

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Acrobazie

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Cassia - Tiro - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Due ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Post.)

DIRETTORE: GUSTAVO VIERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

Da Numero { Italia Cent. 10 | Arrotrale Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

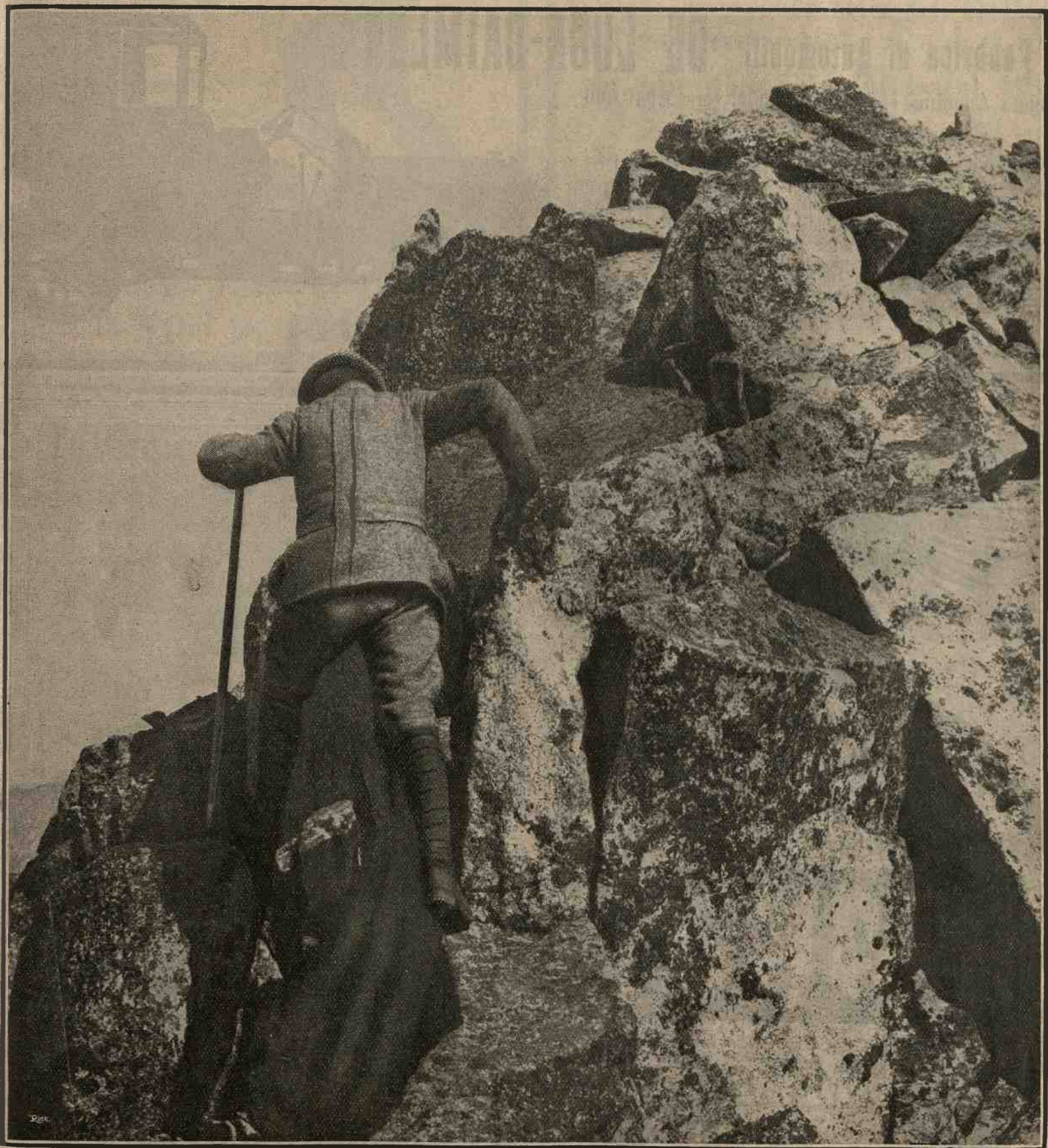
TELEFONO 11-36

INSERZIONI

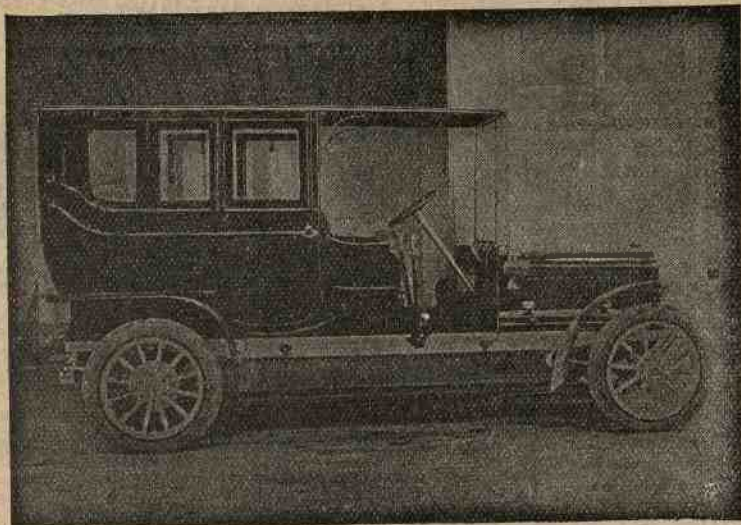
Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

L'ARTE DI SCALARE LE VETTE

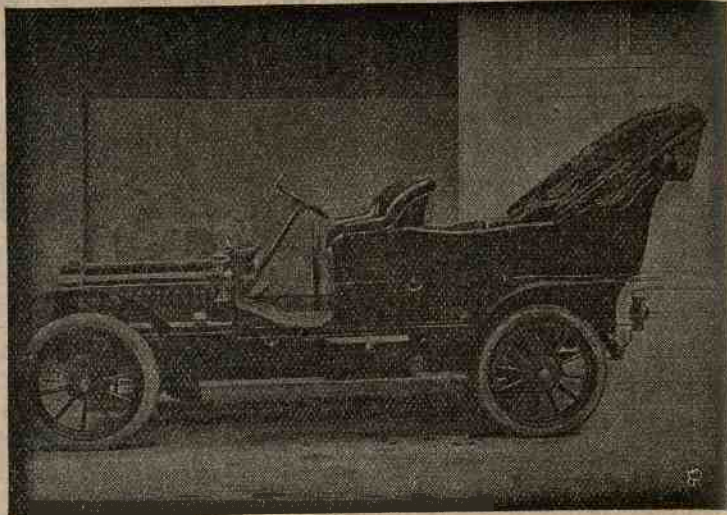


L'alpenstock, il più fedele compagno dell'alpinista.



Ltmoustine De-Dion Bouton, 24-32 HP - Carrozzeria Nagliati.

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



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

Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

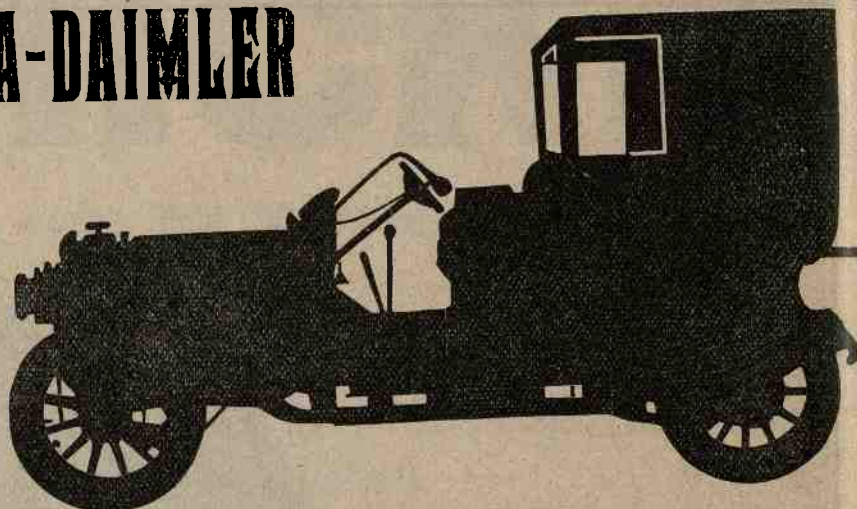
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vetture Daimler-De Luca sono la riproduzione del tipo perfezionato Daimler Inglese, ritenute le migliori del Regno Unito.

Fornitori di S. M. il Re d'Inghilterra e del Principe di Galles.

Chassis 16/24 - 28/40 - 32/55 - 42/65



DOMANDATE IL
CATALOGO
DEI VELOCIPEDI

BIANCHI

SI SPEDISCE GRATIS E FRANCO
MILANO
VIA NINO BIXIO 25

PNEU HUTCHINSON

IN VENDITA PRESSO TUTTI I
GROSSISTI

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

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Inghrosso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - **HOCHEY**
CROQUET - **CRICKET**

Pattini a ruote

ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Al-
penstock - Bandes molletti-
es - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento
 PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giunchi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono
 articoli ed accessori di
 qualunque fabbrica.

Impianti completi di qualsiasi ginoco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici



Abbiamo avuto l'onore di fornire
 a

Sua Altezza Reale

il Principe

UMBERTO DI SAVOIA-AOSTA

una Bicicletta

LUX

a ruota libera e **freno metallico**
ad espansione

la più grande novità del 1907

Detto modello che mettiamo in vendita **a titolo di**
réclame al prezzo eccezionale di L. 220
 completo con accessori di lusso, è visibile nella nostra
 vetrina di **Via Po, angolo Via Carlo Alberto.**

Fabbrica di Automobili e Cicli **LUX**

Società Anonima — Sede in Torino
Corso Valentino, num. 2.

Costruttori e Meccanici!

Preferite la

Serie di Costruzione

S.A.F.

per

Bicicletti

Motociclette

Furgoncini

Domandate schiarimenti alla

Società Anonima FRERA - Milano

S.I.A.

Società Internazionale Automobili

Anonima per Azioni

Bologna-Torino

Vendita esclusiva della Fabbrica

Moteurs et Automobiles "LUCIA,,

di **GINEVRA**

Châssis 6 cilindri

con tutti i perfezionamenti moderni

Frs. 17500 a Ginevra

GENOVA
Piazza Marsala

GARAGE SQUAGLIA

GENOVA
Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO Motore a 8 cilindri - Brevetti Napier

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

Modello 1907: 40/48 HP - L. 25.000

Châssis LA BUIRE con la nuova trasmissione ad assi ruotanti

12/16 - 22/30 - 35/45 HP — Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti

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

Rappresentanza Generale d'Italia

MAINO

vince in poche settimane: la **Corsa Nazionale per Dilettanti** (Km. 125 - Club Audace-Torino) 1° Montecucco,
il **Campionato Torinese** (Km. 100 - Indetto da tutte le Società di Torino) 1° Montecucco,
la **Coppa Principe del Piemonte** (Km. 219 - La Torino-Torino) 1° Cuniolo -
3° Montecucco - 4° Borgarello - 6° Libero.
la **Corsa Boscomarengo-Novi Ligure-Boscomarengo** (Km. 90) 1° Montecucco - 2° Borgarello - 3° Zuccotti.
il **Campionato Mandam. Chierese** (Km. 85 - La Moltiplica-Chieri) 1° Borgarello.
il **Gran Premio di Cassine**, 1° Bovone.

Tutti corridori montanti Bicicletta MAINO, Gomme WOLBER.

Quale altra Casa può rivaleggiare colle continuate brillanti vittorie della MAINO?

Ditta GIOVANNI MAINO - Alessandria.

FABBRICA ITALIANA DI
RECIPIENTI INESPLODIBILI
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI!!!



SEDE TORINO | AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI 29
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

"Aquila Italiana,"

Fabbrica di Automobili
TORINO

Châssis da Città
e
Turismo

12-16 - 28-40 HP, 4 Cilindri
18-24 - 60-75 HP, 6 Cilindri

Nella **Corsa di Velocità** disputatasi recentemente a SALON (Francia) nella 8ª *Categoria* delle Vetture da Turismo (40-60 cavalli, 6 cilindri), il miglior tempo sul *Chilometro* fu fatto da una Vettura **Aquila Italiana**, guidata da Pichat, in 36" 45, con una media all'ora di 100 Km. e 55 metri.

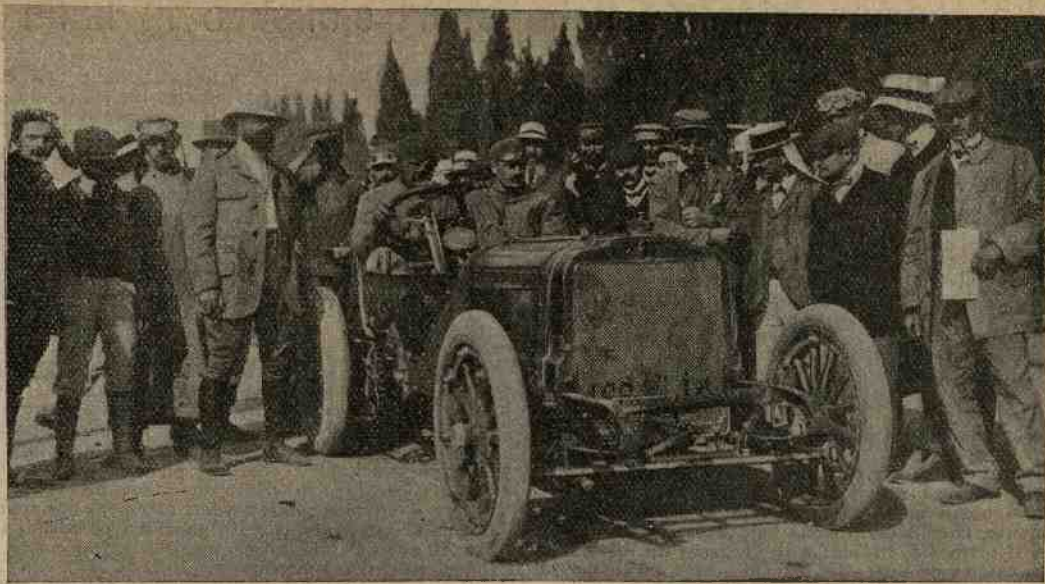
LA SETTIMANA SPORTIVA

Dal Moncenisio al Monte Ventoux.

L'automobilismo ha ancora dato luogo ad una riunione in Francia, e la diritta strada di Salon e la salita del Mont Ventoux hanno, si può dire, raccolto gli stessi concorrenti in numero piuttosto rilevante, primo indice questo dell'importanza assunta dalla nuova manifestazione sportiva francese. Il Mont Ventoux, l'anno scorso, non aveva ricevuto la visita degli automobilisti, ed il record della salita rimaneva alla vettura italiana Fiat, al campione torinese Cagno. I francesi non vedevano troppo bene la cosa ed i loro giornali ce lo confermarono proclamando una nuova gara.

In Provenza si ritornò quindi, ed al colle salirono nuovamente vetture, tricicli e motocicli; la corsa venne disputata, i tempi furono omologati, ma il record è rimasto ancora all'italiano Cagno, il quale impiegò a coprire i 21 km. minuti 19'13", mentre il Rougier con la Lorraine-Diétrich ha impiegato 19'30".

Le vetture, le vettuette sono risalite dunque al Mont Ventoux, un nuovo regolamento si è per loro studiato, e perchè dunque non si poteva noi pure



Bablot, su vettura Brasier, vincitore delle corse di Salon, chilometro lanciato e corsa di 5 km. Coppa di Rothschild e secondo nella corsa del Mont Ventoux (9^a cat. vetture). (Fot. Branger - Parigi).

Da Salon a Monte Ventoux

A distanza di poche ore l'una dall'altra, le due prove di velocità in piano ed in salita sono riuscite pienamente.

La classifica ufficiale delle corse di velocità disputatesi a Salon è la seguente:

Corsa del chilometro (partenza in volata). Vetture tipo Grand Prix: 1. Bablot (Brasier), in 23" 4/5, media all'ora 151 km. e 260 m.; 2. Rougier (Diétrich), in 26" 1/5.

Motociclette sotto i 50 kg. di peso: 1. Gauthier (Griffon), in 39" 1/5, media all'ora 91 km. e 835 m.; 2. Bucquet (Griffon), in 39" 4/5; 3. Pons (Acyon), in 39" 4/5.

Motociclette sopra i 50 kg. di peso: 1. Contant (Werner), in 52". media all'ora 69 km. e 230 m.

Nella quinta categoria (vetture da turismo, 24-30 cavalli, 4 cilindri) il miglior tempo fu fatto da una vettura *Itala*, guidata da Barthélemy, in 39" 4/5, media all'ora 90 km. e 452 m., battendo le vetture *Brasier* e *Mors*.

Nella categoria ottava delle vetture da turismo (40-60 cavalli, 6 cilindri) il miglior tempo fu fatto da una vettura *Aquila Italiana*, guidata da Pichat, in 35" 4/5, media all'ora 100 km. e 55 m.

Bablot con vettura *Brasier* ha pure vinto la corsa di 5 km. in 1' 55" 4/5; 2. Rougier.

Dei turisti, la prima categoria bis (vetture) fu vinta da Giuppone con una *Lion-Peugeot*, in

4' 16" 2/5 (km. 69,659 all'ora). Ecco i risultati del meeting del Mont Ventoux:

Motociclette: 1. Gauthier (Griffon), in 34' 10" 3/5.

Vetture prima categoria: 1. Sizaire-Naudin (Griffon), in 43' 27" 3/5.

Prima categoria bis: 1. Giuppone (Lion-Peugeot), in 48'.

Seconda categoria: 1. Charmay (Buire), in 46' 38" 2/5.

Terza categoria: 1. Belleville (Brouhot), in 35' 40".

Quarta categoria: 1. Soncherl (Brouhot), in 35' 40".

Quinta categoria: 1. Feuillet (Brouhot), in 28' 4" 3/5.

Terza categoria: 1. Mazzé (Cottin-De Sgouttes), in 25' 16" 4/5.

Sesta categoria: 1. Hamel (Mors), in 28' 22" 4/5.

Settima categoria: 1. Gaste (Radia), in 25' 44" 1/5.

Ottava categoria: 1. Jenne (Rossel), in 25' 54" 4/5.

Nona categoria: 1. Rougier (Lorraine-Diétrich), in 14' 30" 2/5; 2. Bablot.

Il record del Ventoux è detenuto da Cagno, che nel 1905 salì l'altura in 1' 13"; il record del Ventoux-tourismo da Mottard, che nel 1905 montò l'altura in 24' 14".

Mostra del Ciclo e dell'Automobile a Piacenza

Il Comitato per le Esposizioni nazionali e internazionali che si terranno l'anno prossimo a Piacenza per l'inaugurazione del nuovo ponte sul Po ha definitivamente approvato il programma della Mostra del Ciclo e dell'Automobile. E' diviso in sei parti: automobili da turismo, industrie affini, motori a scoppio e vaporizzazione istantanea, e ad aria calda, per piccole industrie, per agricoltura e per trasporto; combustibile economico per motori a scoppio, motori idraulici, elettrici, carrozzerie per automobili, biciclette ed industrie affini. Le prime quattro classi comprenderanno mostre internazionali, le altre nazionali e regionali.

italiano Giuppone, sulla vettuette Lion-Peugeot, ha vinto la prima categoria bis delle vetture (1 cilindro da 120 a 140 mm di alesaggio), nella corsa del Mont Ventoux ed è giunto primo della stessa categoria a Salon nella corsa di 5 km., Coppa di Rothschild. (Fot. Branger - Parigi).

usufruire della salita del Moncenisio e bandirvi corsa tanto desiderata? La Stampa Sportiva, e lanciò la prima idea di una prova automobilistica sullo storico colle e che, pochi giorni addietro, ha organizzato, con la cooperazione del Moto Club d'Italia, la riuscitissima gara delle motociclette, bandisce per la prossima stagione, sullo stesso tempo, una grande prova di vettuette, la quale sarà data di ricchi premi.

E' bastato l'annuncio dato nel passato numero per procurarci il piacere di conoscere il parere dei nostri industriali al riguardo, e le lettere giunteci la settimana dai nostri maggiori costruttori ci sono di incoraggiamento nell'iniziativa, la quale avrà al tempo stesso due nobili scopi, quello di aprire una nuova gara industriale organizzata un Criterium di vettuette, le macchine che saranno d'ora innanzi interessare maggiormente commercio mondiale automobilistico, e quello di dare agli sportsmen d'Italia ad una gita ai confini della patria.

Se abbiamo insistito fino ad oggi nel reclamare mancata organizzazione, lo abbiamo fatto per amore disinteressato che portiamo allo sport, il sviluppo in Italia deve segnare sempre una data progresso del nostro Paese. Non abbiamo mai pensato alla critica personale di chi doveva organizzare, abbiamo reclamato invece, come era nostro dovere, in nome degli sportsmen e degli industriali corsa del Moncenisio. E ripetiamo oggi una volta ancora, come sia doloroso a fine di una intera stagione sportiva non poter registrare alcuna manifestazione automobilistica piemontese.

GUSTAVO VERONA.



Rougier, su vettura Lorraine-Diétrich, vincitore della 9^a categoria (vetture) al meeting del Monte Ventoux. (Fot. Branger - Parigi).

Automobilisti!

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

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

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets
E. M. BOWDEN

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

La marcia trionfale dello sport ciclistico in Italia

CHIACCHIERE... CICLISTICHE

Una volta lo dichiarano morto e sepolto ed un'altra volta si lamentano che esso sia troppo vivo. Questo povero ciclismo, al quale, noi che vogliamo e dobbiamo ricordare, siamo debitori del grande risveglio sportivo in tutto il mondo in generale, e nella nostra Italia in particolare; questo povero ciclismo al quale, confessiamolo sinceramente, se la storia non è una opinione, dobbiamo non solo lo sport dell'automobile, ma la sua grande e meravigliosa industria, questa *Cenerentola* degli sports rinasce e rigogliosamente.

Leggevo pochi giorni addietro un elenco di corse ciclistiche sotto il titolo significativo, ma, secondo me, non abbastanza giustificato, di *pletora di corse!* A me pare invece che tutto questo avvicinarsi di avvenimenti ciclistici, di più o meno grande importanza, debba produrre un gran bene, anziché, come alcuni credono ed affermano, una confusione.

Perché noi, forse ripeto un mio vecchio pensiero, ma che sempre mi ritorna, consideriamo lo sport soltanto come spettacolo, mentre bisogna, e maggiormente, considerarlo come ben fatto sociale.

Ora il fatto sta in ciò: è il ciclismo un esercizio fisico adatto a produrre del bene al nostro organismo? Dopo lotte in vario senso pare che ora la maggio-

Perché, ed è bene che io lo dica, io ho una certa antipatia per il professionismo in bicicletta, mi pare anzitutto un titolo un po' troppo curioso quello di... *professionista!*

Io amo lo sport, trovo che è giusto indennizzare un individuo che faccia delle spese per prepararsi ad una corsa e parteciparvi, ma non ho mai potuto comprendere come tutta una vita si debba spendere e... guadagnare montando sul sellino di una bicicletta. Ed amo invece tanto quei corridori in automobile che dopo una corsa tornano all'officina, al lavoro, e sono la maggioranza, se non la totalità, di essi.

Ma rientriamo in argomento. Noi stiamo attraversando un nuovo periodo felice per il ciclismo, non trovo quindi la ragione di questo voler smorzare, o meglio (rendiamo loro giustizia), attenuare questo movimento che fa rinascere, ritornare quei bei tempi del ciclismo che tanta vivida fiamma di giovanili entusiasmi accendeva da una parte all'altra d'Italia.

Lasciamo che le corse si organizzino e si facciano nel più gran numero possibile, che i campioni vadano dove meglio loro talenta e dove trovano il loro tornaconto, ciò darà modo a tanti altri, che ora credono inutile il cimentarsi con i giganti del pedale, di farsi avanti e pian piano occupare i primi posti nell'elenco degli ottimi corridori.

Ogni nuovo ciclista entusiasta ne trascina con sé



Mirri, di Mentone,
vincitore delle corse di Venimiglia.

A Bologna è novamente il Verri che trionfa, è piccolo e forte mantovano che impressiona, che scuote il plauso sincero di un'intera folla. La riunione sportiva di domenica 15 settembre ha infatti sortito l'esito seguente:

Corsa dilettanti. — 1. Portioli (mantovano), 2. Lodesani (reggiano), 3. Del Rosso di Montecatini, 4. Muriani.

Corsa professionisti (velocità), interessantissima. — 1. Verri (mantovano), 2. Doerflinger (svizzero), 3. Fontani di Sesto Fiorentino, 4. Mori.

Corsa traguardi per dilettanti. — 1. Lodesani, 2. Portioli, 3. Celotti di Ravenna.

All'ultimo traguardo giungono: 1. Del Rosso, 2. Lodesani, 3. Portioli.

Il match in tandem fra le coppie Verri-Gardellini e Doerflinger-Lagarde fu vinto da quest'ultima.

Gara di motociclette. — 1. Gionmi con Marchand, 2. Bellorini con Adler, 3. Rossetti con Türkheimer, 4. Bergamini con Fafnir.

Corsa con allenatori meccanici (resistenza, professionisti). — 1. Mori, 2. Mascetti, 3. Taylor.

Passiamo dalla pista alla strada e noi qui registriamo altre numerose prove.

Il clou della settimana fu la gara Milano-Firenze (km. 320), ottimamente organizzata dall'Unione Sportiva Milanese e dal Club Sportivo di Firenze.

Sedici furono i partenti e 11 gli arrivati. Alla testa troviamo ancora una volta l'astigiano Gerbi, l'imbattibile routier italiano. L'ordine d'arrivo a Firenze avviene così:

1. Gerbi Giovanni di Asti alle 15,25, impiegando 12,10, su macchina *Bianchi* e pneumatici *Dunlop*; 2. Galetti Carlo di Milano alle 15,32, su macchina *Türkheimer* e pneumatici *Pirelli*; 3. Rossignoli Giovanni di Pavia alle 15,40, su macchina *Bianchi* e pneumatici *Dunlop*; 4. Galazzi Felice di Busto Arsizio alle 16,01; 5. Canepari Clemente di P. P. Morone, 16,18; 6. Cunio Giovanni di Tortona, 16,30; 7. Chiodi di Torino; 8. Jacobini Alfredo di Roma; 9. Danesi Battista di Milano; 10. Gajoni Mario di Milano; 11. Ganna Luigi di Varese.

Contemporaneamente alla *Milano-Firenze*, mentre a Treviso e Como si tenevano due importanti convergenze turistiche, nel Vicentino si disputava la grande corsa nazionale per la coppa di Vicenza (km. 130), in cui arrivavano: 1. Gambato di Salice, 2. Ferrari di Mantova, 3. Zuliani di Vicenza.



La sezione ciclistica del fiorentine Club Sportivo Brixia di Brescia.

ranza dei pareri sia concorde nel credere all'azione benefica di esso.

Assodato questo primo ed interessantissimo punto, quale e quanto male si può trovare nel fatto di vedere un gran numero di corse organizzate contemporaneamente? I miei avversari (o meglio quelli che io fo tale nel momento in cui scrivo) dicono: se voi organizzate 10 corse in uno stesso giorno, i Gerbi, i Cunio, i Mirancelli, i Galletti, i Rossignoli, i Pavesi, i Danesi e tanti altri noti campioni del ciclismo o si uniscono tutti in una corsa, lasciando che le altre perdano di interesse, oppure si sparpagliano un po' per parte, danneggiandole, dicono, tutte, nessuna eccettuata.

Questo, me lo si perdoni, poteva avere un certo filo di ragione quando si trattava di corse in pista, l'organizzazione delle quali costava un osso del collo, e per le quali si doveva chiamare il maggior numero di spettatori per coprire appunto le spese, ma trattandosi di corse su strada, libere a tutti e costituenti spettacolo gratuito, non è poi così un gran peccato se manchi l'unione dei campioni e se al posto di essi si trovino di quegli altri che se non lo sono... son forse sulla strada (è il vero caso di fare il gioco di parola) per esserlo! E credo quindi che il miglior modo di difendere lo sport ciclistico sia appunto quello di vulgarizzarlo il più che è possibile, lasciando che le corse si svolgano da un punto all'altro d'Italia, ed anche interessanti, onde promuovere quel grande movimento ciclistico che è un beneficio vero e sentito. Bisogna anche notare che le stagioni nelle quali è possibile organizzare delle corse ciclistiche non sono poi costituite da un gran numero di mesi e quindi se, come notava un giornale, noi volessimo dar tempo a quei tali *tenori della bécane* di portarsi da Torino a Palermo, per partecipare ad una corsa bandita lassù e ad un'altra bandita laggiù, il calendario ciclistico dell'annata si ridurrebbe a ben poca cosa. E poi, via, lasciamo anche ai piccoli la facoltà di portare a casa o un biglietto da cento o una Coppa; in questo modo avremo forse abolito la categoria *professionisti*, ma avremo d'altra parte contribuito a decuplicare il numero dei corridori, e ciò non sarà stato sicuro un gran male, anzi...

almeno dieci, e così in poco volgere di anni noi avremo riportato lo sport ciclistico, che è pur sempre il benefico e simpatico sport al quale ci legano tante belle e gloriose memorie, al suo stato primiero, che era quello di avanguardia di ogni sport.

Sarebbe il caso di dire la frase comune: *lasciamo correre*, e sarebbe ben a proposito. Più gare abbiamo e maggior propaganda sarà per il ciclismo. Tutte le regioni d'Italia hanno diritto a simili piacevoli spettacoli, e noi limitando il numero delle corse, limiteremo le occasioni di propaganda.

Questo è il mio pensiero; io amo la massima libertà, specialmente nello sport, e quando vedo che troppe limitazioni, troppa burocrazia in esso s'infiltra, incomincio a temere per la vitalità di esso. E forse al ciclismo, che benauguratamente ora risorge con maggior forza e vigore, ha nociuto appunto questo volerne inceppare i passi con regolamenti troppo restrittivi.

Auguriamoci che ciò non succeda di nuovo e che lo sport ciclistico debba ritornare al suo fulgore, entusiasmandoci come una volta, come quando precorse gli altri sports, che da esso attinsero la vitalità della quale ora godono.

RAFFAELE PERRONE.

La settimana ciclistica

Gerbi e Verri, eccoli sempre alla testa del forte plotone di strada e di pista. Una settimana di meno segna il calendario sportivo del 1907, ed una vittoria di più all'incontro registrano le cronache del campione astigiano e di quello mantovano.

Da un capo all'altro d'Italia si susseguono le gare ciclistiche.

Per ricordarle ed illustrarle tutte non basterebbe l'intero numero, per cui ci limiteremo alla nota più saliente della settimana ciclistica.

Dopo Mantova, Bologna e quindi Padova (20 settembre), Parma (29-30) e Torino (20-26-29), cinque riunioni su pista che richiamano alla memoria la epoca gloriosa del ciclismo.



Varriale Leopoldo, campione di Lugano.

FRERA SOLIDITÀ
BICICLETTE
FRERA ELEGANZA

FRERA

SCORREVOLEZZA **FRERA**
MODELLO 1907
ECONOMIA **FRERA**

Domandare listino gratis alla: Società Anonima Frera - Milano - Piazza S. Giovanni in Conca.

Con queste prove la stagione sportiva non è ancora chiusa. Due gare ancora avremo su strada e di eccezionale importanza. Il 20 settembre, più precisamente, si disputerà la corsa Roma-Napoli-Roma, ed il 22 l'ultima prova per la Coppa del Re sul percorso Milano-Treviglio-Bergamo-Lecco-Erba-Como-Milano (Affori), km. 160.

Le grandi feste sportive di Intra

Intra, la bella, la più industriosa città del magico Verbano, si appresta in quest'anno a grandiose feste sportive.

Basta l'accento al suo nome perchè la mente corra al magico lago Verbano, dove, come vidi scritto un giorno in una semplicissima guida, la meravigliosa bellezza del panorama sempre nuovo e sempre vario, che spiega all'occhio del *touriste* una fantasmagoria di placide costiere e di negri dirupi, di fiorite insenature e di amplissime stese di acque, di azzurro e di sole, forma di quella regione benedetta come un incanto di un sorriso perenne e maggiormente attrae il faticato *touriste* a riposare le forze e lo spirito in dolcissima quiete.

Ed in quei luoghi incantati, dove la natura non fu avara né di bellezze, né di sole, né di cielo, ogni manifestazione sportiva, anche la più minima che si potesse organizzare, ha ragione completa di riuscita, lasciando nel cuore e nella mente del partecipante il ricordo più soave, più caro, indimenticabile.

Ed in quest'anno le feste, iniziate da quella fiorentissima società che si chiama *Unione Sportiva Intrese*, rivestono un carattere molto più grandioso, veramente degno della città, nella quale avranno il proprio svolgimento domenica prossima 22 corrente.

E prima d'internarmi nel descrivere la grandiosità del programma, mi è caro accennare, sebbene in poche parole, all'opera assidua e benemerita di quell'associazione, per l'impulso dato in quella città ed in quelle vicinanze ai giochi sportivi, non senza registrare ancora, col più vivo compiacimento, gli ottimi risultati finora ottenuti e che si prefigge di ottenere per l'avvenire.

L'Unione Sportiva Intrese, fondata da appena due anni, si è ben tosto acquistata nel mondo sportivo un larghissimo consenso di adesioni e di simpatie, e a schiera dei suoi soci andò aumentando di giorno in giorno, fino a raggiungere il bel numero di cento circa.

Nei maggiori e più importanti convegni ciclistici e feste sportive, il gonfalone dell'*Unione* non mancava mai, e nel suo attivo conta di già ben venti medaglie conquistate in gare e convegni, in cui molte altre numerose ed importanti società erano venute a disputarsi i premi.

E qui mi è caro mandare un plauso sincero all'opera solerte ed attiva di quella Direzione, la quale



L'Unione Sportiva Intrese, organizzatrice del grande Convegno del 22 settembre.

L'Audax Italiano, e moltissimi altri enti pubblici e privati.

A presiedere il Comitato d'onore vennero chiamati il comm. avv. Giuseppe Cuzzi, deputato, ed il cavaliere uff. ing. Silvio Viglino, sindaco di Intra. A vice-presidenti il cav. avv. Moro, sotto-prefetto di Pallanza, ed il comm. prof. Vito Pardo, direttore dell'*Audax Italiano*.

I partecipanti poi al Convegno avranno ad Intra, e dai soci dell'*Unione Sportiva* e dalla cittadinanza, le più festose, cordiali e calorose accoglienze.

Oltre ai soliti ricevimenti per parte di quell'associazione, che inaugurerà in tale occasione il proprio vessillo sociale, saranno tenute sul Verbano gare di barche, nuoto, e cuccagne marine, grandiosi concerti ed illuminazioni del litorale con festa veneziana sul lago.

Il programma del Convegno, al quale aderirono numerosissime società sportive dell'estero e della nostra bella penisola, premurosamente elaborato da un solerte Comitato esecutivo, è quanto di più grandioso si possa aspettare. Ve lo descriverò in pochi appunti.

Nella *Categoria Numero*, alla squadra più numerosa (non inferiore a 40) in divisa con fanfara, verrà assegnato il gran premio d'onore, consistente in una grande medaglia d'oro, donata da S. M. il Re.

Alla *Categoria Squadra* più numerosa, una gran coppa d'onore, donata dal sindaco di Intra, cavaliere uff. ing. Silvio Viglino.

Categoria Distanza A: coppa d'onore, donata dal giornale locale *La Voce*.

Categoria Distanza B: coppa d'onore, donata dall'egregio socio cav. avv. Francesco Franzosini.

Alle *Categorie Fanfare in costume* sono assegnate grandi medaglie d'oro.

Nella sezione *Audax Italiano* due sono le categorie ed i premi consistenti in coppe d'onore e medaglie d'oro.

Nelle sezioni *Routier* e *Fortiores*, una splendida targa e medaglie.

Oltre a questi importantissimi premi, seguono altre categorie speciali, alle quali furono assegnate numerosissime medaglie.

Il Convegno sportivo, tanto egregiamente studiato dall'*Unione Sportiva Intrese*, non può avere che uno splendido trionfo, tanto più che alla bellezza dei luoghi va unita la speciale cordialità della popolazione per la balda gioventù.

E mi è caro chiudere questo mio modesto articolo colle parole che quel Comitato chiude l'appello ai ciclisti d'ogni sito:

« E vi giunga anche, come appello entusiasta, l'invito di questa città, la quale al primato delle industrie e del commercio sul lago, di che ferve la vita giornaliera, accoppia in fascino maliardo la distesa glauca del placido Verbano, sotto un cielo poetico del più puro cobalto, e la chioma festante di vaghe colline del più verde smeraldo.

« Intra gentile, per tradizione ospitale, porge già il suo saluto cordiale ai carissimi ospiti, ai baldi militi della nobile ginnica ».

Gino nob. Allario Caresana.

Nel mondo commerciale sportivo

Togliamo alcuni dati, pubblicati recentemente dall'ing. cav. de Christiani Mayall, nel *Bollettino della Sera* e nel *Courrier des États-Unis* di New York.

In America la fabbricazione degli automobili si può dire addirittura alla sua infanzia, inquantochè solo da pochissimi anni è nata questa nuova industria.

Però è questa un'infanzia che dà dei punti alla virilità già raggiunta in altri paesi; ed ecco alcuni dati:

Nel 1900 gli Stati Uniti d'America fabbricavano 8728 macchine del valore di circa 5.000.000 di dollari; nel 1905 ne venivano fabbricate 22.880, del valore di 27.000.000 di dollari, in 121 fabbriche appena sorte; 1139 di queste macchine uscivano da stabilimenti già esistenti, nei quali alla fabbricazione ordinaria si aggiungeva quella degli automobili. Il numero degli operai in quell'anno addetti a questa industria, in America del Nord, era di oltre 10.000.

L'esportazione verso l'Europa d'automobili e pezzi staccati per la costruzione di questi, nel 1905, fu per circa 3.000.000 di dollari, e la media annuale durante quei 5 anni era stata di circa 600.000 dollari per l'Inghilterra, 800.000 per la Francia, 160.000 per l'Italia ed altrettanti per la Germania e per l'America Centrale e del Sud, ecc.

Ebbene, oggi si considera che il numero di operai si sia aumentato fino a 25.000, la produzione annuale a 50.000 macchine, per un valore di circa 60.000.000 di dollari.

Dati chiari questi per dimostrare che passi da giganti fa l'industria novella della fabbricazione dei mostri d'acciaio divoratori degli spazi.

Le società sorgono come per incanto con capitali vistosissimi, in breve già assicurati, data la prosperità degli affari.

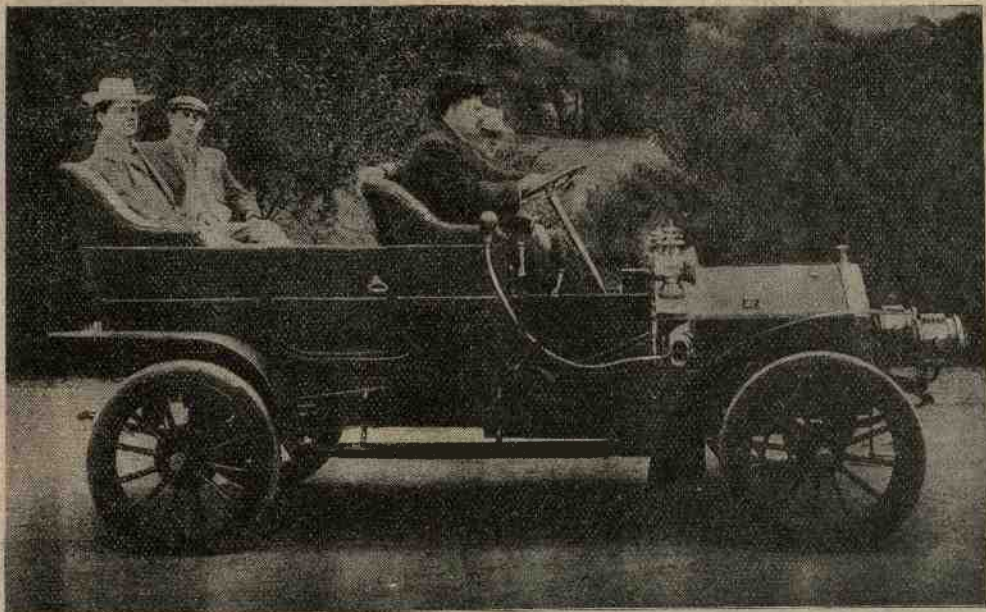
Abbiamo, ad esempio, una nuovissima società sorta or son pochi mesi, *The Dragon Automobile Co.*

Questa Compagnia, in brevissimo spazio di tempo, ha già fatto assai parlare di sé su tutti i giornali d'America, in special modo nell'occasione del « Decoration-day » e nelle ultime corse di San Francisco in California e in quelle del New-Jersey.

Fabbrica attualmente vetture da 24-26 HP di una costruzione perfetta, tanto da essere riuscita nella importante corsa New York-Boston a battere splendidamente, e cioè con un'ora di vantaggio, le due migliori competitori, le ben conosciute *Welch* di 50 HP, e *Wayne* di 55 HP.

Non è esagerato il dire che questa nuova automobile avrà incontrastato il primo posto in America, e lode di ciò va resa al giovane attivo presidente della Compagnia stessa, Mr. John Kane Mills, che sapientemente ha saputo scegliere i suoi collaboratori, di cui basta citare il nome di Leo Melanowsky, il noto ingegnere capo della « Otto Engine Co » di Vienna, di Clément, e costruttore della prima *Panhard* da corsa.

Non manca l'energia agli americani, e ciò che essi fanno in un mese, a noi occorrono degli anni; il direttore di questa Compagnia, Mr. A. L. Kull, ci ha



La vettura 24-26 HP The Dragon Automobile Co., la migliore creazione automobilistica d'America.

onta sempre di veri lavoratori instancabili, organizzatori di primo grado.

Fra questi mi è caro annoverare per primo l'egregio presidente, signor Alfredo Margarini, anima e vita dell'associazione, a cui fanno degna corona il vicepresidente signor Riccardo Lucini, il segretario Giuseppe Meazza ed il cassiere Enrico Rizzolio.

I pronostici quindi per le prossime feste non possono essere che rosei, dato ancora che alla buona uscita vi concorsero con nobile slancio: S. M. il Re, con una splendidissima medaglia d'oro; il Ministero di agric., ind. e commercio; il *Touring Club*;



SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI ELETTRICI

concessionaria dei Brevetti Krieger

Vetture e Veturlette Elettriche ad accumulatori.

VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA

Omnibus e Camions del due sistemi.

fatto vedere come alacrememente procedono i lavori di ampliamento della fabbrica: qualcosa addirittura di meraviglioso, grandi officine, garages immensi, refettori, sale, ed abitazioni per gli operai.

In breve questa Compagnia potrà coprire il mondo commerciale dei suoi prodotti, che indubbiamente terranno il primo posto; intanto si sta fabbricando una vettura di 135 HP, che prenderà parte alla famosa corsa per la Coppa Vanderbilt, sotto la direzione dell'ingegnere Charles Kenen, già reso famoso presso le fabbriche Darracq e Clément-Brasier.

E' ben giusto che questa importante fabbrica sia fatta ben conoscere anche in Europa, e a tal uopo i signori Peretti e C^o di Firenze si sono fatti agenti per tutta l'Europa, come agenti sono per la Casa Splitdof, pure d'America, la più importante produttrice di apparecchi d'ignizione, ecc. La Casa Peretti e C^o di Firenze cerca oggi in ogni località agenti provetti e fidati per un maggior sviluppo delle sue grandiose rappresentate.

G. M.



A destra: Lunghi E., dello Sport Pedestre Genova, 1° arrivato nelle corse di Voltri; a sinistra: Fava A., della Virtus di Bologna, 2° arrivato e vincitore del doppio Giro di Brescia (corsa).

Podismo in Liguria

È la regione dove si contano le migliori Società e dove le manifestazioni si susseguono grandiose con successo ogni altro giorno.

Imponente per numero e forza di concorrenti, marciatori e corridori, e per il concorso straordinario di pubblico, riuscì domenica scorsa la grande manifestazione sportiva tanto bene organizzata dallo Sport Pedestre Genova col patrocinio del Municipio e della Società commercianti di Ovada.

Ecco la classifica ufficiale e l'ordine di premiazione delle corse e della marcia:



La festa sportiva di Ovada.

(Fot. Guarneri - Genova).

Corsa chilometri cinque. — 1. Lunghi Emilio, campione italiano dello Sport Pedestre Genova; 2. Amato Gaggiolo, campione ligure dello Sport Pedestre Genova; 3. Vagge Giuseppe, id. id.; 4. Rapetti Francesco, id. id.; 5. Porrata Benedetto della Mameli di Voltri; 6. Ricconi Pietro dello Sport Pedestre Genova.

Gli altri concorrenti di Genova e Novi si ritirarono al terzo giro.

Corsa metri cento riservata ai corridori ovadesi. Si corrono due batterie risultando classificati per la finale:

1. Grillo Angelo della Unione sportiva ovadese; 2. Ottonello Giuseppe; 2. Ottonello Giulio; 4. Sbolgi Gino.

Nella marcia collettiva Voltri-Ovada, km. 37, i partenti furono 54 e gli arrivati 52. I premiati furono:

Tarantini Angelo e Albertazzi Giovanni, direttori di marcia.

Ighina Giacomo, Gerbi Enrico, Gagliardi Attilio, Casarino Giuseppe, Coen Pellegrino, Ferri Medardo, Lasagna Raffaele, Schiara Luigi, Badino Enrico, Duron Luigi, Migone Angelo, Toncini Amilcare, Ferrando Mario, Pescio Alberto, Pescio Armando, Lanata Luigi, Giacobbe Natale, Massa G. B., Rossi Mario, Limberti Francesco, Oneto Alfredo, Maffone Emilio, Fossati Emilio, Rizzo Giovanni, Dellepiane Oreste, Traverso Giovanni, Ercheo Carlo, Cremonesi Salvat., Remaggi Biagio, Illiano Virgilio, Ghisalberti Carlo, Mantero Michele, Molinari Santo, Camoirano Angelo, Pastorino Matteo, Cademartori Tommaso, Patrone Benedetto, Pedrabissi Rinaldo, Podestà Giuseppe, Carmarino G. B., più la squadra di dieci soci della

Cavallotti di Voltri, alla quale fu assegnato il primo premio di rappresentanza.

* La Corsa Nazionale Voltri-Arenzano ha sortito il risultato seguente:

1. Lunghi Emilio, campione italiano dello Sport Pedestre Genova, in 0,41'57", giunto freschissimo distanziando di trecento metri il Fava Aduo della Virtus di Bologna, arrivato secondo in 43' stanchissimo; 3. Amato Gaggiolo, campione ligure id. id., in 44'15"; 4. Pallenzzone Giuseppe, della Unione Rivarolese, in 44'20"; 5. Vagge Giuseppe dello Sport Pedestre Genova, in 44'25"; 6. Rapetti Francesco, id. id., in 46'; 7. Bertocchi Eugenio della Unione Rivarolese; 8. Ricconi Pietro, dello Sport Pedestre Genova; 9. Perelli Luigi, id. id.

Allo Sport Pedestre Genova venne assegnato il ricco premio di rappresentanza avendo presentato sei corridori giunti tutti fra i primi nove premiati.



Bizio Agostino, presidente della Società Felice Cavallotti di Voltri.

Ebbe pure luogo il campionato del mandamento di Voltri arrivando 1. Bottaro Andrea, della Felice Cavallotti, km. 20, in 1,07; 2. Cademartori 3. Stinchetti.

(Bacal)

Il doppio giro di Brescia

Il Club Sportivo Brizia, benchè sorto da poco più di un anno, conta però di già splendide vittorie. I soci numerosi ed ognor più crescenti aggirano intorno ai 300) sono composti in massima parte di giovani forti e robusti che appena usciti dagli stabilimenti e dalle officine, cercano ristoro e sollievo accorrendo al lavoro nella palestra sociale. Dove sotto la direzione del maestro Bielli e Pastorini per la ginnastica e del maestro G. C. Guerini per la scherma, ne uscirono le forti squadre che ben lentamente figurarono al Concorso ginnastico.

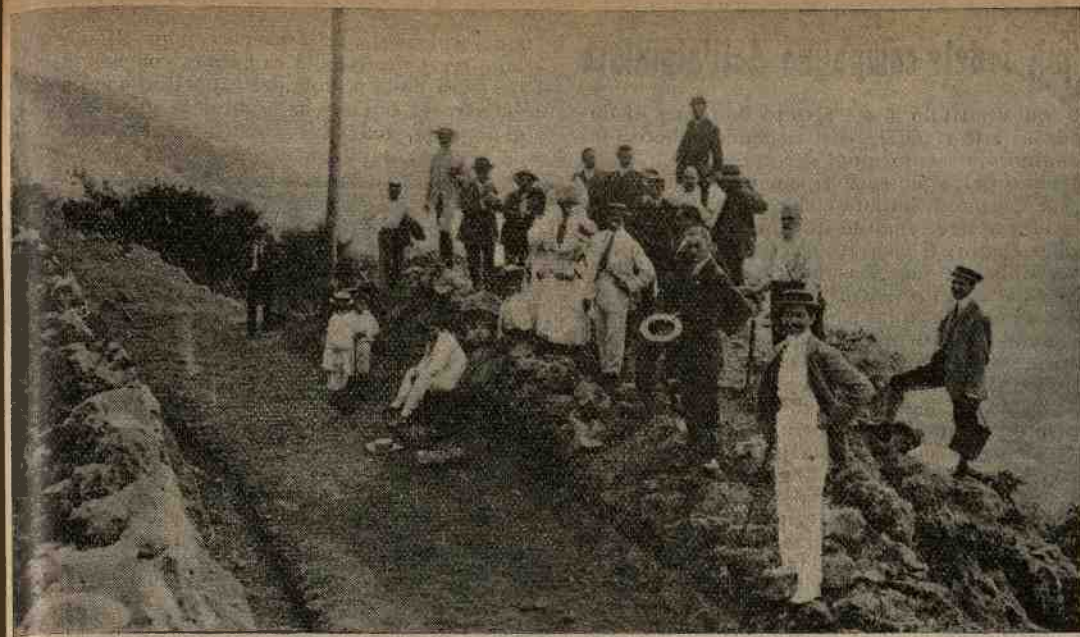


Le corse podistiche di Sanremo, indette dall'U. S. S. - La partenza della corsa podistica di resistenza.

E. LA MANNA-GUIDOTTI - MILANO

Uffici: Via Victor Hugo, 4 - Garage: Viale Volta, 3 - Negozio: Via Tommaso Grossi, 5 (prossima apertura)

Automobili - "SAN GIORGIO" - "S. A. L. V. A."



Gli alpinisti milanesi in Sicilia. - Durante l'ascensione al Castellaccio.
(Fot. Vincenzo Lo Cascio - Palermo).

Genova. ed ai Campionati schermistici di Milano.
Brillantemente riuscì il Campionato Bresciano
scherma vinti dal Battaglia e Turati dopo una
lotta fra i migliori schermatori bresciani.
Ieri poi si chiuse il doppio giro podistico di
Brescia, ove scesero in massa i più forti corri-
dori italiani a contendersi la grande medaglia
oro, dono di S. M. il Re.
Riuscì primo nella corsa il forte Fava Aduo di
Bologna, 2. Cadei, 3. Zanti, 4. Trivellini, 5. Madei;
guonono Bernazzoni, Scotti, Malanca, ecc.; nella
marcia si classificò 1. Colombo Luigi di Milano,
Bersani, 3. Pretto, 4. Falchi, 5. Navoni; se-
guono Maiocchi, Della Torre, Pavesi, Dolci, Fri-
rio, Dotesio.
Vinse la coppa per la Società nella corsa il
Post Resurgo Libertas di Milano, nella marcia
Voluntas di Milano, per il maggior numero di
concorrenti il Post Resurgo Libertas.



Colombo Luigi,
vincitore del doppio giro di Brescia (marcia).

Il Campionato podistico Bresciano per la corsa
vinto dal forte Trivellini, 2. Madei, 3. Malanca;
la marcia: 1. Dolci della Forza e Costanza,
Dotesio, 3. Zinelli.
L'avvocato Vitale, presidente della Società,
maestri Bielli, Pastori, Guerini ed ai soci tutti
guri di maggiori vittorie. F. Chiappa.

Automobil Club di Milano e la Città di Brescia ai Volontari ciclisti e automobilisti

è stato oggetto di ammirazione per parte di tutti
servizio d'ordine e di sorveglianza prestato al Cir-
colo di Brescia dai Volontari Ciclisti e Automobi-
li e dalle Società Sportive; servizio durato due
giorni, e che sebbene si sia svolto in condizioni assai
difficili per il numero delle macchine in corsa, non
è stato occasione al minimo incidente agli spettatori,
numerossissimi si erano pur raccolti lungo tutto
il circuito.

Infine, poichè soprattutto il servizio era imperniato
sulla disciplina dei reparti armati dei Volontari Ci-
clisti ed Automobilisti, i quali hanno inquadrato alla

loro volta il contingente fornito dalle associazioni
sportive e dalle milizie comunali, così, in segno di
riconoscimento dell'importanza di tale servizio, la
mancaza del quale produsse la sospensione delle
corse 1906, l'Automobile Club di Milano e la città di
Brescia, su proposta del commissario Mercanti, si
sono accordati per offrire a tutti i Volontari dei ri-
partimenti di Milano, Torino, Sondrio, Gallarate, Somma
Lombarda, Verona, Como e Parma, che si sono pre-
stati per la sorveglianza del Circuito, una speciale
bellissima medaglia in argento e smalti coniate espres-
samente ed unicamente destinata ai Volontari che
con tanto spirito di sacrificio e di disciplina hanno
prestato il loro concorso alla miglior riuscita della
grandiosa manifestazione. Di tale medaglia, alcuni
esemplari in oro sono stati destinati ai capi zona ed
ai reparti rappresentati.

La distribuzione delle medaglie sarà fatta in modo
solenne per ciascun reparto. E' noto che a Brescia
si sono trovati raccolti per l'occasione 400 Volontari
armati ed in divisa: numero che mai, in precedenti
organizzazioni, è stato raggiunto. E l'esempio ha frut-
tificato, poichè moltissime delle Società sportive ugual-
mente rappresentate nel servizio di sorveglianza sul
Circuito hanno dimostrato la ferma intenzione di
procedere, nelle rispettive località, alla costituzione
di altrettanti reparti V. C. A.

Anche ai componenti le Società sportive l'A. C. M.
destinerà una medaglia.

CORRISPONDENZA.

Firenze. — Ugenti. Grazie, ma troppo scure per la
riproduzione in cliché. La vostra relazione ci è giunta
troppo tardi. Delle gare dell'8 settembre ci riferite
il 17? Noi facemmo cenno nel num. scorso a pag. 9.



Gli alpinisti milanesi in Sicilia. Presso Castellaccio. (Fot. Vincenzo Lo Cascio - Palermo).

Monza. — C. Alpino.
Grazie. Troppo tardi
per questo numero.

Prato - Torriglia. —
Comitato corse. Rice-
vuto. Al prossimo nu-
mero.

Pavia. — E. R. Rice-
vuto. Pubblicheremo.

Roma. — Collari. Ri-
cevuto. Al prossimo
numero.

Bosisio. — Dott. A. D.
Come vede, ne appro-
fittiamo subito pubbli-
cando il suo scritto.

Trapani. — Turillo di S. Malato. Grazie.

Milano. — B. B. Saluti. Con la nuova stagione certo
si avrà tutto com'ella desidera.

Pietrasanta. — O. Mutti. Obbligatissimi. Le altre
fotografie non si prestavano per la riproduzione.

Asti. — Vacchieri. Grazie, pubblicheremo.

Livorno. — Avv. P. E. Vacha Strambio. Obbligati.

Voltri. — Baiardo. Nel prossimo numero.

Omegna. — Giangaleazzo. Al più presto.

Menaggio. — Pizzala E. Troppo tardi per questo
numero. Al prossimo.



Gli alpinisti milanesi in Sicilia

Una numerosa comitiva di soci della sezione di
Milano del Club Alpino Italiano, un gruppo di intre-
pidi e simpatici escursionisti, preferirono, al magnifico
Congresso alpino di Val di Sesia, una visita alla
Sicilia per conoscerla un po' d'avvicino, e non più
attraverso le solite guide e le false leggende.

Ricevuti all'arrivo a Palermo da una speciale Com-
missione del Club Alpino Siciliano e da alcuni soci
della sezione di Palermo del C. A. I., si fece subito
la simpatica conoscenza dalla comitiva del baldo di-
rettore, il rag. Antonino Rossini, e dei soci conte
ing. Carlo Pedrolì, Fausto Crespi, Balsamo nob. Cleto,
ing. Carlo Riva, Onorato Besozzi, Rossini rag. Ric-
cardo, rag. Carlo Albrici, Ersilio Monti, Carlo Bale-
strini, Cesare Chiodi, Antonino Rota, ing. Paolo
Ferrario, dott. Tullo Biraghi, ing. Giuseppe Monti,
Augusto Casati, dott. Silvio Magrini, Paolo Puricelli.

Fatta una prima visita alla città, gli escursionisti
si riunirono allo Châlet a mare a collezione, invitati
dai soci del C. A. I. di Palermo, assieme ad una
rappresentanza del Club Alpino Siciliano.

Ai brindisi parlarono applauditi il direttore dei
gitanti rag. Rossini, il prof. Zona, ed il prof. Ore-
stano, vice presidente del Club Alpino Siciliano, e fu
spedito un telegramma di solidarietà e di omaggio
ai congressisti del C. A. I. a Bergamo.

Il programma delle gite in Sicilia cominciò a svol-
gersi con quella al Monte Caputo sino a Castellaccio,
la rinomata stazione alpina del Club Alpino Siciliano.
I compagni milanesi, accompagnati da numerosi soci
del C. A. I., compirono di buon mattino la gradevole
ascensione del Caputo, ammirando la pittoresca ed
agevole stradella fatta costruire espressamente dal
Club Alpino Siciliano per quella stazione alpina.

Sulle alte torri delle storiche rovine, gli alpinisti
ammirarono estasiati il superbo, indimenticabile pa-
norama della Conca d'Oro, della Valle d'Oreto.

Fu servita quindi un'ottima collezione dal Restau-
rant Savoia di Monreale, alla quale parteciparono
il prof. Zona ed il marchese Di Gregorio del C. A. I.
Allo champagne il direttore Rossini ebbe parole lu-
singhiere per il Club Alpino Siciliano, così pure par-

Fabbrica Torinese Pneumatici

G. DAMIANI & C.

TORINO - Via Carlo Alberto, 9 - TORINO.

Telefono 30-49.

larono il prof. Zona ed il marchese Di Gregorio; infine, l'avvocato Stefano Giardina, ricordando felicemente quanto ebbe a fare la grande Milano a favore di una terra siciliana, della città di Modica così crudelmente provata dalla sventura, portò il saluto grato, fraterno ed entusiastico a Milano ed ai suoi rappresentanti, mentre applausi fragorosi coprivano le sue parole commoventi.

Al ritorno dalla magnifica gita gli escursionisti visitarono i Cappuccini, la villa Tasca e quindi percorsero le splendide passeggiate della *Libertà* e del *Foro Umberto I*, sinceramente ammirati della bellezza, dell'eleganza e della modernità della capitale dell'isola.

All'*Hôtel de France*, la comitiva dei gitanti milanesi volle riunire a banchetto gli amici alpinisti che avevano fatto i doveri di ospitalità, cioè i signori: avvocato Giardina, dottore Fausto Orestano, Giuseppe Gritti, Agnello Ferdinando e Michele, Gnocchi Ernesto, Russo Fortunato, Dabbene, Fucito, Lauria del *Club Alpino Siciliano*; ed i signori: marchese Di Gregorio e cav. Scandurra del *C. A. I.*

Il *Club Alpino Siciliano* volle offrire a ciascun gitante una copia della Guida illustrata delle *Madonie*, scritta con tanto amore e competenza dal dott. Fausto Orestano, ed avendo i compagni milanesi rilevato dalla copertina della Guida che quella pubblicazione si vende a beneficio dell'Erigendo Ricovero alpino nelle *Madonie*, vollero concorrere, con pensiero gentile e pratico, colla somma di lire 100 all'opera suddetta.

Il dottore Orestano ringraziò, a nome del *Club*, i compagni di Milano per la simpatica e generosa oblazione, ed esprime il voto che i rappresentanti del fiorentissimo *Club Alpino* di Milano potessero assistere fra qualche anno all'inaugurazione di quel Ricovero.

La cordiale riunione si chiuse al grido di: *Viva Milano, viva la Sicilia, viva l'Italia*, e fra il più schietto entusiasmo. Al *Caffè Excelsior* la comitiva fu quindi accolta dalle note festose dell'inno nazionale.

I gitanti, dopo di avere visitato alcuni monumenti, la *Favorita* e il *Museo*, partirono per le *Madonie*, accompagnati dall'avv. Giardina e da altri soci del *Club Alpino Siciliano*.

Pernottarono a Collesano, dove tutto fu organizzato e preparato dall'ottimo ing. Filippo Sciarrino, direttore del Corpo di guida, che il *Club Alpino Siciliano* tiene in quel paese, e, condotti da quelle brave guide, visiteranno i magnifici boschi di Aspromonte, di proprietà del conte d'Isnello, e si spingeranno sino alle eccelse vette dell'Antenna e di Carbonara, a 2000 metri circa. Ritorneranno quindi a Collesano, e poi a Girgenti per ivi visitare i Templi, e poi alle zolfare di Caltanissetta, ed a Catania per visitare il grande vulcano. Quindi visitando la meravigliosa riviera da Catania si porteranno a Messina per ritornare al loro paese.

Il più fedele compagno dell'alpinista

Se questo titolo fosse rivolto in forma di domanda ai lettori miei, essi risponderebbero, mi immagino, in cento modi diversi. Il più fedele compagno dell'alpinista? Il sangue freddo; il coraggio; l'amore illimitato e cieco della montagna; il desiderio irrefrenabile di giungere alla vetta; l'occhio sicuro; il garretto d'acciaio; il tacco ferrato... Ebbene, no. Nessuno avrebbe anche lontanamente sfiorato la verità. Il grande, l'insuperabile, l'indispensabile compagno dell'alpinista è l'alpenstok, questo pezzo di legno greggio, antiestetico, goffo, incomodo e pesante, questo ritaglio di tronco d'albero, che non è un bastone, eppure è il più sicuro degli appoggi, che non è un piccone, eppure intacca con forza la massa compatta del ghiaccio e quella granitica delle roccie, questa pertica più lunga del verosimile, che parrebbe creata dal vano capriccio d'un falegname bisbetico, e invece è la più solida sbarra di salvezza a cui sia dato aggrapparsi quando l'insidia d'un precipizio o la china sdruciolevole d'un ghiacciaio s'apra impreveduta, minacciosa, terribile dinanzi al piede ignaro del viandante montano.

Chi non ha riso, un mattino d'un'estate qualsiasi, in una qualunque stazione dell'Alta Italia, allo spettacolo di una folla variopinta e confusa di signori inappuntabili e di signore eleganti, che si precipitava, inseguita da una valanga di borse e di valigie, in uno dei tanti treni percorrenti linee di vallate alpine, noncuranti di nulla, nemmeno della polvere della banchina e degli urtoni dei facchini, salvo che d'un fascio di ba-

stoni volgari legati assieme con precisione mirabile, trasportato dalla cameriera con maggior delicatezza della scatola dei cappellini o della cesta dei viveri? Chi non ha brontolato un'esclamazione di dispetto, vedendosi dondolare sulla testa, nello



Trattenuto con le corde, solidamente fissate ad una roccia, il capo-guida apre un sentiero.



Esame di un crepaccio.

La novità del 1907 "The Pearl,"

"LA PERLA",
delle serie per costruzione di
BICICLETTE

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

scompartimento pregno d'afa e di fiato, d'odore di cibo e di puzzo di carbone, echeggiante di strilli di donne e di piagnistei di fanciulli, vedendosi dondolare, dico, sulla testa, nella rete riservata ai bagagli, quel gruppo di mazze ferrate alla cima ed al fondo, sbatacchianti fra loro in un tintinnio pauroso, minacciose come altrettante spade di Damocle?

Eppure, se ciascuno di coloro, che si sono resi colpevoli d'un atto di dispetto o d'un sorriso ironico dinanzi ad un alpenstok, seguisse certe carovane di veri alpinisti, certi gruppi impavidi di portatori e di guide, dediti a lotte magnifiche e a cimenti incredibili coi mille ostacoli delle grandi altezze, o anche solo seguisse per sentieri diruti le orme d'un ascensionista indomabile e solitario, vedrebbe allora che cosa sia un alpenstok, che cosa significhi avere con sé quel palo sverniciato, senza forma e senza bellezza. Comprenderebbe anche tutta la poesia di questo re dei bastoni, apprezzerrebbe il genio di chi l'ha inventato, sarebbe persuaso che l'alpinista deve amare l'alpenstok come un cacciatore ama il suo cane, come un soldato il suo fucile.

La storia dell'alpenstok? E' semplice come tutte le storie delle cose grandi. Uno dei compagni di



Marcia di fianco su un ghiacciaio.

Saussure, all'epoca della conquista del Monte Bianco, la guida Gian Pietro Cachat, inventò, per necessità e per una sua predisposizione naturale a combattere con tutti i mezzi gli avversari dell'alpinista, il più antico *piolet* che si conosca.

Lo strumento, di cui fu subito provata l'indiscutibile praticità, fu poi modificato e perfezionato, dovette sottostare ai rimaneggiamenti degli ostinati innovatori in ritardo, e ai ritocchi inutili di chi volle a ogni costo dargli una foggia artistica. Ma pure — per fortuna sua e di chi lo adopera — non perdette mai le sembianze e la struttura fondamentale che il suo genitore, il Cachat, gli aveva impresso. Rimase inelegante, umile, semplice: e in ciò fu la ragione della sua fama mondiale. A differenza di tutti gli altri oggetti celebri, ai quali il progresso e la *réclame* tolsero ogni grazia di primitività per seppellirli sotto una fioritura di gingilli, d'ornamenti e di fregi, il compagno dell'alpinista rimase lontano da ogni effeminatezza moderna, mantenne intatto il suo agreste profumo di legno selvaggio, rimase ruvido e rigido con le sue armature di ferro.

A lui ormai la più gentile e più delicata signorina sportista non chiede la snellezza e la

Ciclisti!

Volete viaggiar sicuri?
Munite la vostra Bicicletta con

FRENO BOWDEN

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

che è la più simpatica e la più estetica mossa umana, diamo vita alla figura che la fotografia ha fermato nell'attimo d'uno scatto, e domandiamoci allora se l'uomo e l'oggetto non si fondano, in questo caso, in un essere solo, di centuplicata potenza, in un essere gigantesco e formidabile, quasi un iddio del ghiaccio, dotato di tutte le caratteristiche dei dominatori e degli eroi.

Non ha infatti l'energia di un talismano, non possiede la virtù di qualche sortilegio nascosto, come il segreto del tallone di Achille, l'alpenstok in certe occasioni? Non è forse questo ordigno trasformista nello stesso tempo un bilanciere e una stampella, uno scandaglio e un'amarra, un freno ed un'accetta?

L'alpinista è sulla via mulattiera che conduce al rifugio, e l'alpenstok gli serve come un fucile a *bilanciare* o come una base d'appoggio. Si va più su. Aumentano le difficoltà: bisogna saltare dei fossi, e il compagno si trasforma in grucciona; si arriva al ghiacciaio, ed esso diventa scandaglio; si discende per un burrone, e si muta in un freno potente; si valica una roccia, ed esso diventa un'accetta dalla finissima lama.

L'avvenire prepara forse maggiori sorprese e comodità all'alpinismo; ma un'altra invenzione così utile come quella dell'alpenstok, non sarà creata mai più.

G. Corvetto.

bellezza, ma unicamente la forza, la resistenza e l'infrangibilità.

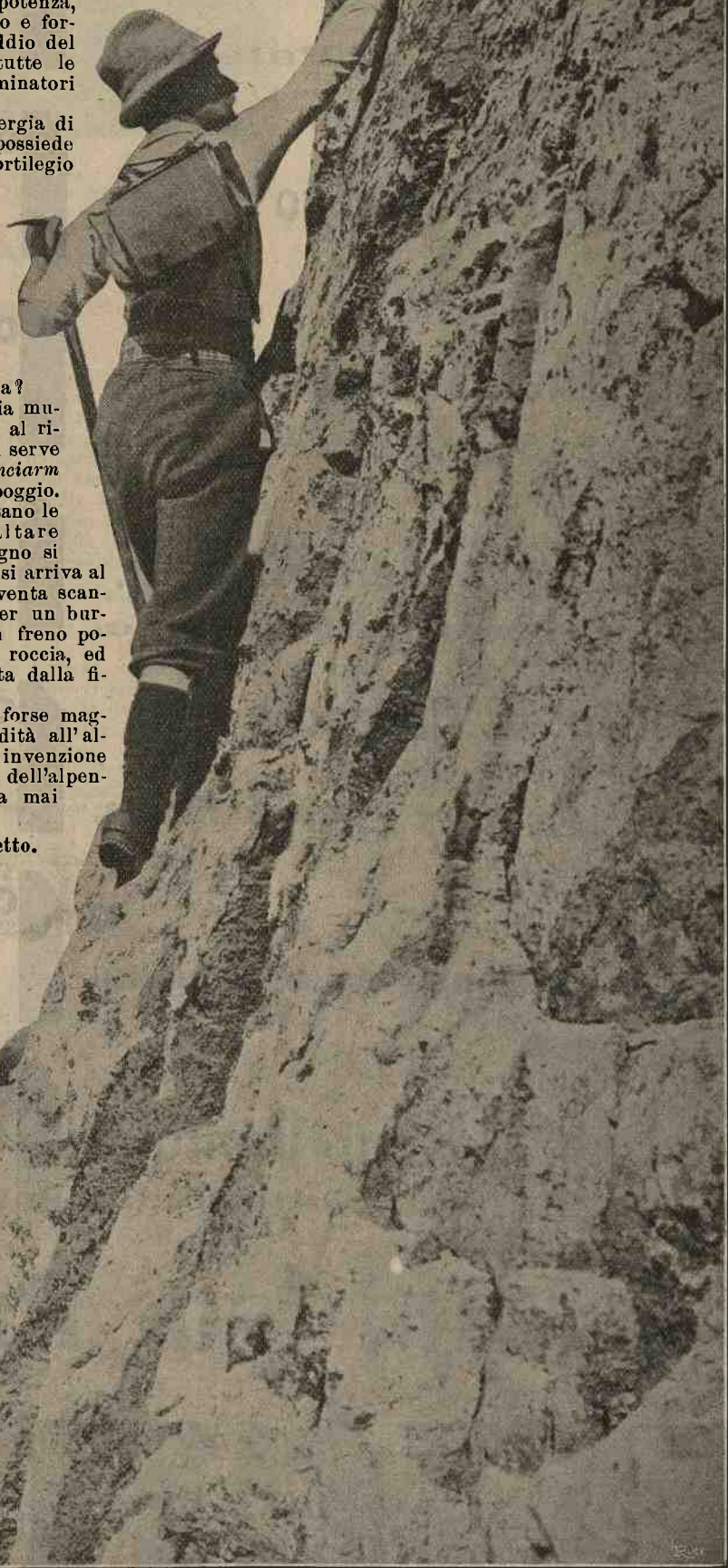
Così il ritratto del compagno indivisibile dell'alpinista è compiuto.

Osserviamo, per un istante, il quadro superbo dell'uomo e del suo alpenstok, intenti allo sforzo sublime della salita,

Il Rifugio al passo del Mulaz

Una cinquantina di alpinisti, parte trentini e parte veneziani, dopo aver partecipato al convegno degli alpinisti tridentini a Fiera di Primiero, si recarono ad inaugurare il nuovo rifugio alpino sul *Passo del Mulaz* (m. 2560), ad un centinaio di metri di qua dal confine italo-austriaco.

Il nuovo rifugio facilita il passaggio fra la pittoresca valle agordina di Falcade e le valli trentine che salgono al Passo di Rolle, e renderanno frequenti le ascensioni su splendide cime, ora quasi del tutto trascurate, perchè lontane da paesi e da alberghi.



La scalata di una muraglia.

MACCHINA per SCRIVERE

La più perfetta. - La più solida. - La più perfezionata.

CESARE VERONA - TORINO, Via Carlo Alberto, 20.

REMINGTON

Filiali con Ufficio di Copisteria: Milano - Genova - Roma - Napoli - Firenze

Le Conquiste di "BIBENDUM",

nel 1907

21 Aprile:

Targa Florio

a Palermo.



Nazzaro

(Vettura F. I. A. T.)

ed i 5 primi.

7 Giugno:

Mosca=Pietroburgo



Duray

(Vettura Lorraine-De Diétrich).

ed il 2° CHAMPOISEAU (Vettura Charron).

14 Giugno:

Coppa dell'Imperatore

al Taunus.



Nazzaro

(Vettura F. I. A. T.)

ed i Primi delle due eliminatorie del 13 Giugno:

LANCIA e NAZZARO (Vettura F. I. A. T.)

2 Luglio:

Grand Prix dell'A. C. F.

Circuito di Dieppe.



Nazzaro

(Vettura F. I. A. T.).

e 14 su 16 Vetture classificate.

Circuito di Brescia

1° Settembre:

Coppa Florio.



Minoja

(Vettura Isotta Fraschini).

e 12 su 15 Vetture Classificate.

2 Settembre:

Coppa della Velocità.



Cagno

(Vettura Itala).

e 5 su 6 Vetture classificate.

15 Settembre:

Meefing di Mont-Ventoux

9ª Categoria.



Rougier

(Vettura Lorraine-De Diétrich).

che ha fatto il miglior tempo della giornata.

tutti su Pneumatici

MICHELIN

Agenzia Italiana Pneumatici MICHELIN - Milano - Via Foro, 14.



Gita dei Circoli Nautici Napoletani. - Il saluto alla bandiera giapponese.
(Fot. G. Fiorentino - Napoli).

GLI SPORTS DELL'ACQUA

Regate e gare di nuoto a Napoli, Como, Pusiano, Viareggio, Firenze, Salò,
Arona e Parigi

Convegno nautico napoletano.

Il primo di settembre, in uno splendore sublime di sole, e fra una calma infinita di mare, ebbe luogo la grande gita nautica a Pozzuoli, indetta dai clubs nautici di Napoli.

L'ardente passione del mare, che anima tutte queste balde giovinezze, fece sì che i diversi circoli si riunissero, senza rivalità di sorta, con l'unico, comune intento di godere una giornata di schietta allegria, in braccio a quel mare che è l'aspirazione, il desiderio, l'amore delle loro giovani anime.

Alle ore 10, nel piccolo porto di Santa Lucia, un colpo di cannone, sparato a bordo del *Cristoforo Colombo*, di proprietà del cav. Francesco di Marzo, dava il segnale della partenza, ed i cutters ed i cruisers, con le vele piene di una brezza gentile, si spinsero innanzi, seguiti da moltissime yole e barche a vela.

La gaia flottiglia, preceduta dalla gloriosa *Ocaprice* del cav. Emilio Annatra, sfilando di poppa alle due valorose corazzate giapponesi ancorate in queste acque, uscì dal porto, facendo rotta per Pozzuoli, ove giunse in ordine ammirevole alle ore 12 3/4. Ivi erano ad attendere i gitanti molte famiglie di soci e villeggianti: uno stuolo innumerevole di bellissime signore e signorine che hanno fatto eco, con un'urra entusiastica e gentile, alle salve dei cannoni di bordo, e salutarono con un vociere delizioso il gran pavese che tutte le imbarcazioni hanno innalzato al loro arrivo.

Scesi a terra, i componenti i clubs nautici si sono riuniti a fraterno simposio, durante il quale ha regnato sovrano il buonumore e la più schietta allegria. Allo champagne brindò il cav. Alfredo Campione, vice-presidente della *Canottieri Italia*, al quale ha risposto il prof. Perrone con l'augurio che da questo affratellamento possa, un giorno non lontano, esser portato in alto nel campo di regata il nome dello sport nautico partenopeo.

Dopo colazione si è fatto rotta per Napoli, e nei pressi di Posillipo prima, e di via Caracciolo poi, dalle imbarcazioni tutte furono fatte delle belle evoluzioni, riscuotendo l'ammirazione ed il plauso dei molti passeggeri che in quella splendida giornata di festa erano a godersi la vista dell'infinito, placidissimo mare dalla via litoranea.

Bayou.

Sfida per la Coppa d'America.

Sir Thomas Lipton ha lanciato una nuova sfida all'*Yacht Club*, di New York, per la coppa *America*. Sir Thomas Lipton, che ha tentato tre volte di riconquistare il trofeo che da oltre cinquant'anni gli americani conservano gelosamente e gioiosamente, ritorna alla cortese lotta.

Egli coi suoi *Shamrock I, II e III*, ha tentato di riprendere la famosa Coppa, approfondendo in queste gare la colossale somma di 9 milioni. E' riuscito per questo a divenire l'yachtsman più

popolare del Regno unito, ma non è riuscito a far nascere qualche imitatore.

Sembrava che dopo la sconfitta del *Shamrock III*, Thomas Lipton si fosse rassegnato a non tentar più la vittoria; poi si sparsero voci che cercasse di far introdurre delle modificazioni per il regolamento di corsa, per lanciare una nuova sfida, ed ora sembra che sia riuscito nel suo intento.

Avremo così un'altra grande lotta tra l'Europa e l'America nel campo dell'yachting.

Le regate di Como.

Le regate per imbarcazioni automobili a Carate Lario ebbero luogo domenica 15 settembre con un tempo splendido ed alla presenza di una folla elegante. Ecco il risultato delle regate:

Prima corsa — Imbarcazioni di qualunque potenzialità; km. 15 circa (benzina kg. 3); iscritte sei imbarcazioni. Vince il signor Centurini.

Seconda corsa — Canotti a motore non superiore a 6 HP; iscritte tre imbarcazioni. Il primo premio è vinto dal canotto della signora Bracca Ruspini.

Le feste sportive di Pnsiano.

Lo sport!... E' la novella incarnazione di una idea antica che, ingentilendosi col succedersi dei popoli, si andò spogliando della rozza barbarie

natia, che l'avvolgeva come la scorie il fulgido diamante: sicchè giunse ai nostri tempi completamente purificata da ideali nobili ed elevati. E di questi ideali uno certamente ne rimase, che ne fu il principale informatore fra quel popolo di esteti, che dava all'arte i primi validi campioni, non ancora superati: l'ideale del bello. Ed il bello ama lo sport: e perciò onde azzurre e chete, e rive verdeggianti, e limpidi cieli, e tranquilli orizzonti sono ben degna cornice ad una festa sportiva. E tutto questo certamente non mancava alla festa che l'8 settembre si svolse sulle rive deliziose del vago *Eupili*, che tanti poeti coi loro versi più armoniosi cantarono.

Eccone adunque per ordine lo svolgimento. Al ciclismo spettava l'onore di aprire le interessanti gare: poichè alle otto di mattina veniva data la partenza della corsa ciclistica pel Campionato brianzolo di 90 km., indetta dal V. C. *Eupili* ad Erba-Incino. Erba-Incino, il borgo risultante dalla unione dei due Comuni, che « al giorno d'oggi si incammina a diventar città »: non però la città noiosa ed afosa, ove la vita male si svolge « tra il fango e la furia dei carri incessante », ma la cittadina elegante e civettuola, fatta di ville graziosamente disposte su di un verdeggianti pendio, in un incanto di natura: l'aristocratico ritrovo degli stanchi della vita della grande città. Della gara interessante pel valore di alcuni corridori che vi parteciparono, ecco il risultato: 1. Zanzottera di Legnano, in ore 2,50 (medaglia d'oro del valore di L. 100); 2. Parini di Milano, a pochi metri (medaglia d'oro dei ciclisti di Erba-Incino); 3. Bianchi; 4. Galli; 5. Bergamaschi; 6. Gatti.

E veniamo al podismo. Alle ore 15 precise a Pusiano il ragioniere Bongrani, l'infaticabile organizzatore di queste feste sportive, dava la partenza ad un centinaio di podisti che, correttamente, in gruppo serrato, si slanciarono sulla strada che circonda il lago. E accompagnati dai ciclisti del V. C. *Eupili*, che gentilmente funzionavano da controllori, percorsero da prima la riva nord del lago, donde incantevole si gode la vista della malinconica Isola dei Cipressi e magnifico appare il lago, sul cui sfondo, tra un ammasso di verde, appare Bosisio colle sue chiese e il suo gruppo di case bianche, dominate in alto da altre più scure, ove, nella stanza ove nacque, forse ancora aleggia lo spirito del grande Parini, e più giù, i vaghi paeselli di Garbagnate, Rota e Casletto. Giunti al ponte della Malpensata sul Lambro, che in tempo di piena scende a confondere le sue acque torbide e spumeggianti con quelle azzurre e tranquille del lago, i corridori volsero a sud, sull'ampio stradone che corre in una vaga e verdeggianti pianura. A Ponte Nuovo, ove il Lambro si diparte per scendere a portar vita e

CICLISTI Provedevi del vero Fanale "AQUILAS" a raggio di 100 metri.



F.lli SANTINI - Ferrara
Esposizioni Internazionali
Bruxelles 1906
Grand Prix
Milano 1906
Madaglia d'Oro



Gita dei Circoli Nautici Napoletani. - La partenza. (Fot. G. Fiorentino - Napoli).

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

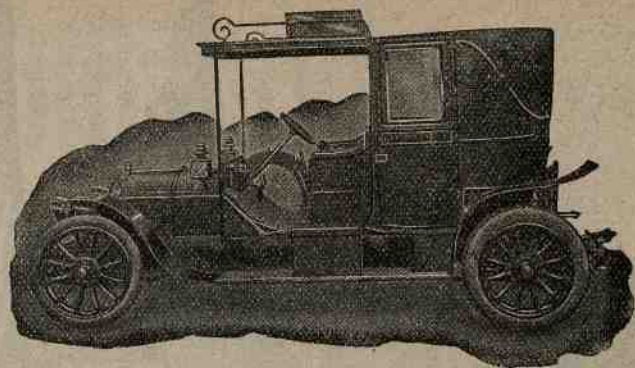
G. F. MONTCHAL, Via Dante, 4 - Milano
CATALOGO GRATIS

AUTOMOBILI ZÜST

Modelli 1907 - 28-40 e 50-70 HP

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

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



CANTIERI BAGLIETTO

SOCIETÀ ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI
Sede in GENOVA

COSTRUZIONE DI

Barche e Yachts a vela

Canotti e Yachts automobili

Lancie da salvataggio e fluviali

Trasporti e Rimorchi

Motori speciali per imbarcazioni delle migliori Case Europee ed Americane

Cataloghi e preventivi a richiesta.

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Longh.	Alte.	Alte. tot.	TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Longh.	Alte.	Alte. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

“ RAPID ”

Società Torinese Automobili

Vetture Sport:

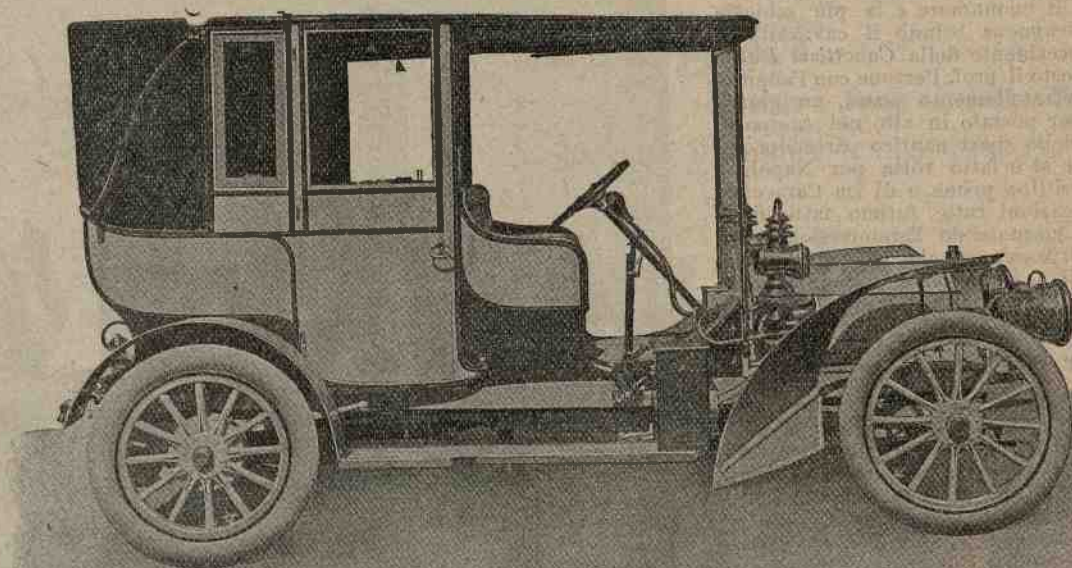
12, 16-24, 24-40
50-70 HP



Omnibus

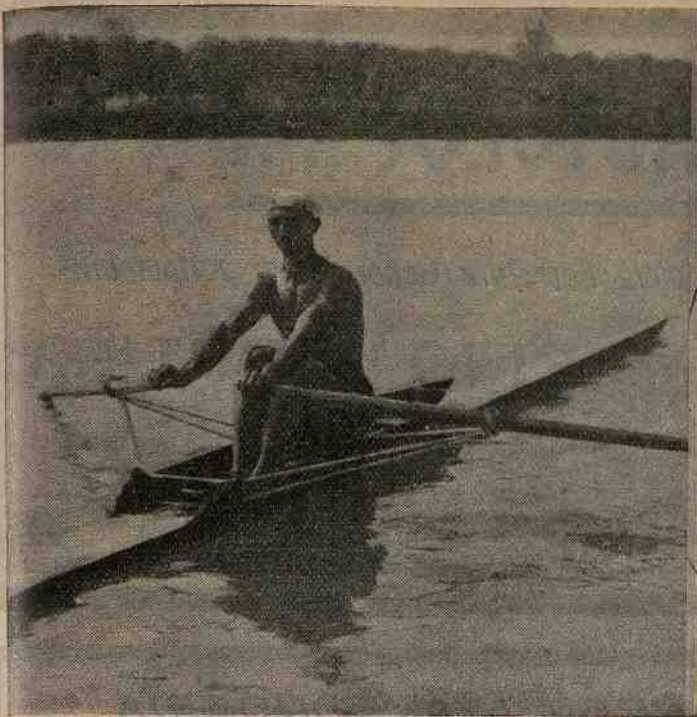
Camions

Inaffiatrici



Motori per Canotti - Carri per Servizi pubblici

TORINO - Officine Barriera di Nizza - TORINO



Gino Ciabatti, della Società Canottieri Arno di Pisa, vincitore della gara skiff di Bellagio (2 settembre) e di Pusiano (8 settembre).

del dott. Chiari). E così si giunge al clou della festa; le regate indette dalla Sezione Lombardo-Emiliana del R. Rowing Club Italiano.

Alle 16 il primo colpo di cannone sparato dall'Isola dei Cipressi annuncia la partenza della prima gara *venete* per non classificati, in cui la *Baldesio* di Cremona si porta assai bene, arrivando prima al traguardo; seconda arriva l'*Adda* di Lodi.

Segue la gara *outrigger a 4 seniores* in cui la *Lario* batte brillantemente la *Milano* (che arriva seconda al traguardo), vincendo la bella coppa d'argento del conte Padulli.

Nella corsa *yole a 4 juniores* arriva 1° *Adda* di Lodi; 2° *Arno* di Pisa; 3° *Lecco* di Lecco. Rimane così definitivamente all'*Adda* la targa artistica del conte Padulli, vinta l'anno scorso dalla stessa Società.

Nella gara *doubles* arrivano: 1° Sacchini-Doues della *Milano*; 2° Maiocchi-Padaloff, pure della *Milano*.

Nella *Venete seniores*: 1° *Olona* di Milano; 2° *Baldesio* di Cremona; 3° *Adda* di Lodi.

La coppa d'argento donata dal signor Piero Colombo per la corsa *outrigger a 8 seniores* viene aggiudicata alla *Milano*, unica iscritta.

Da ultimo si ebbe la corsa *skiff* annullata a Bellagio. In essa arrivarono: 1° Ciabatti dell'*Arno* di Pisa; 2° Maganza della *Milano*; 3° Mariani della *Lario*.

All'ottima riuscita della poderosa organizzazione certo contribuirono i generosi che, animati dall'ideale sportivo e dall'interesse per il bene di questa nostra terra ridente, e colle offerte e coll'opera propria concorsero al buon esito della festa. E in primo luogo il conte Padulli, presidente della Sezione Lombardo-Emiliana del R. R.C. I. l'onorevole Baragiola, deputato al Parlamento, il signor Piero Colombo, presidente della Canottieri *Milano*, che dotarono le gare di ricchi premi *challenge*; il cav. Cerri e il dott. Chiari, vice-presidenti del Comitato per le regate; e in ispecial modo il ragioniere Bongrani, il simpatico ed irrequieto segretario del Rowing, l'intrepido organizzatore, sempre sul posto al momento opportuno, sempre pronto a risolvere ogni difficoltà piccola e grande. A loro vada dunque il plauso dei gentili che amano il culto per gli esercizi sportivi e l'amore per questa nostra bella regione.

Bosisio, 18 settembre 1907.

Dott. Ambrogio Donegana.

La giornata sportiva di Viareggio.

Domenica scorsa, organizzate dallo stabilimento balneare *Nettuno*, si svolsero le grandi gare sportive, alle quali assisteva grande folla composta in massima parte di signori e signore della colonia bagnante qua convenuti da ogni parte d'Italia e dell'estero.

Del Comitato facevano parte tutte le notabilità

sportive di Viareggio in unione a moltissimi signori della colonia bagnante ed ufficiali della R. Marina. Nomino qualcuno: conte Carlo Brizio di Castellazzo, prefetto di Lucca, G. Paci, sindaco di Viareggio, on. conim. G. Montauti, deputato del collegio, cap. Mazzuoli, comandante il presidio, ten. Belloni, rag. M. Binda, presidente della Canottieri *Nautilus* di Viareggio, Lucio, Cagliani l'infaticabile presidente fratello del proprietario del *Nettuno*, M. Pietrini, presidente della *Rapidus* di Viareggio, Italo G. Gapanni, presidente della *Studentesca Juventus* di Lucca, signor Galardelli della Canottieri *Libertas* di Firenze, avv. Guarducci della Canottieri *Arno* di Pisa, marchese Fornari di Napoli, Nello d'Aulesio, dott. Stringari, marchese Origo di Motrone Batori, cap. Antonini e tanti altri che non ricordo.

Ecco il risultato delle gare che si svolsero dalle 10 alle 12 e dalle 16 alle 19.

Gara d'imbarcazione a vela dilettanti (*cutter a deriva* tonn. 1 1/2, miglia 9, con giri di boa; medaglie grandi d'oro e d'argento).

1. *Nila* del marchese Fornari di Napoli, in ore 1 35' 56"; *Banzai* di Nino Cagliani di Milano, in 1 41' 36"; *Saetta* di Cinquini di Viareggio, in 1 50' 17"; N. P.: *Sceptre* del marchese Origo.



Aurelio Giusti, vincitore nella Gara degli Allievi (8 sett.) indetta dalla Rari Nantes di Firenze. (Fot. Zavattaro - Firenze).

Banzai, favorita, rimane al 2 posto perchè pilotata inettamente.

Gara di nuoto, libera ai giovanetti inferiori ai 17 anni (concorrenti 12, m. 80).

1. Cimino di Viareggio, 2. Sacerdote di Roma, 3. Toniotti di Firenze, 4. Belluomini di Milano, 5. Pinoteau di Firenze, medaglie d'argento e di bronzo.

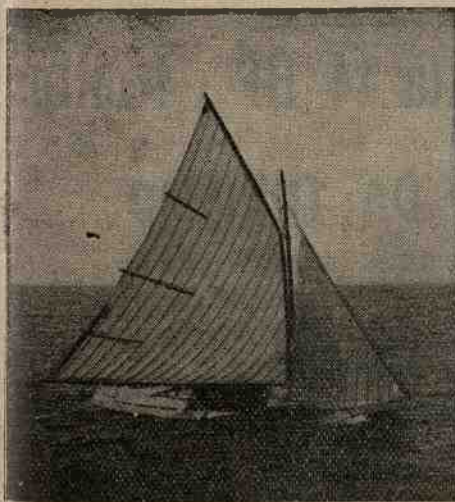
Gara femminile di nuoto, m. 80, libera a tutte le nuotatrici della spiaggia (medaglie d'oro e d'argento).

1. Ada Toniotti di Firenze, in 1' 30"; 2. Mirella Toniotti di Firenze; 3. Parolina Barsella di Viareggio; 4. Paolina Barsella di Viareggio; 5. Maria Anna d'Aulesio.

Tutte le concorrenti vengono molto festeggiate.

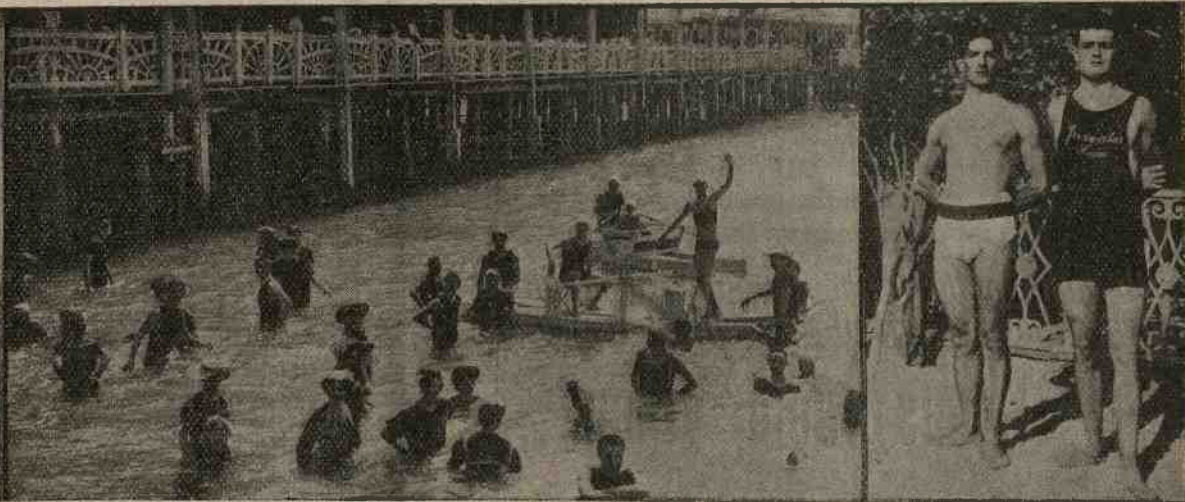
Gara di nuoto, libera a tutti i nuotatori dilettanti, m. 200 (medaglie d'oro, d'argento e di bronzo, concorrenti 20). E' la gara più importante della giornata per la bellissima lotta fra i due primi.

1. Amatore Franco della *Miani* di Milano, cam-



Banzai, di Nino Cagliani di Milano.

(Fot. G. Magrini - Viareggio).



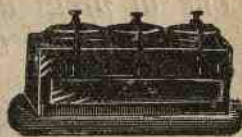
Le gare sportive di Viareggio. Lo stabilimento Nettuno. - I bagnanti assistono agli arrivi.

Amatore Franco della *Miani* di Milano, e Italo Capanni, presidente della Studentesca Juventus di Lucca.



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

Bastioni Magenta, 39
 Via Lazzaretto, 15



Motori extra leggeri per Areonautica

PROGETTI - PREVENTIVI - COSTRUZIONI
di Apparecchi Areonautici - Areostati - Palloni frenati - Dirigibili
Areoplani - Elicotteri - Ortoteri - Cervi volanti - Elci

Ing. MILLER, BARBERIS e RUVA - Torino
UFFICIO: Via Sant'Anselmo, 1 - Telefono 30-04.

Società Anonima

"La CO²"
TORINO

Via Ormea, 34.

ELEVATORI

automatici

INESPLODIBILI

per Benzina.

(Servizio di Garages, Fabbriche, Depositi, ecc.)

Specialità per Vulcanizzazione



Fabbrica Italiana
Coperture Antislittanti Imperforabili
BREVETTATE

GIUNTINI e C.

Via Ricasoli, 12 - Firenze

Il nostro protettore di cuoio
armato perfezionato è in-
superabile.

Rappresentante per il Piemonte:
D. FILOGAMO e C. - Via dei Mille, 24 - Torino

Chiedere listino

PREZZI MITI

Officine e Cantieri Napoletani

C. e T. T. PATTISON

(Granili) - NAPOLI - (Granili)

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

GARAGE PER AUTOMOBILI

SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Gli automobilisti che vogliono viaggiare con
sicurezza devono applicare sulle loro vetture

il **"Pneus-Cuoio Vulcan ,,"**il nuovo **"Pneus-Vulcan lisse ferré ,,"**

che ai pregi del Pneumatico liscio unisce quelli
d'un perfetto antidérapant.

Agenzia Italiana dei Pneumatici "VULCAN ,,"

TORINO - Via Sebastiano Valfré, 18 - (Corso Saccardi) - TORINO

"AUTOLOC ,," ??

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC ,,"**PREMIATA FONDERIA****GIACNERO & DELPONTE**

Via Giacinto Collegno, 40 - TORINO - Telefono 18-85.

Specialità per Automobili**Getti in Alluminio e Bronzo**

Provveditore della Spettabile F.I.A.T.
e delle migliori Case Automobilistiche d'Italia

Casa Fondata nel 1878.

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili**Marchand-Dufaux****Nuovi Modelli 1907****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 - Innesto a frizione a dischi
molto progressivo.

Agenzie di Vendita:

ITALIA**G. B. RICCO** - Via S. Teresa, 4 - Torino**FRANCIA****Ch. MARCHANO** - Rue Hamenais, 12 bis - Paris**INGHILTERRA****PREMIER MOTOR Co. Ltd.** - BirminghamAmministrazione e Fabbrica a **Piacenza**



Le grandi regate d'Henley. - L'equipaggio vincitore della Grande Coppa Challenge.

1899 Fox, Pembroke College (Oxford).
1900 L. Prevel, Club Nautique de Nice.
1901 L. Prevel.
1902 H. Barrelet (S. N. d'Enghien).
1903 Hiser (S. N. Soissonnais).
1904 Conrades (U. N. Bruxelles).
1905 De la Plane (S. N. Basse-Seine).
1906 De la Plane.
1907 De la Plane.

** A Parigi si è pure disputato l'atteso match a otto vogatori seniores, fra i campioni germanici di Francoforte e quelli francesi di Parigi. Il match, disputatissimo, è stato vinto da Francoforte per mezza imbarcazione.

I tempi ufficiali della Corsa Susa-Moncenisio

La Giuria della gran corsa motociclistica Susa-Moncenisio, riunita al Moto Club d'Italia sotto la presidenza del signor Carlo Salengo, ha emanato la seguente classifica del primo arrivato nella categoria Coppa Stampa Sportiva (motociclette di 250 cmc.): 1° Borgotti con *Motosacoche*, in minuti 36,49 e 45 (km. 24). I tempi della categoria Coppa Municipio di Torino sono confermati.

Ricordiamo pure che l'ottima organizzazione della categoria ciclisti torna tutta ad onore della società La Torino, banditrice della gara.

Nel mondo commerciale sportivo

** A Torino, la nota Fabbrica di Pneumatici Francesco Damiani ha dovuto ingrandire il suo stabilimento per la crescente fabbricazione, ormai conosciuta per tutta Italia. Non essendo più sufficienti i vecchi locali, ha trasportato la sua sede in via Sant'Anselmo, n. 11, non avendo più nulla da fare col negozio che è rimasto al n. 21. Nel nuovo laboratorio si faranno riparazioni di ogni genere a camere d'aria di automobili vulcanizzate e garantite.

La domenica sportiva a Parigi

(15 settembre 1907).



Sopra: Clobot, vincitore della corsa Rouen-Parigi (km. 155 in ore 15,25) subito dopo l'arrivo al Velodromo del Parco dei Principi.

Sotto (da destra a sinistra): Petit Breton, Leon Georget, Passerieu, Emile Georget, i trionfatori del Giro di Francia alla partenza della corsa di 50 km. dietro tandem, disputatasi domenica 15 settembre al Parco dei Principi e vinta da Passerieu. Fot. C. L. Ghilini - Parigi.

pione dell'Alta Italia, in 2' 50"; 2. Italo Capanni della *Studentesca Juventus* di Lucca, a pochi centimetri; 3. Brugnier di Pisa; 4. De Forgi Giorgio, marinaio R. Marina; 5. Cimbali della *Libertas* di Viareggio; 6. Renzo Romanelli della *Canottieri Libertas* di Firenze.

Il Capanni è molto festeggiato.

Gara di nuoto di Campionato Viareggino, metri 100 (medaglie d'oro, d'argento e bronzo), fascia di campione, medaglia d'oro del comune di Viareggio. Concorrenti 10.

1. Cesare Tognetti (Bagno Tognetti), 1'23"; 2. Gastone Barsella, campione 1906, (Bagno Felice), a testa; 3. Ippolito Balena (Bagno Balena); 4. Bruno Caprili (*Libertas*); 5. Salvatore Cirillo.

Bellissima gara. Barsella è passato proprio sul traguardo dal vincitore.

Gara d'imbarcazione a vela del porto di Viareggio, dilettanti, per la grande coppa «Nettuno» (dono del marchese Brocchi-Colonna, e guidone), miglia 9, con giri di boa.

1. Nila, del marchese Fornari, in 1' 32' 18"; 2. Banzai, di Nino Cagliani.

Gara di gozzi a un vogatore. — 1. Armando Barsella.

Gara di pattini da spiaggia, riservata ai signori bagnanti, m. 500 (medaglie d'argento e bronzo): 1. Piquet, 2. Vabler, 3. Payer.

Riboulet, favorito, si ritira per rottura del puntapiè.

Gara di lancia da bastimento a 3 vogatori, metri 1000 (premi in denaro):

1. Lancia verde, capo voga Giuseppe Puosi; 2. Lancia rossa, capo voga Augusto Puosi.

Gara di nuoto, m. 500 (libera a tutti). Concorrenti 15:

1. Amatore Franco, facilmente; 2. Cesare Tognetti, 3. Armando Barsella, 4. Brugnier, 5. Cirillo. In tempo massimo Cimbali. Bellissima gara e applausi per tutti.

Dopo le gare, in una sala del grande stabilimento «Nettuno», durante una festa da ballo ed in presenza di un gran numero di signore e signorine in elegantissime toilettes, la signora Cagliani di Milano distribuisce i premi ai vincitori che furono molto festeggiati.

Le gare ebbero il più insperato dei successi, come vedesi dalle fotografie gentilmente concesse da bravi dilettanti.

Ottorino Multi.

La traversata del Verbano a nuoto

si è effettuata domenica 15; la Doppia Traversata del Verbano era dotata della «Coppa Arona».

Fu la gara più importante della giornata sportiva ed in essa arrivarono:

Prima Categoria:

1. Negri Francesco, r. n. Milano; 2. De Pasquale Francesco, r. n. Spezia; 3. Gaviraghi Carlo, r. n. Milano; 4. Federici Marco, r. n. Milano.

Seconda Categoria:

1. Bandera Dante di Legnano; 2. Barberis Piero; 3. Gaviraghi Carlo, r. n. Milano; 4. Grignaschi Piero.

Le regate nazionali di Salò.

Riuscirono domenica scorsa una festa indimenticabile. Vi erano iscritte le Società *Canottieri Italia* di Napoli, *Bucintoro* di Venezia, *Baldesio* di Cremona, *Nino Bizio* di Piacenza, *Milano* di Milano, *Ticino* di Pavia,

Lario di Como, *Adda* di Lodi, *Garda* di Salò, con un complesso di oltre cento canottieri e quaranta imbarcazioni.

Le gare si svolgono interessanti. Nella gara sociale per canoa a due vogatori, Anita si ritira prima della boa ed arrivano: 1. *Amalia*, in minuti 6'26"; 2. *Furio*, in 6'37"; 3. *Adelaide*, in 6'47".

Nella gara schiffa juniores corrono sei, ma la lotta si circoscrive tra Mariani della *Lario*, che tiene la testa, e Bruna della *Bucintoro*, che superato il rivale, con bella volata arriva 1. in minuti 7'12"; 2. Mariani, in 7'22"; 3. Colombo, in 8'37". — Un piroscalo a vapore, entrando nel porto, affonda una boa, che viene sostituita con una barca.

Intanto il cielo si è abbuiato, minacciando un temporale e lasciando cadere una pioggia minuta e noiosa.

La gara a quattro vogatori di punta, seniores, è vinta dalla *Lario* di Como, in minuti 6'50", battendo l'*Adda* di Lodi che impiega minuti 6'59".

Nella gara otto di punta, seniores, arriva prima l'*Olona* di Milano in 6'19", seconda la *Milano* di Milano, in 6'29".

Nella gara Venete non classificate a quattro vogatori, la *Baldesio* di Cremona, girata la boa, invade le acque della *Milano*, ed i giudici di campo la squalificano.

Arrivano quindi: prima *Garda* di Salò, in minuti 6'34", seconda *Vandali* di Milano, in minuti 6'37".

Nella yole seniores a quattro vogatori e timoniere è prima l'*Adda* di Lodi, in 5'14"; seconda la *Lario* di Como, in minuti 5'23".

Nella gara sandolini si hanno sei partenti.

Arriva 1. Giovanni Franchini, della *Garda*, in minuti 4'18"; 2. Bruna della *Bucintoro*, in 4'23"; 3. Curami della *Garda*, in 4'28".

Nella gara yole non classificate la *Tentiamo* di Milano si ritira per un incidente ad un vogatore, colpito da un remo al petto. Arrivano: 1. l'*Olona* di Milano, in 5'29"; 2. *Sandron*, in 5'35"; 3. *Esterina*, in 5'36". Intanto è cessato di piovere; i battelli a vapore e i treni tramviari hanno recato altri spettatori.

Le regate sono seguite con crescente interesse.

Nella gara canoa tipo sociale, assai disputata, arriva: 1. l'*Italia* di Napoli, sull'imbarcazione *Amalia*, in minuti 6'38"; 2. *Garda* di Salò, in minuti 6'39".

La gara Venete juniores a 4 vogatori è una delle più importanti, e la *Ticino* si ritira. La lotta è accanita.

Arrivano: 1. *Olona* di Milano, in minuti 6'9"; 2. *Baldesio* di Cremona, in 6'38"; *Milano* di Milano, in 6'40".

La Coppa di Parigi.

Ha segnato una facile vittoria per De la Plane, il quale aveva come unico concorrente il Boissière.

La Coppa di Parigi è stata vinta quattro volte da vogatori stranieri e otto da francesi; eccone la lista:

1896 R. P. Croft del *Thames* R. C. di Putney.
1897 Blusse, del *Hoop* (Amsterdam).
1898 C. Deltour, *Stade Bordelais*.

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

A fine stagione come al principio e durante il 1907 è sempre trionfatore il

PNEUMATICO



DUNLOP

La Milano-Bologna-Firenze—(Km. 320)

1° Gerbi con Bieleletta BIANCHI

Il Campionato Sociale Routier Autonomo Italiano

(Milano - Crema e ritorno)

Traguardo di Crema:

1° Mustachi

Traguardo di Milano:

1° Ghisi = 2° Colombo

3° Mustachi = 4° Andreoni

Circuit Vauclusien (Kilometri 125)

1° M. Gautier

Tutti montando Pneumatici DUNLOP