

21/7

N 29

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

LA STAMPA SPORTIVA

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 | Arrotrato Cent. 15

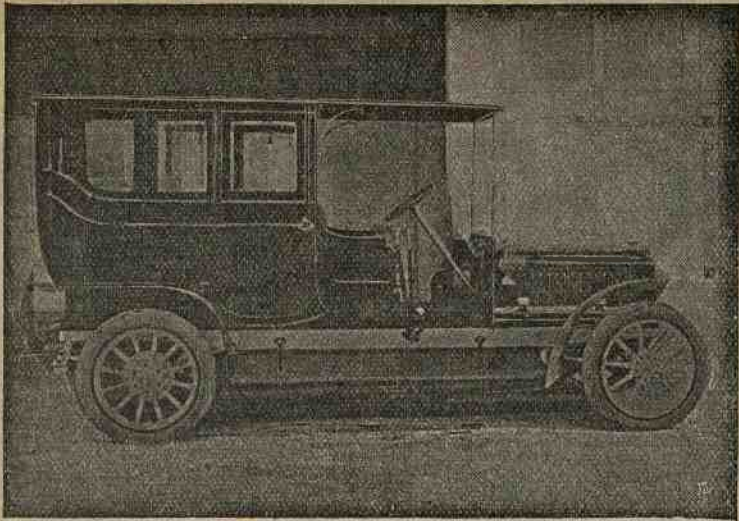
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-26

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

LA CORSA CICLISTICA DEL GIRO DI FRANCIA

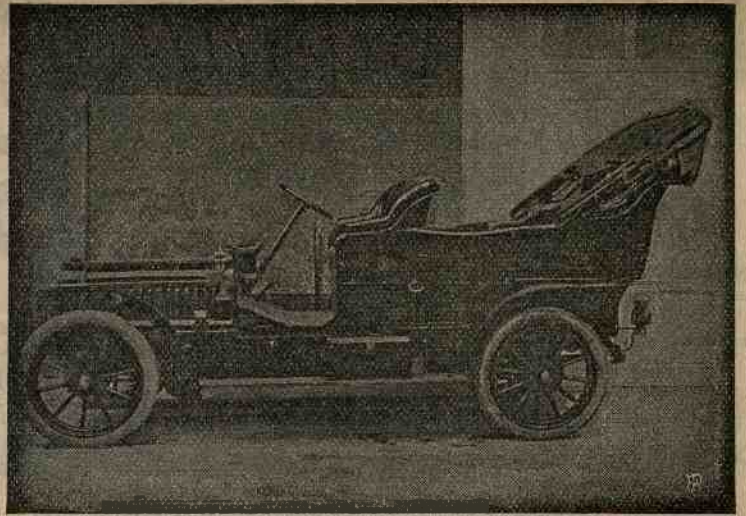


Un gruppo di concorrenti al Giro di Francia mentre percorre la terza tappa



Amousine 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

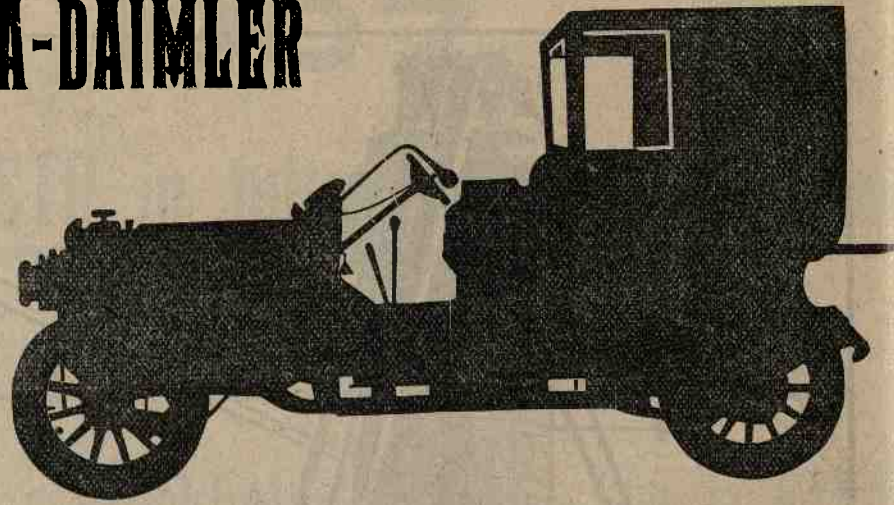
Opifici di costruzione in **NAPOLI**

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 16124 - 28140 - 32155 - 42165

Établissements **HUTCHINSON**

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

PNEUMATICI

per

AUTOMOBILI e VELOCIPEDI

Marca di fama mondiale

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

- Coperture Marca **HUTCHINSON**
"nulli secundus", garantita.
- Coperture Marca **AIGLE**
finissima, indistruttibile, garantita.
- Coperture Marca **IBIS**
solida, fina, garantita.
- Coperture Marca **LE COQ**
tipo popolare.
- Coperture Marca **LE HIBOU**
tipo popolare comune.
- Camere d'aria Marca **AQUILA**, insuperabili, garantite.
Idem N. 2, tipo comune ottimo.

I Pneumatici HUTCHINSON saranno i preferiti nel 1907

Esigete dai vostri fornitori

i pneumatici HUTCHINSON



Queste tre lettere

sono famigliari ai ciclisti del mondo intero.

Esse compendiano da molti anni tutto ciò che vi è di meglio nella fabbricazione di pezzi di costruzione per biciclette.

Voi conoscete queste tre lettere, ma la vostra esperienza non si estende probabilmente ai molteplici vantaggi derivanti dall'uso dei pezzi che le portano.

Vi sono molte ragioni per cui dovrete conoscere più da vicino i vantaggi di cui gode il ciclista montante

macchina costruita con serio

B. S. A.

e vi diamo occasione di acquistare tali cognizioni per mezzo dell'ultima edizione del manuale **B.S.A.** che vi verrà inviato gratuitamente.

Mandate oggi stesso cartolina postale.



Rappresentante esclusivo per l'Italia:

Società Anonima **FRERA** - MILANO

Le serie **B. S. A.** vengono prodotte negli Stabilimenti della:

The Birmingham Small Arms Company Ltd, Birmingham.

AUTOMOBILI

ZÜST

Modelli 1907 - 28-40 e 50-70 HP

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

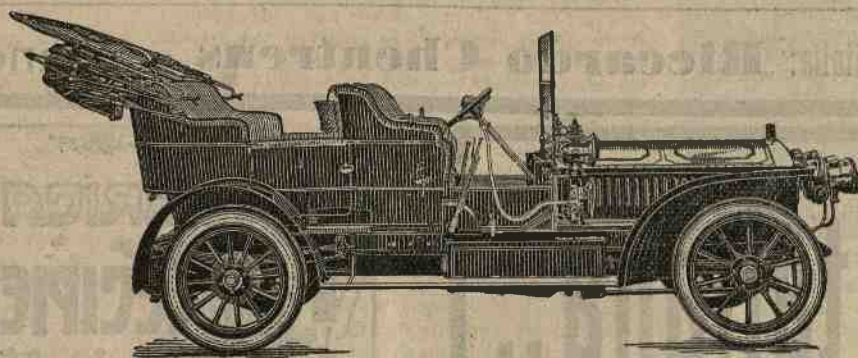
Agenti Esclusivi per l'Italia: Società Anonima FRERA - Milano, Via Carlo Alberto, 33.

SAN GIORGIO

AUTOMOBILI

GENOVA

LICENZE NAPIER



Doppio Phaeton "SAN GIORGIO", da Gran Turismo.

Châssis tipo normale da 60 HP a **SEI CILINDRI**

col quale S. F. Edge copriva ultimamente

2560 KILOMETRI IN 24 ORE

alla velocità media di

106,66 KILOMETRI ALL'ORA

SEI CILINDRI

SEI CILINDRI

GENOVA
Piazza Marsala

= GARAGE SQUAGLIA =

GENOVA
Piazza Marsala**Châssis SAN GIORGIO Motore a 6 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

BIANCHI

**VELOCIPEDI:
MILANO**

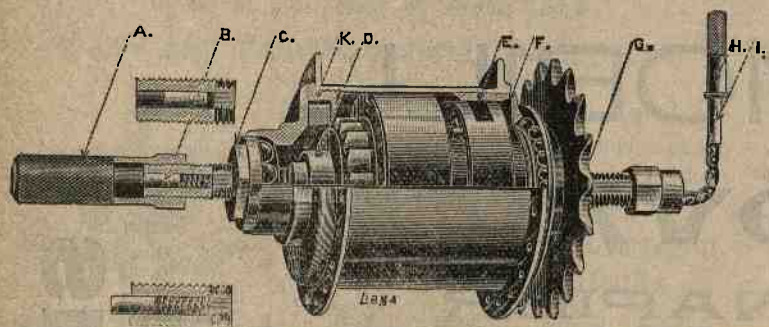
Via Nino Bixio 25 - Via Paolo Frisi 44



AUTOMOBILI:

FORNITORI DELLA R. CASA

EDOUARD DUBIED & C^{ie} - 21, Couvet (Svizzera)



Fabbrica di pezzi staccati per
Velocipedi - Motocicli - Automobili

Mozzo a ruota libera "EDCO",

TRE Velocità

Preso diretta per velocità media
Patentato nei principali Stati
Semplice - Solido - Durevole

Rappresentante Generale per l'Italia: **Riccardo Chentrens** - Milano - Via Vincenzo Monti, 14

"Aquila Italiana,"

Fabbrica di Automobili

TORINO

Châssis da Città

Turismo

12-16 - 28-40 HP, 4 Cilindri

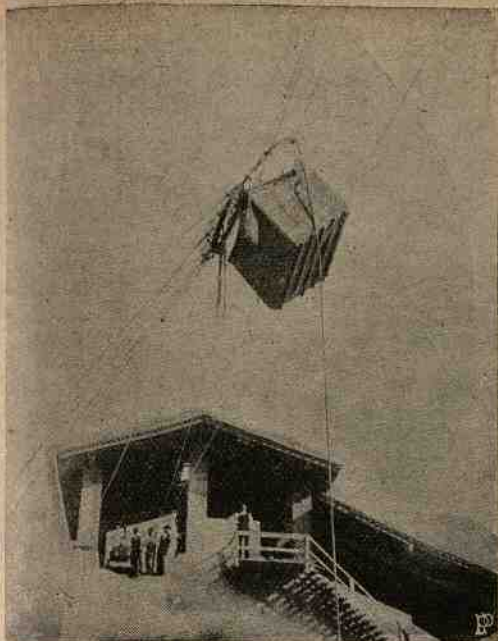
18-24 - 60-75 HP, 6 Cilindri

FABBRICA ZALIANA
RECIPIENTI INESPLODIBILI
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI!!!

SEDE TORINO | AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI 26
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

P. PEDRINI-INC.



LA SETTIMANA SPORTIVA

Un primo accordo fra gli automobilisti di 8 nazioni si è avuto in questa settimana e precisamente ad Ostenda. Troppo disparati erano i pareri circa l'organizzazione delle corse odierne, tenuto strettamente calcolo dello scopo vero ch'esse debbono avere. Occorreva intenderci una buona volta per occuparci di studiare meglio e regolare lo sport futuro. L'Italia era rappresentata dal dott. Guastalla di Milano e dal cav. Agnelli di Torino.

I delegati delle altre nazioni erano i seguenti: Germania: conte Sierstorpf, Hammersfahr, Daimler.

Swizzera: Dufour.

Spagna: Quinones de Leoni.

Belgio: Barone de Crawhez, conte di Liedekerke, de Bueklaer, Goldschmidt, de Grunne.

Ungheria: Gesa Andrassy, de Hatvany.

Paesi Bassi: Hombach.

Francia: De Zuylen, De Dion, de Knyff, de Vogué.

Le tre tendenze maggiori erano: la libertà assoluta, la cilindrata massima, l'alesaggio massimo.

La conferenza per l'unificazione del regolamento delle corse automobilistiche ha adottato la formula seguente: Alesaggio millimetri 155; peso minimo chilogrammi 1100; operazioni di rifornimento riservate alla équipe della vettura.

Le deliberazioni circa la Commissione sportiva internazionale e i concorsi turistici sono state rinviate alla prossima conferenza.

Un passo si è dunque fatto ed assai buono, l'alesaggio massimo col peso minimo è stato uniformemente adottato e l'accordo pieno si è verificato fra l'Italia, la Francia e la Germania, le tre



nazioni che maggiormente si contendono il campo automobilistico.

L'Italia a mezzo dei suoi rappresentanti ha saputo questa volta farsi intendere, e noi speriamo che dall'accordo odierno ne derivi uno sport futuro regolare, uniforme, che sortirà risultati essenzialmente pratici.

..

Un nuovo lutto ha segnato lo sport italiano e più ancora l'alpinismo.

Tre membri del Club Alpino italiano, i signori Moraschini, Bertani e Rossini, partivano dalla Bérarde mercoledì sera e dormivano al rifugio del « Promontorio » a 3150 metri, per fare l'indomani mattina un'ascensione al picco della Meije, alto 3887 metri.

Moraschini e Bertani partirono all'alba per esplorare il picco. Rossini rimase solo al rifugio, fu preso da inquietudine per il ritardo a tornare dei due suoi compagni; e finalmente, dopo aver atteso lunghe ore, si mise alla loro ricerca. Più tardi soltanto incontrò una carovana di guide, e con l'aiuto di essa, riuscì a rinvenire i cadaveri, già a metà seppelliti nel ghiacciaio « des Etançons », dei suoi due compagni. I disgraziati alpinisti avevano fatto una caduta di quattrocento metri.

Secondo le informazioni pervenute da Grenoble, la fatale caduta avvenne, a quanto pare, nei pressi del Campement Castelnaud sotto al Glacier Carré, poi che le spoglie furono ritrovate sotto la grande parete che scende sul ghiacciaio d'Etançon. Qui è veramente il punto più difficile dell'ascensione: Thorant cadde poco al di sotto di questo punto, e così pure Payern.

La Meije è certo una delle maggiori e più aspre ascensioni del Delfinato: tiene anzi con le Aiguilles d'Arves e con la Barre des Ecrins il primato.

L'ascensione si può compiere da due opposte parti: da La Grave e da La Berarde. Bertani, Moraschini e Rossini erano saliti da La Grave e per la Breche de la Meije erano saliti al Rifugio del Promontoire posto ad oltre 3000 metri sulla scabra cresta che scende sul ghiacciaio degli Etançons. Qui avevano lasciato Rossini. Dal rifugio per compiere l'ascensione si risale per breve tratto la cresta, quindi, attraversato il Grand Couloir che risale in direzione della Piramide Duhamel, lo si risale sin che si giunge alla gran muraille, ripidissima e con scarsi appigli, e che bisogna vincere per portarsi al così detto Campement Castelnaud (dal nome del primo salitore — anno 1877) che è un lastrone inclinato che bisogna attraversare per prendere una piccola cornice in direzione est per cui si raggiunge la base del ripido Glacier Carré. Attraversato il Glacier si attacca la parete per cui si giunge alla cima del Grand Pic de la Meije (3989 metri). Dal Grand Pic si può scendere alla Breche Esigmondy e seguire la cresta sino al Pic Centrale (3970 metri) da cui si può scendere per il Glacier du Tabuchet a La Grave. Questa è la così detta traversata della Meije compiuta per primo fra gli italiani da Lorenzo Bozano, presidente della Sezione Ligure, non ricordo più bene se nel '96 o nel '98. Altri soci della Ligure compirono pure l'ascensione della Meije.

All'odierno lutto della Sezione Milanese del C. A. I., che è lutto di tutto il Club Alpino Italiano, partecipa la Stampa Sportiva esprimendo le più vive condoglianze alle due famiglie Bertani e Moraschini.

GUSTAVO VERONA.

CORRISPONDENZA.

Ai lettori. — Spessissimo ci giungono corrispondenze e fotografie nella giornata del mercoledì. Preghiamo vivamente la cortesia dei lettori di volerci inviare ogni manoscritto per espresso, in maniera che esso ci sia recapitato al massimo nella serata del martedì. Ciò ricordiamo, poichè a causa della fortissima tiratura raggiunta dal nostro giornale, siamo obbligati ad andare in macchina nelle prime ore del mercoledì. (N. d. D.)

Ivrea. — L. G. Al prossimo numero. Troppo tardi. Per vostra norma il nostro giornale per la sua grande tiratura deve essere compilato per il martedì sera. Gli altri giornali si fanno solo al sabato.

Menaggio. — Pozzala E. La fotografia non era riproducibile.

Milano. — G. Corner. Ricevuto un cliché che già però pubblichiamo. Grazie.

Firenze. — A. Franci-Ugenti. Grazie al prossimo numero.

Roma. — Rinaldi. Idem.

Forlì. — Sportsman. Idem.

Milano. — Pierre. Troppo tardi per questo numero.

Moretta. — Monasterolo. Grazie dei saluti. Buona villeggiatura.

Padova. — Tragni. Senza fallo nel prossimo numero.

Aeronauti italiani

L'ascensione del pallone « Cirro »

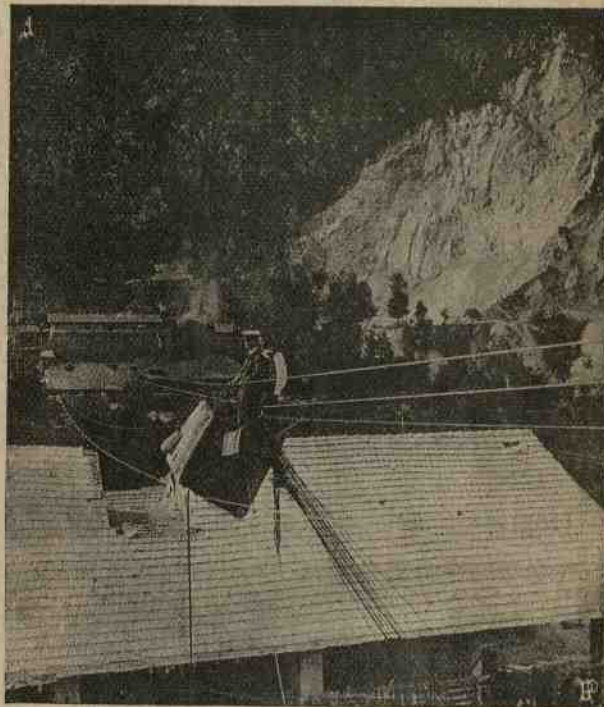
L'ing. Canovetti di Milano ci ha rimesso di questi giorni copia delle sue impressioni del viaggio testè compiuto col pallone Cirro. Eccone il testo che illustriamo con tre interessanti incisioni:

« Partito con gonfiamento insufficiente, quindi con minor zavorra, il Cirro era destinato a salire molto alto; in Brianza, in tre tentativi di viaggiare al guide rope, la popolazione, specie a Lissone, afferrava la corda pendente, obbligando a ripartire con un eccesso di forza ascensionale salendo ogni volta più alto.

« Verso le 20 e un quarto, a 2800, il vento tende a far passare il pallone fra i laghi di Pusiano e di Annone, poi il pallone sale entrando in una nube sovrastante e sale, sale fino a 3950.

« Il gas continua a raffreddarsi e la discesa comincia. Si traversano 500 metri di nubi. Sono così le 21,15.

« Si intravedono le cime dei monti a destra, e un lago a sinistra, altri lumi in faccia. Si rallenta e si evita con poca zavorra il contatto con la rupe. Una corrente laterale ci porta nella



valle. Siamo fra i corni di Canzo e il Merogallo, nel Canalone irto di rocce frastagliate e a picco. I lumi e le case di Valmadrera ci fan rallentare la discesa; il pallone traversa la valle e si dirige a mezza costa sul monte Baro. Dolcemente si posa in riva ad una strada di cava. Si sta tirando la valvola quando il vento, come succede sui laghi, cambia improvvisamente di direzione ed una folata ci porta dal lago di Lecco sul lago di Annone. Non si può far lo strappamento perchè siamo sul ciglio della cava. Si farà appena toccato il fondo, ma a metà strada vi è un filo che serve di trasporto.

« La navicella si insinua fra le corde metalliche portanti e quella di trazione. Le corde di sospensione si tagliano con odor di bruciato in forza del violento strofinamento. Due uomini della cava accorrono, legano il guide rope ad un albero, e il rainamento cessa. Si continua a tirare la valvola, il pallone s'inclina sempre più, e roteando come un immenso pipistrello, si squarcia ».

L'ingegnere Canovetti continua:

« A questo punto rimasto sempre avanti, salto dalla navicella, e avendo i guanti, mi lascio scivolare fin dove son le corde e grido: Prendetemi i piedi. In un attimo sono a terra e grido al Flori di fare altrettanto.

« Il pallone è recuperato l'indomani con i carrelli di servizio prendendosi delle istantanee di ogni fase ».



Automobilisti!

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

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

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets
E. M. BOWDEN

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

Il decennio del Club Sport Audace

La Direzione del *Club Sport Audace*, nell'indire la riunione di sports atletici, effettuatisi domenica 7 luglio per festeggiare il suo decennio di vita, non si immaginava certamente di ottenere un così lusinghiero successo, da parte specialmente del pubblico. Mai, in Torino, durante lo svolgersi di spettacoli atletici, si vide un così numeroso pubblico assistere attentamente allo svolgersi delle diverse gare, e l'attenzione più

viva era certo quella delle varie ed eleganti signorine che portavano una nota gaia, simpatica e fragrante, fra i maschi tipi di concorrenti che si disputavano acutamente le prove.

E' un fatto indiscutibile, però, che l'interesse delle gare non poteva sminuire, poichè fu cura speciale della Direzione del Club di preparare una riunione non eccessivamente oberata di prove monotone, ma vivaci e disputatissime.

Il concorso maggiore, anzi direi assoluto, alle singole gare, venne dato dai Soci del *Club Audace*, che anche ora, come sempre, annovera nelle sue file dei migliori fra i Campioni italiani di atletismo: a quasi tutte le gare più importanti è ben difficile che qualcuno di essi non riesca a strappare il lauro del trionfo, o di ben poco se lo lascia sfuggire; e così pure domenica, se le gare ottennero quel successo che meritavano, lo si deve specialmente alla loro presenza. D'altra parte, dovevano forse essi mancare proprio nell'occasione dei propri festeggiamenti? Vi ebbe pure gran parte il Campione italiano di velocità Barozzi di Novara, che se, per l'assenza forzata di Tarella, non ebbe difficoltà alcuna a vincere i 100 metri, dovette invero impiegare il massimo suo sforzo per strappare proprio sul traguardo la vittoria al Nicola sui 400 metri; l'altra sua vittoria nel lancio del disco non fu netta: e fu dovuta, forse, più a cause estranee a lui favorevoli che al proprio valore.

Fra gli altri concorrenti è doveroso ricordare la rappresentanza dell'*Unione Sportiva Torinese* che, unica fra le consorelle torinesi dell'*Audace*, si presentò con diversi valenti soci: esempio salutare alle altre società di Torino, cui pare non premai il trionfo comune dello sport, ma il dispetto e l'invidia.

Altro trionfatore della giornata fu il Massa, da poco tempo socio dell'*Audace*: egli vinse da elegante ginnasta la gara di salto in alto ed in lungo; alla fine della riunione, poi, volle cimentarsi in diverse prove di salto coll'asta, e davanti al pubblico ammirato, superò per ben tre volte la bella altezza di metri 3,20.

Interessantissima e di novità assoluta fu la corsa del chilometro riservata ai veterani dell'*Audace*; e credo che l'applauso del pubblico al vincitore Maccagno, solerte segretario del Club stesso, non sia stato meno sincero di quello ac-



Pietro Cigolini, il benemerito presidente del Club Sport Audace di Torino.

forze, può compiere esercizi e prove da interessare ed entusiasmare gli spettatori.

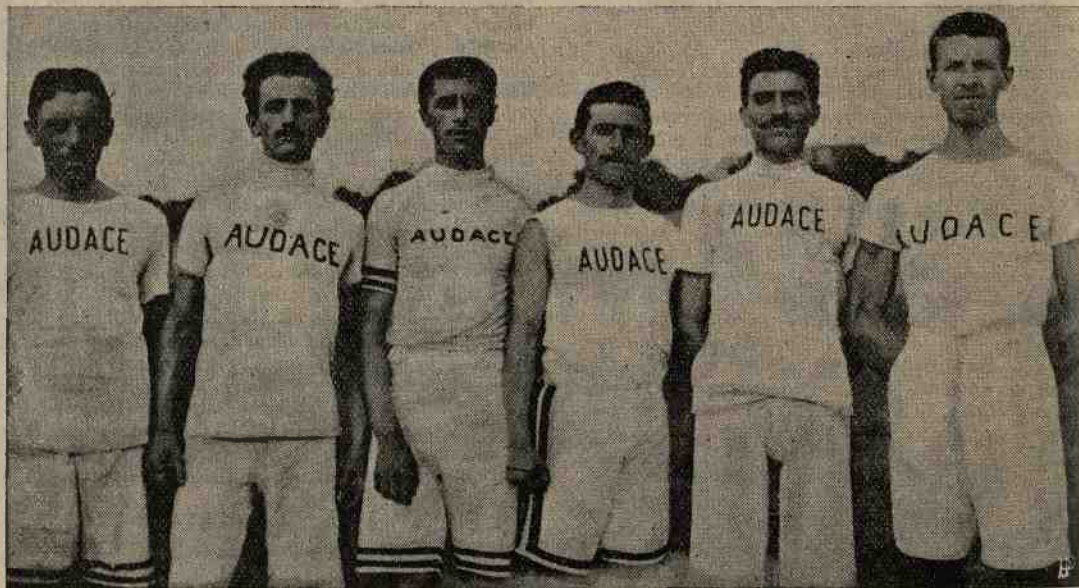
Le gare al Motovelodromo.

La direzione di ogni gara atletica e podistica era affidata ai signori: Dick Alfredo, Cigolini Pietro, Gamba ing. Miro, Scalero Eugenio, Conti Ernesto, Tarella Giuseppe (cronometrista), Baravaglio Alfredo (starter), Donegana dott. Mario.

Eccone i risultati:

1° Gara lancio del disco. — 1. Barozzi Umberto (Novara), metri 34 centim. 20; 2. Casalis Eugenio (Audace), metri 33,50; 3. Nicola avv. Mario (Audace), m. 29,25; 4. Eolo, ecc.

2° Gara di velocità: 400 metri. — 1. Barozzi, in 55" 1/5; 2. a spalla Nicola; 3. Venti (Audace); 4. Carli (Audace). Quindi altri 6, tutti arrivati in tempo massimo.



Le due squadre del Club Sport Audace di Torino, vincitrici della Coppa Città di Torino, svoltesi al Motovelodromo Umb. I. Da sinist. a destra: Sigg. Ponzano, Bongino, Giordano (2° sq.), Nicola, Moretta, Carli (1° sq.).

cordato ai vincitori delle altre gare di ben maggiore importanza.

Il Club festeggiante, infine, con estrema facilità seppe guadagnare la coppa Città di Torino colle sue due squadre di 3 concorrenti, sui due chilometri; e la corsa segnò una bella performance del Giordano, che ha compiuto il percorso in un tempo degno anche dei migliori campioni.

La giornata sportiva non poteva dunque riuscire in modo migliore. Però, prima di lasciare la bella pelouse del Campo Sportivo Torinese, teatro di tante e svariate manifestazioni, il pubblico si attardò ancora per rallegrarsi coi singoli vincitori e complimentare la presidenza del Club per l'ottimo esito ottenuto; ammirò la ricca bandiera sociale, inaugurata nel giorno stesso, e si augurò di essere sovente invitata a riunioni, ove la gioventù nostra sa ben dimostrare che con amore allo sport e razionale allenamento, colle sole sue

3° Gara di salto in alto. — 1. Massa Ezio (Audace), m. 1,60; 2. Mortara Mario (Audace); 3. Casalis Eugenio (Audace).

4° Gara veterani: metri 1000. — 1. Maccagno Giuseppe, in 3' 15" 4/5; 2. Pascaud Annibale; 3. Bosso Mario; 4. Eolo; 5. Canuto.

5° Gara velocità: metri 100. — Prima batteria: 1. Barozzi, 2. Cernuschi, 3. Venti, 4. Mortara.

S. SINIGAGLIA E C.

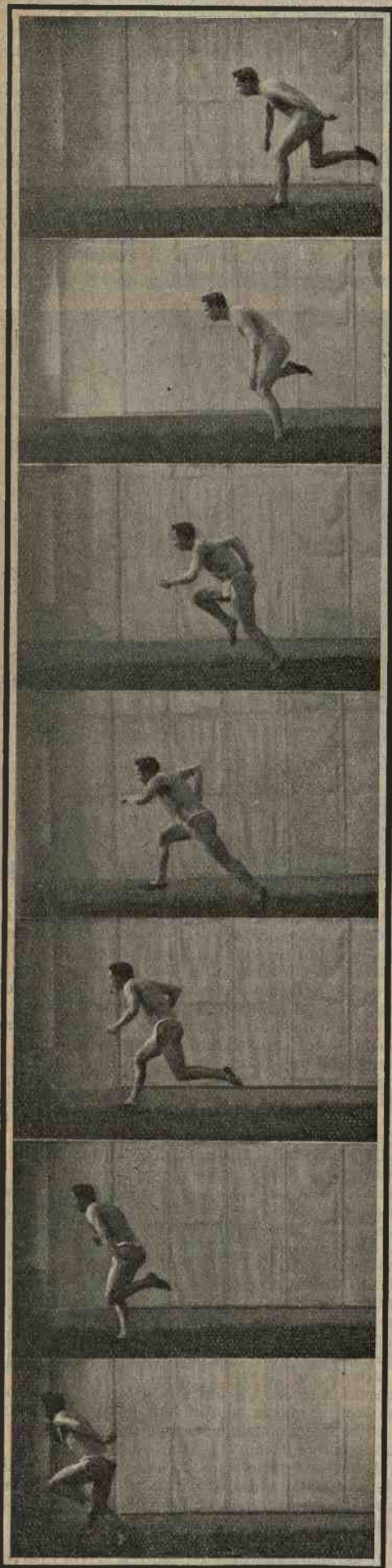
Casa fondata nel 1880

Studio Tecnico Industriale

TORINO - Via Andrea Doria, 8 - TORINO

Tubi flessibili in metallo

resistenti alle più alte pressioni, per vapore, aria compressa, olii grassi e minerali, gas, acqua.



La cinematografia di un corridore a piedi.

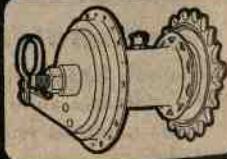
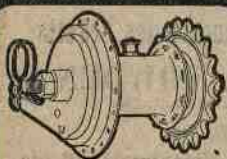
LA SALVEZZA DEL GIOIOLISTA

nella più lunga e ripida discesa è data dal

MOZZO A FRENO "EADIE", CONTROPEDALE

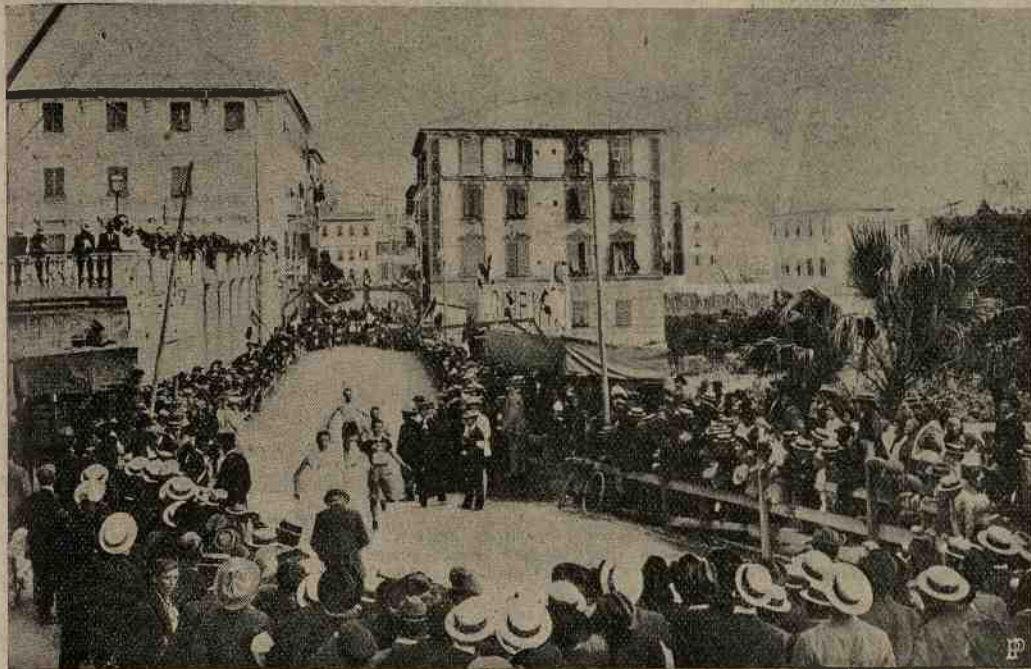
È questo il freno contropedale il più semplice. È sensibile alla minima pressione esercitata all'indietro e sul pedale. È il più efficace sotto tutti i rapporti.

MILANO G. MARQUART Via Melegnano, 5.



Seconda batteria: 1. Moschini, 2. Massa, 3. Carli, 4. Casalis, 5. Ribotto.
Decisiva: 1. Barozzi, facilmente, in 11" 2/5, 2. Moschino, 3. Cernuschi, 4. Venti, 5. Massa.
6° Gara di salto in lungo. — 1. Massa, metri 6; 2. Casalis, m. 5,70; 3. Ottelli; 4. Nascimbene.
7° Gara Coppa Città di Torino per squadre di tre concorrenti: metri 2000. — 1. Giordano (Audace) in 6' 6"; 2. Nicola (Audace); 3. Carli (Audace), 4. Chiappa (U. S. T.); 5. Bongini (Audace); 6. Rivarolo (U. S. T.); 7. Buzzetti (U. S. T.); 8. Moretta (Audace); 9. Ponzano (Audace).
 Vince la Coppa la squadra dell'*Audace*, formata dai signori Nicola, Carli, Moretta: punti 13.

stavo Verona, il quale ricordando i campioni dell'*Audace*, accennò al successo di ogni sua manifestazione sportiva dovuto alla seria organizzazione, della quale lode speciale va attribuita ai signori Cigolini, prof. ing. Miro Gamba, Scalero Eugenio, dott. E. Conti, A. Pascaud, Baravaglio Alfredo, ed al solerte segretario Giuseppe Maccagno.
 Parlò ancora, a nome dei soci, l'avv. Mario Nicola, offrendo al signor Cigolini una splendida medaglia d'oro di benemerita, a ricordo dell'opera sua prestata indefessamente a pro dell'istituzione. Infine a nome dei veterani parlò, esilarantissimo, il signor Canuto.
Ad multos annos! **Audax.**



Riunione podistica di Prà. - Piumati, dell'*Audace* di Torino, vince la terza batteria. (Fot. Guarneri).

2° Pure Audace: Giordano, Bongini, Ponzano: punti 15.
3° U. S. T.: Chiappa, Rivarolo, Buzzetti: punti 17.

Il banchetto.

Alle ore 20, Giurla e concorrenti si riunivano a banchetto al *Ristorante Molinari*, in piazza Solferino.
 E così con lietissima riunione si chiuse la festa del decennio.
 Il presidente dell'*Audace*, signor Cigolini, ricordò lo sviluppo raggiunto dal Club, le vittorie da esso riportate, ed augurando un avvenire ancora migliore al *Club Audace*, salutò la *Stampa Sportiva*. A nome di questa rispose il signor Gu-

LE GARE LIGURI

Domenica, 30 giugno, con esito felicissimo, ebbero luogo le grandi corse podistiche indette dal Comitato festeggiamenti S. Pietro a Porto Maurizio.
 Un pubblico enorme presenziava alle gare, che riuscirono oltremodo emozionanti. Ecco i risultati:
Corsa di velocità m. 100. — Dopo varie batterie arriva primo in finale: Attilio Danovaro, della *C. Colombo* di Genova; 2° Ajme Giannetto, della *G. Verdi* di Portomaurizio; 3° Gastaldi Paolo, id.
Corsa di resistenza, km. 6. — Massabo Leonardo, della *G. Verdi* di Portomaurizio; 2° Emanuelli Pietro, del *Velo Sport* di San Remo; 3° Minaglia Emanuele, id.; 4° Soncini Giuseppe, dell'*Iris* di Spezia.
 La grande medaglia d'argento, premio unico di rappresentanza, fu assegnata alla Società *G. Verdi* di Portomaurizio.

* Una riuscita brillante, imponente per numero e valentia di concorrenti, una organizzazione impeccabile, ecco in brevi parole la relazione della grandiosa festa sportiva, indetta dal Municipio di Prà ed organizzata dai dirigenti della Società *Sport Pedestre Genova* e *Veloce Club Ligure*. I concorrenti alle belle gare podistiche, ciclistiche e ginnastiche, furono 162, appartenenti a 32 Società d'ogni parte d'Italia.

Ecco la classifica ufficiale di ogni singola gara come venne stabilita dalla Giurla:

Corsa di metri 100. — Si corrono 5 batterie, giungendo nella finale: primi, a pari merito, Stilos, della *Cristoforo Colombo* e Grossi, della *Fratellanza Savonese*. Nella Consolazione: 1° Borgioli, della *Colombo*; 2° Bozzano, della *Cavallotti*.
Corsa metri 1000. — 1° Grossi, di Savona; 2° Cavallari, della *Colombo*; 3° Saccarello, di Savona.

Corsa di metri 5000. — 1° Lamberti, della *Leonidas* di Spezia; 2° Vagge, della *Victoria Sport*; 3° Rapetti, dello *Sport Pedestre Genova*.

Gara di salto. — 1° Riccardi E., della *Colombo*; 2° Coscia Luigi, del *Club Atletico*; 3° Grossi, di Savona.

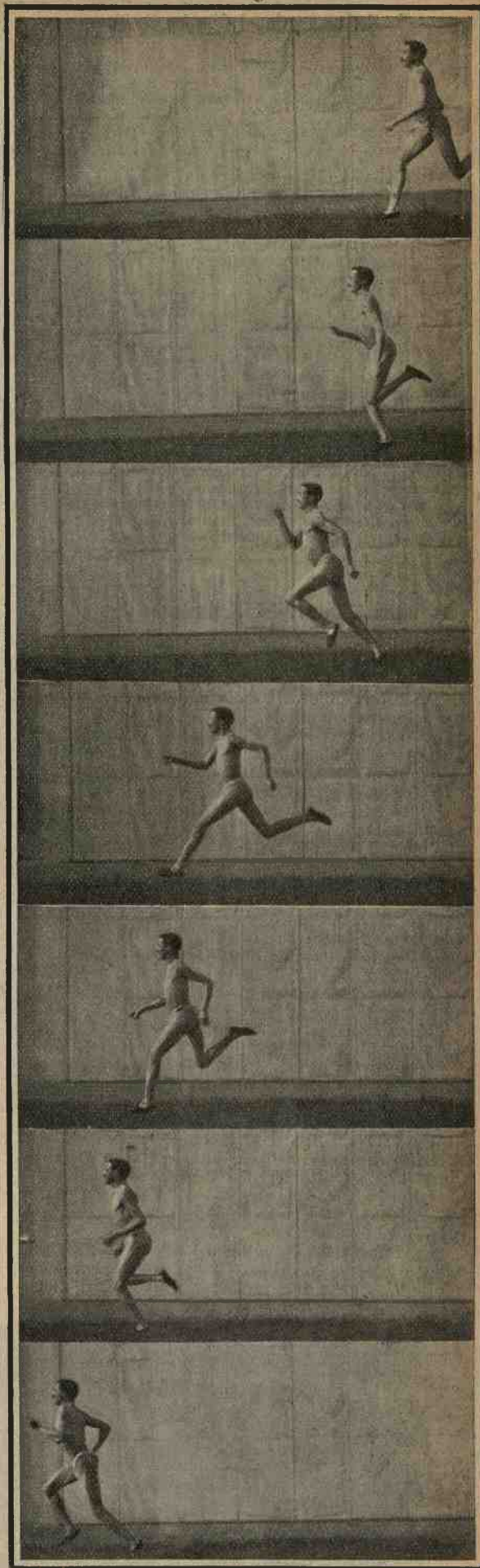
Corsa ciclistica velocità. — I ventidue concorrenti si disputano le batterie e i semi-finali, arrivando in decisiva, buon primo: Adriani Augusto, del *Veloce Club Ligure*; 2° Gualco Mario, del *Club Juventus* di Savona; 3° Brunoldi Pietro, del *Veloce Club Ligure*.
 Nella Consolazione giunge primo Raffo Giacomo, dell'*Andrea Doria*; 2° Bozzano, del *Velo Juventus* di Savona; 3° Tarò, id.

Corsa di metri 1000. — 1° Rapallo, del *Giovane Sport Sestrese*; 2° Porrata, della *Mameli* di Voltri; 3° Bot-taro, della *Cavallotti* di Voltri.

Corse riservate a Prà. — M. 100. Decisiva, 1° Rusca, 2° Bolcano, 3° Tixi, 4° Patrone, 5° Decotto.

Metri 1000. — 1° Bignone, 2° Conte, 3° Grosso, 4° Carlone, 5° Bolcano, 6° Maccagno, 7° Gay.

Metri 5000. — 1° G. Bignone, 2° Conte, 3° Grosso, 4° Carbone, 5° Maccagno.



La cinematografia di un corridore a piedi.

Metri 100 - Scuole. — Decisiva: 1° Causa, 2° Collareta, 3° Rossi, 4° Bozzo Gregorio.

Consolazione. — 1° Bozzo Gentile, 2° Carbone, 3° Ferrari, 4° Bianchi.

Corsa ciclistica Prà-Arenzano e ritorno. — 1° Vattuone, 2° Cosimo, 3° Fabiano.

Premi di rappresentanza per le gare podistiche libere. — 1° Colombo di Genova, 2° Fratellanza di Savona, 3° Unione Rivarolese, 4° Felice Cavallotti di Voltri.

Per le corse podistiche intercomunali. — 1° Giovane Sport Sestrese, 3° Nicola Mameli di Voltri, 8° Cavallotti di Voltri.

Per le gare ciclistiche. — 1. *Veloce Club Ligure* di Genova, 2° *Velo Juventus* di Savona. (Bacci).



Sacco Alberto, della Società ginnastica Scaligera di Verona, 1° arrivato nella corsa podistica del 30 giugno 1907, coprendo il percorso di 800 m. in 2' 12" 4/5, vincendo l'artistica targa in bronzo. (Fot. A. Martini).

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

“ **PERRY** ”

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

3 Volontari ciclisti di Verona

Una festa simpatica fu data dal fiorente Corpo volontari ciclisti di Verona in onore della squadra che ritornò vittoriosa dalla quinta gara nazionale di tiro di Roma.

Il programma di quella festa aveva per oggetto principale una interessante gara di tiro con susseguente tattica.

Convennero all'invito le squadre dei tiratori ciclisti degli istituti cittadini ed altre della provincia. Alla gara, che riuscì disputatissima, la squadra del Collegio Pindemonte di Verona conseguì brillantemente la grande medaglia d'oro. La stessa squadra si presentò assai bene nelle esercitazioni militari e fu assai ammirata.

Riproduciamo il gruppo dei bravissimi giovani che sono i signori:

Comandante: tenente Giacomo Sartori (che nella gara riportò p. 22 su 24) — Muselli Bruno, p. 20, med. d'arg. — Toldi Giovanni, p. 20, med. d'arg. — Mazzaroldi nob. Annibale, p. 19, med. d'arg. — Lorenzoni nob. Lorenzo e Gasco Silvano — Venturi Luigi — Bettolini Antonio — Massagrande Rodolfo — Romanese A. — Micheletto U. — Angelini Mario — Pasti Renzo — Angelini Luigi.

Mentre siamo lieti di illustrare, a breve intervallo di tempo, una nuova vittoria del distinto Collegio Pindemonte, ci congratuliamo cogli egregi fratelli Sartori, cui danno prova di forte incremento all'educazione fisica, nei singoli rami dello sport, così da presentare il loro istituto di esempio agli altri.

LE GARE PODISTICHE A MILANO E MENAGGIO

Simpatica e riuscitissima la festa tenutasi domenica 14 alla *Costanza* di Milano, per la premiazione.

Vi intervennero il socio onorario cav. Marcolli, consigliere comunale, che rappresentava anche l'on. assessore avv. Moiana, e le rappresentanze di parecchie Società, fra le quali notammo la *Mediolanum Femminile*, l'*Insubria*, la *Pro-Patria*, la *Protezione dei Fanciulli* e la *Sempre Uniti*.

Dopo un applaudito discorso del presidente Achille Cortese, il cav. Marcolli disse parole calde di entusiasmo per l'educazione fisica in genere, e per l'opera della *Costanza* a tale scopo.

Festeggiatissimi l'istruttore Ronchetti Manlio ed i soci premiati. Dopo le premiazioni ebbero luogo parecchie gare.

Eccone l'esito:

Salto in alto per soci. — 1. Venanzio Mario, m. 1,65; 2. Testa O.; 3. Cane B.

Corsa veloce per soci. — 1. Testa Osvaldo, 12"; 2. Venanzio M.; 3. Venanzio E.

Gara di corsa per allievi, m. 800. — 1. Perabò Elvezio, 2' 12"; 2. Maggi F.; 3. Soldera F.

Getto della pietra, kg. 15, da fermo e con rincorsa. — 1. Cane Bartolomeo, 6 metri da fermo, 6,75 con rincorsa; 2. Hohmann; Venanzio Egidio.

Corsa veloce 400 metri per soci. — 1. Longoni Pietro, 59"; 2. Riva; 3. Manghi M.

Salto in alto per allievi. — 1. Jeracitano Anselmo, m. 1,45; 2. Centemeri C.; Begli.

Salto misto per soci. — 1. Venanzio Mario, m. 1,50 per 3; 2. Medola Romolo; 3. Venanzio Egidio.

Domenica 7 luglio, a cura dello *Sporting-Club* di Menaggio, ebbero luogo, coll'approvazione della *F. P. I.*, due importanti gare podistiche,



Riunione podistica di Porto Maurizio. - 2. Massabò Leonardo, della G. Verdi di Portomaurizio, primo nella gara di 6 km.; 1. Emanuelli Pietro, del Velo Sport di San Remo, secondo nei 6 km.; 3. Danovaro Attilio, della U. Colombo di Genova, 1° nei 100 m.; 4. Ajme Giannetto, della G. Verdi di Porto Maurizio, 2° nei 100 m.

di velocità e resistenza, alle quali erano iscritti ottimi corridori.

Gara podistica di resistenza (Menaggio-Rezzonico e ritorno, km. 14). — Arriva 1. Zanti Fortunato della *Post Resurgo Libertas*, in 47' 58"; 2. Baruffaldi Mario, *U. S. Lecchese*, 48' 30"; 3. Meloni Egidio, *Club Lasaa Perd*, Como; 4. Tagliabue Carlo, *U. S. Lecchese*.

Non si presentarono al traguardo Pagliani e Cadari.

Gara di velocità, m. 100. Inscritti e partenti 10. — 1ª batteria: 1. Brambilla. 2ª batteria: 1. Corticcielli. 3ª batteria: 1. Choiseul. — *Repechage*: 1. Zampretta.

La decisiva si corre tra l'attenzione generale del pubblico numerosissimo, il quale però si spinge troppo verso il reparto delle corse in modo che il Brambilla ne resta danneggiato.

L'arrivo dei primi tre avviene a spalla e resta classificato: 1. Corticcielli A. della *S. G. Comense*, in 11" 4/5; 2. Brambilla C., *Sporting-Club*; 3. Choiseul A., *Sporting-Club*; 4. Zampretta P., *Sporting-Club*.

Nell'intermezzo della corsa di resistenza avviene la lanciata di un centinaio di colombe viaggiatori, che innalzatisi, partono veloci verso le colombaie di Nesso e Camerlata.

Nel mondo commerciale sportivo

** Un gruppo di giornalisti milanesi, gentilmente invitati dal signor conte G. La Manna Guidotti, hanno fatto di questi giorni una visita al grandioso Stabilimento Ligure *Fabbrica d'Automobili S. Giorgio*. Ecco quanto hanno visto i colleghi Lombardi nella visita interessantissima.

Ci recammo a Sestri accompagnati dall'ing. Arturo Bocciano, amministratore delegato della Società, e dal direttore tecnico mister Bruce Ball, simpaticissimo e caratteristica figura d'inglese.

E quivi incominciò una diligente, minuta, interessantissima visita dei vari reparti dello stabilimento, qualcuno dei quali, come quello assolutamente grandioso della carrozzeria, è ancora in costruzione. Dell'importanza dello stabilimento si può avere una idea adeguata quando si pensi che l'area totale di esso è di mq. 82.000 di cui 24.000 di area coperta, così divisi: officina 12.000, fonderia 2500, magazzino 1000, garage 1000, carrozzeria 7500.

Ammiratissimi, nella visita, una serie di bellissime vetture e il magnifico canotto *San Giorgio II*, costruito dopo la sventura che distrusse, in una sinistra fiammata, il primo canotto che doveva prender parte alla gara di Monaco e di cui vedemmo i poveri avanzi anneriti.

Mister Bruce Ball, l'ing. Gino Fanno, capo ufficio disegno, l'ing. d'officina sig. Nicolò Viganigo, il capo collaudatore Arturo Macdonald e il conte La Manna ci furono larghissimi di spiegazioni e di schiarimenti lasciando in noi e in tutti i colleghi intervenuti il ricordo più vivo della loro squisita cortesia.

La *San Giorgio* è, come si sa, una delle più forti tra le nuove Società costituitesi per la costruzione di automobili terrestri e marittimi. Fondata nel 1906, essa è retta da un Consiglio d'amministrazione che costituisce la più solida e la più bella delle garanzie. Esso infatti è così costituito: Presidente: Duca Torlonia; vice-presidente: cav. Attilio Odero; amministratore delegato: ing. Arturo Bocciano; consiglieri: Marchese Carrega, cav. Beppe Croce, cav. ing. Jules Nielausse, comm. Giuseppe Orlando, conte Edmondo Nicolis di Robilant, duca Uberto Viventi di Modrone. Segretario: cav. prof. Lajolo. Sindaci: cav. dott. Antonio Corbi, cav. Giuseppe Graziani, cav. Giuseppe Lenzi.

Questi nomi, ripetiamo, sono la miglior garanzia di un avvenire prospero e brillante alla *San Giorgio*, avvenire che noi auguriamo con tutto il cuore, dopo



Squadra di ciclisti tiratori del Collegio Pindemonte di Verona, premiata con grande medaglia d'oro nella gara e tattica del 23 giugno. (Fot. Emilio L. Sartori).

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

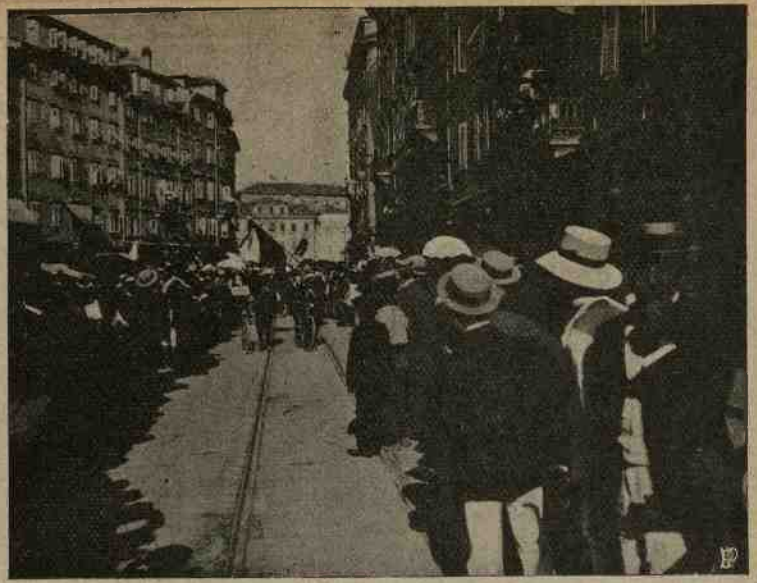


Premlata Fabbrica FARI e FANALI per Automobili
 per Carrozze, per Navigazione e Ferrovia
 unici costruttori del proiettore originale ad anelli parabolici
Fausto e Pietro CARELLO Fratelli

TORINO - AMMINISTRAZIONE: Piazza Madama Cristina, 7 - Telefono 27-53
 OFFICINE: Via Berthollet, 21



Da sinistra a destra. - On. Fragiaco, Podestà di Pirano, conte Foscari, capo cons. del T.-C. I. a Venezia, comm. Johnson, dir. gen. del T.-C. I. (Fot. Ferrari).



I ciclisti veneziani per le vie di Trieste. (Fot. Ferrari).

aver constatato de visu quanta attività, intelligenza e studio presiedano alle sorti della giovane e gagliarda casa genovese.

A Torino alla Società Automobili Peugeot-Croizat si è tenuta l'assemblea straordinaria di quest'anonima, convocata dal Consiglio con un ordine del giorno, il quale portava: relazione del Consiglio sulla situazione attuale della Società, dimissioni in massa

A Genova la Società Italiana Automobili marittimi in assemblea straordinaria ha ratificato la deliberazione del Consiglio d'amministrazione che in data 27 maggio 1907 approvava l'acquisto del Cantiere Pietro Baglietto e C. di Varazze e che aumentava il capitale da L. 250.000 a L. 450.000, ed ha deliberato il cambiamento della ragione sociale in *Cantiere Baglietto, Società Italiana Automobili marittimi*, nonché la ratifica di alcuni articoli dello statuto sociale. Ha quindi eletto a consiglieri i signori: cav. uff. Ippolito Musso, avv. Carlo Dufour, avvocato Francesco Cataldi, Carlo Brian, avv. march. Giuseppe Piuma, Silvestro Nastorzi, ing. Leopoldo Parodi Delfino, architetto Guglielmo Maffioletti, Ernesto Ferro. Le cariche amministrative e tecniche furono così stabilite: sig. Raffaele Gaggino, direttore generale; dottor Ignazio Zunini, condirettore; signor Pietro Baglietto, direttore delle costruzioni; sig. Bernardo Baglietto, vice-direttore delle costruzioni.

ziani > in divisa, sventolò per le vie di Pirano e di Parenzo, fu tutto un delirio d'applausi che avvolse e accompagnò i gitanti fra getti di fiori ed evviva incessanti.

La gita ebbe fine felicemente nel martedì lasciando in tutti i partecipanti il migliore ricordo. Al convegno di Trieste parteciparono pure circa cinquanta ciclisti in divisa con ricca bandiera della Società «Ciclisti Veneziani». Nella sfilata che percorse quasi tutta la città essi furono fatti segno ad applausi continui.

Essi ottennero nella premiazione due grandi medaglie ed un dono artistico, ed al Consolato del Touring, quale iniziatore della prima gita per mare, venne data pure una medaglia d'oro.

Prima di lasciarsi tutti i gitanti veneziani raccolsero una somma da inviarsi alla Lega Nazionale.

E così partecipando numerosi e concordi ai convegni sportivi delle città italiane al di là delle frontiere, si afferma meglio che in qualsiasi altra forma, con fermezza dignitosa e serena, che «la patria confida nei forti».

G. Z.

VENEZIA AL CONVEGNO SPORTIVO di Trieste

Da poco più di un mese soltanto la Direzione generale del Touring Club Italiano ha ricostituito il Consolato veneziano affidandone la direzione di capo console al conte Piero Foscari, confermando in carica l'avvocato Ehrenfreund e il sig. Pardelli e chiamando a farne parte, come nuovi consoli, i sigg. Arduini, presidente della locale sezione

del Club Alpino, Guglielmo Cisotti, Giovanni Vaccini e Giuseppe Zanetti. E il nuovo Consolato non poteva in miglior modo iniziare il suo compito, organizzando una gita turistica per mare, cogliendo l'occasione del grande convegno sportivo di Trieste. E l'idea ottima, che ha per mira di creare a Venezia un centro di gite turistiche per mare, richiamando gli italiani a questa forma magnifica ed economica di turismo, ebbe il più lusinghiero completo successo.

L'indole del giornale non mi consente che una rapida recensione della gita. Il piroscalo speciale pieno di gitanti in gran parte soci del Touring, fra i quali alcune signore, partì la mattina del sabato 29 dal bacino di San Marco giungendo verso le 11 a Trieste, i gitanti parteciparono quindi al convegno e feste relative: corteo, regate e sfilate. Nella domenica 30 visitarono le celebri grotte di S. Canziano, Miramare e Capodistria, ovunque accolti entusiasticamente.

Il lunedì mattina salparono con numerose rappresentanze di Società ciclistiche del Veneto per Pirano e poscia a Parenzo, dove ebbe luogo un grande banchetto.

Troppo lungo sarebbe descrivere l'accoglienza fraterna entusiastica che fecero le due cittadine istriane ai fratelli veneziani. L'Istria nobilissima porta immutabile oggi la devozione alla madre patria e alla repubblica Veneta che lasciò ricordo del suo grande dominio scolpito ovunque nei leoni di marmo e nei cuori memori dei sudditi devoti.

E quando la rossa fiammante bandiera dal Leon d'oro, portata da una squadra della «Ciclisti Vene-



Il corteo del Touring a Pirano (Istria).

(Fot. Ferrari).

dei consiglieri e dei sindaci e rielezioni generali. Il Consiglio riferì sullo stato attuale della Società, che è al primo anno d'esercizio, e sul lavoro compiuto dall'amministrazione dimissionaria, e disse di aver date le dimissioni in seguito alle voci tendenziose circa l'andamento della Società e al disaccordo sorto tra otto componenti il Consiglio e uno dei suoi membri.

L'emissione delle azioni formanti l'aumento del capitale votato il 31 marzo 1906 ha fornito alla Società un fondo di riserva di L. 544.000. La relazione del Consiglio continua giustificando tutte le cifre del bilancio, il quale chiude con un passivo di L. 28.304.

La discussione del bilancio è stata molto animata; un forte gruppo di azionisti ha attaccato il bilancio e l'amministrazione dimissionaria e sul punto della votazione abbandonò l'aula.

La votazione per le elezioni alle cariche venne ugualmente effettuata fra i rimasti, e furono rieletti quasi tutti gli uscenti, e cioè i signori: comm. Giovanni Donn, cav. Gatta Ferdinando, avv. Mauro Gariazzo, Grosso Campana cav. Gaetano, Corinaldi conte Edoardo, cav. Michele Mazzucchi, cav. Federico Craveri, Lupo rag. Pasquale, Rolfo Alessandro, consiglieri.

Rag. Attilio Palieri, Baer avv. Enrico e Mercandino rag. Giov., sindaci effettivi.

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

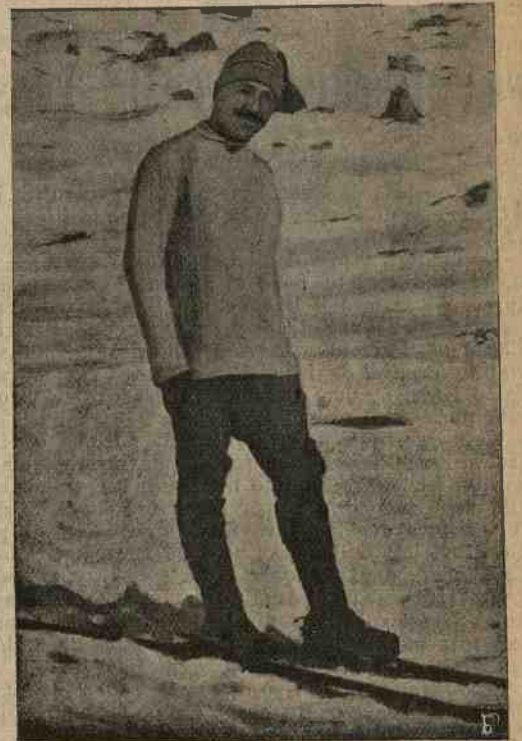
I veri "Aquilas", portano impressa la Marca di fianco e la parola "Aquilas".

Articoli d'illuminazione, casalinghi e chincaglierie.

FABBRICA F.lli SANTINI - Ferrara

Esposizioni Internazionali Bruxelles 1906 Grand Prix Milano 1906 Medaglia d'Oro

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.



Moraschini, una delle vittime della catastrofe della Merje.

(Fot. A. Foli - Milano).

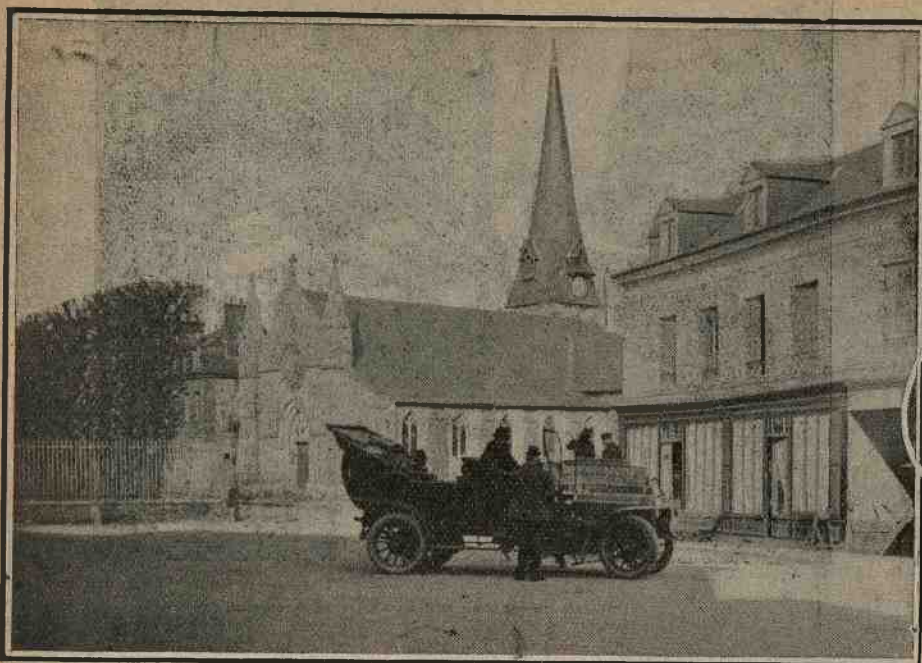
(V. pag. 5 La Settimana Sportiva).

La bontà e superiorità assoluta dei Motori **PRIMUS** sono luminosamente provate dalle continue vittorie!

8 primi premi consecutivi in 6 corse con Motociclette **PRIMUS!!!**

Motociclisti non esitate! Motori per uso industriale ed agricolo

Fabbrica Italiana Motori **PRIMUS** - TORINO, Corso Orbassano, 3.



Davanti la chiesa di Lieurey.

tes III, 22. Etablissements Prod'Homme, 23. Cornilleau e Sainte-Beuve I, 24. Cornilleau e Sainte-Beuve II, 25. Cornilleau e Saint-Beuve III, 26. Argyll Motors Ltd., 27. Mors I, 28. Mors II, 29. Mors III, 30. Martini I, 31. Martini II, 32. Gillet-Forest, 33. Motobloc, 34. Martin e Lethimonnier I, 35. Martin e Lethimonnier II, 36. Regina Dixi I, 37. Regina Dixi II, 38. Regina Dixi III, 39. M. R. G., 40. Eng. Brillié, 41. Rebour, 42. Charon, 43. Società Westinghouse I, 44. Società Westinghouse II.

semplice tanto per la corsa Coppa Florio che per la Coppa della Velocità (1-2 settembre 1907).

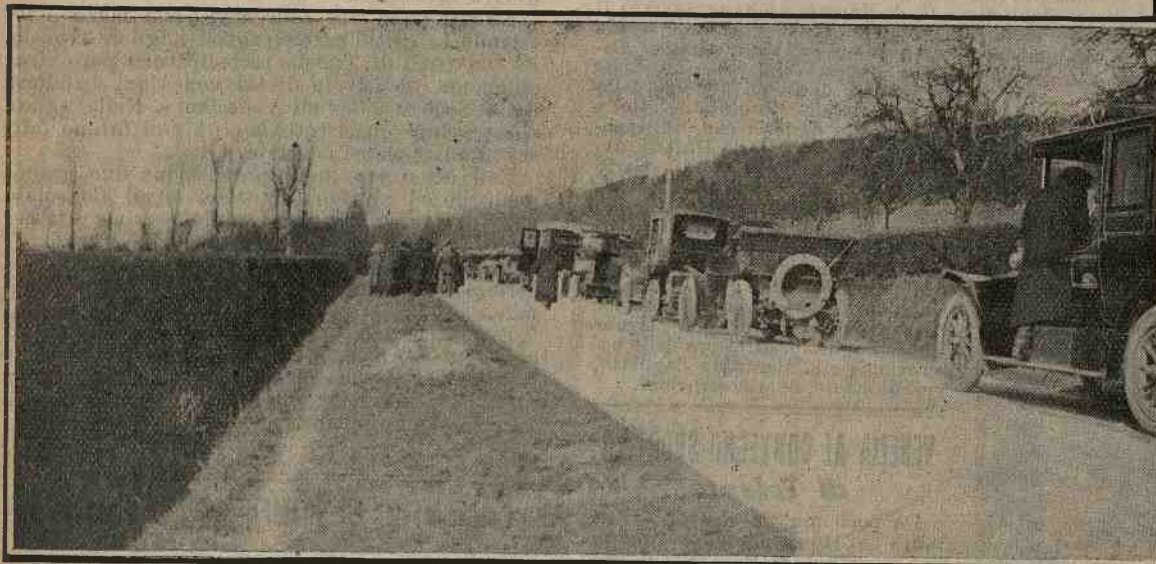
Le iscrizioni a questa seconda corsa sono già importantissime e tra esse si notano quelle della Bayard-Clément, della Brasier e della Diatto-A. Clément, mentre si assicura l'intervento di numerose case italiane ed estere in modo che anche a questa corsa è sin d'ora assicurato un ottimo successo.

*. Alle corse di Brescia seguiranno subito le gare Padova-Bovolenta (8 settembre) su di 1 chilometro e 10 chilometri a slancio.

*. Torneremo quindi in Francia per la corsa del Monte Ventoux.

Questa importantissima corsa in salita al Monte Ventoux avrà luogo quest'anno per la settima volta, organizzata dall'A. C. di Valchiusa.

Quest'anno la corsa aveva pericolato e si parlava di sopprimerla. Ma ora il Club organizzatore si è messo al lavoro, e questo vero campionato di corsa in salita avrà il suo svolgimento il 14 e 15 settembre. Come è noto, il percorso è di 21 chilometri con pendenze che raggiungono il 13, il 15 ed anche il 18 %, con una media generale superiore al 10 %. Il Comitato dell'A. C. di Valchiusa ha rinunciato quest'anno alle categorie secondo il prezzo dello *chassis*, classifica che dà



Dove sorgeranno le tribune.

" Criterium de France
Gli automobili dei commi

FRA MACCHINE E CHAUFFEURS

Le prossime gare.

Per ordine di data avremo innanzi tutto il « Criterium de France » e la « Coupe de la Presse » (2-6 agosto).

Le quattro tappe del « Criterium de France » saranno disputate dopo la giornata della pesatura, che si farà il 1° agosto agli uffici militari parigini del *quai d'Orsay*, sui percorsi Parigi-Clermont Ferrand, Clermont-Bordeaux-Nantes, Nantes-Trouville, la città balneare già sacra, come Nizza e come Ostenda, alle prove di velocità pura.

E la giornata del Circuito di Lisieux (sulla strada Parigi-Caen-Cabourg, con deviazione verso Trouville), sarà appunto una giornata riservata alla velocità per le vetture classificate nel « Criterium »; a questa prova finale di velocità è appunto assegnata la « Coupe de la Presse », tanto patrocinata da De Dion e dalla stampa francese.

Le vetture partecipanti dovranno percorrere un lungo tratto di strada di 2000 chilometri ad una andatura media di 40 km. l'ora, non consumando più di 19 litri di carburante ogni 1000 km.

Ecco l'elenco definitivo dei partecipanti al Concorso ed alla Corsa della Comm. Conc. dell'A. C. F.:

1. Gladiator I, 2. Gladiator II, 4. Peugeot I, 5. Peugeot II, 6. Peugeot III, 7. Mercédès I, 9. De Dion-Bouton I, 10. De Dion-Bouton II, 11. De Dion-Bouton III, 12. Vinot e Deguingand, 13. Germain-Chainless I, 14. Germain-Chainless II, 15. Lorraine-De Diétrich, 16. Gobron-Brillié, 17. Aries I, 18. Aries II, 19. Cottin e Desgouttes I, 20. Cottin e Desgouttes II, 21. Cottin e Desgout-

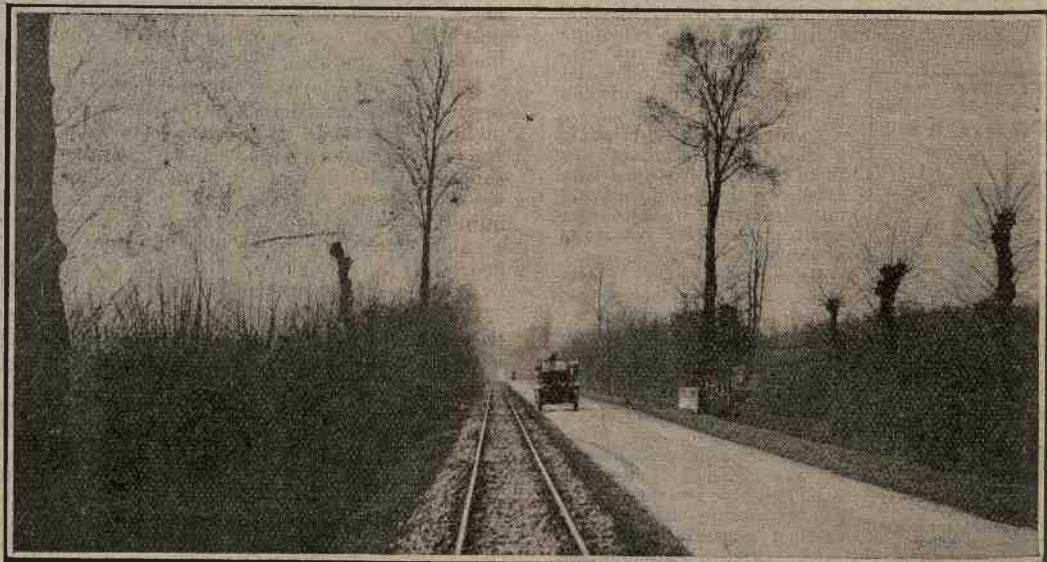
Alla « Coupe de la Presse » dovrebbe precedere il Circuito delle Ardenne (25-26-27 luglio), ma le informazioni dell'ultim'ora fanno credere ch'esso sarà disputato alla fine di settembre cioè dopo la Coppa Florio (Circuito di Brescia, 1-2 settembre).

*. La Commissione esecutiva delle Corse di Brescia ha deciso di prorogare fino alle ore sei di sera del trentun luglio le iscrizioni a taxa

sempre luogo a inevitabili reclami, ed ha studiato parecchie altre formule. In una delle sue ultime sedute ha così stabilito la classifica:

- 1° l'alesaggio;
- 2° un minimo di peso per ogni categoria;
- 3° carrozzeria libera e 2 posti occupati.

Probabilmente si aggiungerà anche una categoria per *camions* ed *omnibus*, ed allora riuscirà un bel *tour de force* per questi veicoli pesanti il



Fra Pont-Enault e Cormeilles.

FRERA SOLIDITÀ
BICICLETTE
FRERA ELEGANZA

FRERA

SCORREVOLEZZA FRERA
MODELLO 1907
ECONOMIA FRERA

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

portarsi alla fine del percorso. Insomma, tutto fa credere che la corsa classica del Ventoux 1907 non avrà meno successo delle precedenti.

La fiorentine Unione Sportiva Opitergina (Oderzo-Treviso) si è fatta banditrice di una riunione automobilistica (tipo macchine da turismo) per martedì, 23 luglio, ore 16,30. La gara è riconosciuta dall'A.C. I. ed è sotto il patrocinio dell'Automobile-Club Veneto. Le corse saranno tutte su mille metri e colle seguenti categorie:

- I Categoria, Châssis sino alle L. 10.000.
- II Categoria, Châssis sino alle L. 14.000.
- III Categoria, Châssis sino alle L. 20.000.
- IV Categoria, Châssis al disopra delle L. 20.000.

Tali prezzi di macchine dovranno essere comprovati da catalogo ufficiale di ogni Casa costruttrice. Le iscrizioni (che si ricevono fino al giorno 22) sono fissate: per la prima categoria, L. 10; per la seconda, L. 15; per la terza, L. 20; per la quarta, L. 25. Le partenze saranno a cronometro di 3 in 3 minuti.

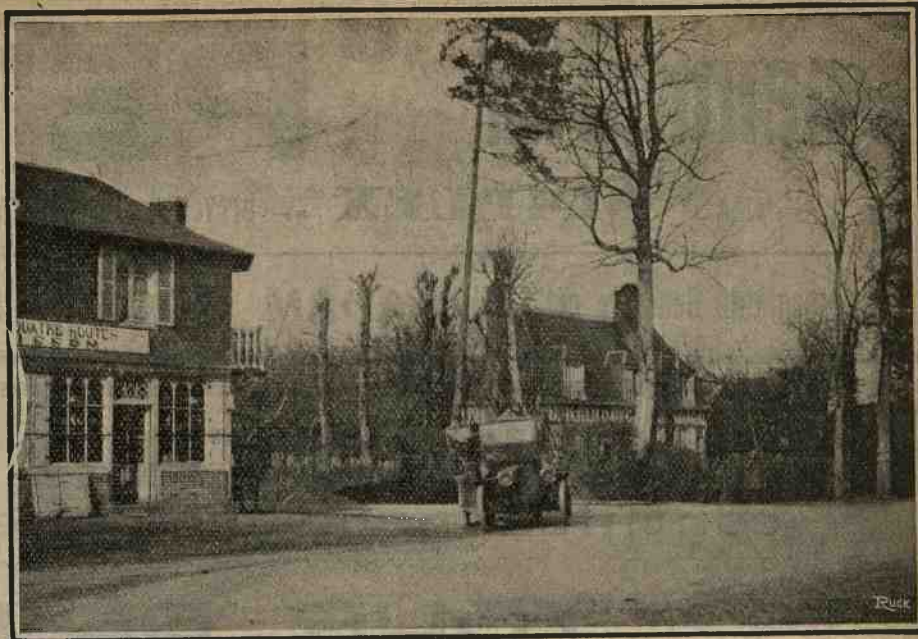
Vi saranno i seguenti premi:

- I Categoria: al 1° medaglia d'oro, al 2° medaglia d'oro. II Categoria: L. 30 al *chauffeur* e targa d'argento, al secondo arrivato medaglia d'oro.
- III Categoria: al *chauffeur* L. 50 e targa in *vermeille*, al secondo arrivato medaglia d'oro. IV Ca-

L'eliminatória americana avrà luogo il 12 ottobre e la finale il 19 stesso mese.

Due soli italiani si cimenteranno oltre l'Atlantico, e cioè Nazzaro e Wagner, entrambi su vetture *Fiat*.

*. Le iniziative del fiorentine Moto-Club d'Italia, che ha sede a Torino, si moltiplicano. Nei giorni 17 e 18 agosto, su un percorso non minore di 200 chilometri, sarà disputata la Coppa Reale (*challenge* internazionale triennale) per coppie di motociclette di una stessa fabbrica, con



Lo svolto delle quattro strade.



"Coupe de la Presse" la stazione di Lisieux.



Verso Cormeilles - Davanti al busto di Vauquelin.

tegoria: al *chauffeur* L. 75 e Coppa della città di Oderzo.

** Telegrafano da New York che il Parlamento ha votato una legge autorizzante la corsa della Coppa Vanderbilt nello Stato di New Jersey nel mese di ottobre prossimo.

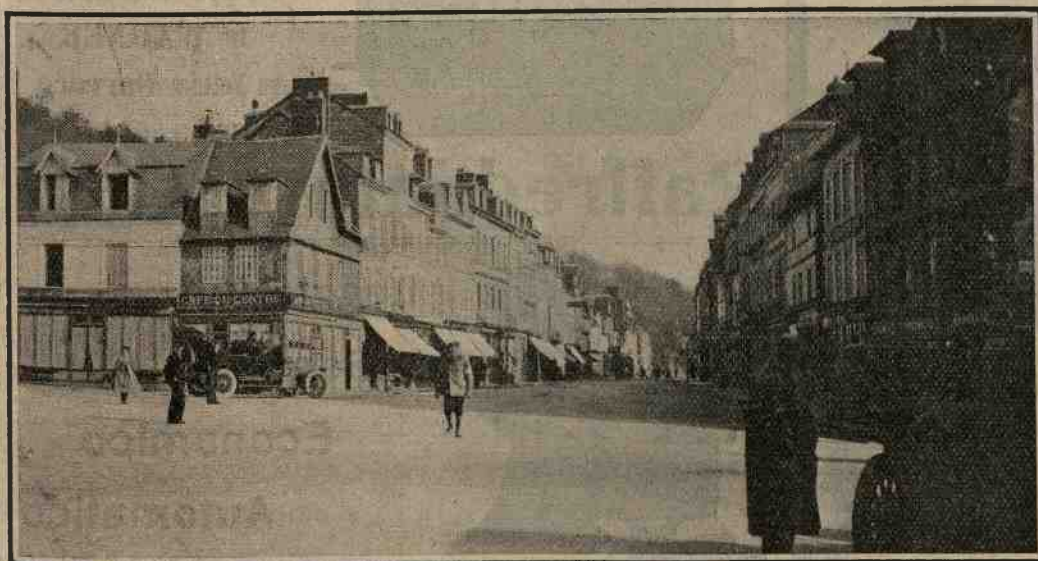
Oltre a ciò quest'anno saranno accordati i militari per la guardia del Circuito a fine di evitare il ripetersi degli incidenti dello scorso anno.

motori della cilindrata massima di 500 cm. La gara non avrà luogo se vi saranno meno di quattro coppie di differenti fabbriche; la Coppa starà in deposito presso la Casa che l'ha vinta, e su detta Coppa sarà inciso il nome della vincitrice; vi saranno in premio 2 medaglie d'oro per la prima coppia, 2 medaglie d'oro per la seconda coppia, 2 medaglie *vermeil* per la terza, 2 medaglie d'argento per la quarta, con riserva di altri premi;

il percorso dovrà essere fatto ad una velocità non superiore a chilometri 35; la gara sarà fatta sul sistema del parco chiuso, e cioè, iniziata la gara, la macchina sarà piombata, e nessun pezzo potrà essere sostituito, nè saranno possibili riparazioni di alcun genere. Le iscrizioni, fissate in L. 50 (per le coppie socie del M.-C. I.) e L. 100 per le altre, si ricevono al M.-C. I. (via Massena, 29) sino alle ore 19 del 10 maggio; per la verifica e piombatura della macchina occorre trovarsi presente non oltre le ore 9 del 16 agosto, in caso contrario si dovranno pagare penali fortissime; le macchine dovranno essere del tipo commerciale da turismo, con due freni regolari, coi parafranghi e collo scappamento tipo solito, e del resto per accertarsi di ciò appositi delegati del M.-C. I. faranno smontare i singoli motori; le partenze saranno date di due in due minuti secondo l'estrazione a sorte; ogni concorrente dovrà essere in regola colla legge governativa sulla circolazione stradale; occorre fare i reclami entro 5 ore dall'arrivo dell'ultimo concorrente e depositare L. 50, che saranno restituite a reclamo fondato. La gara è destinata a un grande successo. Si prevede che fra gli iscritti si troveranno tutti i più formidabili campioni motociclisti, cominciando da Giuppone, Monasterolo e Rava.

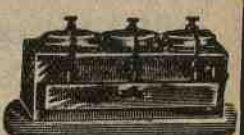


LA STAMPA SPORTIVA
L. 5 all'anno



La grande piazza di Cormeilles.

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



Pneumatici "PETER"

Sistema "SIMPLEX", brevettato, senza tallone con cerchio smontabile.

Rappresentante Generale per l'Italia: ADAM BOOS - Milano - Foro Bonaparte, 70.

Edoardo Bietti

S. Nicolo, 2 - MILANO - Tel. 2471
col 29.9.907, Via Bertani, 8
(Arco del Sempione)

BENZINE

Esposizione Internazionale
MILANO 1906
Medaglia d'Argento
Massima onorificenza

L'INDUSTRIA ITALIANA

continua nelle sue affermazioni trionfali.

TOUR DE FRANCE

IV^a Tappa: **Belfort Lyon** - Km. 309 (dopo aver compinti 1238 Km.)

1° GANNA — **4° GALLETTI** — **11° PAVESI**

con macchine punzonate

O. T. A. V.

Officine Tiirkheimer per Automobili e Velocipedi - Via Lambro, 4, MILANO.

Come vorrei che la mia Bicietta fosse
montata con un mozzo NEW-DEPARTURE



*Se riesco a salvare
la vita, vado subito a
fur mettere sulla mia
Bicietta un MOZZU*

NEW-DEPARTURE

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

Ricordarsi bene della Marca.



THE NEW-DEPARTURE Co - Milano, Via Giuseppe Verdi, 11

MILANO 1906 - Gran Premio

Circuito delle Ardenne

1° DURAY

su vettura De-Dietrich

Coppa Vanderbilt

1° WAGNER

su Vettura Darracq

con

Raffreddatore G.A.



Leggero

Semplice

Economico

Automatico

Indeteriorabile

Carburatore G. A.

Rappresentante per l'Italia: **ENEA ROSSI** - MILANO

J. GROUVELLE, H. ARQUEMBOURG & C^{ie}
PARIS - 71, Rue du Moulin-Vert, 71 - PARIS



La partenza delle vetture da Pechino. (Fot. Branger - Parigi).

Da Pechino a Parigi in auto

Dopo 3540 km. di marcia.

Il giorno 8 luglio i concorrenti alla prova turistica Pechino-Parigi avevano percorso 3540 chilometri giungendo a Krassnojarsk.

Da questo paese il pubblicista Barzini invia al *Corriere della Sera* di Milano una delle sue interessanti corrispondenze telegrafiche, così descrivendo una corsa nel fango attraverso la Siberia:

« La pioggia continua torrenziale; un vero diluvio ci ha accompagnato oggi da Kansk a Krassnojarsk. Le strade erano impossibili, tutte scavate dalle acque. L'automobile scivolava, deviava sul fango viscido, mentre le ruote correvano folli turbinando, urlando, e gettando in aria fango, acqua, sassi.

« Impiegammo due ore a superare una breve salita, avanzando pollice a pollice; per evitare lo slittamento attorcigliammo delle catene attorno alle gomme posteriori. Riuscimmo a stento, ma le catene raccoglievano una quantità straordinaria di fango, rigettandolo sopra l'automobile e sopra di noi; e presto ricoprì tutto. Potevamo a stento tenere gli occhi aperti.

« Non è facile dare un'idea della strada siberiana sotto la pioggia. Specialmente in certi punti, il fango arrivava ai mozzetti delle ruote e balzava intorno a ventaglio. Era un perfetto guado, e per di più sotto l'acqua, spinta da un violento vento che ci tagliava il viso, gelido, pungente.

« Speriamo qualche istante di sereno; ma dal cielo buio le nuvole basse spesso si abbandonano su di noi, circondandoci di una selvaggia nebbia, nella quale gli alberi della foresta assumono bizzarre forme spettrali e disegnano oscuri profili fantastici, aguzzi, somiglianti a edifici gotici.

« Mai potemmo vedere l'orizzonte chiaro. Oggi ci rimane del paese attraversato una confusione di strani ricordi come di cose sognate; non ricordiamo che l'impetuoso scrosciare delle acque e il rombo dei tuoni.

« Trovammo torrenti imponenti, fiumi in piena, ma tutti muniti di ponti più o meno buoni.

« Traversammo un lungo ponte di legno sulla Kizbna, presso il villaggio di Kiebska, tutto tremante sotto l'urto della torbida corrente violenta che assaliva i piloni.

..

Cosa rimane ancora da percorrere!

Dopo Irkutsk, situata ai piedi di alte montagne, il tracciato della strada siberiana passa per immense foreste dove di 30 in 30 chilometri si incontrano agglomerazioni di case, villaggi, luoghi di posta. La strada è sufficientemente frequentata e bene tenuta. Il passaggio dei fiumi siberiani sarà fatto a mezzo di zattere.

Da Kassnojarsk a Atschinsk esistono

lunghe salite; qualcuna raggiunge i tre chilometri di lunghezza. I carri che percorrono queste vie di Siberia, trascinati da piccoli cavalli, portano un carico di 400 kg. oltre al peso del veicolo che è di circa 200 kg.!

Per ciò che riguarda il percorso in Siberia e in Russia le difficoltà non saranno eccessive, sebbene le strade siano spesso in cattivo stato. In Siberia una strada frequentatissima corre lungo la ferrovia transiberiana staccandosi a tratti da essa per alcune centinaia di chilometri.

Così gli automobilisti, per la via descritta da Verne del *Michele Strogoff*, sorpassati gli Urali, troveranno fino alla frontiera tedesca strade, se non bellissime, certo praticabili.

L'Esposizione Internazionale del 1911

Industrie dello sport e sports.

Il Comitato Esecutivo della grande Esposizione del 1911 ha chiamato a far parte della Commissione della Sezione F (Industrie sportive e sports) i seguenti signori: Casana nob. avv. Vittorio, Ceriana rav. ing. Arturo, Compans di Brichanteau marchese Carlo, Del Caretto marchese Ernesto, cav. avv. Durelli, Ferrero di Ventimiglia marchese Alfonso, Figarolo di Gropello Tarino conte Giuseppe, Gamba ing. Miro, Gonella nobile Francesco, Gorla-Gatti cav. avv. Cesare, Gotteland avv. Alberto, Marchetti cav. avv. Roberto, Montù Carlo, Rey cav. Guido, Rostain cav. Alfredo, Verona Gustavo, Vialardi di Verrone conte Carlo, Vicario di Sant'Agabio barone Roberto.

La Commissione si radunava nei giorni scorsi presso la sede del Comitato Esecutivo, e procedeva ai primi lavori di organizzazione dell'importante Sezione dello sport. Procedeva alla nomina di un presidente, scelto nella persona del cav. ing. Arturo Ceriana; di un vice-presidente, conte Figarolo di Gropello Tarino; di un segretario, Mario Montù; di un relatore, il pubblicista Gustavo Verona.

Nella medesima seduta, si addivenne ad una prima classificazione dei vari rami dello sport; e per ciascuna categ. verrà dato in seguito incarico ad una speciale Sotto-Commissione, la quale avrà per mandato di compilare il relativo programma.

La Sezione Industrie sportive e sports, secondo il concetto che prevale nella Commissione suindicata, comprenderà pure i giochi olimpici. Il mandato della Commissione della Sezione F non è dei più facili, ed esso si deve suddividere in tre parti: 1. Organizzazione di una grande Mostra, la quale dovrà raccogliere tutti i frutti delle industrie che hanno inerenza collo sport (automobili, biciclette, armi, pneumatici, indumenti sportivi, imbarcazioni, materiale d'alpinismo, ecc.), raggruppando nella medesima i modelli d'ogni industria sportiva, dal più antico al più moderno; 2. Organizzazione di una Mostra temporanea di automobili, canotti automobili, cicli e motocicli; 3. Organizzazione di molteplici e grandiose manifestazioni sportive all'aria aperta, come: giochi olimpici, corse di cavalli al trotto e al galoppo, raids ippici, concorsi aeronautici, atletici, gare di colombofilia, di pesca, di tiro, tornei di scherma, concorso ippico, ecc.

Tutte queste gare avranno certamente il carattere internazionale, dotate di ricchi premi. Tutto lascia credere che il Comitato Esecutivo vorrà accogliere favorevolmente il grandioso programma sportivo che un'accolta di benemeriti organizzatori sta per compilare.

Il "recordman", delle 24 ore

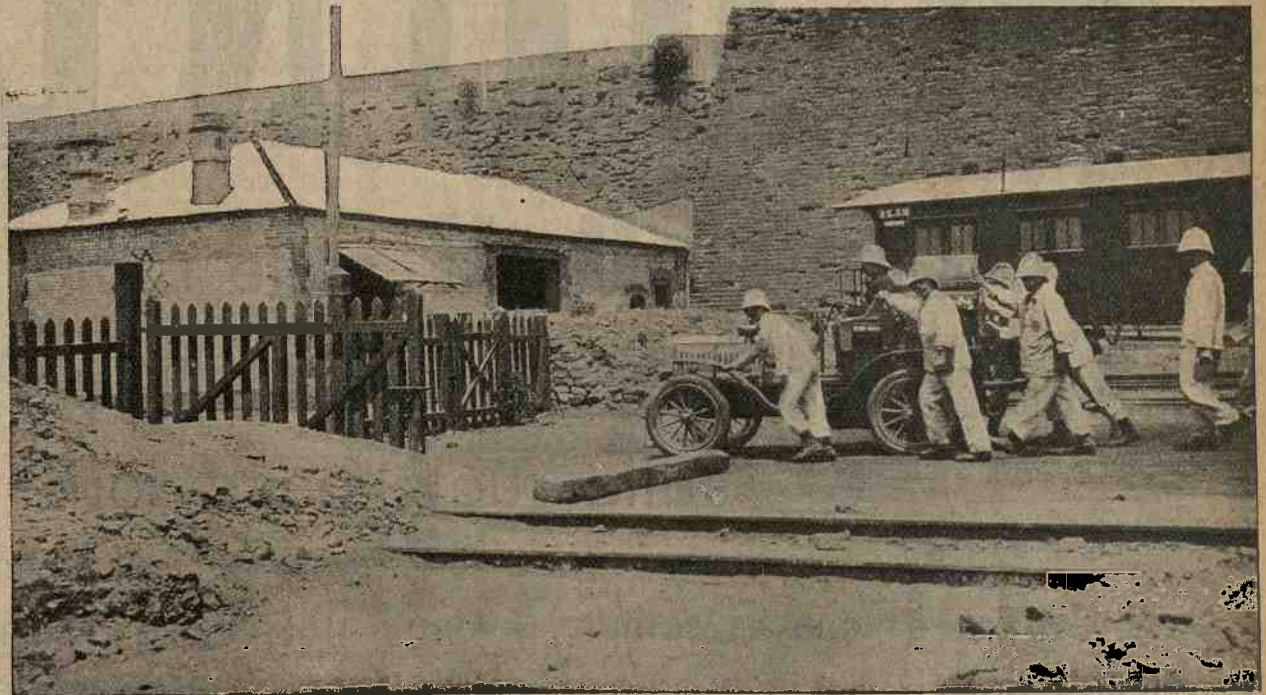
S. F. Edge, detentore di altri importantissimi records, aggiungeva di questi giorni alla serie non breve dei suoi trionfi, un altro trionfo, il maggiore, il record delle 24 ore, km. 2560 di percorso, guadagnato, è la vera parola, sulla magnifica pista di Brookland.

Il signor Edge, di passaggio per Geneva, si è così espresso al suo intervistatore E. B. di Santafiora del *Caffaro*:

« Dal mio punto di vista la corsa di Brookland fu assai facile cosa: lo straordinario si è che tre vetture lo abbiano potuto compiere. Le macchine erano delle Napier tipo normale, da 60 HP a sei cilindri.

« Colla mia Napier io mi prefiggevo di dimostrare come l'automobile moderno sia atto a percorrere grandi distanze col minimo sforzo di attenzione da parte dello *chauffeur*. Altre vetture, sia su rotaie come su strada libera, ne richiedono quantità maggiore, e non riuscirebbe difficile dimostrarlo in modo esauriente. Pensi che la distanza coperta in 24 ore dalla mia vettura, tutta verde, il colore beneaugurante, è tale che nessun treno *express* ha mai coperto fino ad oggi.

« Lo sforzo della macchina sulla lunga pista non fu lieve, come si potrebbe forse pensare, poiché le condizioni di questa non erano favorevoli ed il terreno irregolare, ciò che costrinse il motore ad un lavoro continuo, come se si fosse trattato di superare la lunga distanza sopra strada accidentata. Inoltre la mia macchina non ebbe nelle 24 ore un solo momento di riposo, cosa che si consente pur sempre alle macchine che percorrono le strade ordinarie ».



La vettura di Cormier, dopo il suo arrivo a Pechino, è condotta fuori della stazione dai soldati. (Fot. Branger - Parigi).

LA MOTOSACOCHÉ

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

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

Il Record del Mondo

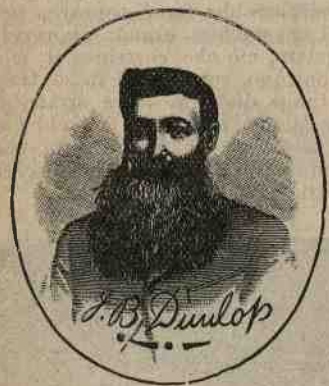
il più inverosimile e fantastico che venne mai ottenuto da un essere umano o con qualunque mezzo di locomozione,

2560 Km.

in **24 ore**, marciando consecutivamente ad una media di Km. **106,66** all'ora, **è stato conquistato**

da **S. F. EDGE** a Brookland

il 28-29 Giugno, su una vettura automobile **Napier** 60 HP - 6 cilindri, munita di **PNEUMATICI**



DUNLOP

Scannellati sulle ruote anteriori.

Antisdrucciolevoli (*Non Skid*)

sulle ruote posteriori.

DUNLOP che ha sempre detenuto il **Record Mondiale** di Bicicletti delle 24 ore (Km. 1020 compiuti da Walters su pista aperta e Km. 1312 compiuti da Bouhours su pista coperta), detiene ora il **Record Mondiale** per vetture Automobili.

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO. (CONT.) LTD
MILANO - Via Giuseppe Sirtori, 1A - MILANO

La ripresa a Turro Milanese

(Nostra corrispondenza particolare).

Non soverchiamente interessante, non totalmente soddisfacente e persuasiva. Le file diradate dei concorrenti tolsero bene spesso, in questa riunione estiva, quell'importanza alle singole prove che ognuno v'avrebbe bramato constatare. Quanto distanti dai bei momenti goduti in primavera! Allora vi si trovò un elemento sempre vario e distinto, i soggetti più apprezzati furono in campo, numerosi ognora, freschi, bramosi di agire dopo un prolungato riposo ristoratore. Ora pochi e mediocri, e fiaccati nelle loro facoltà dalle inclemenze di un clima afoso e snervante che ne affievolì l'azione. E a nulla servì l'aver incluso nel programma un paio di corse a pariglie con rilevante dotazione; l'apatia generale non fu debellata, la riunione languì, stanca e lassa, e si trascinò così, anemica e stentata, sino alla fine.

Le prime a non mostrarsi eccessivamente entusiaste per questo ritorno all'antico furono appunto le scuderie, che risposero all'appello riluttanti ed indecise. La verità è che simile novità può influire su d'un soggetto, non uso ad essere accoppiato, e a comprometterne la *chance* in prove successive. Il cavallo poi vi agisce incerto, titubante fra le ambiguità di due opposte discipline. E questo fu riscontrato più volte in vari concorrenti, nel caso nostro, i quali immediatamente dopo la corsa a pariglie, tornati in pista a disputare gare che dovevano risultare estremamente facili per loro, non seppero più disimpegnarsi con la consueta abilità, apparendo subito impacciati, indecisi. Informi a questo proposito il « Premio Ponte Seveso », in cui vedemmo un Zolfanello, Vandalo II, Gallia e Fato lasciarsi

Scommetto che se madre natura volesse prendersi ora il pas-satempo di trasformarlo, foggiandolo sottosembranze umane, noi non tarderemmo vederlo scegliersi la tranquilla professione di spacciatore di birra in un centro dell'Austria.

Che bell'idea! Carina davvero. Non so il perchè, ma una certa analogia esiste fra le forme pingui e tondeggianti di uno spacciatore (e bevitore, per conseguenza) di birra con quelle del buon *Glenville*. V'immaginate di vedere il signor birraio *Glenville*?

Comunque sia, a parte lo scherzo, quasi tutti questi concorrenti hanno trovato modo di papparsi qualche bel bocconcino, giacchè i premi furono quattro e di una certa entità.

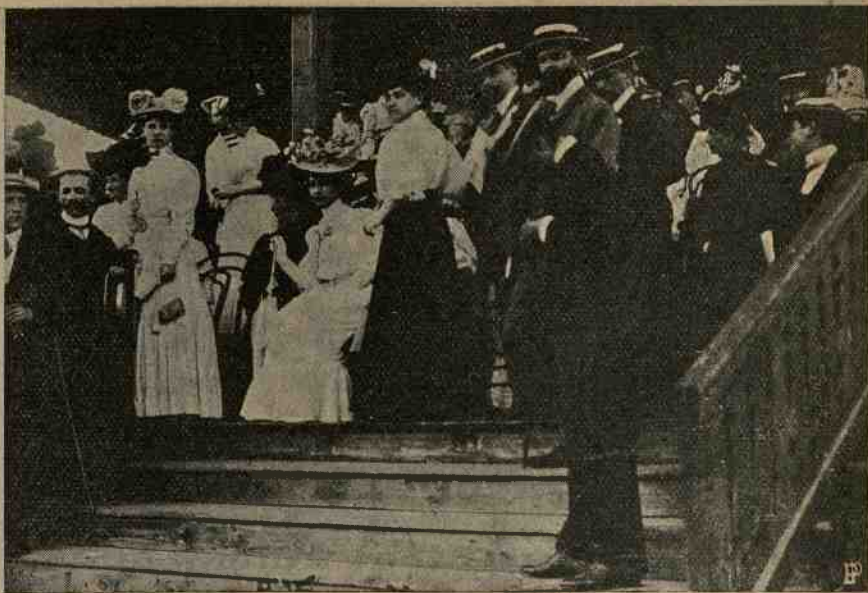
Ah! se mi fosse dato, a questo proposito, intervistare l'ottimo *Kirkwood*, o *Princess Xenia* e simili, chissà quali parole roventi sortirebbero dalle loro bocche all'indirizzo dei compilatori del programma.

Fortunatamente per loro (compilatori) questi campioni della pista, se hanno polmoni incredibilmente potenti, non hanno parimenti lo scilinguagnolo sciolto, altrimenti se ne sentirebbero di belle.

« Dura sorte! Orudo destino! », oppure anche *Governo ladro!* (è indubitato che c'entrerebbe di mezzo anche lui). Quali leggi ingiuste ci governano. Noi godiamo il pomposo titolo di campioni internazionali, e, mentre appunto noi, per guadagnarci invariabilmente tenuissime monete, dobbiamo affaticarci in modo inverosimile, fare appello a tutto ciò che di migliore alberga nella nostra fibra eccezionale, scorgiamo di contro che altri, per quanto ristretti in una cerchia dilimitata

virtù, possono senza troppi stenti, per merito di una provvidenziale recente ideazione, sorpassare di molto le nostre modeste entrate. E pure siamo noi, e non altri, che sappiamo incatenare l'attenzione del pubblico; per merito nostro egli s'induce, in questo periodo di soverchio calore, a rinunciare alle delizie di una gita alpestre, o a quella, non meno piacevole, di una scorsa sulle molli acque azzurre dei bei laghi lombardi, perchè noi sappiamo alimentare in modo costante il fuoco sacro nell'animo suo, sappiamo far vibrare la corda più sensibile del suo sentimento sportivo, per modo ch'egli di sua elezione, con bel sacrificio, per ammirarci, s'induce a rinunciare a tutto, a tutto si sobbarca rassegnato, sorvolando sulle efferatezze di un ineffabile restante programma. Quando, quando a noi fu dato porre le mani su cifre che toccano l'inverosimile ammontare di lire 4000? ».

Ottimo *Kirkwood*, t'acqueta: comprendo il tuo giusto rammarico, ma l'Italia, sappi, non è per i buoni; ben altri maggiori compensi t'aspettano oltre le nostre frontiere. Là vi



Le ultime corse di Turro. - Il pubblico nelle tribune. (Fot. A. Foli - Milano)

troverai tutto, compensi, onori, ricchezze; è giusto quindi che varchi i confini nostri e che cerchi altrove ciò che la patria ti nega.

Noi riempiamo il vuoto lasciato dalla tua assenza con delle pariglie e, non bastando, magari anche con quadriglie. Questo è il tuo passaporto; va. E anche *Contralto*, *Princess Xenia*, *Dulce Cor*, ecc., che stanno a fare qui?

Vadano altrove, solo così potranno rendersi desiderati e maggiormente apprezzati.

Milano, luglio 1907.

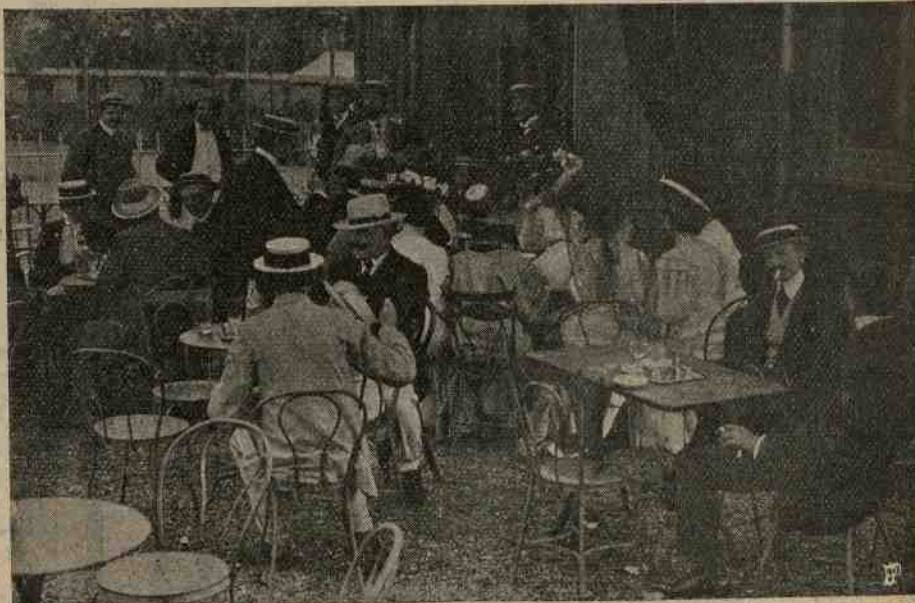
BRUNO BRAGA

A CACCIA CHIUSA

Vale a dire: quando il glorioso *Scott* e il sudicio *tizzone* sono i placidi inquilini di una custodia *dernier* o di un angolo di muro inviolabile persino alle ragnatele e alle impertinenze dei vostri *bébé*, supposta la somma disgrazia di averne; quando il *lou-lou* è inchiodato contro volontà alla cuccia come un vecchio artritico ad una poltrona tormentosa; quando i fustagni del vostro sport, o della vostra *arte*, se più vi piace, provano l'industria rabberciatrice della suocera, della cognata, della *pipelette*, supposta l'altra somma disgrazia di avere in casa, o sotto casa, siffatte orribili creature.

Vale a dire ancora: quando la vostra saggezza amministrativa vi spinge a dare uno sguardo al bilancio venatorio della passata stagione, e vi accorgete che esso si chiude con un *deficit* impensato e inquietante, poichè contro poche dozzine di uccelli di piccola mole e di dubbio valore gastronomico (annotazioni scrupolose sull'almanacco della *Rivista Cinegetica*...) stanno parecchie settimane sottratte ai vostri affari o al vostro ufficio, banchiere o *travel* che siate, e poi i conti agrodolci dell'armaiuolo, e la spesa quotidiana, da un anno all'altro, pel vostro indegnissimo *rosto*, e i travasi di bile a causa del medesimo (cura raccomandata ai *hepatosi*) e le camicie di sudore con relativo spauracchio di bronchite o d'appendicite e conseguente beneficio pel farmacista o pel medico, e non contiamo le scoccature degli amici e del portalettere e del bidello del circolo, manco voi foste il supplente del loro macellaio, e non contiamo neppure i rabbuffi e le invettive della moglie e della di lei esecrabile genitrice....

Ma tant'è: la caccia è un po' come il giuoco del lotto. Voi oggi giocate e perdete. Domani tornate a giocare e perdete pure (i numeri sono sempre gli stessi). Allora pensate. Tra voi e voi: « Ho giocato due volte non ho preso niente; dunque, sono due probabilità contrarie eliminate; dunque, le probabilità favorevoli crescono.... ».



All'Ippodromo di Turro. - Il pubblico al buffet. (Fot. A. Foli Milano).



Vandalo II e Zolfanello, di Giuseppe Sesana, vincitori del premio delle pariglie. (Fot. A. Foli - Milano).

sopraffare replicatamente da *Tosca*, il di cui valore (per quanto non affatto trascurabile) notoriamente non regge a confronto del loro.

Questo per le conseguenze. Volendo poi fermarci a considerare le disputate corse a pariglie in sé, separatamente e intrinsecamente, astraendo da qualsiasi altra considerazione si può affermare che non brillarono d'eccessivo interesse.

Eccone i concorrenti: *Fato-Glenville*, *Montale-Blank*, *Gallia-Darling Girl*, *Vandalo II-Zolfanello*, *Frejus-Dese*.

Certamente, fra tutte queste coppie, le più a posto per affinità di carattere, per parità di mezzi, per una certa qual uniformità esplicativa dei medesimi, appaiono nell'ordine *Gallia-Darling-Girl*, *Vandalo II-Zolfanello*.

Quale risultato si poteva ottenere da *Montale*, *Blank* e anche da *Fato-Glenville*? *Montale* è cavallo la cui tenue azione non gli consente che un passo ben limitato e breve, legato sempre; che nel momento decisivo, può dare, è vero, una certa qual velocità, ma che bene spesso questa gli viene poi insidiata e compromessa da un procedere irregolare e falso. Il temperamento di *Blank* è in stridente contrasto e letteralmente agli antipodi con quello di *Montale*. Infatti è caratteristico il suo trotto lunghissimo, il suo andare slanciato e disteso, cadenzato, uniforme sempre, non mai accelerato neanche nelle ansie febbrili del momento decisivo che lui non conosce e che lo lasciano indifferente e freddo.

Egli parte ed arriva mantenendo quasi costantemente un'unica, discreta andatura. Potevano quindi accordarsi? Potevano dare qualche affidamento di buon esito? Così dicasi di *Fato-Glenville*, per quanto risultino meno in disaccordo dei due precedenti.

Fato è tutto fuoco, tutta vivacità; *Glenville* è un pacione di un cavallo, tondo e pienaccio, che quando si ricorda di esser qualificato « cavallo da corsa » allora si fa vivo e scopre qualche buona dote recondita per giungere a pratica conclusione.

Cantieri GALLINARI e C.

LIVORNO

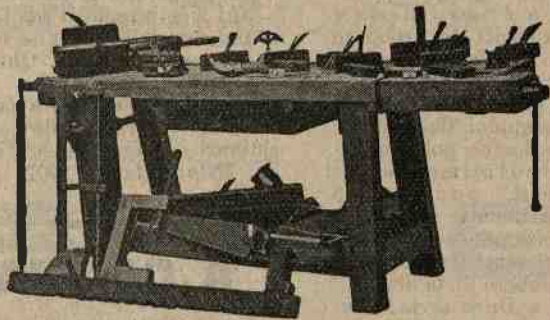
Costruzione di Yachts - Canotti Automobili -
Yole di mare ed outriggers.

→ **MOTORI MARINI** ←

Camions ed Omnibus automobili

PREMIATA FABBRICA

di Banchi
ed Attrezzi
per
falegnami
modellatori
e scoccai



→ Casa Fondata nel 1848 ←

EMANUELE SCHENONE

TORINO - Via Nizza, 23 (nel cortile) - TORINO

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

Società Automobili Diotto A. Clément

TORINO - Via Frejus, 21 - TORINO

Alla **Coppa Herkomer**, l'Italia ha
partecipato quest'anno con 23 vetture (rappresentanti 6
Marche) ed ottenne solo due plachette d'oro.

Una di esse fu vinta da W. BRAUN di Monaco, che
pilotando una **DIATTO A. CLÉ-
MENT** riconfermò il successo raggiunto nel 1906.

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Società FABBRE e GAGLIARDI

MILANO, Piazza Maello, 21-22 e Via Montevideo, 21 - TORINO, Corso Re Umberto, 62-64,
ang. Corso Peschiera - GENOVA, Via XX Settembre, 5 - ROMA, Viale Castro Pre-
torio, 92, angolo via Gaeta - MESTRE, Via 27 Ottobre.

SI SA COME SI PARTE MA COME SI ARRIVA ?

MARCA DEPOSITATA

I VERI FANALI "AQUILAS"

LA PORTATA IMPRESA

SENZA ESSA NON SONO VERI

ACQUILAS

GUARDARSI DALLE IMITAZIONI

FABBRICA F. SANTINI FERRARA

COL FANALE "AQUILAS" PRESTO E BENE !!

CITE NOTTURNE

SENZA FANALE "AQUILAS" TARDI E MALE !!

Fratelli SANTINI FERRARA - Fabbrica Articoli d'Illuminazione, Casalinghi e Chincaglierie.
Esposiz. Intern. 1906: Bruxelles, GRAND PRIX: Milano, MEDAGLIA D'ORO. - Fabbr. delle rinomate
Lampade "AQUILAS", oltre 100 tipi diversi per svariati usi. - Mezzo milione di pezzi venduti.

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.

V. RICHIARDONE e C.

Via Cibrario, 10 - TORINO - Via Cottolengo, 30

Telefono 29-14

Stabilimento Italiano

per le Riparazioni dei Pneumatici d'Automobili

Rinforzo in Cuoio

(Brevetto Richiardone e Bertalmia)

Fari, Fanali, Cornette e Trombe
della Casa ARNOLD di Dresda.

Smaragdin (Spirito solidificato) da non confondersi collo spirito bianco di sapone.

Indispensabile per viaggio, escursioni, campagna, per toilette, medici ed ammalati.

In vendita a Torino:

Fratelli Paissa, Piazza S. Carlo - **Smaragdin**.

Dom. Filogamo e C., Via dei Mille, 24 - **Specialità per Auto**.

Unione Militare - **Specialità per campo**.

G. Vigo e C., Via Roma, 31 - **Specialità per Sport**.

A. Pietro Janetti, Piazza Cavour - **Specialità per Medici**.

MILANO - Cesare Bonacina, Corso Vittorio Emanuele, 36.

VENEZIA - F. B. Casellato, S. Silvestro, 992 B.

PADOVA - Avv. Benv. Barsillat, Via Santa Lucia, 14.

AOSTA - Jacod Venanzio, Bazar.

NAPOLI - Vincenzo Anastasio, Strada Fiorentina, 67.

Rapp. Gen. per l'Italia: **Hermine Schulte Bienenfeld - Torino**.

Società Anonima **ELEVATORI**
"La CO²" **automatici**
TORINO **INESPLODIBILI**
Via Ormea, 34. **per Benzina.**

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



I concorrenti alla seconda eliminatória italiana per la traversata di Parigi. - Da sinistra a destra: 1. Signorini, 2. Tettamanti, 3. Casiraghi, 4. De Pasquale, 5. Dr. Togni, 6. Leidi, 7. Cantù, 8. Malgorani, 9. Berticelli, 10. Beretta, 11. Rossi e 12. Amatore.

Risultato del soliloquio: il raddoppio della posta. Altra perdita e altro dolore di tasca. Allora cambiate numeri e tattica. Manco a dirlo: quella settimana i tre numeri vecchi escono tutti e tre, di fila, implacabili, come tre palle che vi vengano sullo stomaco... Logica allora vorrebbe che voi mandaste al diavolo numeri, smorfie, teorie, ecc., ecc.; ma quando mai l'uomo è un animale logico? E voi continuate a giocare. Finalmente, dopo un anno di continui salassi al vostro borsellino, la fortuna si decide a visitarvi, poichè è scritto, non so dove, che nessuno deve restare sconosciuto alla fulminea dea. Manco a farlo apposta, quella settimana voi avete dimezzata la posta, e dei tre numeri ne avete cambiato uno, per esperimento di regola: vi mordete le dita, vi date del coglione, ma tant'è, la cosa non cambia: vi rassegnate a intascare il gramo ambo di venticinque lire. E via di seguito...

Come a caccia. Il cacciatore mancherà ad una prerogativa della classe se non mostrerà di essere uno dei temperamenti più pertinaci di questa terra. E siccome è convenuto di raffigurarsi il cacciatore come un semi-orso, un po' per natura, antisocievole (poichè il cacciatore nasce) e un po' per abitudine, così bisogna accettare anche quest'altra sconsolante verità: cento, mille cacciatori sono altrettanti caratteri di ferro che vengono a mancare alle funzioni sociali.

Dote: l'ostinazione, apprezzabile anche a caccia se non fosse come quella del giocatore del lotto. Un carniere vuoto è, in linea assoluta, un insuccesso, ma pel cacciatore rappresenta sempre un nefasto della routine ormai tramontato.... E più i carniere si assomigliano, meno si ha il dubbio di restare indifferenti alla desiderata dea. La quale, nella sua secolare imparzialità, non disdegna i più umili e non omette nessuna delle sue date. Finalmente la fortuna è venuta... salvo, in quel giorno, ad avere una polvere impossibile o dei nervi che non facevano tener dritto...

In quel giorno la vostra fama di sbercia ha avuto la più colossale conferma, il travaso di bile è stato più copioso, gli scherzi degli amici più atroci e il contegno della suocera più aggressivo; ma ne ha sofferto anche la vostra passione cinegetica? Ma che!

E così, durante le fantasticherie o le contabilità del periodo di chiusura, il vostro ardore venatorio, invece di temere di quell'esame psico-fisico-finanziario (!), che spaventerebbe qualunque gestore o qualunque edonista, ne riceve come un rinnovato soffio di energia e si ritempra in nuovi propositi di rivincita. L'altr'anno è andata male? Ebbene, pazienza! Anzi, ragione di più per sperare che in quest'altro le cose cambieranno....

Sperare! Ecco ciò che mantiene vivo il sacro fuoco di quelle eterne vestali in sembianze... e attributi di uomini che si chiamano cacciatori; malgrado tutto, permane la devozione a « l'ultima dea », come disse il Foscolo; e in grazia sua i cacciatori vedono, nel futuro, un eden delizioso di selvaggina dove non c'è che una steppa violentata dal sole o, in fondo al carniere, un magnifico viluppo di beccaccie o di pernici dove non c'è... che la modesta colazione portata da casa!

Almeno, un auto-regime di speranza non costa niente eppure costituisce un alimento continuo nel periodo di chiusura. Ed è, quella vaga e persistente idea di un domani migliore, quasi ridotta all'ossessione di monomania, come un *trait-d'union* fra i tanti desiderii non soddisfatti e le aspirazioni sempre più vive di una sterminata legione di cacciatori. A caccia, per riuscire, non contano le regole di cabala o le teorie malamente ingerite in tanti manuali e, tanto meno, una eccessiva fiducia nelle attitudini personali; una sbercia varrà bene un provetto colpitore... dopo un lungo esercizio di tiri come un impiegatucolo sedentario nulla avrà da invidiare ad un esimio camminatore se si sottoporrà ad un preventivo trenaggio podistico.

E allora, che cosa conta?

Conta questo (la rivelazione non è nemmeno pericolosa in tempo di chiusura, vale a dire in periodo di preparazione):

Anzitutto, una grande passione. Dicono che il cac-

ciatore, per la caccia, deve trascurare perfino la moglie... ed è quanto dire.

Poi: una discreta disposizione somatica. L'ottima verrà via via.

Infine: una « face inestinguibile » di speranza. Sperare sempre! E il giorno, il gran giorno verrà anche per voi. E che almeno, in quel giorno, non siate costretti, per pietoso inganno, a calunniare la polvere o a darvi un brevetto d'impotenza!

A. Pedone.

NUOTO

La seconda eliminatória italiana per la traversata di Parigi (dilettanti)

Domenica abbiamo avuto nel Naviglio Grande, a Milano, per merito e iniziativa di quella fiorentina società di nuoto *Rari Nantes*, la seconda eliminatória italiana per la « Traversata di Parigi dilettanti », che si svolgerà oggi nella capitale francese. Il lotto degli iscritti era davvero formidabile: in tutto solo tredici, ma fra essi i più temibili campioni italiani di resistenza, tutti scesi in gara per strappare l'agnognata vittoria ed essere poi i rappresentanti dei colori nazionali nella terra della consorella latina. Il percorso da compiersi era fra i più lunghi e tale da mettere a ben dura prova la valentia indiscussa dei concorrenti. Comprende 17 km. e 200 m. dal ponte di Castelletto (Abbiategrosso) a Restocco, alla sede della Società organizzatrice del grande avvenimento. Ad un chilometro da Abbiategrosso, e precisamente a Castelletto, è fissata la partenza per le ore 14. Migliaia e migliaia di ciclisti sono qui convenuti in attesa che si dia principio alla grande giornata e per seguire da vicino tutto lo svolgersi della medesima, che si annunzia con lotta accanita sino agli ultimi metri, data la presenza e l'incontro di alcune fra le più belle energie italiane nel mondo natatorio, quali

Rossi, De Pasquale, Amatore, Signorini, Beretta ed altri ancora.

Alle ore 14 e 26 precise del cronometro dell'egregio Marley, che non manca mai ad alcun grande avvenimento, è dato il via! Per circa 200 metri il gruppo si mantiene in buon assieme, ma poscia Beretta allunga il passo e pare voglia staccare i concorrenti: la mossa però non è sfuggita al forte De Pasquale di Spezia, che lo insegue, e raggiunto lo abborda parecchie volte, il che indispettisce appunto il milanese, che senz'altro abbandona. Presto prende la testa Amatore, ma con evidente sforzo e spreco di energie, tanto che a soli 4 km. dalla partenza si ritira, quantunque i suoi bravi compagni che lo seguono dalla riva facciano di tutto per farlo desistere; Leidi anzi e Fantoli si tuffano vestiti, pur di dissuaderlo, ma tutto è inutile ed egli si attacca alla sponda. Intanto il gruppo è condotto da De Pasquale e Signorini di Firenze, che con un elastico braccetto fila splendidamente. Vediamo fra gli ultimi il dottor Togni, che non si preoccupa del distanziamento, ma solo di poter arrivare. A questo punto Rossi appare fra i due primi, e a poco li sorpassa: la sua *ower* è meravigliosa e sempre uguale. Preso dai crampi si ritira Berticelli, che unitamente agli altri due formavano le tre speranze della *Rari Nantes* di Milano.

E siamo a Gaggiano, dove appunto Rossi ha già preso parecchie buone lunghezze a tutti gli altri.

Rossi avvantaggia sempre più: nel secondo posto invece lottano De Pasquale e Signorini, ma il primo vuoi per il freddo, vuoi perchè ha sforzato, rallenta, cambia parecchie volte la nuotata e si ritira: manco a dirlo, il suo competitore prende invece coraggio e sempre a braccetto scende la corrente.

Negli altri posti nessun altro cambiamento, tranne il dott. Togni che sorpassa Malgorani. Intanto ci avviciniamo a Trezzano. Una folla enorme e un'entrata entusiasta di tutti i concorrenti! Passano:

1. Rossi alle 16 2' 8"; 2. Signorini alle 16 4' 25"; 3. Tettamanti alle 16 7' 18"; quindi il dott. Togni, Malgorani e Gaviraghi.

Nel tratto che corre da Trezzano a Corsico, mentre il primo e secondo posto sono sempre invariati, si inverte l'ordine per terzo ed è Malgorani, il forte milanese, che ha lasciato indietro gli altri due. E siamo a Corsico ove passano:

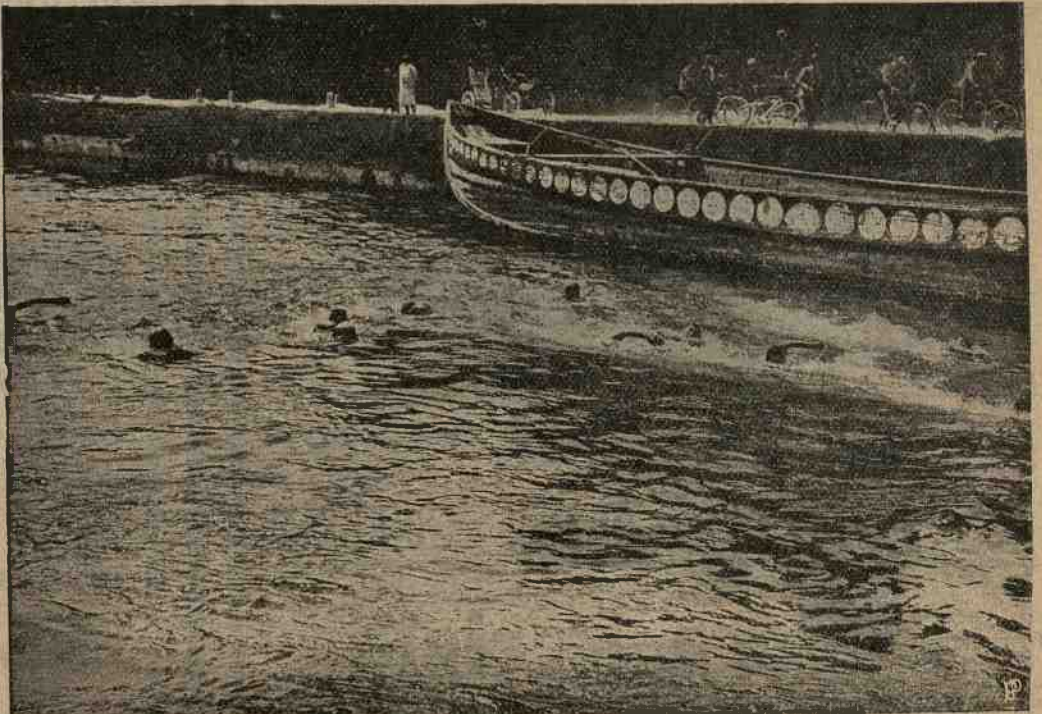
Non mancano che 2500 metri, ma sono i più faticosi: in questo tratto chi ha serbato energie può dar luogo a cambiamenti. E' appunto il dott. Togni, della R. N. di Milano, la rivelazione della grande giornata. Partito fra gli ultimi e sempre col medesimo passo non ha sforzato un solo istante e in questi ultimi due chilometri ha saputo seminare tutti i concorrenti ad eccezione dei due primi, ai quali però avrebbe dato molto da fare se il percorso fosse stato ancora più lungo. Evidentemente egli è il più fresco assieme al forte Malgorani e al Gaviraghi che soli difesero strenuamente i colori sociali.

L'arrivo finale è dei più attesi quantunque siano già noti i ritiri dei più quotati, e, finalmente, fra un interminabile applauso, il primo taglia il traguardo. E' Rossi della R. N. di Genova, che per la seconda volta, vince questa eliminatória, seguito dal Signorini il piccolo nuotatore fiorentino e dal dott. Togni, la triade vittoriosa che oggi è chiamata a Parigi per tener alta la fama italiana.

E' buon quarto Malgorani seguito da Tettamanti e Gaviraghi, altri tre modesti campioni di resistenza.

Ecco l'esito ufficiale delle gare:
1. Rossi Enrico della R. N. di Genova, in ore 2 54' 20" e 25; 2. Signorini Michele della R. N. Fiorentina, in 2 58' 56"; 3. Togni dott. Oreste della R. N. di Milano, in 3 11"; 4. Malgorani Luigi id. id., in 3 3' 44" e 25; 5. Tettamanti Italo della Società sportiva di Germignaga; in 3 4' 35" e 15; 6. Gaviraghi Carlo della R. N. di Milano, in 3 4' 43". Il tempo fatto lo scorso anno dal vincitore fu 2 47". Al primo venne assegnata la grande medaglia d'oro del Municipio, al secondo la medaglia d'oro della R. N. Fiorentina, al terzo la medaglia d'oro della R. N. di Milano. Rossi, Signorini e Togni rappresenteranno la Federazione a Parigi. La gara di ieri fu diretta dal presidente della Federazione stessa, lo scultore Cantù. Fece ottimo servizio d'assistenza la « Croce Verde ».

G. K.



Gara di nuoto Abbiategrosso-Milano. — La partenza da Abbiategrosso. (Fot. A. Foli - Milano).

JUNIOR

Fabbrica - Torinese - Automobili

Chassis 18-24 HP
 „ 28-40 1907

Vetture da turismo e da città

VETTURE LEGGERE DA CORSA

Motori per Imbarcazioni

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino

L'unica vera novità del 1907 è
 la Bicicletta

LUX

con ruota libera, freno al cerchio anteriore e freno **LUX completamente metallico ad espansione**, montato sulla ruota posteriore.

Cataloghi gratis su richiesta alla

Fabbrica di Automobili e Cicli **LUX**

TORINO - Corso Valentino, 2 - TORINO

NB. — Detto modello è visibile nella nostra vetrina (Mostra Campionaria) di Via Po, angolo Via Carlo Alberto.

“La Nazionale,”

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO - GARAGE

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle

TORINO - Via Bava, 42, angolo Via Balbo - TORINO

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

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

Agenzie di Vendita:

ITALIA

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

FRANCIA

Gh. MARCHAND - Rue Lamenaïs, 12^{bis} - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. — Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a Piacenza

GOMME PIENE
PER OMNIBUS
E CAMIONS

PALACK

ADOTTATE DALLE PIÙ IMPORTANTI FABBRICHE ED IMPRESE DI TRASPORTO
RAPPRESENTANTI GENERALI PER L'ITALIA

BONZI & MARCHI - MILANO - VIA CAPPELLARI 9-11



I PNEUMATICI

METZELER

a superficie rotonda o piatta o con

COPERTURA ANTISLITTANTE "ORANGE"

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

Sino a 50 0/0 di risparmio col loro impiego

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

Indirizzare richieste all'Agenzia Italiana con Deposito: **E. HIRSCHGARTNER** - Torino, Corso Oporto, 36 - Telefono 30-22.

AGENZIA AUTOMOBILI

Marquart

A.D.B. Automobile Delaunay-Belleville
20-28 HP - 28-40 HP - 40-60 HP

Oria Automobili della Società Italiana
Automobili **LENTZ**
16-18 HP

"Helbé" Vetturessa 4 cilindri
10-12 HP

MILANO - Via Francesco Melzi, 3 - MILANO

"FIDES"

Fabbrica Automobili Marca **BRASIER**

Sede Sociale: - **ROMA** - Via Tritone, 36

Officine: **TORINO** - Via Monginevro

Rappresentante Generale per l'Italia:

FABBRE E GAGLIARDI

Torino-Milano

Chassis 16-26 HP

30-40 HP

45-60 HP (a 6 cilindri)

Automobili 14 HP

TORINO

La Sospensione TRUFFAULT è talmente utile che turisti e corridori provetti sempre ne muniscono le proprie vetture prima di una vera prova; così Nazzaro che già con Sospensione TRUFFAULT " I v I C B N Z A P E U G E O T costrutte completamente dalla

Fabbrica ITALIANA

u ice ilza

vinto la Coppa Florio e la Coppa dell'Imperatore vince ora il
Premio dell' A. C. F.
 e il Principe Borghese che così brillantemente è in testa sul fantastico Raid Pekino-Parigi
 pure precedentemente ne ha munito la sua vettura.

**Automobilisti, esigete ia Sospensione TRUFFAULT dai vostro costruttore,
 essa vi è garanzia assoluta di souplesse & regolarità!**

_A.g-en.ti G-enerali per la -venduta,:

Ya Cesare Correnti, 3 - Milano - € . F.II I P I C E S T A • Torino • Corso Principe Oddone, M