava trionfante nelle consuetudini della nostra gioventù, sono debellate dall'evidenza dei fatti.

Quando Cesare Lombroso, nei primi anni dello sviluppo del ciclismo, scriveva che la bicicletta era nuova causa di un rinerudimento di delinquenza nei giovani, considerava superficialmente il fenomeno e da un solo lato. Egli non voleva confessare che il ciclismo, e quindi ogni altro ramo di sport, ha fatto disertare dalla gioventù nostra i tavoli verdi, i bigliardi, i clubs ed altri luoghi di crapula e di vizi. D'altronde qualunque cosa ch'io dicessi intorno a questo argomento, non direi certamente che cose ripetute ormai a sazietà, perchè ormai non v'ha persona che ponga in dubbio l'efficacia moralizzatrice e risanatrice dello sport nella nostra gioventù. Sull'anima della giovinetta sana, lieta, piena di vita, ma gioconda perchè il sangue corre bene nelle vene, perchè per tutto il suo corpo è un'onda costante di benessere, non passerà mai il soffio dello scetticismo, dello sconforto, o non avrà presa il solo cupido desiderio di piacere, frascbettando, e languendo in vane brame e consumandosi in grutte invidiuzze od ignobili pettegolezzi.

Non ho certo con quello che ho detto finora, dette cose nuove, nè direi d'una sensazione nuova quando descrivessi la graziosa impressione che mi fa il vedere giovani donne e fanciulle impegnate in nobili gare di sport per la conquista di simbolici allori, meglio non dubbio che vederle impegnate ed a fondo e con animosità in gare di civetteria più o meno spudorate per la conquista, qualche volta, di un marito... ma quasi sempre d'una disillusione di più...

Fino a questo punto sono femminista anch'io, e profondamente convinto.

CINI ROSANO.



Le concorrenti alla gara boccifila di Rubiana (9 settembre 1906). (Fot. Giuseppe Cali - Rubiana).

col più nerboruto barcaiolo nel remare, ora amazzone ardita, ora nuotatrice gagliarda.

Orrore! Venere arrossirebbe di vergogna fino alla punta dei piedi.

— Ma l'estetica! — grida l'ostinato censore. — Quale oltraggio atroce la donna nello sport non infligge anche all'estetica! Le mani callose della rematrice, le braccia muscolose delle vogatrici, i volti bronzati o magari spelacchiati delle alpiniste non tenteranno mai al madrigale il poeta.

— Ma convinceranno meglio i giovani al matrimonio — osserva l'igienista.

E basterebbe questa proposizione per forse vedere ingrossarsi enormemente le file delle *sports-women*.

E d'altronde non è vero che l'estetica abbia vergogna dalle pratiche sportive delle donne. Una donna rinvigorita e ringagliardita da un razionale esercizio ginnastico, svilupperà in modo armonioso le sue forme, onde raggiungeranno quella schietta perfezione, migliore che non le diafane bellezze o le romantiche gracilità nascoste nella ricca e compiacente lussuosità di drappi e di sete. D'altronde ancora la donna ha tanta sapienza e magia di lusinga, ed arte di abbellirsi, che anche nelle foggie succinte di vestire, che gli esercizi sportivi comportano, possono trovare tutto l'ingegnoso fascino delle più magnifiche telette, dei più ricchi abbigliamenti.

Sfogliamo infatti i figurini delle illustrazioni di mode: non vi vediamo disegni e modelli di costumi per caccia, pesca, alpinismo, canottaggio, ciclismo, che sono una meraviglia di buon gusto, e che indossate da fanciulle o giovani donne, cui una ben regolata fatica d'esercizi ginnici o sportivi concesse una solida virtù di forme, non possono che loro dare maggior fascino di una semplice ma signorile e vera eleganza?

Dunque l'estetica può essere salva sempre, sempre rispettata, e sempre lo sarà finchè donna è donna: e anche quando essa s'affatichi a scalinar rocce e ghiacciai, a solcare placidi laghi o tortuosi fiumi in leggere imbarcazioni, od a cavalcare e a pedalare, se è bella, se è leggiadra, non perderà

La gara boccifila femminile di Rubiana

Una simpatica festa riuscì quella per la gara boccifila svoltasi il giorno 9 corrente fra le signorine villeggianti a Rubiana. Prendevano parte alla gara le seguenti signorine:

Eugenia Franco, Maria Ferri, Irma Decaroli, Vittorina Vincent, Teresina Martino, Maria Franco, Ida Chiesa, Rosina Franco, Emilia Bardi, Eva Dall'Osio, Tina Bardi, Amalia Sampò, Adriana Ceresole.

La Giuria era composta dagli organizzatori delle feste tanto sportive che di beneficenza, che si sono svolte con manifesta soddisfazione di tutta la colonia dei villeggianti, nonché degli abitanti di Rubiana e dintorni, che rispondono ai nomi del dott. Leonardi Giani, Pierino Vincent e prof. Filippo Largaioli.

Emozionanti furono le partite. Vinsero la gara le signorine: Irma Decaroli (alla quale venne consegnato come premio un carnet d'argento) e la signorina Vittorina Vincent (quadretto ad olio). Presenziava la festa l'onor. Boselli.

Nel prossimo numero illustreremo con interessanti fotografie giunteci all'ultima ora, la traversata di Roma a nuoto e le gare di nuoto di Firenze.

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

“ PERRY ”

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





Tracy, vincitore della gara eliminatoria americana per la Coppa Vanderbilt.

Germania. — 1. Mercédès (Jenatzy), 2. Mercédès (Mariaux), 3. Mercédès (Foxhall Keene).

Inghilterra. — 1. Napier (Clifford Earp), 2. Napier (Macdonald).

America. — 1. Locomobile (Tracy), 2. Thomas (Le Blon), 3. Haynes (Haynes), 4. Pope Toledo (Little), 5. Christie (Christie).

Non si tratta in questo opuscolo dell'antica scherma col bastone a due mani, ma di un metodo di difesa personale, basato su una serie d'esercizi da eseguirsi ad una sola mano, con un semplice bastone.

L'Automobile Club di Torino ha distribuito di questi giorni ai suoi soci il suo *Annuario 1906*, che si può dire un'opera riuscita completamente sia dal lato tipografico, che da quello della praticità.

Precede una breve storia di questa Società, anziana fra le sorelle italiane, ed a questa fa seguito lo Statuto del Club, e l'elenco dei Soci onorari, della Direzione, o delle altre categorie dei soci, il cui numero va ognora crescendo.

Il *Mezzogiorno sportivo* è il nuovo giornale che si pubblica da pochi giorni a Palermo, sotto la direzione di Corrado Colombo. Angurii.

Turin et ses environs. — E' questa una pubblicazione che Cesare Isaia ha fatto sotto gli auspicii della «Pro Torino», coi tipi di Renzo Streglio.

Pordoi e Fugazza. — Il Touring Club Italiano ha cominciato la spedizione gratuita a tutti i suoi soci di due nuovi profili-monografie, che illustrano due strade del massimo interesse.

Il primo illustra la nuova e splendida strada del Pordoi, che, traverso le Dolomiti di Val di Fassa, unisce il Trentino colla Ladinia. La strada fu aperta nello scorso anno, e questa pubblicazione rappresenta dunque una vera novità.

Il secondo dei due opuscoli illustra la strada del Pian della Fugazza, che unisce Schio nel Vicentino con Rovereto nel Trentino. Su questa strada, pittoresca assai, si sta in questi giorni attivando il servizio automobilistico.

Ciascuno dei due opuscoli è adorno di molte vignette e fornito di un nitido profilo ricco di dati altimetrici, chilometrici e d'altro genere d'una cartina geografica.

Il testo delle due monografie (come di quelle dello Stelvio e del Moncenisio pubblicate or è qualche mese) è di Ottone Brentari, direttore della *Rivista del Touring*.

Ing. E. MARCHESI, *L'automobile* (edit. S. Lattes e C.). Di questo interessante volume sul funzionamento e sulla costruzione del modernissimo veloce congegno è uscita la terza edizione, completamente rifatta. Nel testo sono intercalate 52 figure ed una tavola scomponibile a colori. L'A. tratta l'argomento in forma chiara e con competenza grandissima.

Preparazione del tiro d'artiglieria nell'assedio delle piazze forti. — Con questo titolo il tenente del genio sig. Luigi Mina, ufficiale coltissimo e assai noto, pubblica coi tipi del Voghera un suo dotto studio, già contenuto nella *Rivista d'artiglieria e genio*.

Ing. ALGERMANO DE-MARIA, *La vettura automobile* (edit. S. Lattes e C.). E' anche questo il frutto d'uno studio sereno e profondo del meccanismo e del funzionamento del trionfatore dello spazio. Il volume contiene 121 figure assai nitide. L'edizione è accuratissima.

Due annuari. — L'uno è quello dell'Automobile Club di Milano, l'altro dell'Ippodromo pure di Milano; due pubblicazioni, sotto diversi punti di vista, interessanti.

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.

La settimana automobilistica

In attesa della Coppa Vanderbilt

Undici vetture rappresentanti le principali marche d'America hanno partecipato alla corsa eliminatoria per la Coppa Vanderbilt, che si disputerà il 6 ottobre.

La Coppa Vanderbilt, creata dal giovane miliardario americano Vanderbilt, per la terza volta si disputerà quest'anno. Nel 1904 e 1905 la gara eliminatoria fra le marche americane aveva piccola importanza; quest'anno, invece, la lotta è ingaggiata fra marche ormai note.

Il circuito sul quale si sono misurate le fabbriche americane misura 48 chilometri, e doveva ripetersi dieci volte. La partenza venne data a Westbury.

Soltanto tre concorrenti hanno terminato il percorso totale. Essi sono: 1.º Tracy, su Locomobile in ore 5,27'45"; 2.º Le Blon, su Thomas, in ore 5,51'35"; 3.º Haynes, su Haynes, in ore 6,25'39".

Le tre vetture rappresentavano l'America nella finale della Coppa; e venne deciso di aggiungere Little (Pope-Toledo) e Christie (Pope-Toledo), che si trovavano in testa agli altri concorrenti quando la corsa stava per terminare, ma che per incidenti dovettero rallentare.

Al primo giro Mongini rimase vittima di un accidente. La sua vettura, di cui non poteva tenere il volante con mano ben ferma (avendo ultimamente ricevuto una ferita alla mano, che lo faceva molto soffrire), fece uno scarto in seguito allo scoppio di un pneumatico, ed andò a slanciarsi con tutta velocità contro un palo telegrafico. Mongini ed il suo meccanico furono proiettati fuori del loro sedile, ma fortunatamente nessuno dei due si ferì. La vettura, essendo rimasta parzialmente lanneggiata, non poté continuare la corsa.

Gli automobilisti Little, Le Blon e Tracy, sorpassandosi a volta a volta, tennero dapprima una velocità pazza. Poi dovettero rallentare leggermente per qualche tempo, poichè la pioggia, che si era messa a cadere verso le otto del mattino, rese la strada molto sdruciolevole e pericolosa. La migliore performance della giornata venne compiuta da Tracy, che una volta ha coperto un giro del circuito, cioè chilometri 47 e mezzo circa, in 29'29" 2/5, cioè 98 chilometri all'ora circa.

Ecco definitivamente la lista completa dei concorrenti del 6 ottobre della Coppa Vanderbilt.

Italia. — 1. Fiat (Lancia), 2. Fiat (Nazzaro), 3. Fiat (Weillschott), 4. Itala (Cagno), 5. Itala (Fabry).

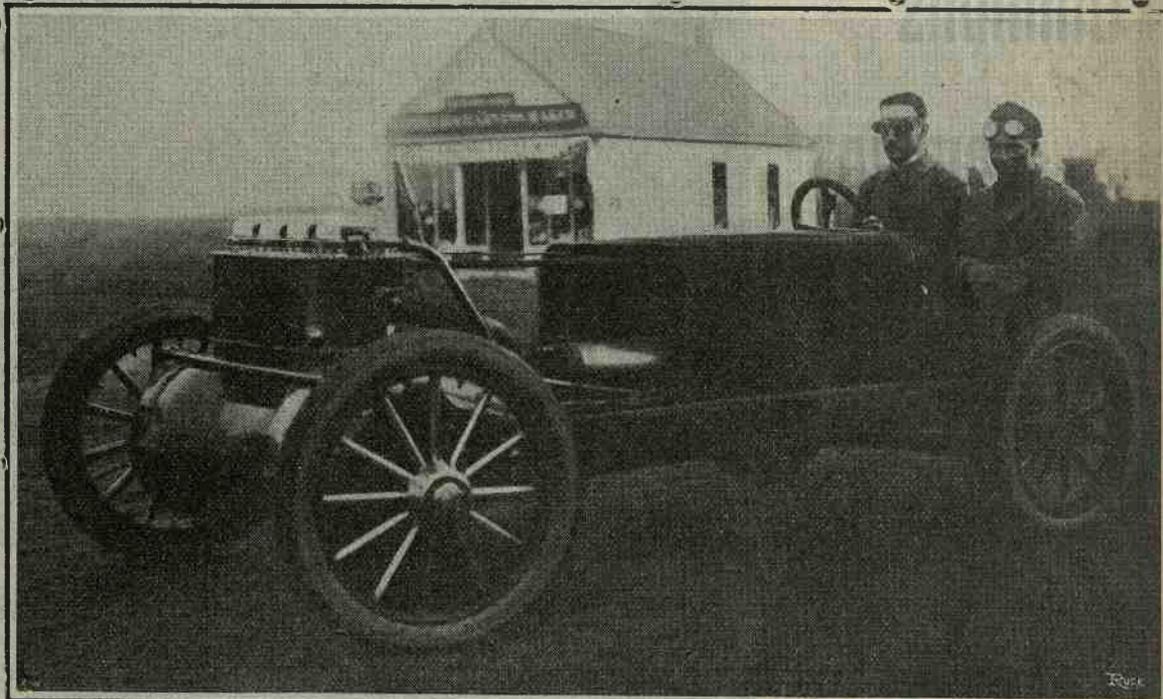
Francia. — 1. Bayard-Clément (Alb. Clément), 2. Hotchkiss (F. Sepheard), 3. Panhard-Levassor (Heath), 4. Lorraine-Diétrich (Duray), 5. Darracq (Héméry).

IN BIBLIOTECA

656 itinerari di gite alpine. — La Direzione del Club Alpino di Torino, sapendo di fare cosa grata ai suoi soci e agli alpinisti in generale, pubblicò di questi giorni un volumetto, dove si contengono 656 itinerari di gite alpine effettuabili da Torino in uno o due giorni. Per ogni gita è data ogni indicazione che possa tornare utile agli escursionisti di montagna, ore, distanze, quote altimetriche, descrizione sommaria del percorso, talchè si può considerare questa raccolta d'itinerari quale un compendio di guida per le Alpi occidentali.

Autori del lavoro sono il dott. F. Santi per le Valli del Pesio, della Roja, del Gesso, della Stura, di Demonte, Maira, Varaita e del Po; il sig. A. Chiavero per le Valli del Pellice, del Chisone, del Sangone e di Susa; e il dott. Ferrari per le Valli di Lanzo, dell'Orco, Soana, Chiusella, d'Aosta, Biellese, Valli della Sesia e dell'Ossola.

Scherma di bastone. — Giovanni Ceselli, maestro di scherma alla R. Accademia Navale di Livorno, ha dato alle stampe un suo opuscolo sul *Gioco ginnico schermistico di bastone*, da impararsi anche senza maestro, scritto ad uso dei soldati, degli allievi dei collegi civili e militari e delle scuole pubbliche e private.



Christie, uno dei tre americani che prenderanno parte alla Coppa Vanderbilt (6 ottobre).

AUTOMOBILISTI!!!

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

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

La Corsa Nazionale XX Settembre

(Roma-Napoli-Roma)

è stata vinta

dal corridore X, con Bicicletta
munita di PNEUMATICI

DUNLOP

i soli che potevano resistere a strade
impraticabili ed all'ira degli elementi.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co L^{TD}

MILANO - Via Fatebenefratelli, 13 - MILANO

Peugeot - Croizat

Società Anonima Italiana - Capitale L. 1.500.000

PER LA FABBRICAZIONE DI VEICOLI AUTOMOBILI

(Brevetti PEUGEOT)

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - Torino

Vetturette

6 HP due posti (Bébé) - 8 HP 4 posti

Chassis

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

Omnibus - Camions

Agenti Generali per la vendita in Italia:

G. C. F.lli PICENA - Torino

E. GRAZIANI & C. - Padova

AUTOMOBILI " RAPID "

Omnibus

Camions

Inaffiatrici

Vetture Sport:

12-16 HP

24-50 HP



TORINO - Officine Barriera di Nizza

Il tiro a segno in Italia

Come l'istituzione del tiro a segno sia regolata negli altri paesi, quali elementi di sviluppo abbia e come funzionino, non è qui il caso di esaminare. E d'altronde sarebbe inutile. Perché tutti gli ordinamenti civili di un popolo, che si concretano in istituti di varia indole e funzione sociale, dipendono esclusivamente dalla particolare educazione politica e condizione economica, in cui non entrano in minima parte la razza, le tradizioni, lo svolgimento storico.

Ora, fare una comparazione — e ne è vietato l'abuso in Italia — fra qualche nostro istituto e il consimile delle altre nazioni, quando i caratteri di origine e di svolgimento sono del tutto differenti, nè siano compatibili anche per l'avvenire, di qualche colleganza, è per lo meno un esercizio assurdo e vano.

Piuttosto, un quesito da risolvere, e non privo d'importanza, è questo: deve l'istituzione del tiro a segno in Italia essere diretta e tutelata dal maggior organismo — collettivo lo Stato — o sotto l'azione preponderante degli altri due minori: la Provincia ed il Comune?

Qui spuntano le due opposte tendenze, che si sono contese il campo nelle scienze sociali. Secondo l'una — ed è la più intransigente — nessuna fiducia è da accordarsi allo Stato, il quale in qualunque impresa non strettamente politica si sia arrischiato con una certa autonomia d'intenti e di mezzi, ha fatto sempre cattiva prova. Lo Stato, *exempli gratia*, è un cattivo industriale, è un pessimo agricoltore, un disastroso amministratore... Questa teoria, invero, attinge di più alla pratica e da ogni virtù d'insegnamento.

L'altra, se non così assoluta, non enuncia per questo meno esplicitamente. Allo Stato, è vero, si può far carico di molte qualità esiziali, ma tante di esse non sono maggiormente imputabili alla Provincia od al Comune, a cui la fluttuazione dei partiti e lo stimolo degli interessi particolari toglie ogni stabilità di direttiva ed imprime turbamenti pericolosi!

Noi non professiamo fede di esclusivismo senza dare un eccessivo credito ad una concezione statolatra, la quale poi trae a degli errori più pericolosi di quelli d'una diversa dottrina, pensiamo che soltanto lo Stato debba avere il reggimento supremo di quella istituzione, e che la Provincia e il Comune debbano limitare la loro opera ad integrare quel primo impulso ed a tradurlo in effettivo movimento. La quale opera, conviene dirlo, è molto più complessa e più onerosa di quella iniziale, perchè richiede un ausilio più diretto e dei mezzi idonei a prestarlo. Lo Stato non è onnipotente e nemmeno quell'ente astratto e negativo che taluni vogliono.

Se esso alle volte non è una forza viva ed operante, ciò avviene perchè la sua azione non trova un corrispondente seguito negli organismi regionali e diventa frammentaria o sterile e si perde nel nulla. Non diciamo che lo Stato abbia soverchia cura del tiro a segno e si sforzi di portarlo a quella diffusione che pur meriterebbe; ma che cosa fanno pel suo incremento le Province ed i Comuni, la cui vita spesso si esaurisce in una grama gestione di bilancio e si mostra fiacca ed impotente davanti alle idealità nazionali? Nè vale l'accusa che si muove allo Stato di non saper amministrare degnamente, perchè se tale funzione, a riguardo delle nostre società di Tiro, gli compete in un certo aspetto generico e vago e quasi si risolve in una influenza morale, quella effettiva, pratica, spicciola e devoluta ai singoli consigli d'amministrazione, i quali si dibattono nelle ristrettezze più penose, sia per la scarsa contribuzione dei soci, e non si vede ragione perchè non debba essere di alcun poco aumentata; sia per i nessuno stanziamenti che nei bilanci delle Province e dei Comuni trovano posto a favore di quella istituzione. Un grande gesto di prodigalità credono di fare le une e gli altri in occasione di qualche gara, erogando qualche meschino centinaio di lire, ma quella sommetta affatto contingente è confiscata e tutto beneficio della gara e non rende alcun servizio alle linee permanenti del bilancio. Vi rivolgete allo Stato? E lo Stato, forse giustamente, vi dice che esso fa già troppo e che in certi andamenti minuti non ha da metter mano. Senza dire che lo Stato è sempre sotto l'incubo di un disavanzo nei singoli bilanci, ed è costretto a far l'avaro anche quando non trova piacere a farlo.

Fra tante difficoltà e negligenze, le nostre società sono costrette a menar vita stentata, destreggiandosi con espedienti amministrativi e trascurando la parte ch'è più essenziale in quella istituzione, cioè l'educativa. La quale, del resto, non dev'essere speciale compito delle società, ma

dovrebbe ripetere forza e prestigio da tutto un intreccio di attività sociali. L'amore a certe istituzioni non nasce coll'individuo: gli deve essere ispirato. E nel nostro paese che cosa si fa per ottenere quell'intento? Malauguratamente, poco. Il debole e perciò inefficace stimolo dei Governi, lo scarso e manchevole aiuto degli enti regionali, una procedura delle più lunghe e noiose ad attuare le riforme che pur son ritenute indispensabili, ed inoltre quel molle spirito di stanchezza che pervade la nostra vita amministrativa, sono tutte ragioni che sottraggono valore di forma e di contenuto a quella istituzione.

E d'altro canto, la nostra gioventù, sveglia ormai — ed è confortante segno — da quella torrida mollezza che le aveva creato una penosa condizione d'inferiorità, s'è data con più entusiasmo a quegli esercizi fisici che richiedono più dinamismo e li predilige e trascura gli altri che carezzano di più la parte estetica obiettiva. Se nei poligoni di tiro i nostri giovani fanno qualche rapida apparizione, è soltanto per le esigenze di un servizio coatto che essi vedono di mal occhio; quando viene indetta qualche gara, la loro esigua partecipazione è davvero desolante e — vedi ironia — son da essi prese di bersaglio quelle categorie così dette

prerogativa d'esser un'istituzione ufficiale, non deve entrare con onore nelle novissime concessioni? Concessioni che sembrano straordinarie quando si pensi al misonismo che negli altri luoghi ha sempre intralciato ogni speditezza di nuova idea o di ardito sperimento. Così solo si potrà dare all'istituzione del tiro a segno una spinta vigorosa e spianargli quel cammino che presso altre nazioni è così glorioso e folto di successi. Quando esso sarà reso obbligatorio per tutti e avrà la fisionomia di un capitolo importante e indispensabile nell'educazione sociale, noi non guarderemo più con invidia, per esempio, alla vicina Elvezia, dove il tiro a segno è quasi un'imprescindibile fattore di vita nazionale, e non ricorderemo più con meraviglioso stupore l'eroica virtù dei Boeri, che con la punta del loro mirino tennero in isacco un esercito dieci volte più potente e provvisto.

Sarà lungo il cammino? Noi non lo crediamo. Poichè abbiamo una gran fede nella energia fattiva dei nostri giovani, ai quali manca soltanto il cenno imperativo, categorico per lanciarsi fieri sulla strada delle anime conquiste. E questo lavoro di preparazione e di coordinamento delle discipline fisiche deve partire dall'alto e spandersi



Tiro a segno naz. di San Bonifacio Veneto - Uscita dal campo del tiro dopo la premiazione. (Fot. De-Bianchi - Verona).

di « fortuna » nelle quali il reale valore ha ben poco campo ad emergere. Nella loro mentalità alle volte sviata dietro falsi idealismi, il tiro a segno assume il carattere di una manifestazione sportiva. Uno sport? Ma contro questa degenerazione di un alto e nobile concetto molti dovrebbero insorgere. Se il tiro a segno urta contro qualsiasi sforzo di definizione sportiva; il tiro a segno deve essere una gelosa palestra di civile addestramento, al quale il cittadino deve dare non importanza di passatempo, ma tutta la disciplina di un dovere morale da compiere, oltre che verso la patria, verso se medesimi. Il tiro a segno non si racchiude tutto in un secco automatismo di fucili che esplodono e di bersagli perforati: esso ha un significato di vibrante patriottismo che tien desti gli impulsi più generosi e li fortifica e all'occorrenza li lancia in un cemento. E per conseguire questo mirabile e desiato risultato, per incarnare l'apparente passatempo fisico in un alto idealismo di patria, che cosa fanno coloro cui è commesso il delicato ufficio di indirizzare l'educazione del cittadino? Nelle nostre scuole classiche si può dire che quasi ogni attività funzionale sia assorbita a masticar greco e formule algebriche, mentre quel po' che si lascia alle manifestazioni fisiche si riassume tutto in certe parodie collettive che di ginnastica non hanno che l'aspetto.... e gli attrezzi. Mentre tutto un vasto tentativo di rigenerazione sarebbe da affrontare con coraggio e nelle varie specie di esercizi fisici innestare quelle che oltre rinsaldare i muscoli concorrono a formare anche un degno abito morale. Verità che forse si comincia a comprendere, visto che anche nelle sfere più chiuse ad ogni luce di progresso e di modernità penetra il convincimento di accordare nel corredo delle discipline obbligatorie più larga parte agli esercizi fisici.

E perchè il tiro a segno, che fra l'altro ha la

benefico in tutti i ceti sociali ed essere secondato da quanti sono preposti ad una mansione pedagogica o didascalica, e lottare e vincere con la sola virtù delle cose che non han bisogno di dimostrazione. Il tiro a segno è ora poco più di un concetto, ma dev'essere un bel fatto e forte e soprattutto diffuso. Cosa si chiederà ai privati? Che sussidino la grande istituzione con quello spirito di doverosa solidarietà che anima le intraprese più nobili. Le società faranno il resto, vigili, operose, piene di slancio. Oggi le società, arenate in mille angustie finanziarie, devono infrangere il loro ardore e limitarlo a quelle iniziative che non offrano gravi pericoli di oscillazioni tra dare e avere. E quando indicano qualche gara sono costrette a tesaurizzare per sopperire alle deficienze del bilancio ed operare quel che diversamente riescirebbe impossibile, per incuria di uomini. Il lagnò che spesso si sente ripetere, e che cioè certi programmi di gare sono troppo fiscali, non è nuovo. Ma d'altronde come fare? Comprendiamo che in quel modo si riesce ad ottenere una selezione alla rovescia, cioè a premiare chi più può spendere, non chi è più abile. Ma, ripetiamo, quando le condizioni delle nostre società fossero più floride, l'inconveniente sarebbe evitabile. Ogni bilancio di gara dovrebbe essere a se e bastare a se solo: invece, è giocoforza aggravare al presente il dispendio dei tiratori per realizzare qualche margine ed erogarlo a beneficio di tutto l'ingranaggio economico, molto avariato e rappezzato. Quando le gare saranno più frequenti e più economiche, si svilupperà maggiormente lo spirito di emulazione, ed i tiratori in una fratellevole e cortese competizione d'armi, troveranno più facile mezzo per cementare i loro propositi.

A. PEDONE.

L'abbonamento annuo alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5

FORD

Ford Motor Co. - Detroit

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

Bicicletta Americana

Rambler

Modelli 1906

PREZZI RIBASSATI A

L. 275

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

Agenzia esclusiva per l'Italia:

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

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

Marchand

Nuovi Modelli 1906

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VETTURE DA TURISMO

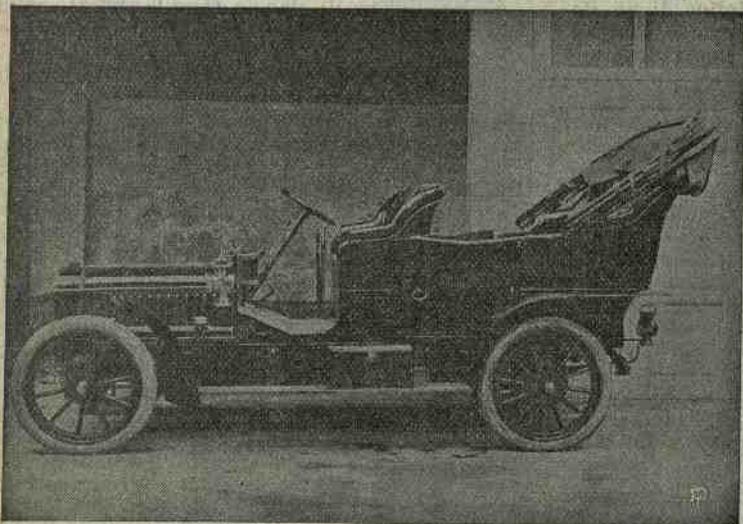
18 - 24 - 28 - 35 HP

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

Chiedere Catalogo a Piacenza.

DE DION-BOUTON

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



Doppio Phaeton De-Dion Bouton 15-20 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

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, Motoeiclette, e per qualunque Motore a scoppio.

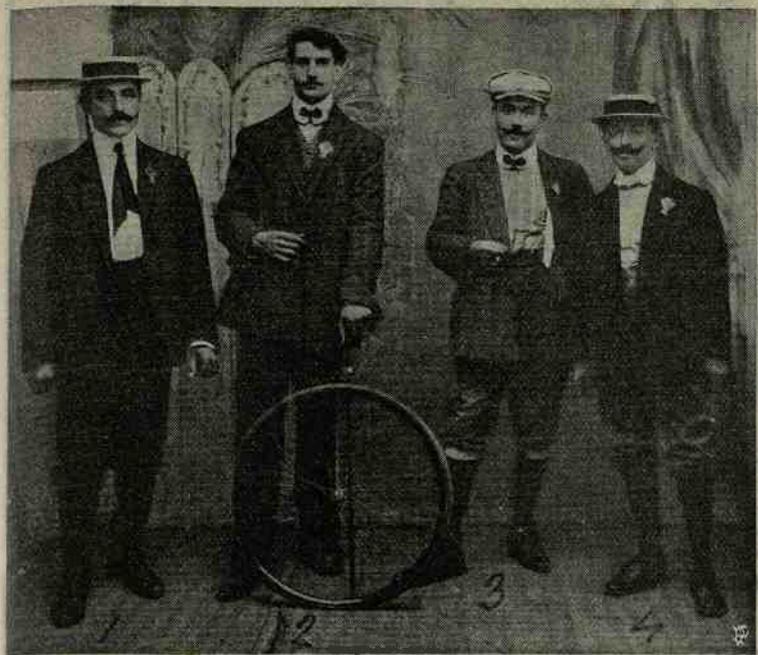
Serbatoi, Fusti per deposito, travaso e trasporto benzine.

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.



Gli organizzatori della Corsa Prato-Torriglia

1. Tortonese Pietro - 2. Attilio Gaggiolo - 3. Masti Raffaele - Romolo Bonino.

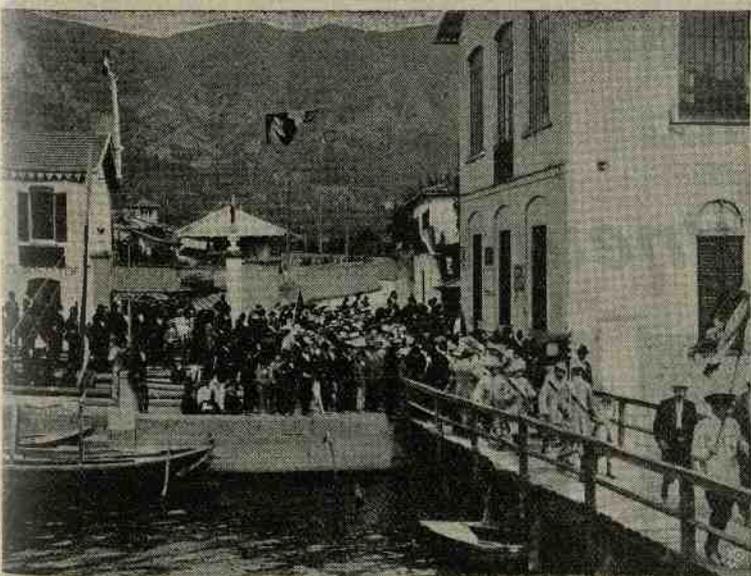
NOTE CICLISTICHE

Convegni e Corse in Italia

I convegni si susseguono in ogni angolo d'Italia. La scorsa settimana se ne ebbero parecchi e cioè a Vicenza, a Senigallia, a Cairo Montenotte, ad Asolo, a Spezia, a Castelfranco, a Viareggio, a Sarnico, a Piombino, a Venezia ed a Rivoli.

Ottimamente organizzato dal locale Consolato del Touring, ebbe luogo il Convegno sportivo a Sarnico sul Lago d'Isèo.

Attratte dalla varietà del programma e dalla pittoresca posizione del luogo, convennero qui numerose squadre ciclistiche provenienti dalle città di Milano, Piacenza, Brescia, Bergamo, Chiari, e dalle borgate di Mompiano, Saiano, Gardone Val Trompia, Incino Val Trompia, ecc., ecc., liete tutte di far di lor presenza omaggio all'iniziativa ed attività del Comitato organizzatore. Per il mattino era indetta la sfilata e la gita sul lago con appositi piroscafi. Alla prima presero parte in buonissimo ordine l'Unione Ciclistica Bergamasca; la Vis Nova di Bergamo; la Vittorio Emanuele III di Bergamo; l'Audax di Bergamo; la Salus et Virtus di Piacenza; la Leonessa d'Italia di Brescia; la Borgo Trento di Brescia; la Gaudeamus di Mompiano (Brescia); la Bicicletta di Milano; la Società Ciclistica di Gardone Val Trompia; la Ciclistica di Incino Val Trompia; il Circolo Ciclistico di Saiano (Brescia); la Ciclistica di Sant'Eufemio della Ponte; il Consolato del Touring di Rodengo e di Trescore, ecc., e infine in una splendida Darracq il Consolato del Touring di Bergamo al completo. Alla gita pure tutti questi gruppi intervennero,



Il Convegno di Sarnico. — L'imbarco delle squadre per la gita sul lago.

percorrendo il giro del lago da Sarnico a Tavernola, indi per Isèo ancora a Sarnico, ricevuti al ritorno da un'immensa folla plaudente e dal Corpo musicale di Capriolo, che già aveva prestato servizio durante la sfilata.

Alle ore 15 ebbero luogo le gare di nuoto alle quali presero parte il celebre Davide Cattaneo di Milano, Eurico Tiraboschi di Bergamo, Gilardi di Cremona, e Bianchi di Bergamo, arrivando al traguardo nello stesso ordine.

Alle 16 vi furono le regate, nelle quali riuscì vittoriosa la coppia Buelli-Bertelli di Sarnico.

Alla sera il Comitato e la Giuria si unirono a banchetto, continuamente applauditi dalla folla, che solo a tarda ora incominciò a diradarsi.

Il Convegno ciclistico di Spezia ebbe ottimo risultato, tenuto calcolo delle tante feste sportive che si svolsero nel giorno stesso e nelle vicine città, distogliendo non pochi ciclisti dal prender parte al Convegno. Ecco l'elenco delle squadre intervenute: T. C. I. di Parma; Leuto Club, Parma;

Circolo Apna, Pontremoli; T. C. Italiano di Pisa, Firenze, Livorno; Audax, Firenze; Cielo Alpini,

di Marina di Massa, Rapidus di Viareggio, Routier ed Audax di Pistoia, Leuto Club di Parma, T. C. I. di Livorno, Pontano, Lucca, Chiavari, Firenze, Club Alpino di Firenze, Baudiere: Circolo Apna, T. C. I. Chiavari, Marina di Pisa, Leuto Club e Volontari di Parma, Routier e Audax di Pistoia.

Le medaglie furono consegnate ai premiati dalle signorine Torri e dalla signorina Astolfi di Parma, che portarono al Convegno la nota dell'eleganza e della grazia femminile più squisita. Al dottore torri — una bella ed indimenticabile figura di vecchio ciclista — ed all'Audax signor Astolfi, che le accompagnarono, i nostri rallegramenti per l'encomiabile esempio.

Era direttore del Convegno ed anima dell'organizzazione il signor Giacomo Profumo, console del T. C. I. e F. e direttore sportivo della Società.

Con esito brillantissimo è riuscita l'importante gara organizzata dai signori fratelli Gaggiolo, Romolo Bonino, Raffaele Mosti e Pietro Tortonese, sul percorso: Prato-Terriglia.

Il percorso di km. 26, tutto in ripida salita, sale fino a m. 800.

Al punto di convegno a Prato, già dalle prime ore del pomeriggio era affollato di un numero pubblico e appassionato di ciclisti, onde assistere alla partenza di questa grande manifestazione, che raccolse ben 27 partenti.

Alle ore 16,6, dai signori fratelli Gaggiolo, starters, viene segnalato il via, dove il gruppo si formò compatto e con un'andatura velocissima, ridestando un nuvolone di polvere, dove si notavano in testa i corridori Lampaggi e Straxino, i più temibili della giornata. Al traguardo di Torrighia, presenziato da una moltitudine di gen-



Danesi. Cuniolo. Fortuna. (Fot. G. Coliari - Roma). Campionato ciclistico dei 100 km. su strada.

Firenze; T. C. I. di Ponsacco; Volontari ciclisti di Parma; T. C. I., Albano Lucca; T. C. I., Chiavari; Rapidus, Viareggio; T. C. Italiano, Massa Routier e Audax, Pistoia; idem Pescia ed altre. Ricchissimo fu il *vermouth* d'onore offerto dal Circolo della Stampa al Teatro Civico e riuscitissima per animazione ed allegria la gita in mare da Spezia a Portovenere. Dopo il corteo, le squadre si riunirono al Club Spezia, dove il maestro Ezio Campina — direttore tecnico della società organizzatrice del Convegno — rivolse sentite ed eleganti parole di saluto e di ringraziamento agli intervenuti. Quindi ebbe luogo la premiazione coi seguenti risultati: Per numero: Circolo Apna di Pontremoli, T. C. I. di Marina di Pisa; per distanza; Circolo Apna di Pontremoli, T. C. I.



Le corse ciclistiche a Venezia. Gambaio di Padova 1° gara libera. Pizzaro di Venezia 1° gara sociale.

La SERPOLLET ITALIANA

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

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

Sempre Primo
il Pneumatico **DUNLOP**

Corsa Paris-Tourcoing:
1° Trousselier su **DUNLOP**

VII° Campionato Brianzolo:

1° Pavesi - 2° Albini
3° Zanzottera

tutti e tre con Bicicletta **BIANCHI**
munita di Pneumatici

DUNLOP

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. Ltd
MILANO - Via Fatebenefratelli, 13 - **MILANO**

Fabbrica di Automobili
FLORENTIA

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

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.

Cantieri **GALLINARI e C.**
LIVORNO

Costruzione di Yachts - Canotti Automobili -
Yole di mare ed outriggers.

✦ **MOTORI MARINI** ✦

Camions ed Omnibus automobili

Riunione Automobilistica di Rovigo

Kilometro lanciato

Categoria Vetture: **1° Da-Zara** (Vettura Züst 40 HP)
raggiungendo la media **114 Km. all'ora.**

Categoria Vetture leggere: **1° Graziani** (Vettura Itala)

Categoria Veturlette: **1° Graziani** (Vettura Peugeot)

Circuito Siciliano

Corsa di Veturlette

1° Cav. Florio (Vetture De-Dion Bouton)

2° Longoni (" " ")

3° Tasca (" " ")

tutti montando Pneumatici.

MICHELIN

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



Il Convegno ciclistico di Pallanza.

(Fot. A. Croce - Milano).

tili signorine e villeggianti, giunge primo fra calorosi applausi il bravo Lampaggi Piero, in ore 1,1', staccando il gruppo e vincendo la Coppa conte Ottone e medaglia artistica d'oro, offerta dal Comitato (Ruota d'oro).

Arriva secondo il noto Ameri Federico, in ore 1,4', applauditissimo, vincendo artistico calamaio in bronzo, offerto dal signor Ettore Graziani, e medaglia argento, dono del Comitato.

Arriva terzo il bravo Ferdinando Virgilio, in ore 1,6' 45", vincendo un'artistica figura stile liberty con specchio, gentilmente offerto dal signor A. Roux, e artistica medaglia d'argento, dono del Comitato.

Arriva quarto Branconi di Savona, vincendo un artistico oggetto, dono del sig. dott. Massier, e medaglia d'argento, dono del Comitato.

Malgrado forte caduta arriva quinto Angelo Straxino, vincendo un artistico oggetto e medaglia vermeil, dono del Comitato.

Arriva sesto Massone Prospero, vincendo medaglia d'argento, dono del Comitato.

Seguono molti nel tempo massimo, che vennero premiati con grandi medaglie di bronzo.

Due importanti gare ciclistiche di resistenza si sono svolte sul percorso Mestre-Treviso e ritorno, km. 36, organizzate dalla fiorente società *Ciclisti Veneziani*. Le gare riuscirono completamente, poiché vi intervennero numerosi dilettanti e corridori da tutte le principali città e paesi del Veneto. Nel numero scorso demmo il risultato completo delle gare, inviatici dal nostro corrispondente da Mestre, pubblichiamo ora la fotografia dei due primi arrivati nelle due gare, vincenti entrambi la medaglia d'oro col leone di San Marco.

La classifica del Campionato ciclistico di 100 chilometri su strada è questa:

1. Cuniolo, in ore 3 32' 33" 1/5; 2. Danesi, a ruota, ambedue su macchine Rudge Withwort da corsa su pista, di 9 kg. di peso; 3. Fortuna, in ore 3 32' 34", su macchina Bianchi; 4. Ganna, in ore 3 33', su macchina Rudge Withwort.

Gli altri tutti fuori il tempo massimo, stabilito in ore 3 35.

Nella corsa XX Settembre arrivarono:

Il corridore Carlo Galletti, di Milano, che avrebbe così compiuto il percorso di 450 km. in ore 22 39' 38" e 4/5; 2. giungeva Baiocco alle ore 9 44' 55"; 3. Grammel Ferdinando alle ore 9,45. Molti altri, sapendo di non poter giungere nel tempo utile, sono venuti alla spicciolata, con loro comodo. Contro Galletti sono state presentate varie proteste.

Il quarto arrivato fu Mairani, di Milano.

Appena giunto al traguardo di Napoli, Galletti ripartì, inseguendo Gerbi e Jacobini, che lo avevano distanziato per qualche minuto, essendogli sgonfiata una gomma. Galletti raggiunse gli avversari a Capua. Jacobini si ritirò, e Galletti poco dopo lasciò indietro Gerbi, distanziandolo di quasi 3 ore di marcia. Il Galletti quando giunse al traguardo era irriconoscibile per il fango. La folla gli fece una dimostrazione di simpatia; dimostrazione che si rinnovò quando uscì, dopo essersi rifocillato, dall'*Osteria dei Cessati Spiriti*. Gli altri due corridori, Grammel e Baiocco, giunsero insieme; ma il Grammel nell'ultimo chilometro attaccò una volata, che non poté continuare fino al traguardo, e Baiocco gli passò innanzi.

La Coppa del Comune di Roma, nei cinque anni daccchè si disputa, ebbe dunque le seguenti assegnazioni:

Anno 1902. — Non era in palio la Coppa. Vinse il «Premio Reale» Ferdinando Grammel, dello *Sporting Club* di Roma, arrivato in ore 23 33' 19.

Anno 1903. — *Forza e Coraggio* di Roma. Primo arrivato Spadoni Enzo, in ore 24 15' 55".

Anno 1904. — *Forza e Coraggio* di Roma. Primo arrivato Galadini Achille, in ore 23 12' 4".

Anno 1905. — *Unione Sportiva Milanese*. Primo arrivato Pavesi Eberardo, in ore 24 10' 38" 1/5.

Anno 1906. — *Unione Sportiva Milanese*. Primo

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

SV ELTE

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

arrivato Galletti C., in ore 22 37' 38" 3/5.

La corsa per il settimo campionato brianzolo sul percorso Erba - Como - Milano - Anzano - Lurago - Erba, chilometri 116, venne vinta dal corridore Pavesi, di Milano, in ore 3,46"; 2. Albini, di Legnano; 3. Zanottera, di Legnano.

La corsa Milauo-Pavia-Milano ha segnato una vittoria per il dilettante Pisch Achille; 2. Borboni Carlo; 3. Tornaghi Mario.

La vista dei tiratori

Per essere un buon tiratore, sembra a priori che, all'infuori delle qualità acquisite con l'esercizio e la pratica, basti avere una buona vista. Le ricerche di due studiosi, i dottori Ginestons e Coulland, vengono oggi a provare che ciò non è vero e che accanto a buoni tiratori dalla vista normale ve ne sono altri che hanno gravi irregolarità visive, eppure riescono a mettere con meravigliosa precisione i proiettili nel centro dei bersagli.

Uno di questi due medici, addetto al reggimento dei pompieri zappatori di Parigi, ha scelto in questo corpo i 25 migliori tiratori, i 25 peggiori, poi quelli che essendo mancini tirano con la mano sinistra, e i soldati che sparano con gli occhi aperti, e su questi soggetti, in tutti 86, ha fatto i suoi studi. Quindi ha voluto fare un'altra inchiesta fra i borghesi, tiratori di professione, e fra soldati di altri reggimenti, ed ha trovato che numerosissimi sono quelli i quali presentavano difetti visivi, e che quindi la vista non ha quasi nulla che vedere con le qualità del tiratore. Certamente un malato affetto da cecità parziale, da cateratta o da un'infiammazione della retina non potrà aspirare a vincere un premio in una gara di tiro; si tratta qui semplicemente di anomalie congenite di rifrazione, di miopia, di astigmatismo, ecc.

L'esperienza ha provato ai due medici sopra nominati che il numero dei cattivi tiratori con cattiva vista è eguale a quello dei buoni tiratori con vista cattiva. E come prova, i due studiosi citano l'esempio di un ufficiale reputato fra i migliori tiratori, vincitore di numerosi concorsi internazionali, il quale tuttavia è affetto da una forte miopia con astigmatismo dei due occhi.

Chi di noi, del resto, non conosce dei miopi ed anche degli astigmati che colpiscono nove *tre* su dieci? Come spiegare allora che queste anomalie visive non nuociono alla precisione del tiro? E' semplicissimo: per conseguire questa precisione basta che l'acutezza visiva sia sufficiente a distinguere anche confusamente il bersaglio, purchè permetta la vista netta del mirino. Il bersaglio può dare anche un'immagine un poco diffusa, ma ciò non importa se il mirino è veduto nettamente, preciso. Ora, il mirino, visibilissimo per l'occhio normale, lo può essere anche per il miopo, se questi ha una potenza di adattamento sufficiente. Il mirino sta generalmente ad una distanza dall'occhio variabile da 88 a 118 centimetri, a seconda che si tratti di una carabina o di un fucile Lebel; un uomo quindi affetto da miopia si trova necessariamente costretto a correggere il suo difetto visivo con una lente. Basta dunque, per sapere se un uomo può, con un'acutezza visiva anormale, divenire un buon tiratore, vedere se la sua potenza di adattamento sia sufficiente a correggere l'anomalia.

Queste ricerche hanno, soprattutto dal punto di vista militare, una non lieve importanza, perchè permettono di conoscere sino a qual limite d'acutezza visiva un uomo, dai 21 ai 25 anni, sia atto a divenire tiratore.

Nel mondo commerciale sportivo

Interessante in sommo grado per la ricchezza ed il valore commerciale con cui è compilato è il catalogo in questi giorni lanciato dalla gran casa *Pirelli e C.* di Milano, la più forte società nazionale per la lavorazione della gomma nelle più svariate applicazioni, dai potenti cavi elettrici alle gomme delle lussuose e vertiginose biciclette e automobili da viaggio e da corsa.

Dando uno sguardo al rapido cammino di questa casa fondata nel 1872 con poche decine di operai, con vivo piacere si leggono, anno per anno, gli innumerevoli attestati di stima e le forti ordinazioni che, grazie alla bontà dei suoi prodotti, subito le piovero da ogni parte d'Italia e da molti siti dell'estero; così non bastando più alla produzione il solo stabilimento di Milano, si dovette crearne uno nuovo a San Bartolomeo di Spezia, poi a Villanueva y Geltrú di Spagna.

Oggi la Casa milanese, mutatasi necessariamente in società per la colossale produzione, ha un capitale sociale di 7.000.000, obbligazioni per 8.000.000 e un giro d'affari di 17.000.000, dei quali 5 le giungono dalla esportazione coll'estero. Queste poche cifre valgono a dimostrare come ormai l'industria del nostro paese gode la più alta stima dappertutto e a persuadere quei fortunati dubbiosi capitalisti italiani come l'impiego del loro danaro in commercio forni, oltre a un maggior guadagno per loro, la ricchezza della patria. Inghilterra, Germania e Francia, le più forti nazioni del nostro continente, allo slancio commerciale delle loro popolazioni devono la loro prosperità. Che gli italiani siano buoni imitatori.

CORRISPONDENZA

Genova — E. Bonino. Grazie. Obbligatissimi; sempre disposti a favorirvi.

Sanremo — Gandolfi. Grazie. Al prossimo numero.

Roma — Altieri. Sempre gentile con noi. Grazie. Spedita la copia richiesta.

Id. — Scarpellini. Grazie.

Milano — Mercanti. Certo al prossimo numero.

Udine — A. Verga. Grazie. Al prossimo numero.

Bologna — Pelliccioni. Grazie, ricevuto. Al prossimo numero.

Id. — Hector. Grazie del giornale. Come vede, abbiamo ricordato subito il celebre tiratore.

Verona — De Bianchi. L'abbiamo accentata.

Ozieri (Sardegna). — G. Altana. La fotografia è troppo piccola per la riproduzione. Grazie ugualmente.

Spezia — F. P. Grazie. Però troppo piccola per riprodursi in cliché.

Ancona — E. di V. Abbiamo corrispondente. Però se ci invierà buone fotografie le pubblicheremo.

Brescia — Asper. Al prossimo numero.

Milano — Bergonzoni. Grazie.



I concorrenti alla corsa ciclistica Frato Torriglia.

1. Piero Lampaggi, 1.º arrivato; 2. Federico Ameri, 2.º arrivato; 3. Virgilio Ferdinando, 3.º arrivato; 4. Arturo Branconi, di Savona, 4.º arrivato; 5. Angelo Straxino, 5.º arrivato; 6. Massone Prospero, 6.º arrivato. (Fot. B. Profumo - Genova).

Dopo le Vittorie, la Gloria!

Dopo la Gloria, le Vittorie!

Gran Corsa Bologna-Roma (Km. 468)

1° Galletti - 3° Cuniolo

Campionato Italiano dei 100 Km.

1° Cuniolo - 2° Danesi

GRAN CORSA XX SETTEMBRE

(Roma-Napoli-Roma - Km. 450)

1° Galletti - 2° Bajocco

tutti montando Biciclette



Rudge-Whitworth

Macchine punzionate

battendo la concorrenza di Casa che se facesse correre con macchine più pesanti, taglierebbe, se non prima, almeno il traguardo.

Agenti Generali per l'Italia con Deposito:

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

Agente per Torino:

OPESSI FRANCESCO, Via Goito, 7, Torino.

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.

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

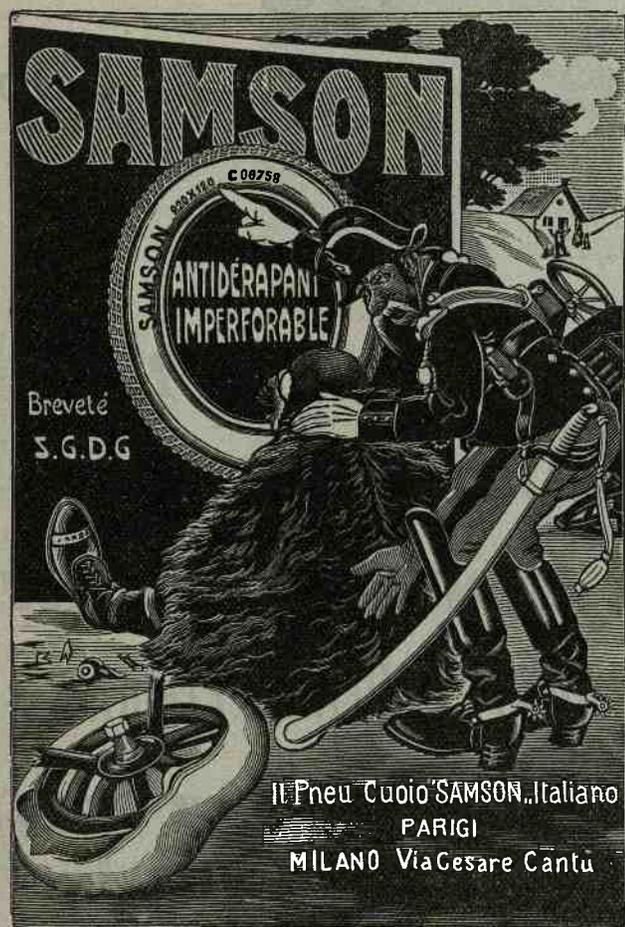
dai Signori LANCIA e NAZZARO
(vetture Fiat)

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



Il Pneu Cuoio SAMSON, Italiano
PARIGI
MILANO Via Cesare Cantù

Ultimo Tipo rinforzato:

II "TYPE COURSE"

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.

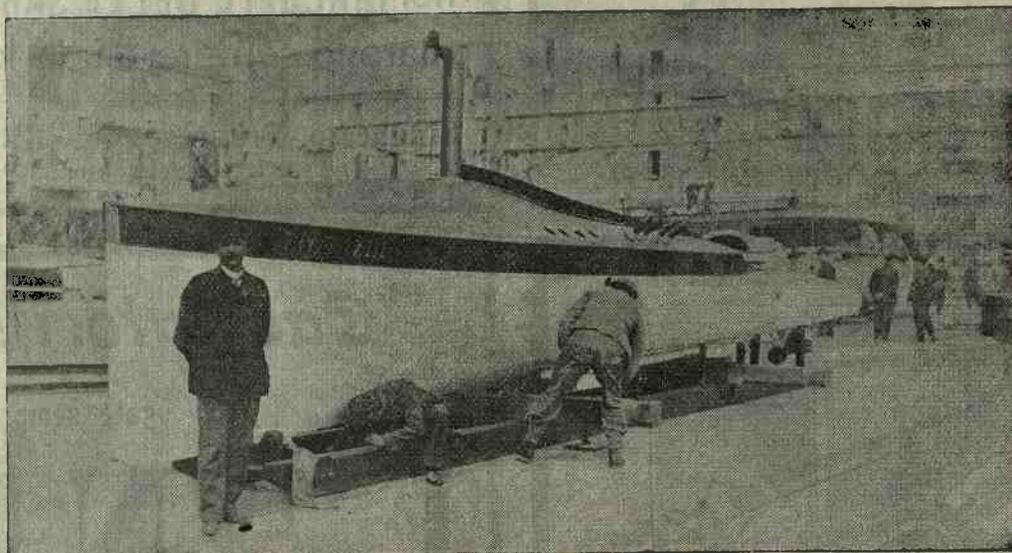
Per acquisti all'ingrosso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:
"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

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

è stato vinto, sul Lago Maggiore, dal CANOTTO

FIAT XIII

Scafo



Scafo

Zaroni

Zaroni

“ Gli ultimi tocchi al Canotto prima della vittoria ”

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

battendo i più famosi canotti esteri

gli stessi che in Europa vinsero tutti i Primi Premi.

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

1° giro Km. 20 in minuti 26 18 4½

3° giro Km. 20 in minuti 26 1 2½

2° " " 20 " 25 54 4½

4° " " 20 " 25 53 2½

5° giro Km. 20 in minuti 26 31 1½

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