

LA STAMPA

SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Cascia - Tisi - Podismo
Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

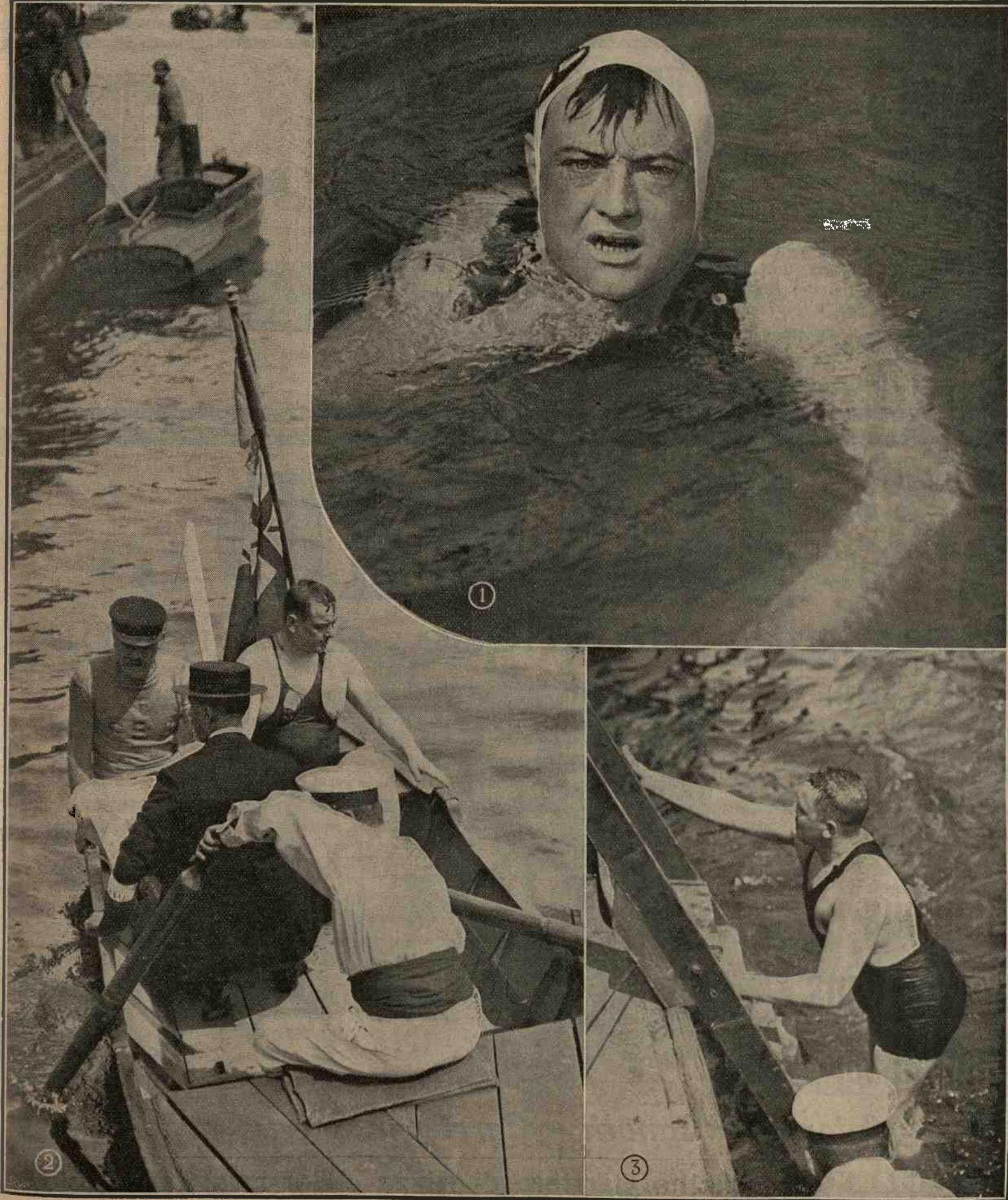
→ DIRETTORE: GUSTAVO VIGRONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Esterno L. 8
Us Namero Italia Cent. 10 Esterno " 15 Arrestato Cent. 15

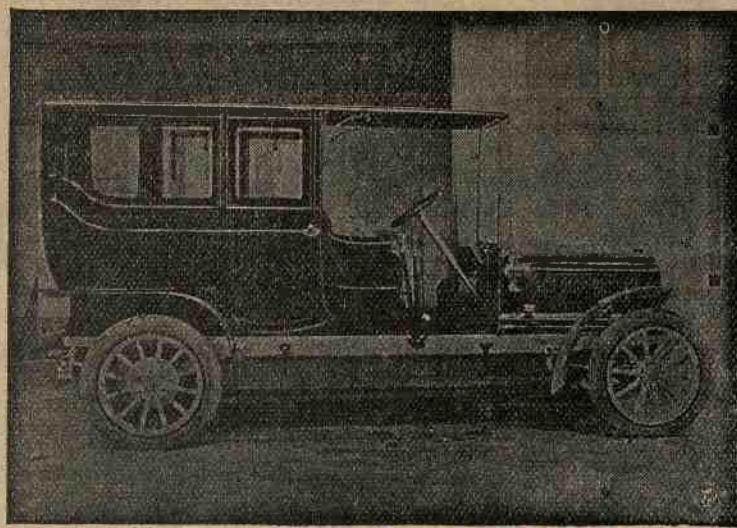
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSEGNAZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

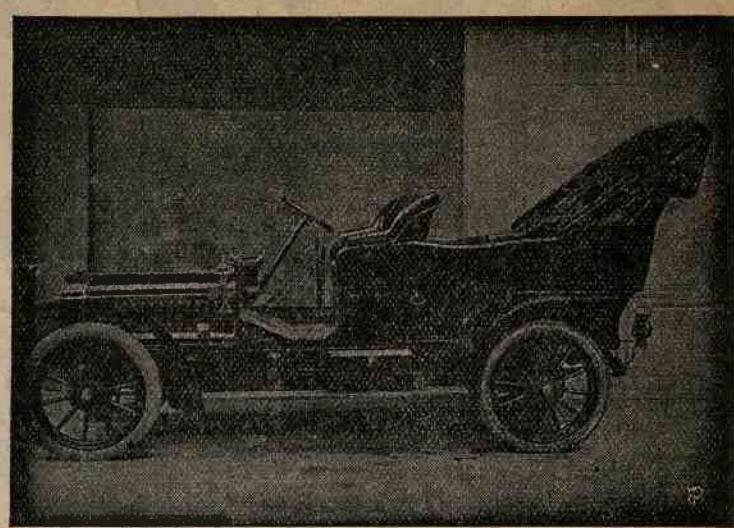
Il presente numero, di 32 pagine, costa cent. 10.



I grandi campioni del nuoto. - 1. Ooms (olandese); 2. Jarvis (inglese); 3. Maas (belga).



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



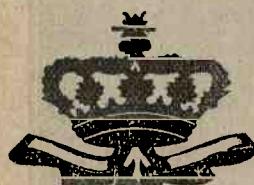
Doppio Phaeton De-Dion Bouton 15-20 HP — Carrozzeria Nagliati.

Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Offici di costruzione in **NAPOLI**

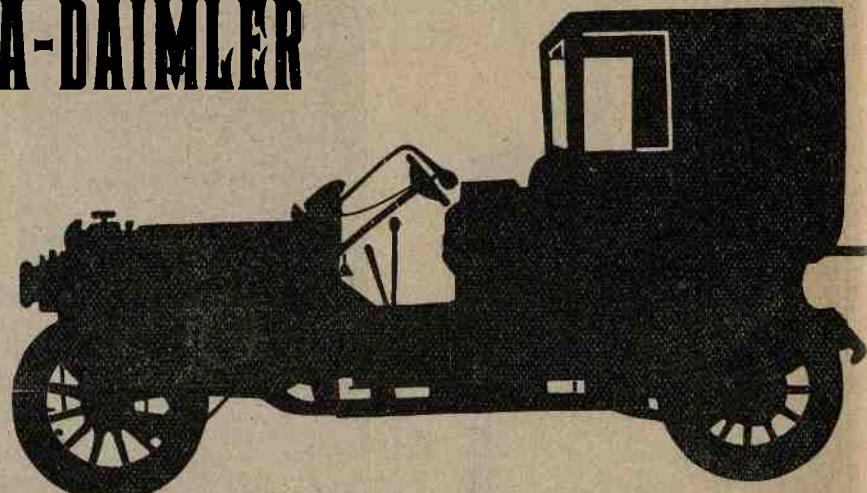
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vetture Daimler-De Luca sono la riproduzione del tipo perfezionato Daimler Inglesi, 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



“RAPID”

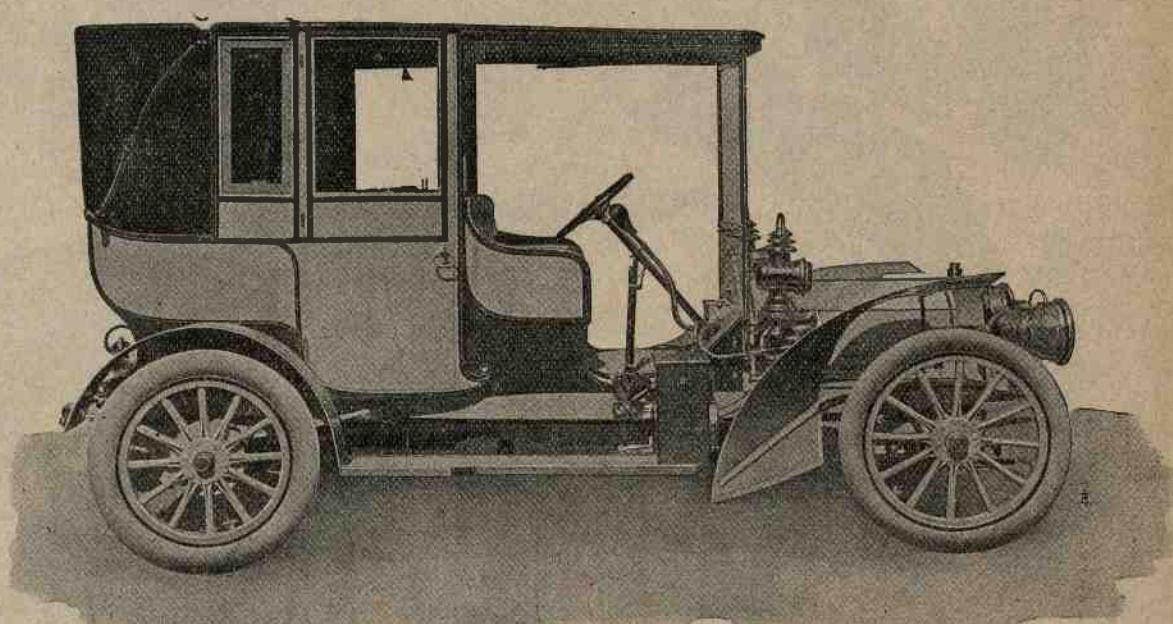
Società Torinese Automobili

Vetture Sport:

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



Omnibus
Camions
Inaffiatrici



Motori per Canotti - Carri per Servizi pubblici

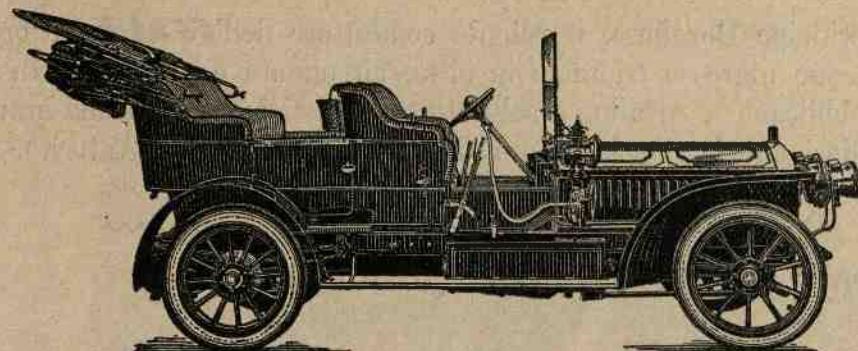
TORINO - Officine Barriera di Nizza e Barriera San Paolo.

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 - GARAGE SQUAGLIA - GENOVA
Piazza Marsala 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.

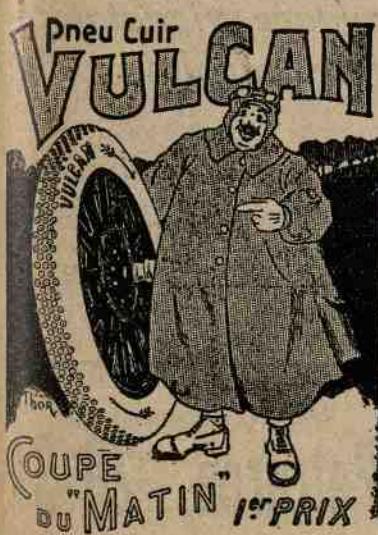
Modello 1907: 40/48 HP - L. 25.000

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



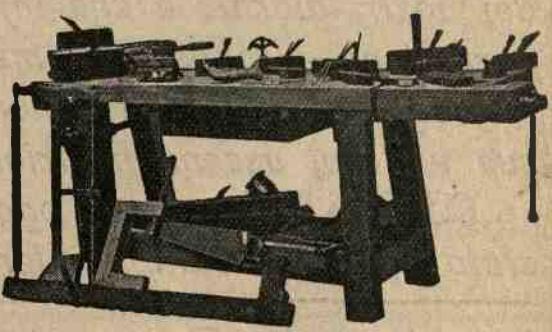
Il Pneumatico-Cuoio "Vulcan",

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

Agenzia Italiana del Pneu-Cuoio
"Vulcan",
Via Sebastiano Vassalli, 18 - (Corso Siccardi)
TORINO

PREMIATA FABBRICA

di Banchi
ed Attrezzi
per
falegnami
modellatori
e scoccai



— Casa Fondata nel 1848 —

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

Raid PEKINO-PARIGI - Km. 16.000

Pekino, 10 Giugno 1907.

« Cinque vetture, di cui 3 Francesi, 1 Italiana e 1 Olandese, iscritte alla Corsa Pekino-Parigi, sono partite questa mattina da Kalgan, alla presenza dei Ministri di Francia, Austria ed America, di tutti gli Europei residenti a Pekino, e presente tutta la popolazione gialla ».

Parigi, 10 Agosto 1907.

« Oggi alle ore 16, il principe Borghese, il valente conduttore dell'**ITALA** vittoriosa della terribile prova da Pekino a Parigi ha fatto il suo ingresso trionfale in città, circondato da una selva di automobili, da un picchetto d'onore della Guardia Repubblicana a cavallo, e salutato entusiasticamente da una grande folla. Seguitano stasera tutti i festeggiamenti grandiosi che la popolazione Francese, con a capo le Autorità, gli ha preparato quasi a compenso del suo *tour de force* che rimarrà storico e senza precedenti ».

Quale miglior trionfo potrebbe ancora desiderare

I' ITALA?

Essa è la sola fabbrica italiana che ha avuto il coraggio del proprio valore. Il Raid **Pechino-Parigi** sembrava allora cosa leggendaria, ineffettuabile per l'enorme distanza e le mille difficoltà che la natura ha disseminato su quel percorso: **Cina, Mongolia, Siberia, Russia europea, Belgio, Germania, Francia.**

L'**ITALA** del principe Borghese ha trionfato di tutto ciò, quasi senza avvedersene, e in meno di 60 giorni (44 di marcia effettiva) è giunta a Parigi, **lasciando i suoi concorrenti a 5000 chilometri di distanza**, meravigliando le genti di ogni paese.

Ma l'energico e valoroso condottiero non si arresta ancora; riprende la marcia e l'**ITALA** lo porta rapidamente a **Milano e Torino**, compiendo in 4 giorni altri 1500 Km. come se fosse uscita appena dall'officina.

Io penso che l'Italia va oggi fiera di questo nuovo trionfo industriale; che il principe Borghese va considerato come il più abile e il più audace viaggiatore dei nostri giorni; e che infine la macchina **ITALA** sia un tale capolavoro di perfezione e robustezza meccanica da non trovare l'uguale.

Nessuna Marca del mondo ha mai sottoposto ad un collaudo così gravoso le sue vetture, uscendone trionfalmente come l'**ITALA**.

L'**ITALA** stacca oggi dall'albero della Gloria il più bel alloro che sia mai stato colto nel campo internazionale dell'automobilismo.

Agente Generale esclusivo per la vendita:

Società AUTOCOMMERCIALE - Torino, Via Petrarca, 29-31

LA SETTIMANA
SPORTIVA

DA PECHINO A BRESCIA.

Il Raid Pechino Parigi ha avuto il suo epilogo nelle feste italiane organizzate in onore dei vincitori e più precisamente nelle simpatiche manifestazioni che la popolazione milanese e quella torinese fecero al principe Borghese, al Barzini ed ai Guizzardi. Un'altra volta ancora è stato lo sport che ha occasionato all'italiano il mezzo di farsi onore, è stato l'automobilismo che ha richiamato attraverso due interi continenti l'attenzione di milioni di persone su quel capolavoro dell'industria italiana che ha servito al trionfo.

Una vittoria ancora, un campione di più, una novella data memorabile per il progresso del nostro paese.

Da Pechino a Brescia il nome italiano continua a ripetersi. Dopo le passate battaglie sportive di Sicilia, del Taunus e di Dieppe, stiamo per assistere ad un altro grande cimento sportivo dell'automobile. È la forte Brescia che ci riunisce, che ci richiama alla lotta, che ci invita alla festa solenne preparata ancora una volta meravigliosamente da quel gruppo di benemeriti organizzatori lombardi, di cui fanno parte i signori on. Crespi, dott. Guastalla, conte Oldofredi, conte Martinoni, dott. Weilscott, cav. Minetti, cav. Mercanti, ecc.

Due giornate di corse, una tipo Coppa dell'Imperatore, ed una tipo Grand Prix di Francia, avremo precisamente l'1 e 2 settembre sul Circuito Bresciano.

I lavori di preparazione procedono alacremente, e tutto dovrà riportare l'approvazione generale del pubblico e dei concorrenti. Nessuna difficoltà ha arrestato i giovani benemeriti organizzatori.

Uscendo a metà del magnifico viale ombroso che da porta Venezia si allunga ai piedi dei colli fino al bivio per San Francesco di Paola, le vetture in corsa, ripiegando leggermente verso la città e passando sotto lo spalti famoso di Canton Mombello, infileranno la via nuova or ora costruita che porta al sottopassaggio ferroviario, sfilando dinanzi alle grandiose tribune che già si allineano nel campo.

Chi percorre oggi il circuito a bordo d'una delle tante vetture che vi si succedono ininterrottamente oggi giorno, rileva subito il paziente e quotidiano lavoro di adattamento e sistemazione del piano stradale che si va compiendo lungo tutti i 60 chilometri dell'accidentato e vario percorso.

A guardia della strada saranno collocati 100 agenti ciclisti, organizzati e reclutati dal cav. Mercanti fra i battaglioni dei volontari ciclisti delle diverse provincie italiane come Torino, Bologna, Verona, Mantova, ecc.; molti di essi saranno anche forniti dai paesi lungo il circuito e per tutti sarà provveduto al vitto ed all'alloggio nei paesi e borgate più vicine al posto di guardia loro assegnato.

Ora sul circuito, purché osservino le prudenti norme di polizia stradale testé richiamate da una disposizione ministeriale, le vetture dei concorrenti affluiscono liberamente per familiariizzare i guidatori alle accidentalità del terreno, alle curve, ai rettilinei e agli abitati.

Le prove cesseranno col giorno 27 agosto.

La Commissione sportiva dell'A. O. M. ha stabilito il seguente orario per le prove sul Circuito: 24 Sabato, dalle 16 alle 19; 25 Domenica, dalle 6 alle 9 e dalle 16 alle 19; 26 Lunedì, dalle 6 alle 9 e dalle 16 alle 19; 27 Martedì, dalle 16 alle 19.

I concorrenti non potranno in nessun modo e con nessuna vettura guidata da loro provare il circuito all'infuori delle ore stabilite.

I Commissari sul percorso squalificheranno quei concorrenti che non avranno osservato le indicate disposizioni.

Oltre a questo orario sarà solamente ammesso nelle ore pomeridiane del giorno 30 di far compiere dalle Case un giro di prova ai concorrenti con una sola macchina da turismo per casa.

Del resto la organizzazione è condotta con tale scrupolosità e con così larga e severa preoccupazione della sicurezza pubblica che il manifesto pubblicato in tutti i paesi del circuito dalla locale Prefettura, richiamata la domanda inoltrata dall'A. O. di Milano presentata nel febbraio u.s. a sensi dell'art. 68 del regolamento di polizia stradale, ecc., si preoccupa persino di «fare vivo

appello ai proprietari di animali, e specialmente di cani, di tenere ben custoditi gli animali stessi acciò non siano cause di disgrazie».

Il commissario Oldofredi e il cav. Raimondo hanno stabilito l'impianto della linea telefonica sui nove chilometri che dividono il Bivio della Fame da Castiglione congiungendolo con la rete telegrafica. Due posti sono stabiliti a Cadellupo e Palazzina, a due chilometri ciascuno, e di cui capo linee sono appunto Bivio della Fame e Castiglione.

Il servizio sanitario ha pure la sua parte di attenzione ed il cav. Mercanti, insieme al prof. Mori, celebre chirurgo e col dott. Materzanini coadiuvati dall'ingegnere municipale Barucco e dalla Croce Rossa, hanno installato sedici posti di soccorso per due giornate, così distribuiti: Tribune, Bettola, Castenedolo, campagna Montichiari, Montichiari, Noragli, Castiglione, Cadellupo.

Palazzina, Bivio della Fame, Lonato, Ponte-Samarco, Oliverghè, Rezzato e Sant'Eufemia.

Al servizio sono addette 20 lettighe, 30 cassette di soccorso e tutto il materiale da campo che può essere necessario; 20 medici con 60 infermieri vi

(Anderoni); 37. Brixia-Züst (De Martino); 38. Gaggenau; 38. Rapid (Da Zara); 40. Junior (Brun); 41. De Luca Daimler; 42. Benz (Spaman).

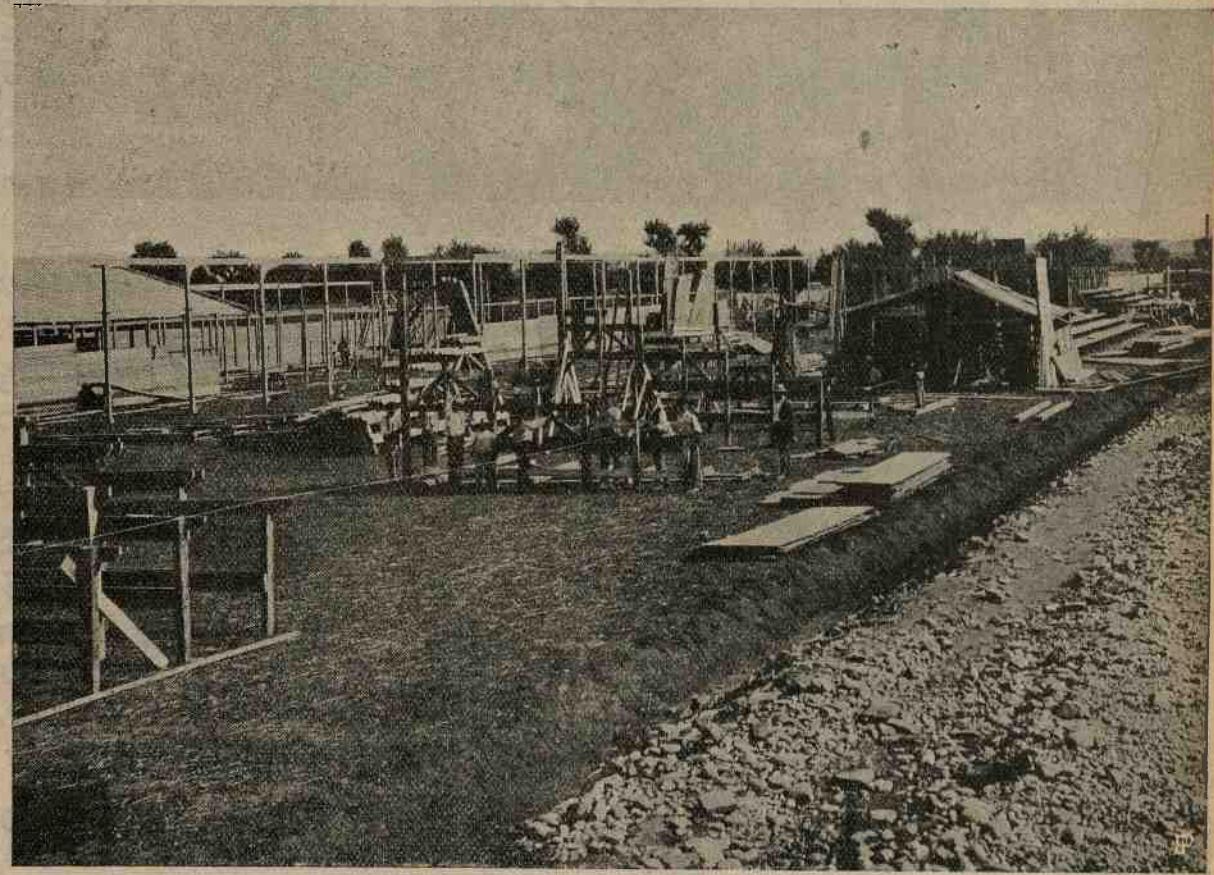
Coppa della velocità.

(Regolamento Grand Prix dell'A. C. F.)
2 Settembre.

1. Lorraine-De Diétrich (Duray); 2. Diatto A. Olément (Buzio); 3. Italia (Cagno); 4. Bayard-Clément (Garget); 5. Darracq (Huntley Walker); 6. S. P. A. (Oeirano E.); 7. Brasier (Baras); 8. Lorraine-De Dietrich (Rouquier); 9. Italia (H. Fournier); 10. Bayard-Clément (Alezy); 11. S. P. A. (Raggio G. B.); 12. Brasier (Barillier); 13. Lorraine-De Dietrich (Gabriel); 14. Italia (Fabry); 15. Bayard-Clément (Gauderman); 16. S. P. A. (X.); 17. Brasier (Bablot).

L'orario per le operazioni di verifica.

Ecco l'orario delle operazioni di verifica e controllo delle vetture che avranno luogo il giorno 31 agosto.



Il Circuito Bresciano. — La costruzione delle Tribune.

sono addetti. Le corse, nonostante la mancanza di qualche grande marca, riusciranno interessanti.

La fabbrica francese Brasier sarà pure rappresentata fra i partenti.

Sabato scorso alla sede del Comitato dell'A. C. Milanese a Brescia, alla presenza del Sindaco di Brescia cav. Orefici, dei Commissari dell'A. C. Milanese Gildo Guastalla, dott. Aldo Weillscott, conte Oldofredi, rag. Mercanti e cav. Minetti; dei rappresentanti delle Case concorrenti Junior, Isotta-Fraschini, Bayard Olément, Lorraine-De Dietrich, ha avuto luogo il sorteggio dell'ordine di partenza delle vetture iscritte alla Coppa Florio e alla Coppa velocità.

Ecco come la sorte ha deciso:

Coppa Florio.
(Regolamento Coppa dell'Imperatore).
1° Settembre.

1. S. P. A. (Oeirano); 2. Darracq; 3. Wolsit (Durlacher); 4. Rochet-Schneider; 5. Isotta-Fraschini (Trucco); 6. Italia (Cagno); 7. Aries; 8. Bianchi (Tomaselli); 9. Panormitan; 10. Brixia-Züst (Maggioni); 11. Gaggenau; 12. Rapid (Gallina); 13. Junior (Tamagni); 14. De Luca-Daimler (Ison); 15. Fahrzeug-Eisenach (Schmidt); 16. Benz (Erle); 17. S. P. A. (Venetia); 18. Darracq; 19. Wolsit (Wild); 20. Rochet-Schneider; 21. Isotta-Fraschini (Sorel); 22. Italia (Fournier); 23. Aries; 24. Bianchi (Maserati); 25. Brixia-Züst (Conti); 26. Gaggenau; 27. Rapid (Piccardi); 28. Junior (Piccioni); 29. De Luca Daimler (Fizagulli); 30. Benz (Hémery); 31. S. P. A. (X); 32. Wolsit (George); 33. Isotta-Fraschini (Minoia); 34. Italia (Fabry); 25. Aries; 36. Bianchi

1. Lorraine De Dietrich, ore 6; 2. Diatto A. Olément, 7,30; 3. Italia, 8; 4. Bayard-Clément, 9,30; 5. Darracq, 11; 6. S. P. A., 11,30; 7. Brasier, ore 13.

Brescia avrà in occasione delle corse ospiti illustri e non sarà improbabile che vedremo correre per le sue vie l'automobile di S. M. il Re Vittorio Emanuele, il quale assisterebbe, a quanto pare, alla prima giornata di corse.

Il senatore Federico Bettoni, il quale aveva avuto incarico dal Comitato della settimana automobilistica di chiedere alla principessa Latititia che concedesse l'alto suo patronato per le grandi feste automobilistiche, informa che la Principessa ha gentilmente accettato l'invito. Essa arriverà a Brescia il 29 agosto per ripartirne il 3 settembre, dopo aver assistito alle feste di beneficenza che avranno luogo nel ridotto del teatro Grande e nel giardino Portesi; l'una a beneficio del Dispensario antitubercolare, l'altra a beneficio della «Pro Maternitate». La Principessa sarà ospite del conte Federico Bettoni.

Il principe Borghese sarà pure tra la folla degli spettatori e la sua Italia, che da Pechino lo portò in Italia, formerà l'ammirazione di quanti si recheranno a Brescia!

Chi vorrà dunque mancare?

GUSTAVO VERONA.

Le corse di Brescia
Vedi pagina 29.

Automobilisti.

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

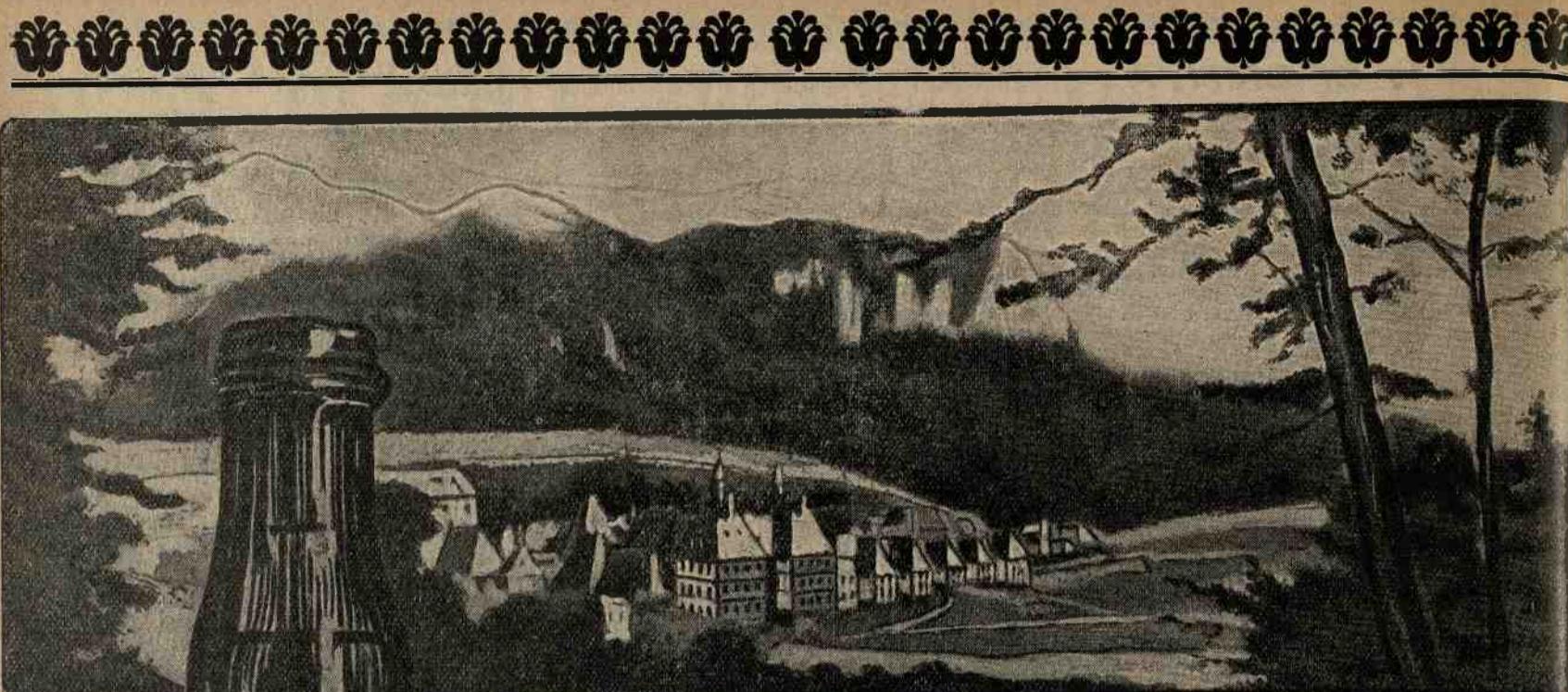
Cartouche,
Trasmissioni,
Scappamenti liberi,
Filtri, Leve,
Fischi, Manette

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets

E. M. BOWDEN

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



C'est en France seulement, avec des eaux-de-vie françaises, avec les plantes récoltées dans les jardins et sur les montagnes pastorales du domaine de la "GRANDE-CHARTREUSE" puis employées aussitôt cueillies, qu'on peut obtenir la liqueur connue dans le monde entier sous le nom de

**LIQUEUR FABRIQUÉE
A LA GRANDE-CHARTREUSE**

Il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer la liqueur dont le flacon est reproduit ci-contre, aux marques françaises & étrangères qui ne sont que des imitations de la

"CHARTREUSE"

CORSO VITTORIO EMANUELE, 89
TURIN.

**GRANDE
CHARTREUSE**

**EXIGER
LA BOUTEILLE
ET LA MARQUE**

L. Gainier

PETIT-BRETTON ha vinto. Perchè?...

Senza dubbio egli è l'unico dei concorrenti che pedalando fra le ubertose colline della GRANDE CHARTREUSE, ha pensato di visitare tale Convento, rinvigorendo le stanche membra col delizioso liquore!



Il Giro di Francia. - Il corridore Lignon nella discesa della Grande Chartreuse.

Il record Torino-Parigi-Londra

Km. 1135 in 108 ore

Era un'idea già sorta in noi da alcuni mesi, idea che andò man mano crescendo, e fomentata dall'esempio di forti campioni, quel che prima era per noi semplice desiderio divenne realtà.

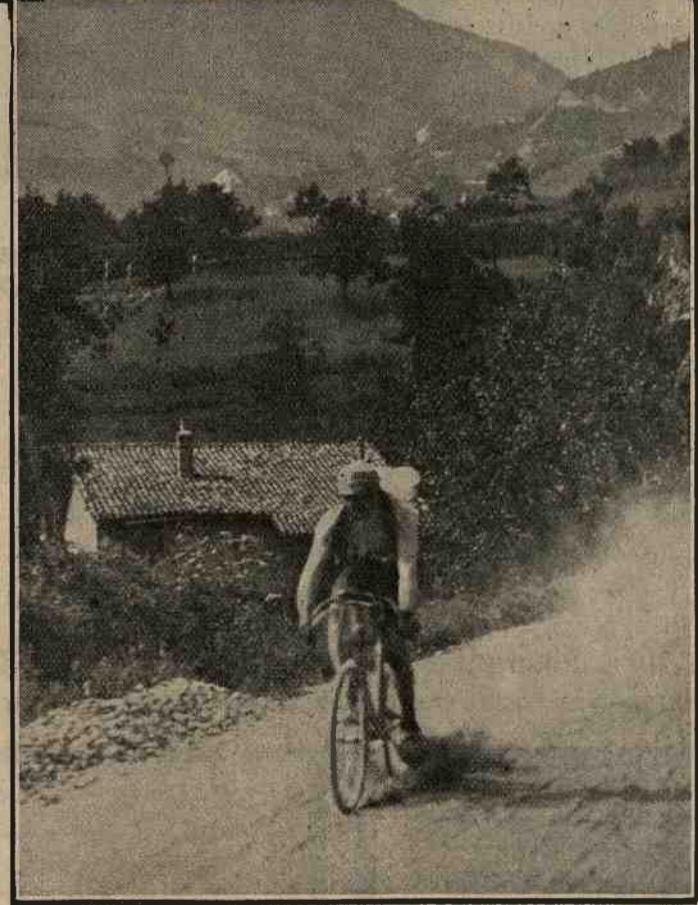
Ed infatti la mattina del 20 luglio per tempestissimo lasciavamo i locali delle officine meccaniche C. Olmo e salutati da un vero stuolo di *sportsmen* ed amici ci dirigemmo a passo sostenuto verso la Francia.

Avevamo deciso di stabilire il *record* sul percorso Torino-Parigi-Londra coprendo la distanza di 1135 km. in giorni quattro e mezzo, ora il cimento era cominciato e si doveva ad ogni costo riuscire vittoriosi.

Giunti a Susa attaccammo arditamente il Moncenisio e ci portammo alla dogana di Bard per le operazioni doganali.

Ripartimmo poco dopo e, sempre a piedi, colie nostre biciclette per mano lottando contro un vento impetuoso e freddo giungemmo al Colle tanto desiderato. Dopo esserci rifocillati saltammo in sella ed a gran velocità stavamo discendendo su Lanslebourg quando per un improvviso scarto andammo ruzzoloni per una diecina di metri. Nulla di male fortunatamente, anzi maggior luna ed allegria; alle nove e mezza difatti già firmavamo i fogli di via alla dogana francese di Lanslebourg.

Continuammo così la nostra corsa attraversando Thermignon, Modane, Montmelian, e seguendo la strada che discende per la lunga vallata dell'Arc soviente di natura selvaggia ai piedi dei gruppi massicci della Vanoise e dell'Iseran, sempre accompagnati da fortissimo vento giungemmo a Chambéry alle 7 di sera. Un breve alt e via per Aix-les-Bains, prima tappa del nostro *tour de force* che segnava ben



Petit Breton, attraverso le ubertose colline della Grande Chartreuse. - 1° arrivato nel Giro di Francia (km. 5000), montando una macchina Peugeot punzonata.

250 durissimi chilometri. Alle quattro del mattino del giorno dopo già pedalavamo lungo il magnifico lago Bourget ammirando tratto tratto l'op-

Il sig. A. Faure, di Grenoble, alla sommità del Colle du Sappey.

posta sponda ove signoreggia l'Abbazia di Altacomba in cui conservansi i resti dei primi principi Sabaudi.

Passammo così Culoz, Virieu, Rossillon, percorrendo la deserta vallata di Fouranze dell'Albarine. Ad Amberieu breve fermata; ripartiti alle 11 dopo avere toccata Bourg, capitale della Bresse, ci dirigemmo su Monttrevel.

In prossimità di Trivier causa un carro si fece una terribile caduta per cui una delle nostre biciclette rimase seriamente avariata al telaio. A Quisier perdemmo ben quattro ore per le necessarie riparazioni il che fu causa di gravi modificazioni sulla nostra tabella di marcia.

A Tournus giungevamo appena alle nove di sera, ma nonostante il nostro ritardo, fiduciosi delle nostre forze continuammo tenacemente per Chalon. La notte era buia, l'ampia strada era deserta e noi, benché affaticati assai, procedevamo di buon passo, cercando con risa, canzoni e qualche... goccia di cognac di cacciare il sonno che cocciutamente tentava dominarci. Giungemmo all'una a Chalon in riva alla Saône tutta illuminata, proseguimmo ancora ed arrivati a Chagny, immersa nel sonno, stanchi, ci decidemmo a riposare un paio d'ore.

Ripartiti alle quattro e mezza affrontammo la lunga, dura, ma bella Costa d'Oro in Borgogna, e passata Arnay le Duc, salendo e scendendo tra fertili vigneti e fra stupende foreste giungemmo per Sanlieu, Rouvray, sotto un sole infuocato, ad Avallon. A sera verso le 18 senza nulla di notevole entrammo ad Auxerre ove, dopo aver ben cenato, accesi gli acetilene e, riprese alle buone le nostre ottime Olmo, proseguimmo su splendide strade... buie, il nostro cammino. Bisognava forzare, l'incidente di Trivier ci aveva raddoppiata la fatica e ci obbligava a togliere le ore al sonno.

E. LA MANNA G. & VITALI - MILANO

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

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

*Non superstite, ma vincitrice
è sempre la Bicicletta **BIANCHI** a
qualunque battaglia prenda parte.*

Dopo la **Milano-Torino-Milano** - 1º Ganna,
la **Milano-Sanremo** - 1º Petit-Breton,
la **Corsa Nazionale "Gazzetta Sport"** - 1º Gerbi,
il **Giro delle Antiche Province** - 1º Gerbi,
la **Coppa Val d'Olona** - 1º Rossignoli,

la Grande Corsa Ligure-Piemontese per la Coppa del Re
venne vinta da **Gerbi** sempre su BICICLETTA

BIANCHI
Pneus DUNLOP

l'indiscussa trionfatrice del 1907

Fabbrica Automobili e Velocipedi **EDOARDO BIANCHI e C. - Milano**
Società in accomandita — Capitale versato L. 1.500.000.

Biciclette **MAINO**
Gomme WOLBER

Sempre Vittoriose

Dopo la Gran Corsa Nazionale per Dilettanti del Club Audace (Km. 125); oggi altra splendida vittoria nel Campionato Ciclistico Torinese (Km. 135) con

Montecucco Alfredo - 1º classificato.

Ditta G. MAINO — Alessandria.



Renard

La Bicicletta senza rivale
per qualità e prezzo.

Malgrado il loro prezzo ridottissimo, le nostre non sono macchine di concorrenza, né d'occasione (delle quali bisogna diffidare), ma sono il prodotto coscienzioso e regolare della **Manifattura Renard**, universalmente nota

per la sua serietà ed onestà, la quale grazie alla produzione su va la scala di un tipo unico e la vendita esclusivamente per contanti ed a prezzo fisso, può dare a

l'importo, oppure spedite per ferrovia, con ro assegno. In questo caso mandare coll'ordinazione L. 20 di anticipo, a mezzo di Cartolina vaglia. L'imballaggio è fatturato al costo.

Indirizzare lettere, telegrammi, cartoline vaglia, ecc., alla Via Gius. Ant. Sassi, 2 - Via Caradossio, 5 - **MILANO** Agenzia Italiana Cicli **RENARD**

Prezzo della Macchina completa come al disegno L. **130.**

Idem con ruota libera, a stiere, di perfetta esecuzione L. **135.**

Con ruota libera a due freni, il posteriore licenza Bowden L. **142,50.**

Le macchine vengono consegnate alla nostra Agenzia in Milano verso pagamento dell'importo, oppure spedite per ferrovia, con ro assegno. In questo caso mandare coll'ordinazione L. 20 di anticipo, a mezzo di Cartolina vaglia. L'imballaggio è fatturato al costo.

Indirizzare lettere, telegrammi, cartoline vaglia, ecc., alla Via Gius. Ant. Sassi, 2 - Via Caradossio, 5 - **MILANO** Agenzia Italiana Cicli **RENARD**

Alla mezzanotte entravamo in Jagny sur Jonne; olevamo proseguire confortati che il nostro ritardo di quattro ore erasi ridotto a sole 2 ore, ma non aveva il sopravvento. Andammo subito letto e ripartimmo con nuova lena dopo quattro tette passate troppo veloci. Ma ormai la stanchezza era scomparsa, Parigi era vicina: sorpassammo Sens, Montereau, Melun e giungemmo alla gran Metropoli francese verso il mezzodì in perfetto orario colla nostra tabella di marcia. Alla sede dell'Auto, ove ci recammo per il dovuto controllo, fummo ricevuti splendidamente dal presidente degli Audax ed incoraggiati.

Proseguimmo infatti su ottime strade la nostra corsa e, leggermente in discesa, dopo aver toccato ontoise, Fleury, giungemmo a sera verso le dieci la ridente Dieppe in riva all'Atlantico.

Due ore dopo ritti sulla toilda della France ci lontanavamo rapidamente dal Continente, e nonando quel migliaio di luci variopinte, ultima visione per noi del suolo francese, scomparve, nonando solo mare ci circondava, scendemmo in bina a riposarci, non senza prima avere osservata una bella francese che sdraiata su d'un canapé... soffidente, senza prima avere ascoltata una singolare canzonetta cantata da un gruppo di giovanotti inglesi.

Ormai la nostra performance era compiuta; erano le sei di mattina del 25 luglio e su continue ontagne russe in suolo inglese, richiedevamo le nostre ottime Olmo, munite di gomme Damiani, ultimo sforzo. A East un breve alt ed un collasso... poco riuscito con una bella inglese bionda, dice quando riuscì a comprendere che desideravamo un po' di birra.



Il corridore Zavatti Attilio di Forlì, vincitore della gara di resistenza (10 km. in 12' 30") disputatosi a Faenza. — Avanti l'allenatore Batacci Francesco.

II. Corsa ciclistica, riservata ai Faentini.

1. Zoli. 2. Gnerrini. 3. Fenati.
- III. Corsa automobilistica per vetturette, km. 25. Vinta da Grazia e Fiorini, con vetturina Zedel.
- IV. Corsa ciclistica di resistenza con allenatori meccanici, km. 10.

1. Il piccolo Zavatti, di Forlì, in 12' e 30", distanziando di mezzo giro Benassi, di Bologna. 3. A mezza ruota, Pendoli, di Forlì. 4. Rocchi, di Forlì, che ha fatto tutto il percorso senza allenatori.

* A Caserta, nel Velodromo dell'Unione Sportiva Campana, si svolsero le corse ciclistiche.

I migliori pedali napoletani presero parte a questa prima riunione che ebbe un esito brillantissimo.

La 1^a corsa, libera a quelli che non avevano vinti né primi né secondi premi, fu guadagnata dal sig. Rigo Ciro.

La 2^a corsa, libera ai ciclisti della Provincia, fu vinta dal sig. Miele Pietro.

La 3^a e 4^a corsa, furono splendidamente vinte dal sig. Guido Matteoni, il corridore della Casa Ettore Cipullo, di Napoli.

Queste ultime furono oltremodo emozionanti, poiché, per quanto fosse di già noto il valore del Matteoni, mantenne il pubblico in una continua emozione per l'avventura dei diversi corridori fra cui, Umberto Jacomini, il campione campano dei 100 km., il quale si batté in modo degno del nome che porta; e Gaetano Gargiulo, il 5^o arrivato alla XX Settembre.

* La riunione sportiva, organizzata per cura della Velo-Juventus di Savona, riuscì veramente splendida e indimenticabile.

I partenti nella corsa di 250 km. furono 25. Compirono il percorso: Savona, Sassello, Acqui, Alessandria, Asti, Nizza, Acqui, Spigno, Savona (km. 250); soltanto 10 corridori, e tutti quanti in meno di undici ore. Il vincitore, per quanto preso da improvviso malore al ritorno, fu il Gerbi, di Asti, il quale compì il percorso in dieci ore.

Ecco l'ordine d'arrivo ed il tempo impiegato da ciascun corridore:

1. Gerbi Giovanni, dell'Unione Sportiva di Asti, in ore 10' 4' 52", vincitore della Coppa Savona, donata da S. M. il Re, e del 1^o premio in L. 300 in oro. 2. Rossignoli Giovanni, del Circolo Sportivo Medese, in ore 10' 7' 2/5 (L. 150 in oro). 3. Chiodi Luigi, del Circolo ciclistico Robur di Torino, in ore 10' 7' 30" (L. 75 in oro). 4. Ori-

celli Giovanni, della Velo Juventus di Savona, in ore 10' 9' 46" (L. 50 in oro). 5. Jacchini Giuseppe, dell'Andrea Doria di Genova, in ore 10' 26' 30" (L. 25 in oro). 6. Bozzano Niccolò, della Velo Juventus di Savona, in ore 10' 26' 55" (med. oro). 7. Robba Marco, id. id., in ore 10' 36' 32" (id.). 8. Ivaldi Giovanni, di Alessandria, in ore 10' 39" (id.). 9. Branconi Arturo, della Velo Juventus di Savona, in ore 10' 45" (id.). 10. Borzone Niccolò, della Società Sportiva di Rapallo, in ore 10' 52" (med. oro).

* Alla corsa ciclistica di resistenza, percorso Messina-Colle S. Rizzo (metri 450 altezza) Gesso-Ponte Gallo-Faro-Messina, km. 50, presero parte i signori:

Mafera Umberto, Salvatore Francesco, Lizzio Francesco, Mendicini, Bambino G., Manganaro G., Bongiovanni Antonio, Rizzo Francesco, di Messina; Gargiulo Gaetano, Metteoli Ovidio di Napoli; Castellana Vincenzo, Iardi, Artale, Puleo A., Lucaro Pietro, Aluzzo Rocco di Palermo; Paldino A., di Alcamo.

La partenza fu data alle ore 13,45. Arrivarono:

1. Matteoli A. in ore 2' 7' 50", vincendo L. 150 in oro e la Coppa regalata dal sindaco.

2. Iardi, in 2' 7' 51" 2/5, L. 50 ed una coppa dono del prof. Querieu, presidente del Comitato delle feste.

3. Manganaro Gaetano, in ore 3' 7' 51", L. 25 e coppa del signor Puleo.

4 e 5. Ancora la giuria non ha deciso essendo delle contestazioni.

6. Lizzio Francesco, medaglia vermeil.

7. Mafera Umberto, medaglia grande d'argento.

8. Aluzzo Rocco, medaglia piccola d'argento.



Le corse di Mortara. — Adriani (vincitore) e Alic. (Fot. N. Celestia, Novara).

Attorniati da curiosi ripartimmo velocissimi... Ed ora, lettori carissimi, che maggior merito vei leggendo questa relazione che non noi compiere i 1135 km., permetteteci ancora di dirvi alle undici e mezza antimerid. del 25 luglio, eufori entusiasticamente alle porte di Londra! Veloce Club, fummo fatti segno a tutte le più idee e cordiali dimostrazioni.

La sera appresso fummo dal signor Vassia, presente del Veloce Club, invitati ad uno sfarzoso ricevimento, ove coll'intervento di molti soci e signorine si ballò e si tenne circolo fino mattino.

Ed è dovere nostro, mediante l'ospitalità avuta questo periodico, porgere un sincero ringraziamento a tutti i nostri amici d'oltre mare, al presidente signor Vassia, ai corridori Morisetti, Leva, Viale, ed infine ai nostri carissimi amici nati e cugini Polti che tanto ci furono cortesi onori durante la nostra permanenza nella Metropoli Inglese.

Torino, agosto 1907.

Avv. Negro Attilio.

Rag. Giov. Batta Micheletti.

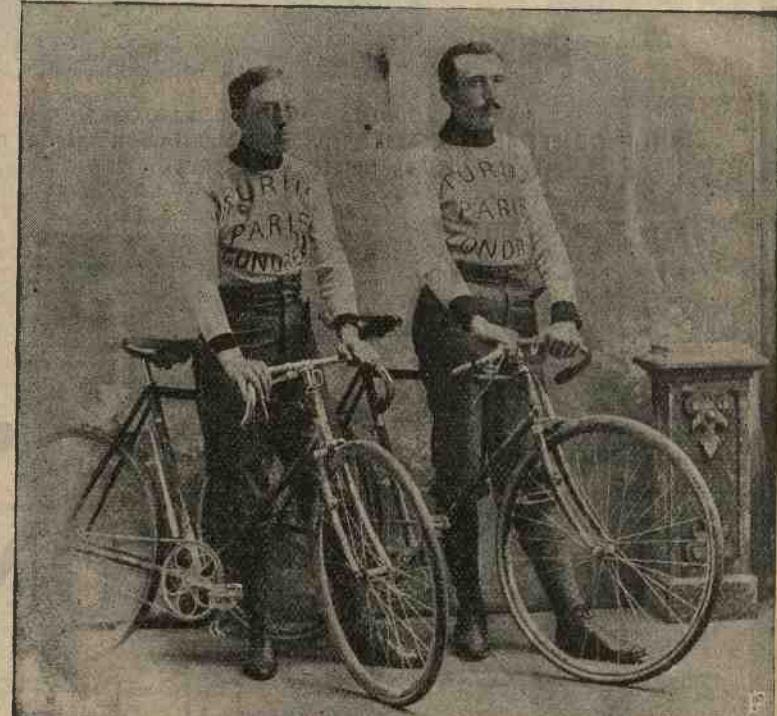
ultime Corse Ciclistiche in Italia

Lo sport ciclistico è destinato a prosperare. Le unioni si susseguono ininterrottamente in ogni piccolo centro.

Nell'ippodromo di piazza d'armi di Faenza, col corso di numeroso pubblico, si sono svolte le quattro gare:

Corsa podistica di resistenza, km. 5.

1. Randi, di Lugo. 2. Brunetti, di Faenza. Melandri, di Forlì.



Gli audax Avv. Attilio Negro e Rag. Giovanni Batta Micheletti, recordmens Torino-Londra.

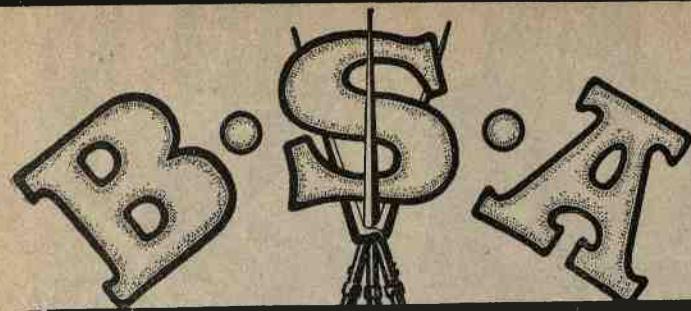
MACCHINA per SCRIVERE

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



LA MARCA ed i suoi vantaggi.

Voi conoscete la Marca! Conoscete i suoi vantaggi!

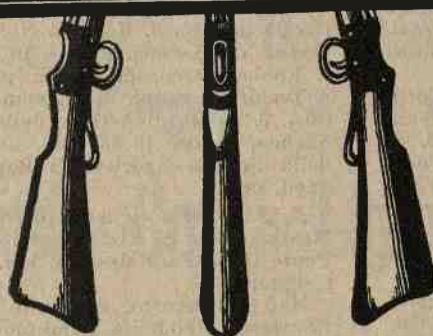
Riflettete per un momento perchè la Marca è insuperabile e troverete che ciò dipende solo dall'assoluta bontà degli articoli e dai vantaggi che vi derivano dal loro uso. - L'incontestabile superiorità del disegno, del materiale, della lavorazione e di tutto quanto concorre a formare la

Serie per Biciclette B.S.A.

costituiscono la base della loro popolarità universale. Dovreste tener conto di questo fatto allorchè ordinate

una Macchina

e così pure dei numerosi vantaggi derivanti dall'acquisto di una macchina costruita dal vostro meccanico con serie originale. - Una tale macchina ha un valore tutto suo e le ragioni sono esaurientemente spiegate nell'ultimo manuale B.S.A. che vi sarà inviato gratis a richiesta.



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.

S.I.A.

Società Internazionale Automobili
Anonima per Azioni

Bologna-Torino

Vendita esclusiva della Fabbrica

Moteurs et Automobiles "LUCIA"

di **GINEVRA**

Châssis 6 cilindri

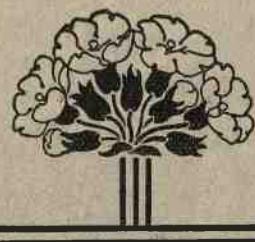
con tutti i perfezionamenti moderni

Frs. 17500 a Ginevra



F.I.A.T. - ALBERTI-STORERO

SOCIETÀ ANONIMA - Capitale L. 2,500,000
SEDE CENTRALE: **TORINO**, Corso Massimo d'Azeleglio, n. 16
Sedi: ROMA - MILANO - FIRENZE - GENOVA - NAPOLI - PADOVA



F.I.A.T.

UNICA TRIONFATRICE

DI TUTTE LE GARE DEL **1907**

AGENTI GENERALI DELLA VETTURETTA "FORD",
4 Cilindri - 15 HP - L. 4500.



Le corse podistiche a Nervi.
Il vincitore Rapetti Francesco.

Il G. Ilardi cadde durante la corsa e riportò delle lesioni guaribili in 10 giorni.

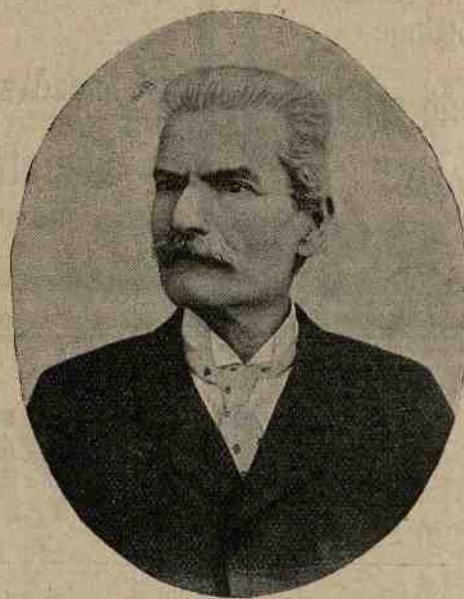
E così continuando l'elenco dei vincitori di tutte le altre corse ciclistiche ricorderemo Ronco, vincitore della corsa Torino-Avigliana-Torino; Rossignoli, trionfatore nella gara per la coppa Val d'Olona; Bertone Giuseppe, primo nella corsa Spezia-Pontremoli; Leone, vincitore della corsa Rivarolo-Ivrea-Rivarolo; Durando, primo nella gara di campionato torinese; Evaristo Chiosso, trionfatore nella corsa Torino-Carignano-Torino.

Le grandi gare podistiche della "Nova Juventus"

Un'altra brillante vittoria riportava il benemerito Sport Pedestre Genova nelle grandi gare indette dalla società ginnastica *Nova* di Nervi, nelle quali presentava un forte lotto di quindici campioni, risultandone premiati quattordici.

Allo Sport Pedestre Genova venne assegnato il ricco dono dell'ammiraglio Bettolo ed artistico diploma.

La giuria dell'importante riunione era presieduta dal signor G. B. Rota, direttore dello Sport Pedestre Genova e presidente del Fortior Italiano, e della stessa facevano parte i dirigenti la *Nova Juventus*.



Bartalini cav. avv. Remigio, presidente fin dal 1871 della Società Ginnastica Senese Mens Sana.

Ecco l'ordine d'arrivo:

Corsa di resistenza (km. 6). — 1. Lunghi Emilio, campione italiano dello Sport Pedestre Genova; 2. Amato Gaggioli, campione ligure dello Sport Pedestre Genova; 3. Rapetti Francesco; 4. Fabiani G. B.; 5. Riccomi Pietro; 6. Fossati Emilio; 7. Garresio Agostino, tutti dello Sport Pedestre Genova.

Corsa di mezzo fondo (metri 800). — 1. Traverso Gaetano, dello Sport Pedestre Genova; 2. Orsolino Ezio, della Victoria Sport; 3. Otama, dello Sport Pedestre Genova; 4. Noris, id. id.; 5. Drago Romeo, dell'Excelsior di Nervi.

Corsa di velocità (metri 150). — 1. Gazzolo Bartolomeo, dello Sport Club Boggiasco; 2. Scutti Andrea, dello Sport Pedestre Genova; 3. Cioni Enrico, della Nova Juventus di Nervi; 4. Ossevert, dello Sport Pedestre Genova.

Corsa Giovannetti (km. 4). — 1. Azzarini Luigi, della Nova Juventus di Nervi; 2. Bazore Antonio, dello Sport Pedestre Genova; 3. Marsano Quintilio, della Nova Juventus; 4. Ravaon Bartolomeo, id.; 5. Penco Agostino, id.; 6. Musante Pietro, id.; 7. Rigotti Lodovico, dello Sport Pedestre Genova.

Corsa velocità giovanetti di Nervi (metri 100). — 1. Bardi Alfredo, della Nova Juventus; 2. Isola Emilio, id.; 3. Coda Mario, dell'Ardisia Juventus di Nervi; 4. Viavacca Angelo, della Nova Juventus.

Le gare si svolsero nel massimo ordine e con regolarità esemplare.

(Bacci).

Le riunioni sportive Torinesi

Domenica 18 agosto, alla presenza di numeroso pubblico, si svolsero alla Barriera di Stupinigi le due gare promosse dal Club Sport Robur di Torino. Presenziavano di Giulia i signori: Menato Emilio, Lanza Romolo, Cigolini Pietro, Conti Ernesto e Regge Pietro. Alle ore 16 precise venne

data la partenza ai marciatori, che si disputavano nel cimento la medaglia d'oro gentilmente donata dal Municipio di Torino. Alle 17,51 arrivò, accolto da fragorosi applausi, 1. Claro Angelo, dello Sport Pedestre, di Milano; 2. Urani Egido Club Sport



1. Sintagata, direttore del Fortior di Ventimiglia.
2. Bastianetto, direttore di Portomaurizio.

Robur; 3 Rambaudi Emanuele Club Sport Audace; 4. Zanlesemon, Club Sport Robur; 5. Torchio Giovanni, Robur; 6. Belletti; 7. Bologna, Robur.

La Gara di corsa, coll'intervento del campione d'Italia, Pietri Durando, della Pro Patria di Carpi, acquistò maggior interesse. Pietri Durando giunse 1., seguito a breve distanza dal signor Cattore Giuseppe, del Club Sport Robur. Seguirono i signori: Rovarolo Pasquale, U. S. T.; Caussa Francesco, U. S. T.; Barnuffaldi Ottorino, Audace; Gozzelino, Robur; Ceva, Robur; Mariatti Onorato, U. S. T.; Gariglio, Robur.

Il premio di rappresentanza venne aggiudicato all'Unione Sportiva Torinese per il maggior numero dei concorrenti. Il premio per la miglior classifica venne vinto dal Club Sport Robur.

Contemporaneamente nella riunione sportiva della barriera di Nizza aveva luogo quella della Veneria Reale.

A corollario dei vari festeggiamenti locali, la «U. P. I. Atalanta» aveva bandito due gare podistiche, che sortirono questo risultato:

Nella Corsa dei 5 chilometri arrivò 1., applaudissimo, il noto corridore Luciano Domenico, già detentore del Campionato piemontese Giovanetti, dell'«U. P. I. Atalanta», che compì il percorso in 27' 48"; 2. Minola, estraneo, in 18' 20"; 3. Ultimissimo, dell'«U. P. I. Atalanta»; 4. Fioravante, dell'«U. P. I. Atalanta»; 5. Michea, estraneo; 6. Renato, di Roma; 7. Vissioli, estraneo; 8. Vianzone, estraneo; 9. Casalegno, di Chieri.

La Corsa di velocità di metri 150 fu anche una vittoria dell'«U. P. I. Atalanta», col suo ottimo campione Tagliavacche Luigi; 2. Cogno Maurizio, dell'«U. P. I. Atalanta»; 3. Motto, dell'«U. P. I. Atalanta»; 4. Fioravanti, id.; 5. Mariano, id.; 6. Luciano, id.; 7. Re, estraneo; 8. Allemandi, estraneo.

Assisteva un gran pubblico e regnò il massimo ordine, grazie alla Giuria, composta di tutte le autorità locali e dei signori Rasero cav. Giovanni, Bollerio, Ceresa e Zola, il presidente signor Mario Luigi Mina, Cordero, Boggio, Pozzo, Feri, Zamboni, Corona, Salomone, Cogno G., Grandi, Giani e Visconti.

Giova qui ricordare una nuova vittoria dell'«U. P. I. Atalanta», cioè quella riportata da Pietri Durando, il noto vincitore della Maratona, il quale nella stessa giornata vinceva altrove la corsa di 20 km. indetta dalla consorella «Robur», di Torino.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.



Michiardi, capo dei Fortiores di Torre Pellice.



Benvenuto Luigi, presidente della Sempre avanti Pievese.

Établissements **HUTCHINSON**

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

PNEUMATICI
per

AUTOMOBILI e VELOCIPEDI

Marca di fama mondiale

GRAND PRIX - Esposizione di Milano 1908 - **GRAND PRIX**

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**

Meccanici!
Costruttori!

La **SOCIETÀ ANONIMA**

FRERA

ha pubblicato il nuovo Catalogo

1907-1908

comprendente tutto il materiale per le costruzioni delle

Biciclette e Motociclette

Si spedisce gratis ai soli Costruttori.

Società Anonima FRERA - Milano

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

DUNLOP

Raid PEKINO-PARIGI

DUNLOP

Cormier e Collignon, che stanno compiendo il viaggio su due Vetturette De Dion-Bouton di 10 HP, telegrafano al Giornale *L'Auto* di Parigi:

Nijni-Novgorod, 12 Agosto 1907.

“Siamo giunti alla città celebre per la sua fiera. Per noi essa non ci lascierà altro ricordo che quello d'una pioggia torrenziale ed incessante che ci arrestò quasi il cammino. Abbiamo coperto 9 verste, equivalenti a 9 Km. e 600 metri, in 4 ore. — Veramente è terribile. — È superfluo dirvi che malgrado tutto, le nostre De Dion-Bouton sono ammirabili, ed i nostri **Pneus DUNLOP** non ci hanno causata la minima noia”.

“La popolazione è entusiasta. Ieri ci ha coperti di fiori”.

CORMIER.

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (CONT.) LTD

MILANO - Via Giuseppe Sirtori, 1A - MILANO

DUNLOP

DUNLOP

Alpinismo

Nessun giornale, nessuna rivista, a mio ricordo, ha ancora sollecitato dai propri lettori una risposta alla questione, se sia preferibile il mare o la montagna. E' facile supporre che forse tutti si troverebbero nelle condizioni di quel bambino cui si proponesse la scelta fra due dolci: questi non esiterebbe a rispondere: *tutte e due*. Di fronte a questo dilemma si trova spesso perplesso anche un medico quando deve consigliare cambiamento di clima ai suoi clienti.

I mortali fortunati, dopo un soggiorno al mare nei mesi più caldi, corrono al monte per trascorrere tra le fresche aere il rimanente dell'estate.

Ciò non toglie che l'alpinismo, come sport, sia accessibile a tutte le borse, e questo forse vale in parte a spiegare come esso non abbia nemici. Di fronte alle sue numerose vittime (anche questo anno se ne ebbero parecchie) l'uomo compassionando tace, e ritorna fiducioso sulle vette, non curandosi punto dei pericoli.

Angelo Messo, il quale della montagna è profondo conoscitore, ha detto che la vita più semplice e più naturale è l'elemento migliore per lo sviluppo dell'intelligenza e del corpo. E' forse questa una delle cause per cui l'uomo ama la montagna fino al sacrificio? Se essa vi ha parte certamente non è la sola: l'amore per la montagna ha preceduto lo sviluppo del genere umano, il quale ha sempre intraveduto in essa un salutare mezzo per rafforzare i propri organismi. Disgraziatamente oggi giorno i migliori centri alpini vanno trasformandosi in veri ospedali, in cui gli ammalati delle città diffondono i più insidiosi bacilli delle malattie infettive. Cosicchè chi desidera di godere veramente della vita alpestre è obbligato a rifugiarsi nelle capanne tra i robusti montanari. Là si troveranno intatte le spiccate note del clima di montagna: aria rinfrescata e povera d'ossigeno, pressione più bassa, maggiore azione dell'irradiazione solare, sechezza dell'aria, quasi chimicamente e batteriologicamente pura, ecc.

Tutte queste proprietà dell'aria hanno benevoli vantaggi sul nostro organismo: tra esse fisiologicamente parlando ha il primissimo posto la rarefazione dell'aria. Essa fa sì che noi dobbiamo aumentare il numero degli atti respiratori per fornire ai polmoni la quantità di ossigeno necessaria.

Facilmente si comprende come questo fatto produca uno sviluppo dei muscoli del torace, il quale così si fortifica e permette che l'aria giunga anche a quelle parti basse del polmone che generalmente non prendono parte alla respirazione. In questo modo il sangue ossigenato ritorna in maggior copia al cuore, e quindi più abbondante si fa l'assimilazione tra i diversi tessuti. Se poi, come qualche autore ha voluto dimostrare, l'aria rinfrescata esercitasse un'azione diretta sulla produzione dei globuli rossi del sangue, la montagna sarebbe utile in ogni cura delle anemie.

A questi vantaggi si debbono aggiungere quelli prodotti dalla respirazione di un'aria chimicamente pura, dall'ozono che ha il potere distruttivo su alcuni corpi organici, oltre il piacere dello spettacolo della natura.

Le numerose passeggiate, delle quali si diletta chi vive in montagna, hanno il potere di sollecitare l'appetito, di favorire la funzione della corte: sono inoltre un buon rimedio contro l'insonnia.

Non è quindi a stupirsi se la medicina moderna si valga in parecchi casi della montagna come mezzo terapeutico in svariate malattie, non ultima la tubercolosi in genere.

Io nulla meno la montagna è pericolosa per un certo numero di infermità tra cui si possono enumerare le cardiopatie avanzate, le nefriti, il diabete, e certe specie di neurastenie in cui il paziente si mostra assai sensibile ai mutamenti dell'atmosfera.

L'alpinismo quindi si può senza tema raccomandare alla nostra gioventù solita ad ingobbiare sui tori: ma non « l'alpinismo elegante che lussu-

reggia in cappelli a punta, in piume di gallo e in bastoni ferrati; ma di quello che si fa alla buona, alzandoci un'ora prima del sole, in compagnia di un paio d'amici, sui monti più vicini, senza ambizione, senza guida, senza asinelli e portagerli, e senza la macchinetta del caffè. Questo alpinismo, pieno di vanità e di pettegolezzo, tanto in uso nei paesi eleganti dei nostri laghi, è buono per le signorine, che vi portano i tacchi alti, i pizzi, i profumi e le chicche di menta per far buona l'aria.

« Bello è l'andar libero e allegro pei monti col'animo tutto attento ai verdi e luminosi spettacoli della natura, che tante cose insegna nella solitudine al giovane pellegrino. Dalle alte cime, dove pare che il cielo abbracci la terra, l'occhio scende e gira nell'immenso spazio dell'aria, si purifica d'ogni invidia e sciuta dentro i duri segreti delle grandi cose e della creazione... Nello scendere e salire si mettono in moto tutti i muscoli, con una continua vicenda di sforzi e di

può presto sopraggiungere la difficoltà di respiro. Tutti i corpi possono vincere questi ostacoli, ma vi deve essere gradatamente abituato.

Come esiste un mal di mare, esiste un *mal di montagna*, il quale forse trova la sua causa in una depressione del cervello prodotta dalla fatica.

Benchè questo male, che pure ha le sue vittime, presenti sintomi del tutto personali, nei più dei casi si manifesta con senso di stanchezza, di nausea, vomiti, palpitaione e rapida di respiro, mentre il sensore può essere più o meno scosso, il che forse vale a spiegare il disprezzo del proprio io, il quale spesso è causa delle deplorate disgrazie alpine.

Quindi è bene che colui il quale intende intraprendere lunghe passeggiate alpestri, si ricordi che occorre anzitutto allenare gradatamente il corpo, che i periodi di riposo debbono essere di gran lunga più lunghi di quelli di marcia.

In questo modo si eviteranno gli effetti di disastrose gite preparate senza criteri e non si annulleranno i benefici effetti prodotti da un prolungato soggiorno in montagna. Tutti gli sport sono buoni ed utili secondo le predisposizioni individuali e l'ambiente, e tutti servono a rigenerare l'attuale generazione troppo assorta nelle affannose occupazioni della vita moderna: l'alpinismo a buon diritto può pretendere di essere tra i primi.

Il Dottore.

La donna e lo sport

Gli esercizi da preferirsi.

La donna deve partecipare alle manifestazioni sportive? Giovano alla donna gli esercizi atletici? Ecco il gran dilemma attorno il quale molto si è ragionato e poco si è concluso. Tentiamo noi di dimostrare come per la donna l'esercizio ginnastico è necessità.

Sandow, il primo atleta del mondo, in una conferenza che teneva fra un gruppo di *sportsmen* inglesi, dichiarava: « L'avvenire della razza umana dipende in gran parte dalla donna. La bellezza femminile è oggi piuttosto in decadenza ». Lo Spencer è pure dell'avviso di Sandow, e nel suo libro *L'Educazione morale, intellettuale e fisica*, egli scrive: « Salvo qualche eccezione, le donne della classe borghese e di quella ricca, vivono quasi in una completa apatia, che sarà fatale ai loro discendenti ».

Le comodità dell'esistenza moderna fanno dimenticare alla donna gli esercizi naturali. Il campione femminile della razza umana va in vettura là dove potrebbe recarsi a piedi; usa dell'ascensore, evitando così la salita per le scale.

La bicicletta aveva per un momento persuaso la donna a viaggiare pedalando; fu però un periodo assai breve quello del ciclismo femminile, al quale subentrò lo sport dell'automobile, sport questo che non può però annoverarsi fra gli esercizi atletici.

Così i muscoli che non lavorano fanno difetto con la funzione per cui furono creati, e il preferire la donna tale vita, diremo così, artificiale, non è che indizio di degenerazione.

Per cui la donna della classe operaia continuerà fisicamente ad avere il sopravvento su quella borghese e ricca.

Non condividi gli entusiasmi di molti scrittori per la donna *chauffeur* o ciclista.

Credo che la donna bella ha l'obbligo di farsi anche più bella, la donna non bella ha l'obbligo di portare quelle vesti e di assumere quegli atteggiamenti che valgono a renderla bella. Quindi escludiamo subito la bicicletta e l'automobile, e rivolgiamo la nostra attenzione agli sporti atletici. La ginnastica, il nuoto, l'alpinismo, il podismo, ecco gli esercizi da preferirsi dalla giovinezza femminile.

Che cosa possa valere la ginnastica sulla donna, lo si desume dalla relazione pubblicata dal Ministero dell'istruzione pubblica sugli studi fatti dal dottor Mario Serena in Stoccolma, riguardo ai metodi di ginnastica medica e pedagogica.

La capitale della Svezia ha moltissimi istituti privati di ginnastica, e non vi è svedese educato che non abbia passato, per un periodo della sua vita, diverse ore alla settimana nelle loro sale, o che non vi ritorni, presentandosi l'occasione, volontieri.

Il grande Istituto centrale governativo conta più di un secolo di esistenza, e gode di tanta rinomanza, che la Danimarca e la Norvegia vi mandano i maestri di ginnastica a seguirvi corsi di perfezionamento. Esso costa allo Stato 100 mila franchi all'anno; nelle sue ampie sale vi si recano, in determinate ore del giorno, gli alunni di alcune scuole della città, per far lezione sotto il comando degli allievi dell'Istituto;



Un'ascensione al Monte Bianco.

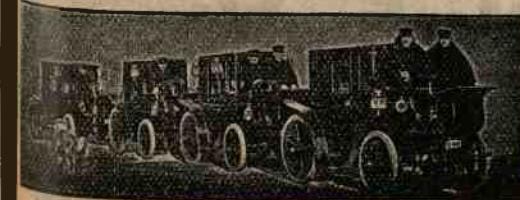
(Fot. Brocherel - Aosta).

riposi in cui si esercitano senza mai stancarsi. Il polmone si dilata, aspira a soffi larghi un'aria sempre più pura ed elastica: l'occhio si acuisce nelle lontanane e fin le braccia e le mani trovano qualche cosa da fare nei momenti più scabrosi ».

Ma pur troppo l'incosciente alpinista può spesso esser vittima di queste passeggiate, quando richiedono sforzi superiori ai propri mezzi. Molti si credono alpinisti veri perché hanno soggiornato qualche settimana in un comodo albergo a qualche centinaio di metri sul livello del mare; per questi *tartarini* non esistono ostacoli; qualunque ascensione può essere *intrapresa*: troppo facilmente dimenticano che in questi casi bisogna essere seriamente allenati. Per vincere le fatiche d'una ascensione bisogna aver abituato il nostro organismo a bene respirare, poichè causa l'accumulo di anidride carbonica e la stanchezza dei muscoli

SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI ELETTRICI
concessionaria dei Brevetti Krieger

Vetture e Vetturette Elettriche ad accumulatori.
VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA
Omnibus e Camions dei due sistemi.



VITTORIOSI

sempre e ovunque coloro che montano i tubolari

della

Fabbrica Torinese Pneumatici

G. DAMIANI e C.

Luglio 20 - Avv. Negro e Rag. Gatta stabiliscono il Record Torino-Parigi-Londra
Km. 1200 in ore 108.

„ 28 - Rivarolo-Strambino-Rivarolo - Km. 60 - 1º Leone.

„ 28 - Campionato Torinese (Riservato) - Km. 100 - 1º Bodoira - 2º Saletta.

Agosto 11 - Giro dei Laghi - Km. 50 - 1º Ronco - 2º Cattabiani.

„ 11 - Castellamonte-Rivarolo-Castellamonte - Km. 58 - 1º Leone - 2º Micca.

„ 11 - Torino-Carignano-Torino - Km. 38 - 1º Chiosso.

„ 18 - Campionato Torinese (U. V. I.) - Km. 135 - 1º Durando.

Tutti con Pneumatici

G. DAMIANI e C.

FAIBBRICA TORINESE PNEUMATICI

GIUSEPPE DAMIANI e C.

TORINO - Via Carlo Alberto, 9 - TORINO

—→ Telefono 30-49 —→

questi hanno l'opportunità di far pratica pedagogica.

I risultati della ginnastica medica, scrive il dottor Serena, si scorgono nel bello sviluppo della gioventù svedese, nel suo portamento, nello spirito di coraggio che è in tutti.

Ecco poi le sue conclusioni rispetto all'influenza della ginnastica sulla donna:

« E le signorine? Si scorge subito, vedendole, che resentano nell'andatura qualche cosa di deciso che ostra l'abitudine dell'azione.

Esse hanno evidentemente più iniziativa delle ostre, e presto si abituano a trarsi d'imbarazzo da tutte in ogni circostanza della vita. Bitate fino da bambine a una grande attività, divengono ben presto in grado di impiegarla al servizio della famiglia, contribuendo al suo benessere; il che non impedisce loro di occuparsi degli studi che fanno o che hanno compiuto, adempiendo a tutto con molta serietà e senza posa di

E chiunque sia stato

Ivezia, non può confermare quanto dottor Serena scive:

« Gli svedesi sanno gravemente applicare la

of life, che io chiamerei più propriamente il *Globe della morte*.

Stone agisce in una sfera di sei metri di diametro. Fa dapprima qualche esercizio in compagnia della moglie; entrambi in bicicletta corrono in senso inverso e raggiungono i tre quarti d'altezza del globo.

Poi comincia il lavoro atto a terrorizzare. L'intrepido *Yankee* inforca una motocicletta e si slancia a tutta velocità.

Dopo qualche tentativo in spirale raggiunge la sommità del globo e fa più volte il giro completo del suo apparecchio.

Bisogna avere una sicurezza ed una energia incom-

Il Grand Prix dell'A. C. di Francia del 1908

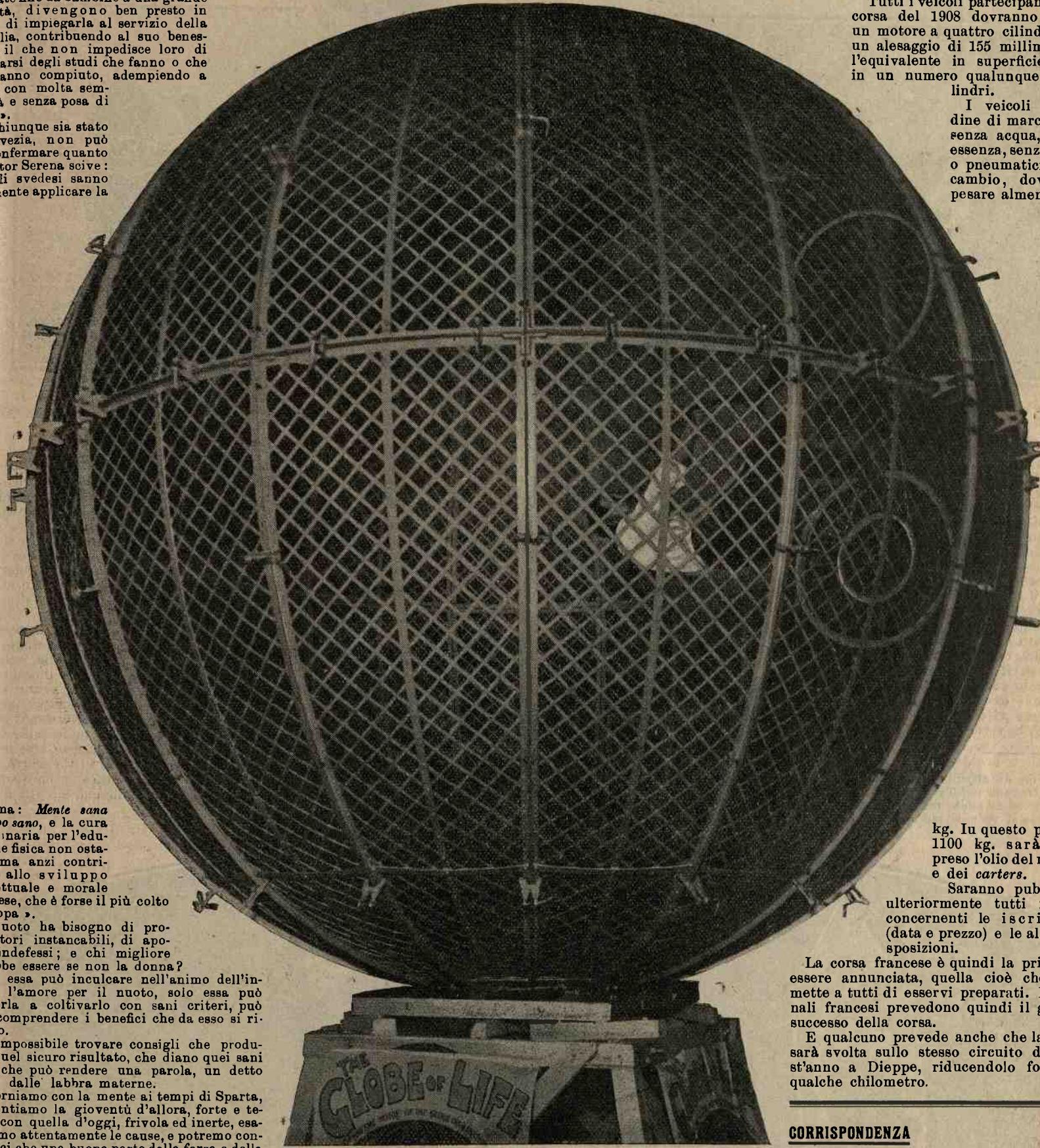
La Francia ha già provveduto alla sua grande corsa automobilistica per il 1908.

Un comunicato della Commissione Sportiva dell'A. C. di Francia, dice che il *Grand Prix* sarà corso nel 1908 dal 20 giugno al 5 luglio.

Il regolamento adottato è quello che è stato votato nella riunione internazionale di Ostenda e cioè:

Tutti i veicoli partecipanti alla corsa del 1908 dovranno avere un motore a quattro cilindri con un alesaggio di 155 millimetri o l'equivalente in superficie utile in un numero qualunque di cilindri.

I veicoli in ordine di marcia, ma senza acqua, senza essenza, senza pezzi o pneumatici di ricambio, dovranno pesare almeno 1100



L'ultima straordinaria prova di acrobatico, compiuta dal ciclista Stone.

V. G.

parabili per effettuare questa prodezza, tanto più che Stone è alla discrezione d'una panne.

Se questa avvenisse mentre egli è nella parte superiore della sfera, la caduta sarebbe certamente mortale.

Ed è triste constatare come il pubblico provi dappertutto un fascino invincibile per questi spettacoli pericolosi.

Stone riesce a provocare le crisi di nervi; le donne sensibili, quando egli ha terminato il suo giro, hanno la palpitazione di cuore. Poi che adesso il successo si valuta a seconda degli svenimenti provocati, Stone è un trionfatore.

E anche vero che se Stone si rompesse l'osso del collo — e Dio lo scampi! — i primi a protestare per la decadenza dei costumi sarebbero poi coloro che oggi corrono ad applaudirlo e a farsi fustigare l'epidermide con un brivido malsano.

kg. In questo peso di 1100 kg. sarà compreso l'olio del motore e dei carter.

Saranno pubblicati ulteriormente tutti i dati concernenti le iscrizioni (data e prezzo) e le altre disposizioni.

La corsa francese è quindi la prima ad essere annunciata, quella cioè che permette a tutti di esservi preparati. I giornali francesi prevedono quindi il grande successo della corsa.

E qualcuno prevede anche che la corsa sarà svolta sullo stesso circuito di quest'anno a Dieppe, riducendolo forse di qualche chilometro.

CORRISPONDENZA

Messina. — A. Trombetta. Grazie, ma senza fotografie la vostra prosa perde tutto lo scopo. Saluti.

Brescia. — Perrone. Ricevute tutte tue lettere. Sta bene.

Viareggio. — I. G. Capanni. Già provvisti di corrispondente, ma la collaborazione è libera a tutti. Pubblichiamo le fotografie. La relazione venne già pubblicata nell'ultimo numero.

Cuneo. — M. Ferretti. Grazie. Ma le fotografie?

Spezia. — Pagani. Proprio troppo tardi. Nel passato numero vennero già ricordate le gare di Spezia. Per sua norma non desideriamo riprodurre cliché già pubblicati.

Omagna. — « Unione Sportiva ». Facemmo cenno nella rubrica sportiva della « Stampa ».

Firenze. — Dalbi. Saluti V. G.

Novara. — N. Celesia. Pubblichiamo la migliore. Grazie.

Palermo. — V. Lo Cassio. Pubblichiamo. Obbligati.

Roma. — E. Cianetti. Ringraziamenti sentiti.

Padova. — Col. Tragni. Il ritardo è dovuto ad assenza da Torino. Saluti. V. G.

Il congegno infernale

Dopo il *looping the loop*, ciascuna stagione ci porta una nuova invenzione atta a provocare il terrore della folla per qualche istante. Cerchio della morte, salto dell'abisso, ruota infernale, salto pericoloso in automobile, tuffo di Schreyer, motocicletta alata, nulla è mancato per suscitare il fremito.

Sembrava che l'immaginazione degli acrobati dovesse prendere finalmente un meritato riposo, ma non fu così.

Mentre tutti questi temerari facevano ampia messe d'allori, un antico allenatore, il signor Stone, restava nell'ombra, ma meditava anche lui qualcosa di maleducioso, di inaudito. E inventò finalmente il *Globe*

Fiume, lago, mare

Caeruleus Thybris caelo gratissimus amnis!

Così lo chiamò Virgilio; Orazio invece lo disse flavo. Chi dei due aveva ragione? Probabilmente entrambi. Poichè il Venosino lo descrisse *retortis undis* durante una di quelle piene spaventose che qualche anno più tardi fecero convocare il Senato per decidere *an ob moderandas Tiberis exundaciones vertantur flumina et lacus per quos augescit*, ma che dopo ampissima discussione, nella quale intervennero i legati di tutte le regioni interessate — e naturalmente si saranno uniti poi in *agape fraterna* a gustare le romanesche ciriole (1) — si finì per accettare il parere di Pisone qui *nihil*

Questo lungo preambolo può darsi che non fosse stato assolutamente necessario. E i *rari nantes* — poichè è di loro che dobbiamo parlare — i *rari nantes* che domenica scorsa alle quattro del mattino si trovavano alla sede sociale per compiere la prima parte del programma stabilito per una gita singolarissima, difficilmente nella albeggiante semioscurità potevano vedere l'un colore o l'altro. Ma di questo sembravano poco preoccupati; l'importante era che la gita riuscisse bene e nella sua pienezza si splicasse, con la soddisfazione di tutti.

Fatto il primo bagno nel Tevere, si trattava di fare quattro miglia per arrivare alla stazione, *pedibus calcantibus*.



Ricordi della
Miss Johnson.

traversata di Parigi.

Il nuotatore Estrade.

mutandum censuerat. Politica savia del resto, la quale se fosse stata seguita a tutt'oggi, non ci avrebbe regalato un canale pieno di bellezza al posto di un fiume pieno di storia.

Ma tornando a discutere sul colore delle acque del nostro fiume, ci siamo accorti — e non soltanto ora — che l'impresa è un po' ardua. Il chiarissimo professore Giuseppe Dalla Vedova, da oltre trenta anni docente all'Università di Roma, geografo emerito ed anima spaziosa di scienziato, negava in nostra presenza di averlo mai veduto ceruleo, sì che il povero Virgilio dovrebbe andare confuso e a testa bassa a farsi curare gli occhi dal dottor Neuschüller per vedere più chiaramente in una questione tanto spinosa. Nè ci sarebbe ancor dato di concludere. Perchè prima che Tiberino o Tibri o Debebri, re di Alba, oppur predone siculo o etrusco (2) vi annegasse, il fiume aveva il nome di Albula, perchè effettivamente in certi periodi il colore delle acque è biancastro. Il certo si è che a seconda delle piene dei vari affluenti l'arena che vi è trasportata lo fa mutare da rosso in giallo in bianco in verde... come la politica di un gabinetto europeo.

(1) Specie di anguille. Secondo alcuni circa cinquanta sorte di pesci si trovano nel Tevere; altri, e sembra a ragione, li riducono a un numero di molto minore.

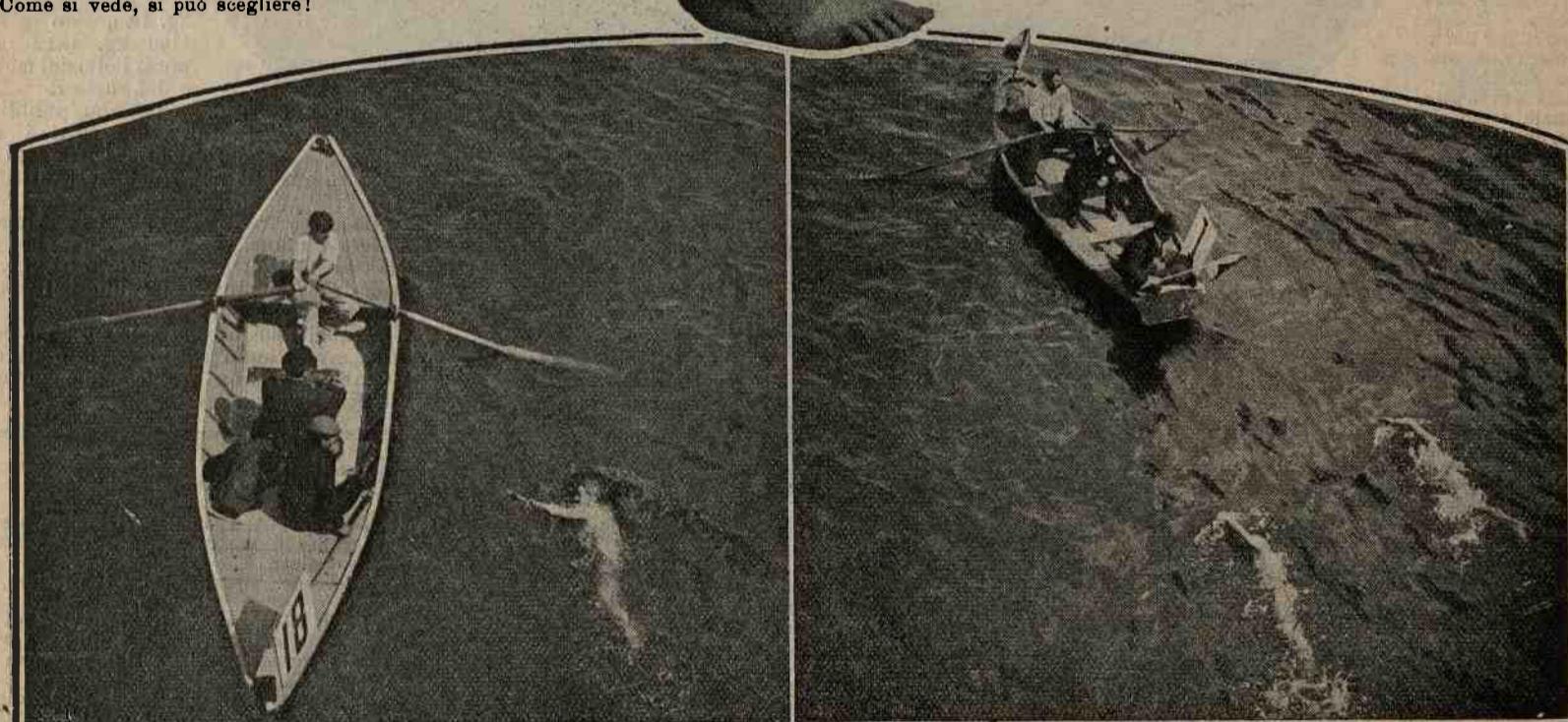
(2) Come si vede, si può scegliere!

Lì giunti, il treno era pronto, ma con i biglietti popolarmente rossi per terza classe i posti non erano a sufficienza; venne allora dato l'assalto a uno scompartimento di prima classe: degni discendenti dei nostri bisognosi che avevano preso la Bastiglia! Ma a Castel Gando fu occorrevole scendere.

Castel Gandolfo, grazioso villaggio sul Lago di Albano, in posizione splendida, anticamente di proprietà dei Gandolfi, poi dei Savelli, i quali lo vendettero ai papi che vi fissarono la loro residenza; ora dimora estiva del cardinale segretario di Stato... Il cicerone, che avrebbe avuto un gran desiderio di continuare, venne fatto tacere, perchè alle volte vi sono particolari di notizie non troppo confacenti a chi deve trattenersi a lungo in acqua. Difatti il bagno nel lago fu il meno attraente a causa d'una foltissima vegetazione subacquea che inceppava ogni libero movimento.

La seconda parte era compiuta: rimaneva il bagno a mare. Durante il viaggio qualcuno propose di fare la traversata da Anzio a Nettuno, ma l'idea fu discussa e da principio non favorevolmente accolta. Alla vista del mare però tutti mutarono opinione, tutti volevano fare un lunghissimo percorso! Poi a poco a poco gli entusiasmi si calmarono e si venne a più miti propositi; ad ogni modo più della metà degli intervenuti riuscì a compiere il tragitto, mentre gli altri sopra una barca si divertivano a vegliare trasportati dal vento, e ad intervalli si tuffavano nelle salse onde.

I nuotatori testosi e festeggiati durante il percorso e all'arrivo, trascorsero la più bella giornata della stagione estiva; in tutti rimarrà nella memoria il ricordo di quella simpatica manifestazione sportiva, si che ognuno per suo conto s'adopererà affinchè tali gite diventino



Estrade in corsa

Estrade mentre sta per tuffarsi nell'acqua

Billy e l'italiano Cattaneo

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFaux & C.

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

CATALOGO GRATIS

gano sempre più frequenti e numerose, per lo sviluppo e l'incremento del nuoto, per l'onore dei *rari nantes* sempre all'avanguardia di ogni idea sana e ferace!

Roma, agosto 1907.

Enea Cianetti.

Le prove natatorie in Italia

A Spezia, promosse dalla Società *Rari Nantes*, ebbero luogo le gare di nuoto.

Nella *Gara per il Campionato della regia marina* (m. 500), partono 12 nuotatori, e giungono: 1. Mantero Emanuele, marinaio del Corpo reali equipaggi, guadagnando il dono di S. A. R. il Duca di Genova; 2. Da Riva Angelo; 3. Pace D.

Gara Campionato militare del regio esercito (metri 500). Partono 8 nuotatori: 1. De Barbieri Giuseppe, della 3^a compagnia di sanità, di Milano, guadagnando la medaglia d'oro del Ministero della guerra; 2. Gabbarino Armando; 3. Doria Mario.

Gara Campionato militare decisiva, fra il campione della regia marina ed il campione del regio esercito (percorso m. 1500, con giro di *boa*). Riuscì vincitore il soldato De Barbieri Giuseppe, della *Rari Nantes* di Milano e della 3^a compagnia di sussistenza, guadagnando la grande medaglia d'argento, dono del Ministero della marina. Compì il tragitto in 23'38"; 2. Spezia, della 3^a compagnia di sussistenza di Milano. Al vincitore spetta per un anno la coppa d'argento, dono di S. M. il Re.

Gare Lega navale (percorso m. 185). Partenti 6: 1. De Pasquali Francesco, della *Rari Nantes* di Spezia; 2. Ferrari Gino, della *Rari Nantes* di Spezia; 3. Vecchi Mario, della *Rari Nantes* di Spezia; 4. Rizzato Gerolamo.

Gara Juniores (percorso m. 500). Iscritti 8. Giungono: 1. Maroni Armando; 2. Saitto Eugenio; 3. Manganaro Vincenzo; 4. De Pasquali Umberto.

A Luino si svolsero le gare di campionato di nuoto per il *Campionato dei tre laghi*. Riuscì 1. Negri Franco, di Como; 2. Crosti Aristide; 3. Tettamanti Italo, di Germignaga.

Nella *Gara per il Campionato dell'Alta Italia* riuscì 1. Amatore Franco; 2. Lott Edoardo; 3. Colombo Gerolamo, di Milano.

Nella *Gara Giovanetti* giunsero: 1. Rossi, di Intra; 2. Pisotti, di Pavia; 3. Trini.

Il signor Cesare Cancelli, della *Rari Nantes* di Napoli, compì a nuoto la traversata del Golfo, da Torre del Greco a Napoli (km. 10 e metri 500). Il Cancelli impiegò quattro ore. Egli era accompagnato da parecchie imbarcazioni di canottieri.

di già varcata, ma i suoi amici più intimi, più cari, i suoi compagni di piacevoli sollazzi, a base di sports e non, sono scelti da lui invariabilmente fra la schiera imberbe. E' l'eterno adolescente sul quale nulla ha potuto ancora l'imposizione naturale delle forze deleterie.

Infatti egli si erge forte e valido, e la sua figura fisica nel complesso è tale da mascherare abilmente la verità sull'anno di nascita. Ma più interesse suscita la conoscenza del suo profilo morale. Tipo gioviale, di umore sempre allegro, e invariabilmente contento, soddisfatto di sé e dell'opera sua, egli si compiace della propria forza fisico-morale che gli dà modo d'esercitare il suo impero (eroicomico) sui restanti della comitiva. E' felice e infaticabile organizzatore di spedizioni di tenore allegro e, come tale, fa pompa di questa sua dote alla quale egli, con convinzione, attribuisce virtù pari a quella di prode condottiero di milizie.

Di buon grado ognuno gli affida ognora ampi poteri, ed egli siede fra tutti duce e signore a cui compete per legge plebiscitaria piena facoltà di vita e di morte. Di morte? Certamente più di morte che di vita. Egli è despota crudele in ciò. Si tratta della decapitazione, in ogni occasione di vari capi... di pollame, e di numerose teste... di bottiglia, che vengono inesorabilmente sacrificati ai piedi del suo trono. Formidabile mangiatore, buon gustaio per eccellenza, delicato nella cucinaria, a momento opportuno, quando cioè si sia pervenuti sul campo dell'azione, sa modestamente privarsi del maggior comando, che distribuisce fra suoi luogotenenti, per riservarsi la parte di responsabilità alla quale più si sente incline. «La cucina». Qui si svolgerà la sua maggior azione, la sua attività più efficace di abile stratega. In un canto le armi incruenti, mano al mestolo, augusta insegna di comando, scettro ambito di oportuna sede di Re... dei cuochi.

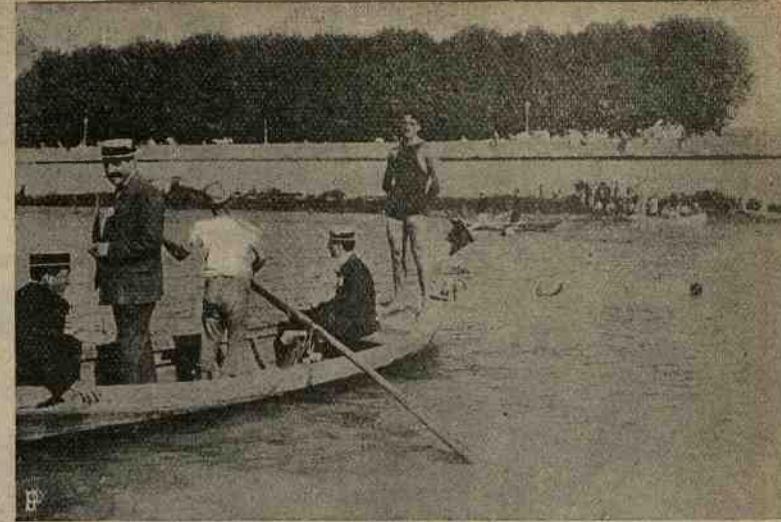
— Siam giunti — ci ammoni quel giorno (il 1^o di agosto) il duce, nel comunicarci il suo verbo allor quando posammo il piede nella boscaglia che mena alla casa colonica di sua proprietà, trasformata ogni anno, nella ricorrenza fortunata del primo giorno di caccia, in nostro quartier generale, è fatta centro di tutte le operazioni necessarie prima, gastronomiche poi. — Siam giunti, e qui dobbiamo lasciarci. Si suddivida in squadre il plotone, ciascuna capitana dal proprio capo e per direzioni opposte s'inoltri nel fitto della boscaglia. Cacciate, incalzate, uccidete infaticati e tremendi, ma nuna cosa vi distolga da un vostro preciso dovere verso di me che solo e tenace io resto al compimento delle più dure mansioni. Non vi sfugga cioè, trasportati dalla giovanile baldanza, dalla foga e dall'ardore della caccia, il ricordo di un'ora sacra e intangibile: mezzogiorno, signori, dev'essere l'ora di improrogabile concentramento... si pone in tavola. Qui me troverete attivo ed instancabile ognora, pronto sempre là dove maggiore è il pericolo.

Una risata generale, lunga, sana, spontanea erompe dal nostro petto a questa scappata del duce, e vi fa eco un motto significativo, un frizzo arguto che viene a sintetizzare, nel suo concetto informatore, e a mettere in burletta tutta l'opera faticata dell'intrepido capitano:

Arriamoci e... partite!...

Nel paese ideale degli sports.

E' cosa di tutti gli anni. Il 1^o d'agosto segna l'inizio della caccia nella nostra provincia; questo giorno noi casalesi solennizziamo nel miglior modo. Benedetto paese è mai Casalmaggiore! V'è una schiera numerosa di balda gioventù, ardita, salda, virile, che trae la sua forza organica dalle naturali bontà del sito: è dedita ad ogni sport. Vi scorre maestoso il massimo fiume, e là fra le correnti rapide, fra i gorghi insidiosi e, purtroppo, qualche volta anche fatali, la gioventù casalese si tempra e si fortifica, prima praticando il benefico



Le gare di nuoto a Pisa. — Mario Albertini, r. n. di Pavia, il trionfatore della giornata.

(Fot. Corrado Perego - Pisa).

nuoto, poi usando, nelle età più mature, del remo, utile complemento e ottimo rinvigoritore dei muscoli quando si siano già addestrati dalle epoche giovinette nei ludi preparatori.

Quale passatempo poi, come un diversivo e un necessario svago dopo questi esercizi piacevoli sì, ma puranche faticosi alquanto, tutta, indistintamente tutta, senza distinzione di ceto, pratica la pesca e la caccia.

Inutile dire che se la fauna v'è abbondante, favorita nel suo incremento oltre che dalla ubertosità della campagna coltivabile, pur anche dalla straordinaria frequenza di immense boscaglie che si estendono e si prolungano per chilometri molti seguendo il corso del magnifico Po, si trova altresì abbondante, anzi più abbondante, il pesce che, chiamato a vivere in un regno si vasto, vi cresce di dimensioni veramente considerevoli. Dal luccio, alla carpina, dalla tinca allo storione, di tutti se ne conosce il tipo più bello e il più interessante. Eccezionale addirittura è poi la proporzione che piglia qui talvolta lo storione. E' noto che questo pesce originale, atto a vivere tanto in fiumi quanto in acque salse, nei momenti della riproduzione, sale appunto i grandi corsi di acqua, ed è in queste epoche che è dato ucciderne di portata mastodontica in Casalmaggiore. Quest'anno, ad esempio, alcuni pescatori in primavera ebbero la ventura di abbattere uno (dico abbattere perchè qui non si tratta più di pesca, ma di vera lotta a colpi di remi) che raggiungeva la bellezza di un quintale e mezzo di peso. Simili incontri rappresentano una piccola fortuna per poveri pescatori, e non è a dire che costituiscano rare eccezioni, giacchè ogni nuovo anno segna la fine di qualche di questi bisavoli della specie. L'ippica e l'automobilismo ha pure i suoi cultori nelle classi più agiate che amano spingersi a forti velocità sulla storica, veramente ottima via Giuseppe. Non dirò della bicicletta che ormai è entrata nell'uso quotidiano di ognuno, con larga rappresentanza del sesso gentile. Si riconosce per il mezzo più comodo e più celere di locomozione per giungere al disbrigo degli affari, mentre che, in altre circostanze, è pure chiamata in ausilio per rendere possibile, e più pronta, e più efficace l'effettuazione di altro sport al quale, per il momento, si dà la preferenza. Così all'epoca della caccia è spesso adoperata da noi cacciatori come comodo veicolo negli affrettati spostamenti in località lontane e disparate.

Non così ci regoliamo però il 1^o d'agosto, perchè essendo nostra antica consuetudine d'iniziare la caccia in comitiva nel bosco, usiamo invece apprestare ampie barche, capaci per tutti, compresa una buona muta di cani ch'è al nostro seguito, che ci trasportino nella località designata (il sito è, lo sapete, la casa colonica del nostro capitano, sparsa nel fitto della macchia), ove sotto l'illuminata guida del duce, in ora molto mattutina,



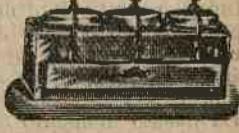
Le gare di nuoto a Pisa. — Un gruppo di concorrenti: Albertini, Amatore, Muzzi, Carniel, Brusacà, Capanni, Stolfi, Serventi.

(Fot. Corrado Perego - Pisa).

CICLI BOEMA-SVELTE
• • • • • DEPOSITO E VENDITA • • • • •
BONZI e MARCHI - Milano — VIA CAPPELLARI N. 9-II
MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI



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





Sulle sponde del Lago di Albano: Andreatta, Gorio, Cianetti, Marrone, Guerrini, Comilli, Sebastiani, Giombini, Granchelli, Berardi. (Fot. Berthelet - Roma).

apriamo il fuoco micidiale. E qui ci troviamo appunto ora, qui fummo già chiamati dal duce « ad audiendum verbum » e da qui ci divideremo subito per il principio della gran giornata. Ci assista dunque la sorte.

Nel folto della macchia.

La caccia si inizia bene. Ligi alle istruzioni del duce, divisi in gruppi, pigliamo risoluti la macchia. I cani, a stento trattenuti sinora, scodinzolano precedendoci festanti, incuranti della rugiada mattutina che irorra e inzuppa tutti. La brezza leggera, carezzevole, c'infonde maggior lena, triplicata energia.

L'alba è un po' lungi ancora, e noi procediamo a rilento spostando colla mano i ramoscelli e gli arbusti che c'impediscono il libero accesso. Continuando in questa direzione non tarderemo a riuscire in una vasta spianata già lussureggianti di blonde spicche, ed ora, a raccolto effettuato, solo coperta di stoppia. Sito cognito a noi; là si inizia il momento migliore della giornata. Non fummo mai delusi nelle nostre speranze, la preferenza data al luogo ogni anno sortì sempre esito soddisfacente, e le informazioni d'ora sono rassicuranti. Avanti dunque: ancora pochi passi e vi giungeremo. Intanto sortiamo dalle bisaccie i nostri richiami artificiali che ci permettano di fare un assaggio. Pigliamo posizione. Distribuiti in vari punti, facendoci sedere accanto i cani riluttanti e irrequieti, battiamo il « quagliarolo ». E' l'opera più paziente che deve imporsi un cacciatore, ma è pure di assoluta necessità. Non tardano a farsi sentire intorno gli'ingenui « cantarelli » che si appropinquano mano mano riempiendo tutta la radura del loro caratteristico canto a scatti e a salti. Vi fa riscontro a larghi intervalli quello rauco, più monotono, molto originale del maschio. In breve ne siamo circondati; le più vicine s'intravedono già nella penombra, quasi si toccano. Pochi istanti ancora poi la musica cesserà come per incanto e subentrerà quella meno piacevole, ma più imponente, di una scarica ben nutrita di fucileria.

Infatti un leggero crepuscolo ci ammonisce che il sole s'avanza all'orizzonte; traguardando il mirino del fucile, questo si scorge nettamente; quindi bando agli indugi. Si fulminano in terra le più imprudenti quaglie, che tuttora durano a cantare, pretendendo il collo fuori del livello erboso, indi si dà principio alla vera caccia.

I cani, finalmente sguinzagliati, si spingono alla ricerca, fiutando il terreno tuttora cosparso di gocce cristalline. Ma poco devono sperare. Ad ogni passo una « ferma »; « Piano, Scia; Fido, non ti muovere; adagio, Brik », si sente ripetere tutt'intorno; e chi emette un fischio acuto rincorrente il proprio braccio che fugge dietro una quaglia scampata prodigiosamente ad un vero fuoco di fila; chi si precipita dietro il suo pointer, ch'è in vista del selvatico; chi spara uno, due colpi all'uccello snidato; chi ne raccoglie da terra un altro appena ucciso da un colpo ben diretto; chi infine impreca (e, ahimè!, sono i più!) agli elementi avversi, facendo colpa de' propri errori alla polvere cattiva, o al fucile imperfetto, o al cane inesperto e troppo precipitoso.

Infine, passato il primo momento d'inevitabile confusione, fatte consci le quaglie del pericolo che loro sovrasta, e corse alla ricerca di asilo o ricovero meno infido, subentra un po' d'armistizio.

Da questo momento quindi emergerà la vera capacità; la vittoria resterà al più abile, giacché « il selvatico » farà appello a tutti i mezzi che

più fatare, nessuno fare un passo; solo il cacciatore designato dalla sorte si rassetta, dà uno sguardo rapido all'arma, si posta sotto al cane, ch'è sempre immobile, cogli occhi fissi in quelli (invisibili per noi) del volatile, come a volerne atrofizzare le facoltà per effetto medianico, indi una voce per aizzare il cane, un salto avanti del medesimo, un alzarsi improvviso a volo dell'uccello, uno sparo... un morto di più.

E così, fra varie vicende, fra l'alternativa di fortunate e brillanti operazioni, e il dispetto e disdoro di vergognosa sconfitta, la comitiva procede lenta e solenne, seminando spesso la morte, incutendo sempre la tempesta.

L'immena radura, già quieto e tranquillo ostello di numerosa e felice famiglia d'innocenti e simpatici volatili, ha perso ora la sua attrattiva principale; v'incombe un silenzio di morte: nel suo seno giacciono nel lutto i pochi desolati superstizi di questo giorno nefasto. Eppérò lasciamoli in pace, compiremo la strage altrove, al luogo designato dal duce; e l'ora è suonata.

L'estremo vale.

Infatti qui ci attende il desco già imbandito sotto il pergolato adiacente alla casa, sul tappeto verde. Rustiche tavole, disposte a semicerchio su alcuni cavalletti, ne lo compongono. Il duce vi si affaccenda ancora intorno; dà gli ultimi ritocchi, imparisca gli ultimi comandi, poi tutto è al completo. Pure il nostro appetito è al completo, e non tardiamo a dimostrarlo all'ottimo duce, che se ne compiace come di cosa che riguarda a suo merito.

Langue il discorso, il silenzio incombe solenne, solo turbato dal cozzare delle terraglie... e dei bicchieri. Le prime vettovaglie scompaiono come in una voragine, esse si susseguono senza che nessuno avanzi una benchè minima espressione di protesta.

Beato giorno di vita, di tripudio, apportatore di forza e di salute! Brevi ore fanno vivere una vita intera di sana felicità. Intanto il lieto simposio s'animà gradatamente sempre più, in ragione del decrescere dell'appetito. Più di tutti allegro (*more solito*) si mostra il duce. Il più bell'episodio di caccia per lui si svolge in quest'ultimo momento. Caccia al buon nettare! Ohibò! non manchiamogli di rispetto. Sarà commozione naturale la sua, parte diretta della *laetitia* che lo innonda. Egli intanto si agita, gestisce, empie e vuota il proprio calice con movimento meccanico, costante.

Che è ora? Silenzio tutti, cessi il clamore, si penda tutti dalle sue labbra; egli, ritto in piedi, il bicchiere ricolmo del migliore, ci minaccia un suo brindisi. Non è uno squarcio di rettorica, no, bensì un inno alla forza... del suo vino.

— Dirvi quanta utilità apporti al fisico umano lo sport benefico che noi oggi praticchiamo? Spiegarvi quanto sia necessario, per chi conduce un'esistenza grama di lavoro ininterrotto, una giornata di moto, di azione? No, non è mestier. Tutti voi sapete con me quanta energia si ottenga, bastante per sortir vittoriosi dalle lotte

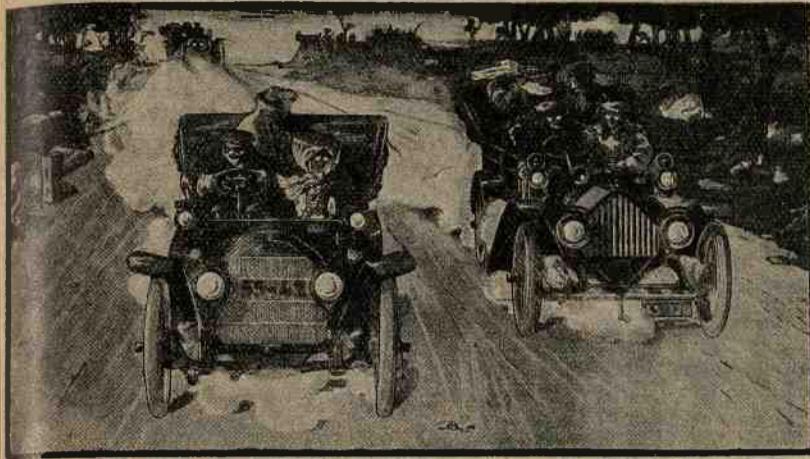


I nuotatori che fecero la traversata da Anzio a Nettuno: Gorio, Berthelet, Cianetti, Sebastiani, Giombini, Berardi. (Fot. Berthelet - Roma).

OOLISTI Prove
detti 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 chineglierie. FABBRICA
F.III SANTINI - Ferrara
Esposizioni Internazionali
Bruxelles 1908
Grand Prix
Milano 1908
Medaglia d'Oro

future, da un solo giorno di interruzione come questo; come non ignorate che il buon liquore sortito genuino dalle nostre vigne, e che io bevo, inutile dirlo, alla vostra salute, sa infondere forza, forza... forza.

A questo punto il discorso del duce ha una pausa; è tempo, giacchè ci sentiamo tutti molto toccati nell'intimo, ed egli stesso si mostra troppo commosso. Intanto, vuotato il calice (ancora uno!),



F. Cirone. - Attraverso i campi.

degno sacrificio agli Dei boscherecci che ci sovrastano, siede, concentrando in sé, come persona che sia assalita improvvisamente da una tetra idea, incombente.

Intanto noi ci apprestiamo a levare le mense, con strepito. A fine egli se n'avvede, ha un susseguo, scatta in piedi dritto, come spinto da una molla invisibile. Comprendiamo; gli sta a cuore la sua reputazione di capitano, per cui non intende cedere a forze avverse e abbandonare il comando nel difficile momento della ritirata. Infatti lo sentiamo tuonare in atto d'imperio: — Ed ora armiamoci...

Ahime! Che è stato? Non ci è dato sentir di più; egli è piombato a terra fulminato. Ha finito da prode sulla breccia. Pensiamo a ricoverarlo in fretta nella sua fedele abitazione, che ne l'ospiterà ancora una volta, indi gli lanciamo l'estremo vale: « Armiamoci e... partite!... ».

Casalmaggiore, 1° agosto 1907.

Bruno Braga.

L'arte e l'automobilismo

L'idea di bandire un concorso di *Stampa colorate e cartoline* a soggetto automobilistico è sorta in seno al Comitato della IV Esposizione Internazionale di automobili. L'esposizione dei bozzetti, i quali per la ristrettezza del tempo concessa agli artisti non furono molto numerosi, è stata una desiderata attrattiva della passata mostra. Oggi noi riproduciamo le due stampe premiate col primo premio: *Attraverso ai campi* e *Lotta per la vita*. Sono dovute al pittore F. Cirone di Roma, e nei variopinti colori riescono due splendidi quadri degni di ogni splendida sala.

La ditta Simonetti di Torino, dal cui stabilimento escono veri gioielli d'arte, ha riprodotto con somma cura i due originali; la direzione dell'Automobile Club di Torino, ordinandone la riproduzione, ha voluto farne gentile dono ai propri soci ed ai giornali. E l'Automobile Club raggiunse pienamente il suo scopo, il suo dono è riuscito a tutti graditissimo, ed a molti ha suscitato il desiderio che i due splendidi quadri vengano messi in vendita.

Ciò non sappiamo se si effettuerà, ma noi auguriamo che prestissimo l'Automobile Club bandisca un secondo concorso artistico per la V Esposizione, certi d'interpretare il desiderio di molti artisti.

Il Circuito bresciano

Informazioni, schiarimenti, provvedimenti e preparativi.

L'A.-C. di Milano, per facilitare l'intervento dei numerosi *sportsmen* ed appassionati, ha incaricato la Società Nazionale di Trasporti F.lli Gondrand per tutto quanto riguarda i viaggiatori, i trasporti delle merci, le operazioni doganali, ed ha inoltre concesso alla stessa Casa di esercire un ufficio per alloggi ed informazioni allo scopo di rendere più facile a coloro che si recheranno a Brescia di trovare tutte quelle comodità che in simili giornate non sempre sono a portata di mano. E questo ufficio funziona già a Brescia in corso Zanardelli, sotto la Ditta S. N. T. Fratelli Gondrand, e serve, oltreché per le pratiche sudette, anche per la vendita dei biglietti per le tribune.

La Direzione delle Ferrovie dello Stato ha concesso per l'occasione delle riduzioni ferroviarie

tanto per il viaggio dei concorrenti, quanto per il trasporto dei veicoli, pezzi di ricambio e materiale di rifornimento.

Le riduzioni sono quelle previste dalla *Concessione Speciale 1^a*.

I termini di tempo nei quali potranno essere applicati i ribassi tanto per il viaggio che per il trasporto delle cose sono stabilite come segue:

Viaggio d'andata, dal 10 agosto al 1^o sett. p. v.;

Viaggio di ritorno, dal 1^o al 10 settembre p. v.

Per godere dei ribassi suaccennati e di quelli che saranno accordati dalle Ferrovie estere, dovrà farsi domanda della speciale *tessera e richiesta* se si tratta del viaggio di persone, o del buono di riduzione se si tratta di vetture o materiale alla *Società Nazionale di Trasporti F.lli Gondrand*, incaricata dalla Commissione esecutiva delle corse per il rilascio di questi documenti a Brescia, a Milano o nelle altre succursali succitate.

Oltre le tribune ufficiali che sorgono sulla strada nuova fra le svolte della strada di Verona ed il sottopassaggio della ferrovia davanti ai locali di rifornimento, sorgeranno in molti altri posti tribune costruite per iniziativa privata o per iniziativa di Comitati.

Per esempio fra la stazione del *tram* e San Pietro stanno sorgendo tribune convenientemente riparate dal sole, o.... dall'acqua. Prezzi: L. 2 primi posti, L. 1 secondi.

Si accettano prenotazioni sino al 24 corr. Rivolgersi al Comitato presso Municipio di Castiglione (Brescia).

Altre tribune con *garage* sorgeranno per iniziativa degli *Alberghi Società e Cavallino* ai Trepponti, sul rettilineo Treponiti-Zezzate-S. Eufemia.

IL FASCINO DEL PERICOLO

Una forza potente, interna, misteriosa ci spinge sempre a sensazioni nuove, e se il raggiungimento di queste viene ostacolato dal pensiero d'un pericolo che si avvicina, allora, in molte persone, subentra la soddisfazione morale e diviene questo un bisogno invincibile dell'animo.

Difatti, chi spinge il solitario alpinista ad arrampicarsi su di un sasso tremolante sopra un abisso?

Non il plauso della folla, ma la interna voglia di provare una sensazione nuova, eccitata dal pensiero del pericolo in cui incorre, dalla soddisfazione morale di una vittoria su di esso.

Col tempo, questi sentimenti si fanno più vivi, le sensazioni di ieri non eccitano più nulla, e per questa sete insaziabile dell'animo si cerca di accrescerle continuamente; si esercita il coraggio aumentando il pericolo, si diviene, senza accorgersi, audaci, sfidandolo con maggior indifferenza.

E la soddisfazione morale continua.

Ad un *edelweis*, raccolto sospesi ad un precipizio, chi potrà contrastarne quella bellezza, che scaturisce dal ricordo di un'audacia, capace di scuotere quell'autocompiacimento delle proprie forze, alle quali tutti ambiscono una superiorità?

— Un piede posato male avrebbe potuto troncare un'esistenza; ma nella lotta contro il pericolo il coraggio ha vinto! — così parla quel fiore.

E l'audacia cresce, il bisogno di sensazioni nuove si fa più potente, attrae, avvince qualsiasi volontà, l'indifferenza, l'abitudine fanno perdere la nozione esatta di ciò che si sta per esporre, si dimentica tutto, lottando ciecamente per la conquista di quelle sensazioni.

La passione per la montagna accumula così nell'animo del più appassionato alpinista quei fatti sentimenti che lo rendono schiavo e molte volte vittima di sé stesso... l'*edelweis* tremola al vento, il burrone soffoca il grido disperato dell'avido cercatore di sensazioni nuove... ma dalla morte di questi — novella Araba Fenice — rinascere più forte, più potente negli altri il fascino del pericolo.

Gli applausi momentanei, gli elogi formali non sono che eccitanti della soddisfazione morale, la quale però, da sola, non basterebbe a spingere,

per esempio, un uomo a correre ad una velocità, che una semplice distrazione gli potrebbe essere fatale, o slanciarsi in imprese che mettono a pericolo continuo la sua vita.

Oltre che una lotta per la superiorità sugli altri, è una lotta continua contro le insidie della natura, ed è appunto la conoscenza di queste insidie che produce nell'uomo quelle sensazioni a cui egli si getta avidamente.

Dimentico della vita, affoga egli nel fascino del pericolo e accecato dalla libidine delle sensazioni supera il limite della sua potenzialità... la natura allora, madre crudele, schiaccia quel figlio che il bisogno di sensazioni nuove ha spinto a misurarsi con lei... Nell'ammasso di carni a cui viene ridotto, il fascino del pericolo accresce il bisogno di esporvisi nei veramente appassionati e lo cancella o lo diminuisce in coloro che erroneamente si credevano tali.

Il bisogno di sensazioni nuove, atavico in noi, generalizzato nei più coraggiosi, colpisce i più audaci.

La natura così ha le sue vittime nelle fibre più forti, nei garretti d'acciaio, dove la passione ha coltivato ed allevato quel germe bello nel suo vivere, ma inesorabilmente fatale.

Mira Veneta.

Lino Bonvicini.

SPORTS ESTIVI

La villeggiatura spesso riesce noiosa e stanca. Non sempre si può essere in numerosa compagnia: non sempre questa compagnia è lieta e brillante. Allora la villeggiatura corre il rischio di essere formata di un seguito di sbadigli!

In Inghilterra, dove non si sono ancora perse le tradizioni delle grandi villeggiature, le signore della *gentry* cercano e trovano negli *sports* un potente auxilio contro la noia.

Tutte le riviste sono piene di descrizioni e di fotografie di nuovi *sports*, e più spesso di *sports* già noti, modificati, semplificati e adattati per l'estate.

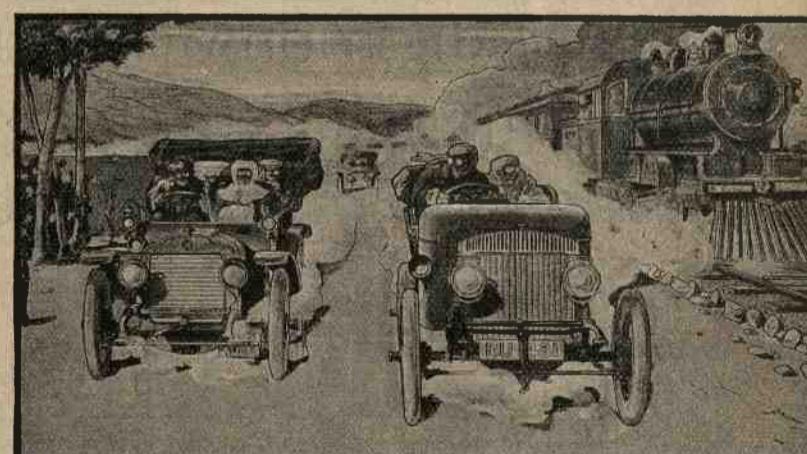
Si ha così il *Buxton* che si gioca su una prateria in cui si sono praticati dei buchi, e sono piantati ad una certa distanza dei piccoli archi come quelli del *cricket*. Ogni giocatore è fornito d'una pertica terminata da una palla, identica a quella con cui si gioca. Quelle del ginocchio sono quindici e di differenti colori. Il giocatore tenta di far passare le palle sotto gli archetti, o meglio di farle cadere nei buchi. Una palla caduta nel buco è chiamata *bunkered* e conta cinquanta punti contro il giocatore avversario. Questi punti si tolgono all'avversario, o accrescono la somma dei punti di chi ha fatto *bunkered*.

Il *Wizz* è semplicemente, malgrado il nome esotico e bizzarro, il gioco dell'arco... senz'arco. I giocatori, divisi in due campi, cercano di fare arrivare le loro frecce, gettate a mano, nel campo avversario segnato sul prato.

Per il gioco *Spiropole* si ha una corda fornita ad una delle sue estremità d'una palla; l'altra estremità è legata ad un lungo palo verticale. Il giocatore munito di racchetta deve avvolgere la palla attorno al palo mentre l'avversario cerca d'impedirglielo.

Il *Putting-golf* è un composto del *Golf* e del *Putting-green*. Sul prato devono trovarsi dei dischi circolari invece che dei buchi; il *Hak-golf*, si gioca come il *golf*, ma su un quadrante disegnato sul *lawn* (campo del gioco).

I fervidi ingegni delle signore inglesi e delle ardite *miss* non si accontentano però di creare questi nuovi *sports*, ma frugano nel passato con ricerca paziente e



F. Cirone. - Lotta per la vita.

affannosa tutti i divertimenti e i passatempi d'un tempo rimettendo in voga i migliori.

Oggi, per esempio, è ritornata in voga la pesca all'amo; e le signorine inglesi e francesi sono entusiaste di questo nuovo *sport* e lo trovano divertentissimo.

La pesca all'amo, l'interminabile soggetto di derisione, di *humour* per i newListi e i caricaturisti da strenne per ridere, è ritornata in moda. E le signorine moderne, nervose e irrequiete, trovano la fiamma e la calma necessaria per attendere il pesce all'amo; e così diventano amanti del silenzio per amore di questo novissimo *sport*. Il che per una donna non è poco!

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Tiro al piccione. - Esse danno la massima penetrazione con basse pressioni. - Sono inalterabili all'umidità.

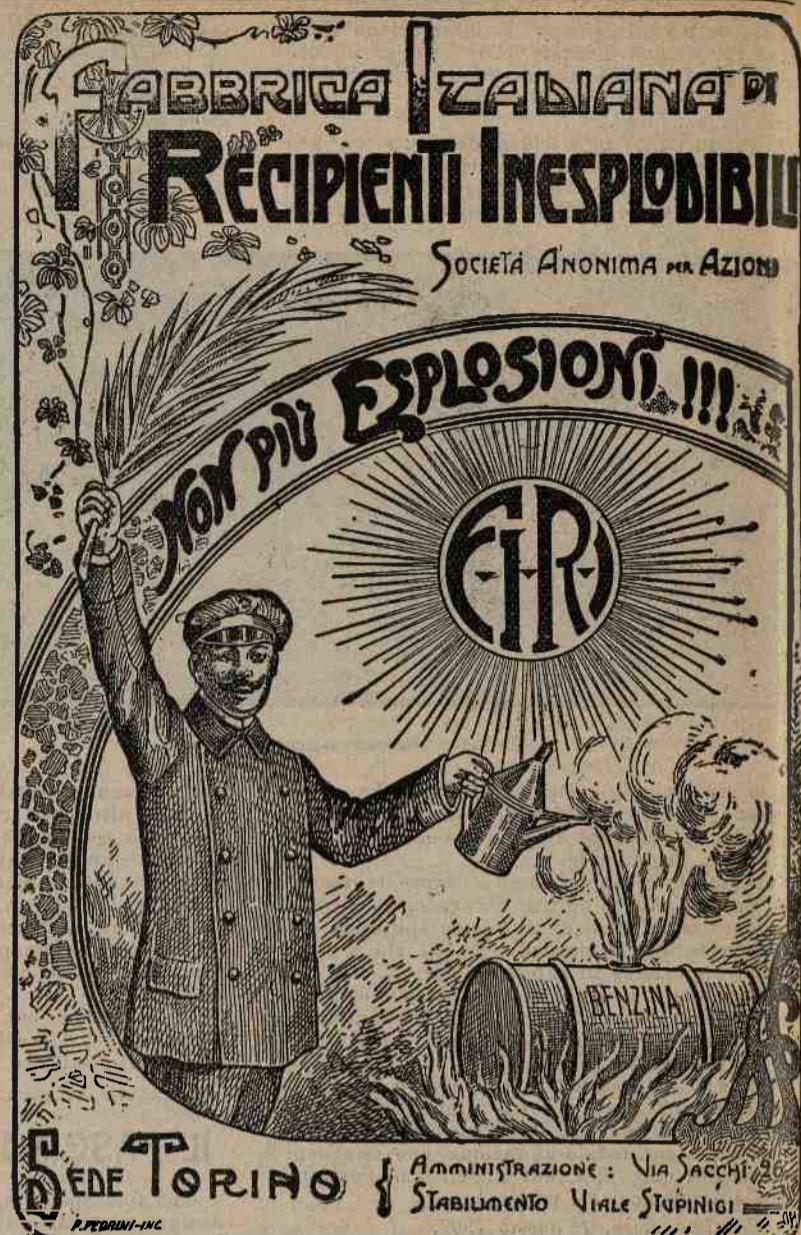
Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, riportando i migliori premi.

La LANITE si vende in cariche dosate compresse nei Tipi: Normale, Forte ed Extraforte per Caccia, e Speciale per Tiro al piccione.

La D. N. in grani (scatole da 100 e 250 gr.).

 I migliori armaioli ne sono provvisti. 

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



Pechino



Parigi

Col trionfo del **Raid** il Principe Borghese ha portato di trionfo in trionfo l'Industria Italiana.

Sul glorioso equipaggio erano collocati i **fari ad anelli parabolici** della Casa Fausto e Pietro

CARELLO FRATELLI

Piazza Madama Cristina, 7 - TORINO

Questa grande prova è la più vivida conferma
della incontestabile superiorità del nostro faro.

Il Raid Pechino-Parigi

= Le ultime tappe degli Automobilisti Francesi =

Il 14 agosto le due *De-Dion Bouton* sono arrivate a Mosca al tempo stesso della *Spycker*. Erano di 24 ore in avanso sul tempo che prevedevano, cosicché giunsero inattese e non si poterono fare le feste che erano organizzate per riceverle.

Il 17 telegrafano al *Matin* da Rotziasf:

« Non si può passare per Mosca senza visitare una delle città più seducenti che esistano, senza cioè fare un pellegrinaggio al Cremlino. Mosca e il Cremlino sono troppo conosciute perché abbia a parlare dei loro curiosi splendori; nondimeno non posso tacere il piacere estremo che ho avuto volando sopra i meravigliosi pavimenti di legno, unici al mondo, della sala Stanislao, Alessandro e Caterina. Da tanto tempo abbiamo trascinato i nostri stivali nei fanghi di tutti i generi, che è una vera voluttà quella che proviamo camminando sopra ornamenti di cedro e di legno di rosa! Perciò, malgrado l'inquietudine dei custodi del palazzo, mi sono rifiutato di seguire il piccolo tappeto riservato agli inglesi visitatori del Cremlino per fare un zig-zag fantastico sopra i fiori multicolori di questo mosaico

menti richiesti dai nostri motori e dai nostri chauffeurs. Così facciamo un vero viaggio di piacere, lasciandoci sedurre dalla meravigliosa bellezza di queste regioni. È una Normandia dai campi fecondi, chiusi da siepi e da fiumi calmi, le cui onde scorrono sotto i boschetti: una vera Normandia, tanto che nelle sue praterie si incontrano di frequente anche pometi, alle cui ombre pascolano le mandrie tranquille. Sono ben lontani oramai dietro a noi quegli armenti dei villaggi siberiani, che venivano a sgambettare dinanzi ai nostri automobili! I pometi avevano, anzi, delle mele, e un buon contadino ce ne ha offerto delle eccellenti...

« Come volete che con questo caldo sole che ci inonda della sua chiarezza, con una strada simile, non si abbia l'umore gaio? Infatti siamo lietissimi; i pericoli che da poco ci hanno dato tregua sono già dimenticati. I piccoli boschetti di frassini, di pioppi, sembrano disposti dalla natura in mezzo a vaste praterie per trasformare la nostra strada in un viale regale.

« I prati hanno fatto certamente la loro toilette per vederci passare, tanto sono pettinati e adorni, e con ciò la strada è così diretta che dopo 380 chilometri possiamo quasi ancora vederne il principio! Fortunati gli automobili che precedono senza storia! « Purchè la duri! » sospira Bizac. E tutti gai e contenti rimontiamo in vettura,

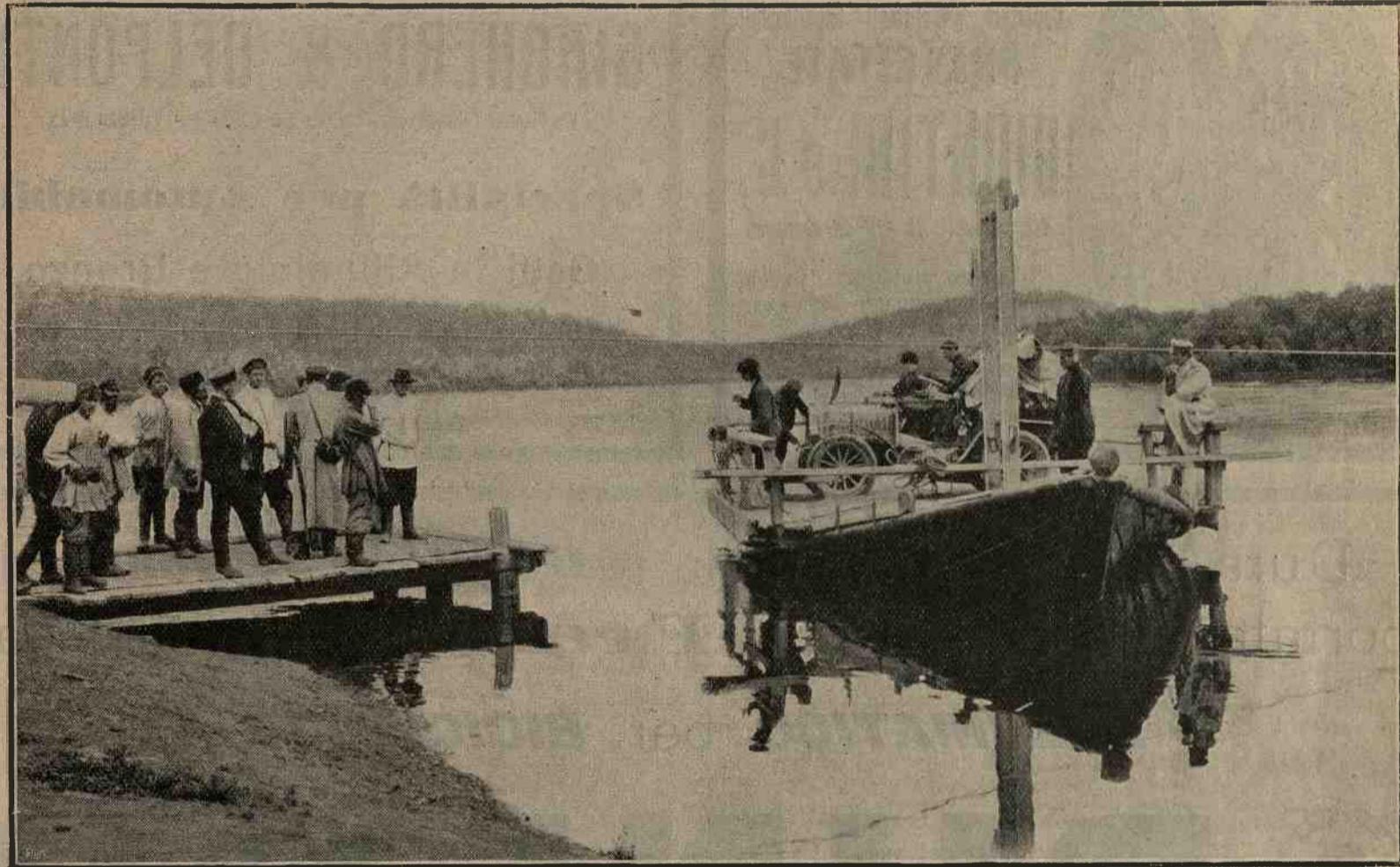
« Percorrevamo un breve tratto della incantevole valle del Rodano stamani ad un'ora di cammino da Bonrg, quando improvvisamente abbiamo scorto all'orizzonte limpido il profilo delle Alpi. Era pallido, appena visibile; si sarebbe detto, laggiù, un ammasso di nubi tempestose, lontane, azzurrastre.

« Di tutti i paesaggi che vedemmo nella nostra lunga peregrinazione, nessuno salutammo con tanto fervore. Guardavamo, correndo, le Alpi sorgere lentamente, delinearsi, avvicinarsi, affermarsi, come avremmo guardato un volto caro.

« Alle otto la nostra automobile si arrampicava sui contrafforti alpini del Delfinato, lungo la strada tortuosa che conduce a Les Echelles. Costeggiando i primi burroni, rasentando le prime pareti rocciose entravamo in quella solenne, immensa tempesta di rocce che sono le Alpi.

« Dalle montagne di Nan-kù, di Kimini, di Kalgan, non eravamo più saliti a queste altezze. Il nostro viaggio, cominciato con un'ascensione alpestre, finisce con un'ascensione alpestre. Ma quale differenza fra l'una e l'altra! Le montagne cinesi erano ostili: pareva che volessero ad ogni momento chiuderci il passo, respingerci; queste c'invitano. Nelle valli più anguste la strada si svolge, ci guida, e l'automobile sale rapida, leggera, silenziosa.

« Ettore, il nostro meccanico, che ha tirato fuori



Il Raid automobilistico Pechino-Parigi. — Le vetture dei francesi Cormier e Collignon attraversano su barche il Circasse.

di legno prezioso. Ben presto dovremo ricominciare i salti a rompicollo su tutta questa orribile strada!

« Così io maledicevo questa strada da Mosca a Varsavia, sulla quale abbiamo percorso ora più di 380 chilometri comodissimamente! Due vie conducono alla città santa russa, la capitale dell'antico reame della Polonia, e una di esse sembra ignorata da tutti i russi. Così almeno suppongo, poiché è soltanto un francese che abita a Varsavia che ha potuto darmi la certezza, alla vigilia della nostra partenza, che essa poteva essere considerata come la sola strada della Russia che meriti questo nome; infatti anche nei dintorni di Mosca questa strada è semplicemente meravigliosa; spianata con cura, tenuta principesca, come una delle nostre strade parigine, sembra essere stata costruita con cura addirittura esagerata. E non dimentico, prima di lasciare l'Impero, l'impressione sgradevole che abbiamo delle strade precedenti!

« Se una valle si presenta, la attraversa subito, sotto le nostre ruote, un viadotto, una collina pretende di imporci un cambiamento di velocità e si apre una trincea nella quale si inghiotte il nostro fianco della strada e noi con esso...

« Dico noi, cioè le due *De Dion-Bouton*, che gonolano, liete di una simile fortuna! La *Spycker*, che essa pure è felice di aver raggiunta la carovana, pone i suoi cavalli al servizio dei nostri automobili per andare avanti, e a tutta velocità, per preparare di città in città gli approvvigiona-

dopo un rapido, ma eccellente asciolvere. Bisogna passare stasera, o al più tardi domani, la Beresina. Ed è appunto mezzogiorno! »

Partiti da Mosca ieri mattina, i due veicoli *De Dion Bouton* passavano la notte del 16 agosto in una casa cantoniera situata a 270 chilometri dalla santa capitale dell'Impero russo; arrivavano a Rodzloff il 17, alle 10 antimeridiane, dopo aver percorso complessivamente 382 chilometri. La strada era fatta di pietre ravvicinate. Il sole era radio.

Il 19 agosto i francesi telegrafano al *Matin*.

« Abbiamo passato la Beresina; siamo arrivati a Bobruisk alle 9 antimeridiane, avendo compiuto dopo il mio ultimo telegramma una distanza di 274 chilometri. Vi avevo telegrafato ieri a mezzogiorno da Ratzloff. Partiamo per Siniawka, piccola città sulla frontiera del Governo di Varsavia, donde vi telegraferò lungamente. »

Le ultime feste al vincitore

Alle feste parigine in onore del principe Borghese e dei suoi compagni hanno seguito quelle italiane dal piccolo S. Bernardo a Courmayeur, da Milano a Torino. L'eco di queste feste oggi deve trovare posto nella *Stampa Sportiva*, la quale le registra per la storia dell'automobilismo italiano. Le manifestazioni della scorsa settimana rimarranno memorabili.

Così il Barzini descrive la traversata delle Alpi giungendo a Courmayeur il 15 agosto:

dal bagaglio una tromba a tre note dalla voce atroce, nel colmo della gioia, suona a getto continuo le più allegre fanfare che la fantasia gli suggerisce e dedica variazioni squillanti ad ogni cane, ad ogni gallina che vede, col pretesto di farli fuggire e salvarli così dalle ruote dell'automobile.

« Spargendo questa musica generosa arriviamo alle nove e trenta a Chambéry, dove ci sequestra, fino all'una, la gentile ospitalità di personali amici di Borghese.

« Continuiamo nel pomeriggio la corsa verso la frontiera: Ettore riprende la sua attività melodica. Un temporale estivo sopraggiunge. Le cime aguzze, strane, scoscese dei monti divengono fosche e sopra di esse divampa, rimbomba, livido il bagliore del fulmine. Piove dirottamente. Ma che importa? Corriamo: nessuna bufera potrebbe fermarci.

« Passiamo Albertville in festa per un concorso musicale; siamo riconosciuti, c'inseguono degli evviva e delle armonie. Un'ora dopo attraversiamo Moutiers, con i suoi opifici a forza idraulica, che bevono alla limpida acqua della Isère, la cui valle risaliamo tortuosamente.

« Eccoci a Séez, ai piedi del Piccolo S. Bernardo, alla dogana francese. Le burocrazie di cinque nazioni hanno fatto per noi l'eroismo di esentarc da ogni formalità, munendoci di documenti magici la cui presentazione ci apre le frontiere doganali.

« Alle 3,30 cominciamo l'ascensione del Piccolo

GIOVANNI HENSEMBERGER
MONZA MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

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

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

Specialità per Vulcanizzazioni



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 l'istino

PREZZI MITI

**PREMIATA FONDERIA
GIACHERO & OELPONTE**

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.

Dura ancora l'eco della **strepitosa vittoria** ri-
portata al **Giro di Francia** (Km. 4500) dal

PNEUMATICO per **BICICLETTE**



DUNLOP

ed altre vittorie vengono ad aggiungersi al volu-
minoso **Libro d'Oro** della **DUNLOP**.

Coppa Val d'Olona

1º ROSSIGNOLI - Bicicletta **Bianchi** e Pneus **DUNLOP**.

GRAN CORSA LIGURE-PIEMONTESE per la **COPPA OEL RE**

1º GERBI - Bicicletta **Bianchi** e Pneus **DUNLOP**.

San Bernardo. La valle dell'Isère si sprofonda: di Séz, dopo alcuni minuti, vediamo i tetti sotto di noi. Giriamo, rigiriamo salendo; la valle si apre, scorgiamo le vie percorse, i villaggi da noi attraversati, come dalla navicella di un pallone. Rasentiamo abissi pieni di ombra, nei quali già è scesa la notte. Il fulgido candore dei ghiacciai discende. Vediamo di minuto in minuto delinearsi i crepacci e le morene. Dei nevai, verso i quali si arrampicano masse folte di abeti, allungano bianche striature fino alla strada. Il confine dell'Italia, alla sommità della montagna, si avvicina rapidamente: noi vi andiamo elevandoci come in un volo. La patria ci aspetta fra i vapori del cielo.

« Raggiungiamo alle sei l'Ospizio: una folla, dei saluti rapidi, ed eccoci nuovamente in corsa sulla terra nostra, verso la valle d'Aosta.

« Al primo villaggio, La Thuile, che scorgiamo in basso tutto bianco, sventolano delle bandiere. Una moltitudine ci aspetta. Mentre passiamo, cadono fiori su noi e si leva un grido di caldo saluto: sono villeggianti, montanari, soldati, adunati da lunghe ore sulla via. I carrettieri, i postiglioni che incontriamo, ci gridano evviva; e i passeggeri che stippano le vecchie, lente diligence postali che salgono le valli, sventolano i fazzoletti.

« A Pré-Saint-Didier un'altra folla aspetta; il saluto si rinnova: pare che il primo grido udito alla soglia d'Italia continui, ci segna, si quieti, e riprenda come una eco che cammini con noi.

« Alle 7 giungiamo a Courmayeur. Rimaniamo stupefiati: bandiere, fiori, acclamazioni ed un concerto che tenta con poco successo di farsi udire fra tanto clamore. Unici silenziosi siamo noître».

Da Courmayeur gli automobilisti si portarono a Milano. L'accoglienza è riuscita meravigliosa, indimenticabile.

Così Antonio Scarfoglio ce la descrive:

« Il grande corteo rumoreggia per palpitare di cento motori, formicola di cento macchine ansanti, che s'affollano, si spingono, si affaticano per conquistare un posto più prossimo alla gloriosa sorella, per recarle il loro reverente omaggio. In mezzo ad esse, ferma, in riposo, sta la *Itala*, tozza, bassa, grigia, goffa e rozza. I suoi congegni non luccicano più, il suo splendore è rimasto sparso su tutte le antiche vie del mondo, la sua bellezza è sfiorata nella pericolosa avventura. Non importa: essa è la più forte, la più bella. Una turba le si stringe intorno, la guarda, la tocca, posa le mani lievemente sul cofano, che racchiuse il suo cuore, come per accarezzare il collo di un cavallo generoso.

« Borghese non respira più in mezzo all'enorme calca, non sa, non può rispondere a tutti. Barzini non ha le mani per stringere tutte quelle che gli si tendono.

« Uno squillo di tromba risuona. Si parte in ordine stabilito, e lentamente usciamo fuori. La folla attende e appena l'automobile esce, di nuovo l'urlo che esala da tutte le bocche erompe, si propaga di gruppo in gruppo, corre con noi violento e altissimo.

« Tutto il corso Sempione è brulicante. Uno sciamo di biciclette fa squillare i campanelli. Intorno a noi i grandi alberi sono convertiti in grappoli umani, le case sono gremite, una falange di automobili ci segue, facendo da corteo, invadendo l'amplissima strada, rumoreggiano forte.

« Urtiamo contro i primi flutti dell'immane marea. Alla metà del corso Sempione la via è tutto un mare di teste, agitate dai profondi movimenti di onde che si inseguono. Innanzi a Borghese il passaggio si apre subitaneamente, per richiudersi dietro di lui. A stento si procede. Gli applausi e gli urlì hanno adesso il fragore di un'onda enorme che batte e si rompa contro la riva rocciosa. E' un delirio! Delle tranvie sono ferme nella massa umana e ai finestrini, sui tetti, attaccati ai *trolleys* nuovi individui inviano altri applausi, altri urlì, altri baci.

Le finestre sono avvolte da migliaia di bandiere

svolazzanti sul capo di mille e mille persone, che tendono le braccia al vincitore.

Lentissimamente Borghese, seguito da noi, passa accanto all'arco di trionfo, si ingolfa nell'androne dell'Arena e d'improvviso sbuca nel gran piano immenso, che in tutto l'interno, sulle ampie gradinate, su su fino ai più alti posti, palpita di una folla enorme, strabocante. Dieci, venti, trentamila visi si tendono verso la porta bassa. L'immane anfiteatro gremito attende, e quando Borghese, eretto sulla macchina vittoriosa, entra nell'Arena, si slancia in volata e fa il giro della pista, passando rasente alle gradinate estreme, i primi applausi nervosi, affrettati scoppiano, salgono di gradino in gradino, scendono di nuovo verso di lui, si porgono violenti e fragorosi e lo accompagnano, lo seguono. Tutte le gradinate sono ora frementi. Corpi, braccia, cappelli, fazzoletti si agitano con un rombo immenso, altissimo. Il principe corre in giro in mezzo al fragore di un tuono.

L'entusiasmo non ha ora più limiti. Mentre gli automobili compiono il secondo giro, la folla lascia i gradini, scavalca i parapetti, invade l'Arena, si stringe intorno all'automobile di Borghese, la solleva, la porta, la trascina in trionfo! In mezzo

presentanza del Municipio, Luigi Barzini, il presidente dell'*Itala*, Durazzi-Pallavicini, M. Billécoq, vice-console di Francia, l'amministratore delegato dell'*Itala*, Guido Bigio, il cav. Grossi-Campana, il comm. Testera, gli ingegneri Balocco, Orasi e Giovagnoli, lo *chauffeur* Ettore Guizzardi, il conte di Mirafiori, i dottori Rossi e Mens, dell'Automobile-Club, l'avv. Cattaneo, il presidente del Moto-Club, signor Salengo, l'avv. Silvio Bonselli, Annibale Camera, della Casa Pirelli, Gustavo Verona, direttore della *Stampa Sportiva*, Seren-Rosso Giuseppe, l'ing. Fornaca, della *Fiat*, Gagliardi, Fournier, Carenzio e Graziani, direttore dell'*Auto-Commerciale*, che fornì la macchina al principe Borghese, e molti, molti ancora.

Squisitissimo e servito con molto buon gusto di eleganza il pranzo, tenutosi al *Ristorante del Parco*. Il menu, artistico, che recava una nitidissima istantanee di Borghese, finemente riprodotta dal Bertieri, recava:

Hors d'œuvre du Parc — Consommé de volaille parisienne — Truite saumonnée sauce divine — Pièce filet de bœuf Borghese — Truffes à la piémontaise — Cailles de chasse en chaud froid — Punk Pekin — Faisan nouveau en casserol — Coeur de salade romaine — Bombe Itala — Gâteau noblesse — Corbeilles de fruits, café double — Niesteiner Rafaichi — Grignolino en carafe — Pomard 1888 — Maret et Chandon White star — Liquore.

Tra le più liete ed animate conversazioni il programma gastronomico fu esaurito, e allora il dott. Rossi comunicò, senza frangie verbose, le adesioni del prefetto e del sindaco, del console francese, M. Pralon, degli on. Teofilo Rossi, Paniè, Daneo e Ferrero di Cambiano, dei cav. Agnelli, Marchesi e Scarfoglio, della *Fiat*, dell'on. Crespi, dell'Automobile-Club di Milano, di Nazzaro e di Lancia, della prima *chauffeuse* diplomata, Ernestina Luisa Prol, del comm. Ostmann e dell'ing. Pettazzi, del genio civile, di Mario Montù, dell'Automobile-Club, e del conte Fanzago, presidente dell'Automobile-Club Veneto, di Goria-Gatti, del questore Camarino.... ma come



Il passaggio del principe Borghese (colla sua Itala, fanali Carello fratelli) al Piccolo San Bernardo. - Il principe Borghese (il più alto), alla sua destra l'abate Chanoux, poi il console del Touring C. I., sig. Bertolini, quindi l'avv. Cattaneo, dell'Itala. Antonio Scarfoglio (il primo in piedi alla sinistra della fotografia). (Fot. Brocherel - Aosta).

alla marea enorme, fluttuante e tumultuante, la *Itala* galleggiava come un sughero su onde furibonde.

Borghese, Barzini e Guizzardi sono strappati a forza dai sedili, sono portati giù, stretti, baciati, toccati da cento, mille mani. Nulla conta più: nè il pericolo di rimanere schiacciati nella calca spaventosa, nè quello del terribile soffocamento. Tutti si pigliano, si accalcano, gridano agli eroici viaggiatori, si sommergono, scompaiono nel flutto tumultuante.

Gli automobili compiono a forza, trascinati, un nuovo giro nell'Arena.

La frenesia delirante ha invaso gli animi, una frenesia di fronte a cui qualunque considerazione scompare. A Guizzardi vengono strappati gli occhiali, a Barzini tolgo l'impermeabile. *Urrah! Urrah!* L'urlo enorme continua, aumenta, vince i rumori di tutti i motori. Migliaia di bandierine sono agitate in segno di festa.

A stento Borghese arriva al pulvinare. Quando scende, un'altra folla ha dilagato, come le acque da una diga aperta, una folla che spinge ancora, che vuol toccarlo, baciare il lembo del suo abito. L'automobile formicola di gente che vi si aggrappa, che si stende per stringere la mano al principe, che gli vieta il passo all'uscita.

Dopo Milano il trionfatore passa a Torino. Compie così l'ultimissima tappa. Altre feste, altri fiori, altri evviva ed altro... banchetto.

L'Automobile-Club e il Consiglio di amministrazione dell'*Itala* hanno voluto chiudere le festose accoglienze al vincitore del *raid* con un banchetto, limitando gli inviti ad una cerchia ristretta di amici. Così non stucchevoli esigenze di etichetta, ma una riunione *en petit comité*, non meno spontanea e significativa.

Alle mense, ch'erano tutto uno scintillio, avevano preso posto, col principe Borghese, il marchese Ferrero-Ventimiglia, presidente dell'Automobile-Club d'Italia, l'assessore Tacconis in rap-

ricordarle tutte?

Diciamo dunque dei discorsi. Il marchese Ferrero-Ventimiglia ricordò le accoglienze che Torino volle fare a Borghese vittorioso, ed al suo nome congiunse quelli di Luigi Barzini ed Ettore Guizzardi, i due fedeli ed infaticati compagni di viaggio. Salutò la Francia nella persona del suo vice-console, la terra generosa che è stretta allo nostra da cento vincoli affettuosi, e, infine, presentò al principe la medaglia d'oro, decretata dall'Automobile-Club d'Italia; a Barzini ed a Guizzardi le medaglie d'argento. I convitati proruppero in uno scrosciente applauso.

Il presidente dell'*Itala*, Durazzi-Pallavicini, pronunciò un discorso per esprimere il suo compiacimento e rilevare come la nuova vittoria segni nella storia dell'automobilismo italiano una nuova brillante conquista.

L'assessore Tacconis parlò a nome del sindaco, nè la sua improvvisazione poteva apparire più spontanea e felice. « Voi, principe — egli disse — avete dimostrato che lo sforzo tenace dell'uomo non conosce le difficoltà e avete compiuta la nuova conquista pacificamente e pur gloriosamente. Come gli antichi romani asservivano col volere delle proprie legioni le terre lontane per desiderio di dominazioni e vi portavano trionfalmente le loro aquile d'oro, voi avete solcato le terre di due continenti con un congegno possente, che recava nelle sue latebre anche un po' di sangue italiano; avete fatto sventolare sotto altri cieli il tricolore della patria e affermato al mondo il nome della terza Italia e la potenza di un'industria che è vanto ed orgoglio di Torino nostra. Siano i vostri sforzi di incitamento ai deboli ed ai vili! ».

L'oratore proseguì inneggiando a Barzini, il poeta di viaggio del principe Borghese, a Guizzardi, il modesto, ma forte lavoratore. Con un pensiero gentile chiude il suo discorso l'assessore Tacconis, ricordando, cioè, al vincitore le sue bambine, che seguirono trepidanti il padre nel-

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

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingrosso - Dettaglio

RAW-TENNIS Completati
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCKEY
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Alpenstock - Bandes mollettiere - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giuochi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono articoli ed accessori di qualunque fabbrica.

Impianti completi di qualsiasi gioco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici



“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

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

Ch. MARCHAND - Rue Lamenais, 12^{es} - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. — Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a Piacenza

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**

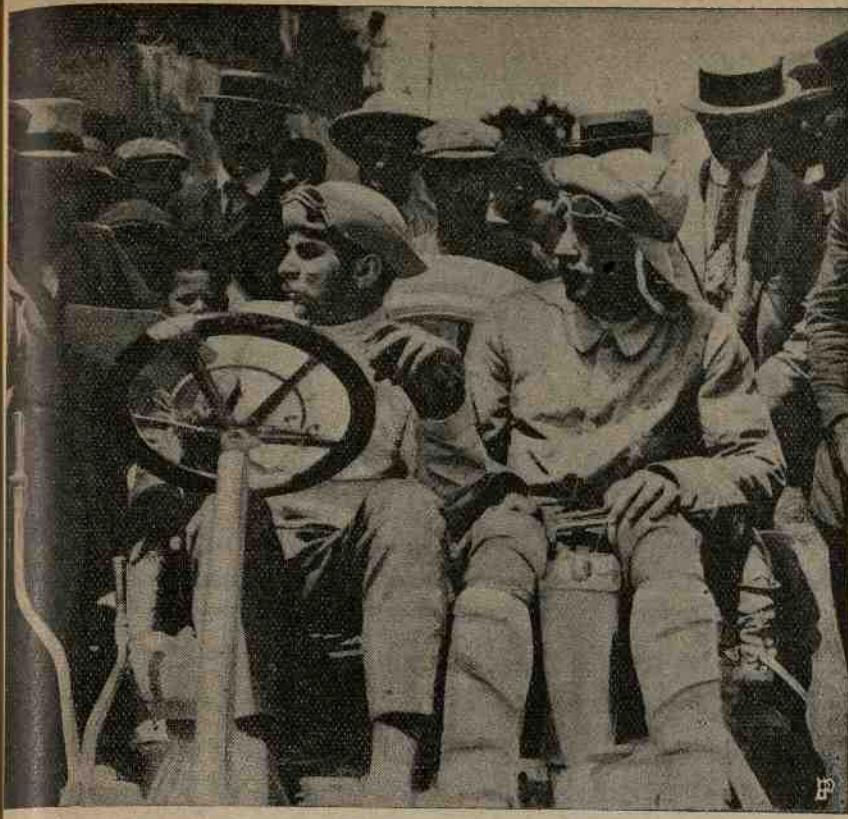
la più grande novità del 1907

Detto modello che mettiamo in vendita **a titolo di reclame 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.



La corsa di vetturine fra gentlemen in Sicilia. - Il cav. Vincenzo Florio primo arrivato. (Fot. Vincenzo Lo Cascio - Palermo).

l'aspra impresa e si allietano ora nel suo trionfo. M. Billecoq, a nome della colonia francese, dopo aver detto che, per iniziativa d'un giornale parigino, il *Matin*, si videro sventolare insieme le bandiere italiane e francesi, brindò alla vittoria del principe, ai suoi due compagni e all'Italia grande.

Salutato da una ovazione, sorse infine il principe Scipione Borghese, il quale, con frase facile ed espressiva, ringraziò quanti vollero rendergli più cara e più accetta la fatica compiuta.

E riandò col pensiero nel tempo in cui, diciott'anni addietro, egli chiedeva ospitalità a Torino, sostante sul suo cammino di progresso, quasi a ritemprarsi, a prepararsi a nuove conquiste. Chiuse brindando alla città generosa, all'industria automobilistica, fonte fra le più importanti di ricchezza nel nostro paese.

Alle ore 23 la riunione si sciolse; ma molti dei commensali misero a dura prova la cortesia del principe e di Barzini, richiedendoli della propria firma a ricordo della festa.

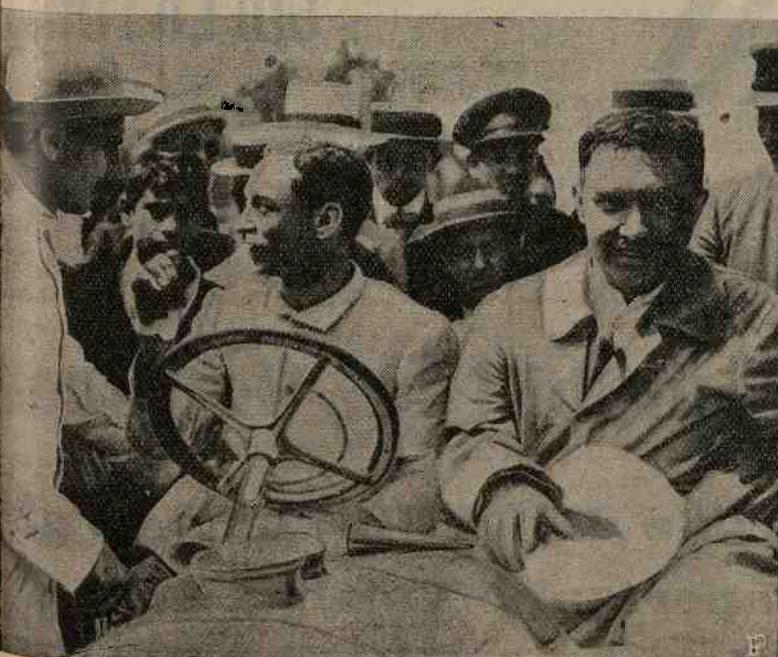
Fuori la folla curiosa, che si era accalcata attorno all'*Itala* vittoriosa, esposta sopra un palco, salutò i viaggiatori con applausi ed evviva.

Corsa di vetturine fra "gentlemen", in Sicilia

La vittoria del cav. Florio.

Il giorno 13 agosto, promossa dal « Comitato Panormitan », ebbe luogo una gara di corsa di vetturine fra "gentlemen".

La corsa effettivamente ebbe un carattere diverso da tutte le altre del genere sol perchè fu ristretta assolutamente nella cerchia dei dilettanti



Cav. Tasca, terzo arrivato. (Fot. V. Lo Cascio - Palermo).

restando escluso per qualsiasi ragione qualunque professionista.

Il Comitato ebbe l'idea d'iniziare questi esperimenti per educare il dilettante alle dure prove di una lunga corsa senza il benchè minimo aiuto del professionista.

Conformemente al regolamento della corsa, su ciascuna vettura dovevano prender posto due persone ed era proibito di farsi accompagnare dal meccanico.

La corsa si effettuò con successo nel percorso Palermo-Termini-Circuito Siciliano-Palermo, con un'altezza massima di m. 1025.

Fra 11 concorrenti 5 arrivarono nel tempo massimo stabilito.

Primo arrivato il cav. V. Florio, compiendo felicemente il lungo e difficile percorso in ore 6'45"17' e 4/5; secondo il barone Stabile, in ore 6'58"49" e 2/5; terzo il cavaliere P. Tasca, in ore 8'7"40" e 4/5. Arrivarono appena dopo

il signor D'Angelo e il bar. F. Cammarata.

Corsa di motociclette

Lungo il magnifico viale, che pare gioisca pel tepido bacio d'un bel sole autunnale, la gente s'avvia verso il Velodromo Umberto I, e man mano che si avvicina e sente più distinto il crepitare frequente dei potenti motori, s'affretta, si sospinge desiosa, come ad imperioso appello.

Nel vasto recinto la folla, ansiosa e muta, osserva con interesse e curiosità lo spettacolo, per quasi tutti i presenti nuovo affatto: è un silenzio profondo sul quale incombe tutta la tensione nervosa di coloro che stanno osservando l'iniziarsi d'una lotta, della quale arditezza, sangue freddo ed intelligenza si conterranno la vittoria.

Nessuno fiata, nessuno ancora cerca di manifestare le sue impressioni, nessuno di spiegare ciò che prova, di analizzare i suoi sentimenti.

Come un lampo le macchine veloci passano sul rettilineo, imboccano la curva, piegano sì che pare debba cadere, non possono reggere, ed invece continuano a divorare lo spazio, per raddrizzarsi sull'opposto rettilineo, ripiegarsi sulla successiva curva, ed in questa posizione quasi orizzontale col piano del prato, superarla, mentre voi, come affascinati, continuate con un senso di paura ad osservare l'alternarsi delle posizioni, che volta a volta le macchine vanno assumendo.

Ed intanto, mentre esse s'inseguono, si sorpassano, ed i motori accelerano il rumore palpitante del loro cuore potente, voi non riuscite a staccare lo sguardo dai corridori, e meravigliati da così grande velocità, impotenti di persuadervene, vi sembra che la pista si ingrandisca ad un tratto, aumenti il suo sviluppo, si che i corridori che vi sfiano davanti e rapidamente vanno allontanandosi in una distanza immaginaria, coprano un più lungo percorso prima di potervi ripassare davanti.

E' in senso inverso, lo stesso effetto che provai quando vidi per la prima volta il gigante Ugo, che tra le sue mani capaci andava rigirando uno scudo ed alcune cartoline: i miei occhi, piuttosto che farmi vedere spropositate quelle mani, mentivano a sé stessi, e lo scudo rimpiccioliva sino a sembrarmi un pezzo da una lira, e le cartoline semplici carte da visita.

Ma ad un tratto la vostra illusione svanisce ed ogni cosa si ripresenta nella sua realtà ed allora: — Ah, no, basta, basta, non correte più, vorreste gridare, ah, ma se un solo istante di distrazione, se il minimo guasto può produrre con una caduta la vostra morte! Rallentate per pietà. Ma siete diventati pazzi? Quale frenesia vi ha dunque invasi che non v'accorgete che scherzate colla morte? Oh, cessate, cessate, dite, come potete resistere ad una corsa così vertiginosa? Come aver occhio per scarsi? Quale padronanza avete ancora della macchina? Dio! Dio, quel corridore... là, a mezzo della curva come sterza! Ah, si ripiglia... No, oh, Dio... ah! Urta contro lo steccato... è sbalzato di sella e scompare dietro la scarpata:

la motocicletta strisciando contro i ripari continua follemente la sua corsa, mentre i serbatoi della benzina si sfasciano e fiamme rossicce, vive come un desiderio, ardenti come un voto, si levano come braccia imploranti, alto, in cielo.

Sul volto di ognuno è l'orrore, la trepidazione quello che scava una ruga dolorosa; per un attimo non si muove inchiodato dalla commozione; ma poi ad un tratto, come ad un segnale, tutti si lanciano nella pista e corrono presso il caduto.

Egli si rialza stordito, meravigliato, illeso.

Ah, dunque anche dopo una simile caduta si può essere incolumi?

Ognuno ritorna al proprio posto.

Al traguardo intanto nuovi concorrenti si allineano; i meccanici li sostengono, pronti a lanciarli all'ultimo segnale della campana; attorno attorno stanno i fabbricanti ed i rappresentanti, che dopo la recente caduta voi paragonate ad aiutanti del carnefice in atto di preparare le vittime per supplizio.

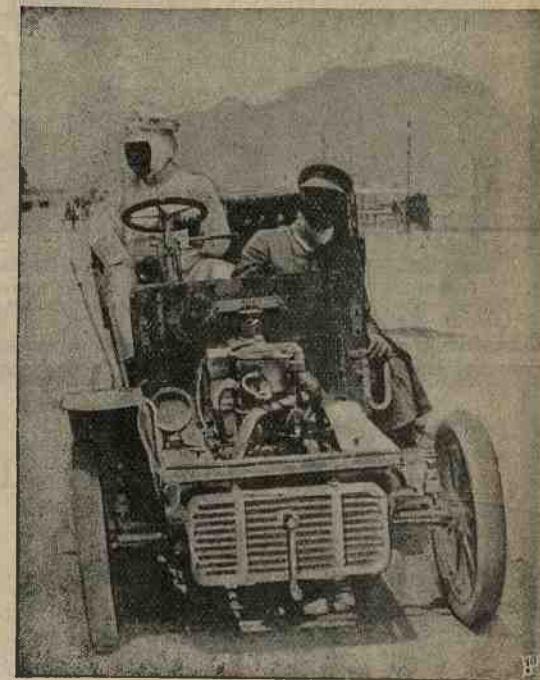
La campana percosce una, due, tre volte rimette in gara i corridori dall'occhio vigile, dalla mano obbediente e pronta.

Il vostro preferito, partito male, ora va acquistando terreno e voi mentalmente come se vi udisse lo incoraggiare: — Oh, ancora, ancora, va, va, lo raggiungerai. Ma aiutati coi piedi... Già non puoi... Ma allora no, no, non levare l'accensione nelle curve, via, ancora, ancora, ci sei, coraggio, da bravo! Non girare al largo, aspetta sul rettilineo, su adesso, via, via, su presto, alla corda, bene, bravo, bravo!!

E la frenesia che tiene avanti i corridori, ora voi pure avvinate, la sete ardente della velocità vi prende: è scomparsa la paura, scacciata dalla febbre della lotta, più non temete le cadute, ora vorreste che si aumentasse, che si aumentasse ancora; non vi basta più questa velocità, ancora, ancora...

E la vostra mente si stanca, sforzandosi, acuendosi in questo desiderio, si consuma come per un fuoco, si lacera come contro una punta.

La campana dà il segnale dell'ultimo giro: una volta ancora le motociclette vi passano davanti ve-



Barone Stabile, secondo arrivato.

(Fot. Vincenzo Lo Cascio - Palermo).

locissime, le accompagnate coll'occhio per pochi istanti, ancora vi ripassano dinanzi, ancora sentite i motori crepitare frequenti quasi a ben segnare lo spazio divorato: poi tutto è finito.

Ed allora gli è come se da un incubo grave e penoso fosse stati tolti, come se un voto compiuto, nella vostra mente però è un vuoto, sentite che la gioia del desiderio soddisfatto è poca cosa, non rispondente alla vivezza della brama.

Tutto è terminato senza disgrazie, qualcuno ha vinto, le macchine han dimostrato quanto possano. Ma perciò soltanto, voi dite, ho io consumata tanta energia, per ciò soltanto ho tanto palpito; ma soltanto per vedere queste vite salve ho io tanto frumento?

Non parlate, col capo chino, dolente, abbandonate la pista, incapace di un pensiero, impotente in un ricordo; vi affaticate, quasi vi dà dolore il pensare alle occupazioni che vi attendono, avete tutto dimenticato, e gioie e dolori, nessun desiderio vi accende, siete stanchi, abbattuti come per un grande dolore od un lungo ed intenso lavoro intellettuale.

Ma poi, man mano la vostra sovrecitazione nervosa scompare, a poco a poco nasce in voi il desiderio, il bisogno di scambiare le vostre impressioni, di udire quelle degli altri, e mentre quando lasciate il campo di corsa era in voi la convinzione che non sareste mai più tornati ad assistere a gare automobilistiche, ora invece pensate che non vi dispiacerebbe tornarci ancora una volta per vedere se riprovereste ancora così violente emozioni.

FERNANDO OLIVERO.

L'abbonamento alla

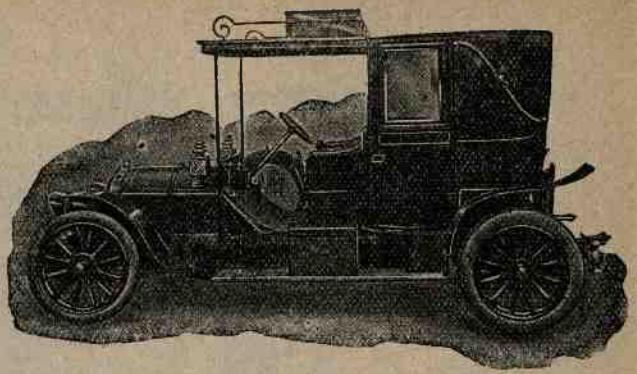
Stampa Sportiva

(Edizione comune)

costa L. 5

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

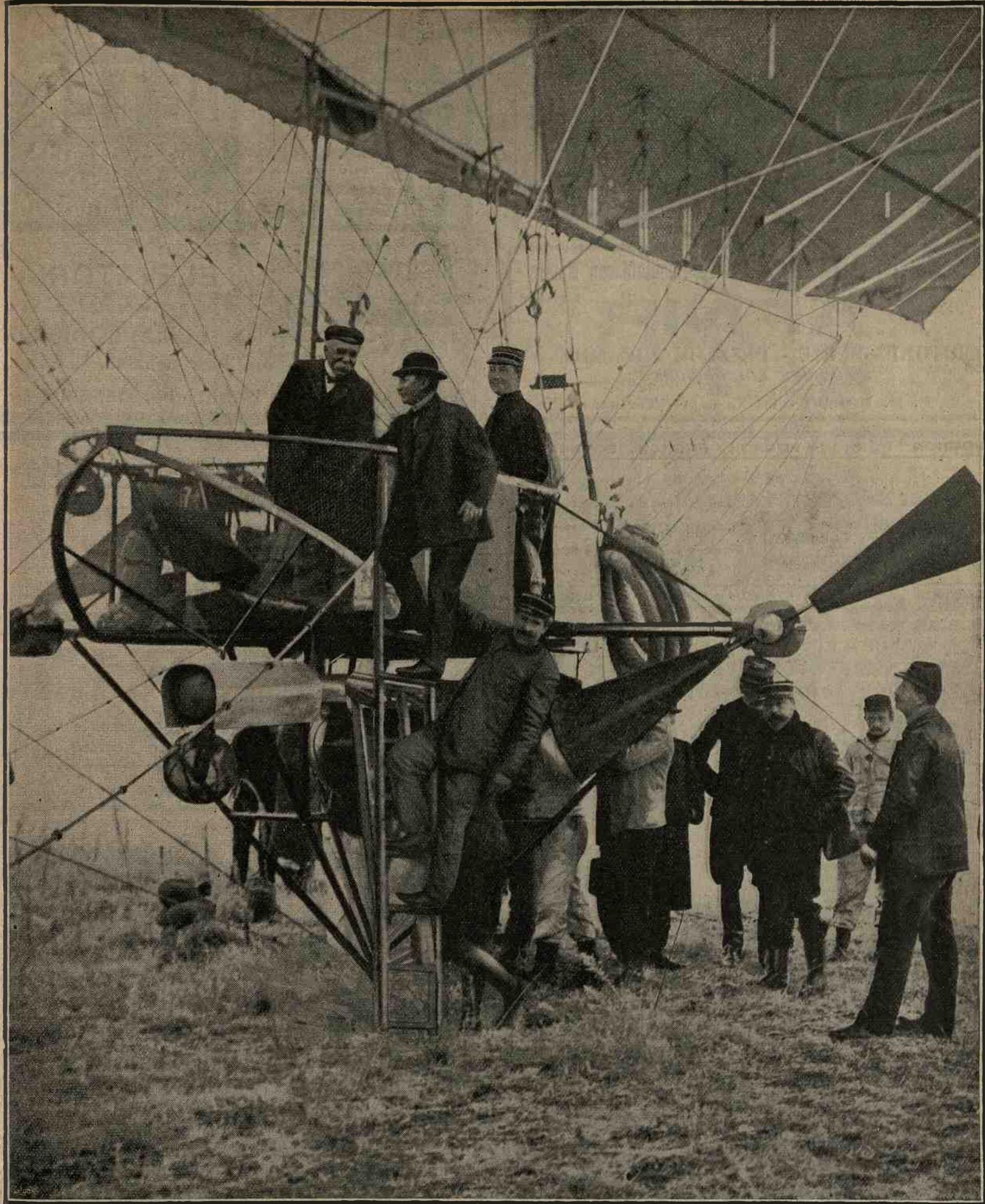
Barche e Yachts a velaCanotti e Yachts automobiliLancie da salvataggio e fluvialiTrasporti e Rimorchi

Motori speciali per imbarcazioni delle migliori Case Europee ed Americane

Cataloghi e preventivi a richiesta.

Stabilimento
Madonna di Campagna
TORINO

Pneus tout cuir "DURIO,"
COPERTONI
in
cuoio senza giunta
per
Automobili e Vette
Sezione speciale di "RECHAPAGE,"
per ogni specie di Copertoni e Camere d'aria.



Clemenceau. Generale Picquart.

Gli esperimenti del pallone Patrie. - Clemenceau e il generale Picquart nella navicella del Patrie.

La navigazione aerea

I successi del dirigibile *Patrie* hanno incoraggiato lo Stato a non indietreggiare dinanzi ad alcun sacrificio, pur di dotare l'armata francese di una vera flotta di aereostati.

La passeggiata fatta da Clemenceau e da Picquart sopra Parigi fu a questo riguardo decisiva. Si è infatti iscritto in bilancio un credito che permet-

terà la costruzione rapida di un certo numero di dirigibili del modello del *Patrie* per i corpi d'armata dell'Est.

Il presidente della Repubblica ha assistito all'operazione, e diverse manovre sono state eseguite dinanzi a lui. Il *Patrie*, mantenuto con le corde da parecchi corazzieri ed aereostieri, fece delle evoluzioni dinanzi a Fallières, il quale s'interessò vivamente dei movimenti del dirigibile, ammirabili per la precisione. Alle ore 10,15 il *Patrie* ri-

tornava a Médun, ove, dopo un ottimo percorso, arrivava esattamente alle 11, pilotato dal capitano Bois e dal tenente Delassus.

Il presidente della Repubblica ha trattenuto a colazione il comandante Bouttiaux ed il capitano Voyer. Il dirigibile sarà sgonfiato nella settimana prossima, per venire ingrandito.

Abbiamo annunciato che il suo volume, di 3100 metri cubi, sarà portato a 3600 metri cubi. Le esperienze si riprenderanno probabilmente in set-

BRIXIA-ZÜST

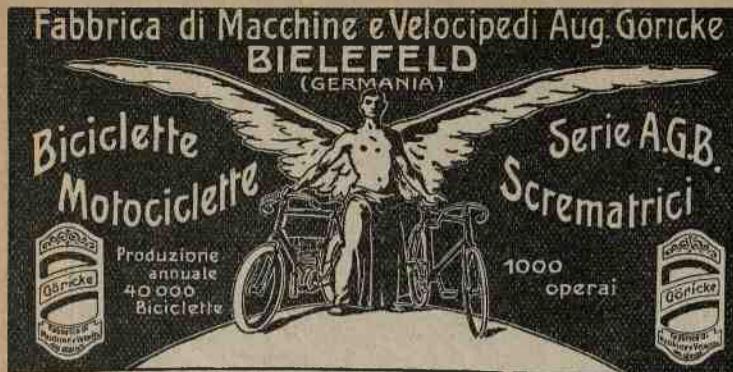
AUTOMOBILI PER CITTA'
18-24 HP

DOMANDARE LISTINI ALLA
SOCIETA' ANONIMA FRERA - MILANO

Gebrüder
Stoever
di
Stettino.

CAMIONS
OMNIBUS

di ogni
forza e di
qualsiasi
tipo.



Motociclette BORGO montate con Motore

FAFNIR

MOTORI - SERIE - PEZZI DI RICAMRIO
MACCHINE D'OCCASIONE

E. M. BORGO - Via Nizza, 84 - Torino.

POGNON POGNON POGNON POGNON POGNON

La Bougie POGNON vince:

nella **Coppa dell'Imperatore** - 1° con accensione ad alta tensione Pipe.

Coppa Herkomer

2° nella Classifica gener.: Métallurgique.

Coppa della Meuse

1° Germain.

Corsa de Côte Kesselberg

1° Métallurgique.

Coppa d'Endurance in Inghilterra

vince Siddeley

17000 Km. senza toccare la bongie.

POGNON POGNON POGNON POGNON POGNON

MANIFATTURA PNEUMATICI
FRANCESCO DAMIANI
TORINO - Via Sant'Anselmo, 21 - TORINO

Specialità in riparazioni vulcanizzate e garantite a **Coperture e Camere d'aria** per Automobili.

Confezione pronta di qualunque copertura su misura.

Deposito Camere d'aria di qualsiasi tipo.

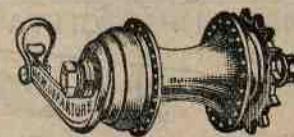
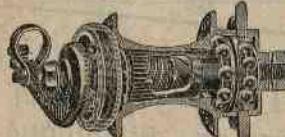
Come vorrei che la mia Bicicletta fosse montata con un mozzo NEW-DEPARTURE



NEW-DEPARTURE

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

Ricordarsi bene della Marca.



Eduardo Biotti

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

BENZINE

Esposizione Internazionale

MILANO 1906

Medaglia d'Argento

Massima onorificenza

PNEUMATICI

PETER

ADAM BOOS

MILANO

70 FORD BONAPARTE 70

Società Anonima

"La CO²"
TORINO

Via Ormea, 34.

ELEVATORI

automatici

INESPLODIBILI

per Benzina.

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

Vendesi Canotto Automobile

Motore Züst 28/40 HP - Scafo Baglietto

Come nuovo - Funzionamento ottimo

Rivolgersi: Alessandro Demaria - Alassio.

CANTIERE NAVALE

NAPOLI

= Spiaggia delle Marinelle =

F.I.T.

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo

Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina

Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.

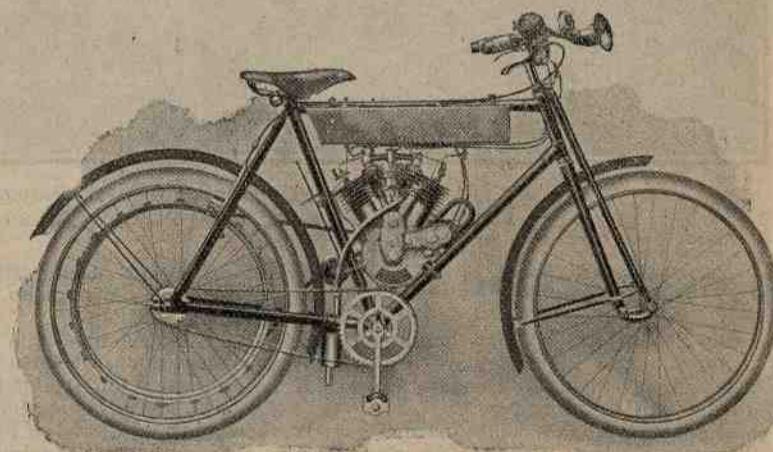


Telegrammi: FIT - Napoli.

La "Moto Rêve,"

a 2 cilindri e magneto

La più leggera delle Biciclette a motore, non trova confronto in nessun'altra sin qui ideata e supera di gran lunga, per i suoi reali vantaggi, tutte le macchine del genere oggi in commercio.



Chiedere listino, che viene spedito gratis e franco dalla

Società Italiano "Moto Rêve,"

Anonima per Azioni - Capitale L. 450.000

Milano - Via Moscova, 10 - Milano

embre od al principio di ottobre al più tardi. Probabilmente a quella data il dirigibile effettuerà il suo viaggio a Verdun.

Per il concorso di aviazione del *Daily Mail* si sta apparecchiando un altro aeroplano. Esso è inventato e costruito dall'ing. M. L. Badin, un francese stabilito ad Huddesfield, in Inghilterra.

Egli ha intenzione di prender parte col suo autoplano al concorso del *Daily Mail*, Manchester-Londra, 320 chilometri, ch'egli spera di coprire in meno di tre ore, anche col tempo il più burrascoso.

Ecco come l'autore stesso parla della sua invenzione, in una lettera indirizzata ad una rivista francese:

« Ben esaminata, la mia macchina volante non è un aeroplano e voi non vi troverete dei vasti piani per fluttuare nell'aria; no, è quasi un'automobile, capace di camminare sulle strade, ma un'automobile aereo ».

Il Badin sostiene che si possono costruire degli autoplani militari di modello più grande, che possono contenere una o due compagnie di soldati o una grande provvista di esplosivi.

Continuando nelle sue esperienze il Bleriot ha fatto ultimamente nel campo di manovre d'Issy, davanti a un buon numero di *sportsmen*, un nuovo volo, perfettamente riuscito, di 125 metri in linea retta. Lascia quindi a sperare che il premio dell'Aero Club, di 150 m. sarà quanto prima vinto, e così quello della Coppa d'aviazione Archdeacon.

Le corse di Brescia

Non ci siamo dedicati mai al facile mestiere dei profeti per due ragioni. Prima di tutto, perché lo crediamo troppo inferiore alle nostre forze — modestia a parte — visto che oggi ogni analfabeta manca di ogni tirocinante nella categoria dei « genii incomprendibili » si crede in dovere — dovere ne! — di sperimentare almeno un paio di volte alla settimana le proprie facoltà divinatrici; poi, perché quel mestiere è sommamente improduttivo, visto che non è buono a procurare se non delusioni e antipatie. Eppure, stavolta, dinanzi all'avvenimento che va a svolgersi a Brescia e che per l'Italia costituisce il *clou* dell'annata sportiva, noi *sportsmen* convinti, ma profeti negati, ora e sempre, vogliamo arrischiare un modesto anticipo, senza per questo pretendere alla nostra infallibilità. Poiché, in automobilismo, non esiste la vittoria teorica.

Si ha un bel considerare tutta la severa preparazione con cui una Casa si presenta al cimento o viscerare da tecnici tutta la magnifica costruzione della macchina senza, peraltro, abolire le *chances* alla dipendenza di chi regge il volante: una cellula del colosso che si sposta, o un miserabile accidente di strada, e la laurata *Dea* sfugge irrimediabilmente... Chi avrebbe detto che Duray, a Dieppe, non dovesse nemmeno figurare tra i piazzati? O che Lancia, dopo i meravigliosi giri della Gordon-Bennett e della Vanderbilt, non sarebbe finito tra i primi? Molti, vista la *guigne* del nostro campione, gli negarono dopo ogni fiducia, scusandosi col dire: « Sì, è bravo, senza dubbio, ma è sempre tanto sfortunato... », ed erano i profeti, coloro cioè che sono continuamente assillati da un'unica stupidissima formula: « chi vincerà? »; altri, continuaron a pronosticarlo vincitore, ed erano i *ragionatori*, coloro cioè che non sommettono un giudizio ad un mero arbitrio di fantasia o peggio ancora ad un fatidico spirito lungimirante di cui si credono forniti. Denominazione unica, che accomuna i due gruppi, eppure, quanta distanza: « chi potrà vincere? ». La ricerca avrà o non avrà una conferma, non monta: è stata fatta con una certa diligenza e serietà ed è quanto basta.

Nella prima giornata di Brescia, cioè nella « Coppa Florio », che sarà retta dal regolamento del Taunus, contro 27 vetture italiane si misureranno 7 vetture francesi e 7 vetture tedesche. Bisogna però notare che il numero (27) delle vetture italiane non è molto determinativo, poiché include anche tre *De Luca-Daimler* e tre *Wolsit*. Comprendiamo benissimo che l'importazione e l'adozione di un brevetto acquisito alla lavorazione indigena non le sminuisce il carattere di prodotto nostrano, ma chi ci salverebbe poi dall'appellativo — punto spregiativo, in questo caso — di sfruttatori per quanto abili di ciò che non è stato ideato in casa nostra e da menti nostre, se una *Wolsit* o una *De Luca-Daimler* si affermasse a Brescia con una superba vittoria? Distinguendo per distinguere, è meglio distinguere nettamente, prima, salvo poi, dopo, ad aggiudicarsi la parte di merito. Le vetture quindi prettamente, genuinamente italiane sono ventuna, e cioè: 3 *Spa*, 3 *Itala*, 3 *Isotta-Fraschini*, 3 *Bianchi*, 3 *Rapid*, 2 *Brixia-Züst*, 3 *Junior*, 1 *Panormitan*. Quest'ultima è un novello prodotto dell'industria paesana e ci viene dalla Sicilia. La Francia si riassumerebbe nelle 2 *Rochet-Schneider*, 2 *Darracq*, 3 *Aries*; e la Germania nelle 3 *Benz*, 3 *Gaggenau*, 1 *Eisenach*. La rappresentanza dell'Inghilterra, per quanto larvata, è affidata alle 3 *Daimler* e alle 3 *Wolseley* (falsariga delle *Wolsit*). Se tutte le vetture iscritte si presenteranno allo *start*, avremo dunque 41 partenti, numero molto considerevole che si rifletterà certamente sul successo della gara.

Notiamo per incidenza un fatto.

Tutti ricordano che quando la Fiat assunse al suo ser-

vizio Wagner, già corridore della Darracq, la Casa francese prese cappello, fece magari qualche insinuazione e dichiarò che avrebbe *statim et illico* rinunciato a corse e messo in vendita il relativo materiale già pronto.

In quella liquidazione, più di una *Darracq* passò nel *garage Florio*, il noto *sportsman* siciliano e l'iniziatore del Circuito bresciano. Mercè il privato ingaggio, la *Darracq* corse al Taunus (guida lo stesso Florio) ed anche a Dieppe, poiché Rigal non è altri che il direttore del *garage Florio*. Con la medesima veste, parteciperà alla prima giornata di Brescia. Per dirla più brutalmente: un italiano, e per giunta colui dal quale prende nome la prima parte dell'avvenimento bresciano, correrà o farà correre a Brescia con vetture francesi. Ci asteniamo da ogni commento per non turbare con una nota aspra l'armonia della bella festa bresciana, ma non ci siamo dispensati dal rilevare il fatto perché crediamo che, quando si è ancora in tempo — e lo siamo — un più saggio consiglio può intervenire a scongiurare, non diciamo qualche incresciosa conseguenza, ma almeno degli apprezzamenti poco benevoli. Si dirà che è inopportuno agitare la bandiera del patriottismo quando si tratta di roba sportiva, poiché lo *sport* è universale e non ha nazionalità, ma chi si sentirebbe di affermare che dalle prove di Brescia esula ogni fervore di competizione industriale, oggi specialmente che il duello tra Francia e Italia è giunto alla sua fase più acuta e decisiva?

Videant consules... e la parentesi è chiusa.

Fra 41 vetture in corsa (abbiamo contato soltanto 2 Brixia-Züst col dubbio ne siano 3) concentrare così di primo acchito, una simpatia ragionevole (termini, in vero, un po' antitetici) o una preferenza non del

De Luca-Daimler, *Rochet Schneider*, *Darracq* e tutte le tedesche, e cioè *Benz*, *Gaggenau*, *Eisenach*. La seconda eliminazione, suggerita dalla classifica del Taunus, toglie di mezzo tutto il blocco delle vetture menzionate, all'infuori dell'Italia e dell'*Isotta-Fraschini*. Facciamo un altro salvataggio... per simpatia (come sopra) a beneficio della *Benz*.

E allora Italia, *Isotta-Fraschini*, *Spa* o *Benz*?

Noi crediamo nell'Italia. Al Taunus l'Italia seguirà molto dappresso la gloriosa consorella italiana: è doveroso quindi darle dei punti di vantaggio. D'altra parte essa si beneficia della guida di Cagno, che è un valoroso ed un veterano in fatto di corse. Italia dunque, con Cagno, S. E. o O.... Le altre piazze, secondo noi, non possono sfuggire alle ultime vetture selezionate.

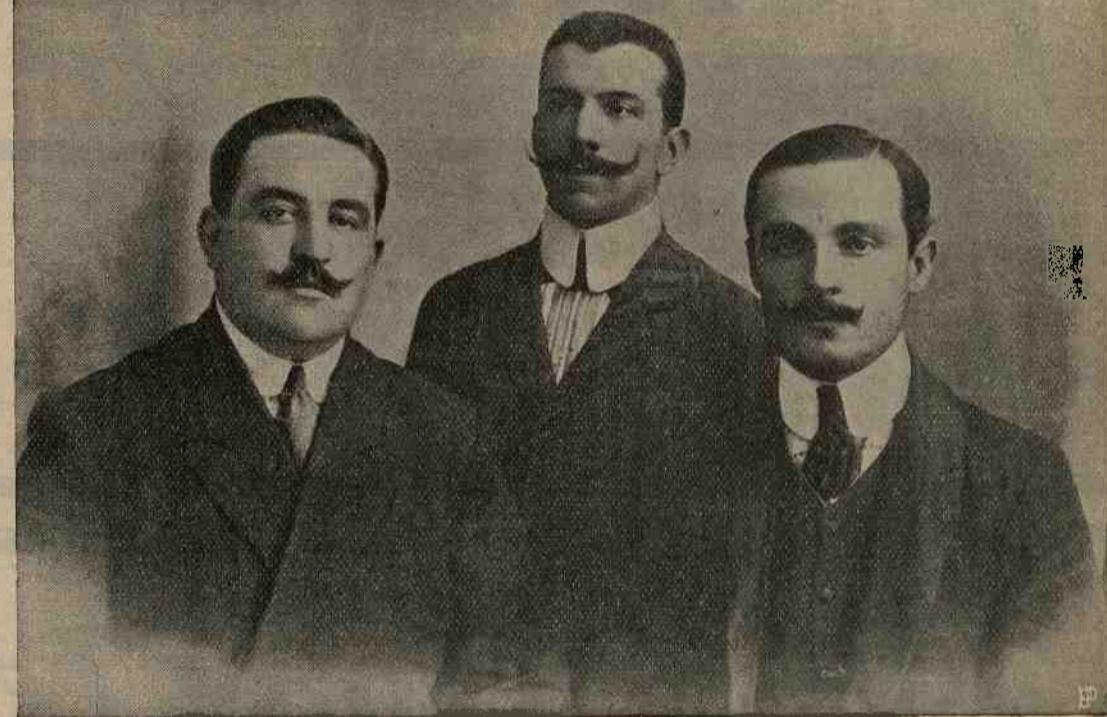
**

La cosiddetta « Coppa della velocità » di Brescia, per la quale vigerà il regolamento del Grand-Prix di Francia, dato il numero, non diciamo esiguo, ma molto meno rispettabile di quello della prima giornata, offre un campo più angusto alle previsioni, ma non per questo meno agevole.

La rappresentanza dell'Italia, confinata nelle 3 *Itala* e 3 *Spa* (la *Diatto-Clément*, unica per giunta è roba spuria), schiacciata, numericamente, dalle dieci vetture francesi, consistenti nelle 3 *Brasier*, 3 *Clément*, 3 *De Diétrich* e 1 *Darracq*.

La formula del Grand-Prix, che secondo la direzione bresciana si converte in un *Criterium* quasi libero di velocità, nasconde un'incognita che difficilmente può essere penetrata senza un vero e lungo regime di corsa, eppero rende ancora più incerte le condizioni delle vetture che per una ragione o per l'altra disertarono il Grand Prix di Francia.

Ciò sia detto per le nostre *Itala* e *Spa*. E quando



L'équipe Junior concorrente alle corse di Brescia.
Mario Brun. Tamagni Giuseppe. Piccioni Oberto.

(Fot. Navarini - Torino).

tutto sentimentale o deliberata, riesce un'impresa non solo difficile, ma anche pericolosa, pensando che si verrebbe così a dare, di fronte al pubblico, alla vettura o alla fabbrica designata una somma di responsabilità cui essa, se anche è pari, non vuol sentirsi preventivamente e singolarmente sottoposta. Però, per le due giornate di Brescia c'è un elemento prezioso che può dare una certa guida non del tutto spazzabile in queste velleità di prognostici, ed è il risultato sia del *Tauus* che di *Dieppe*.

Le relative *performances* e classifiche hanno già un valore plausibile e solo od in parte attenendosi ad esse si schiva l'arbitrio o l'errore per « omissione ». Cominciando la piccola fatica, che può chiamarsi di eliminazione o di esclusione e poi di selezione, notiamo anzitutto che alla *Coppa dell'Imperatore* (Regol. del *Tauus* e *Coppa Florio*) delle 16 fabbriche iscritte alla prima giornata di Brescia, sette erano affatto assenti, e cioè la *Brixia-Züst*, la *Junior*, la *Panormitan*, la *Rapid*, la *Spa*, la *Wolsit* e l'*Aries*. La prima esclusione deve quindi comprendere tutte queste defezioni del *Tauus* (la *Panormitan* ha poi una *chance* più delle altre ridotta, poiché oltre che essere una fabbrica inedita, manda a Brescia una sola vettura, alla quale del resto noi auguriamo un brillante debutto), né la falcidia sembrerà strana considerando che le intervenute al *Tauus* devono per forza avere una ragione di superiorità presentandosi al *bis* di una prova già sostenuta. Difatti, o a quel primo saggio esse si sono comportate bene e la « super-valenza » è assolutamente ad esse dovuta, o vi ebbero un successo mediocre o negativo, e la *debacle* avrà servito per correggere le defezioni o gli errori della prima esibizione. Però (e qui entra un po' la simpatia, non del tutto spoglia però di un certo logico sostegno) noi facciamo un'eccezione a favore della *Spa*. Di questa giovane fabbrica si dice un mondo di bene: tutti si accordano nel metterla in un arringo privilegiato, e tutti prevedono che, se essa entra così sicura nella mischia, si difenderà strenuamente e impegnerà tutto il suo ardore.

D'altra parte, tutti ricordano il clamoroso trionfo delle *Itala* a Brescia nel 1905, e le *Spa* sono creazione di Matteo Ceirano, il maggiore artefice di quel trionfo. *Tanto homini, nullum par elogium...*

Restano così: *Itala*, *Isotta-Fraschini*, *Bianchi*,

si aggiunga che le *Brasier*, le *De Diétrich*, le *Clément* e le *Darracq* hanno avuto in patria una conferma più o meno luminosa dei criteri perseguiti e adottati, non riuscirà meno che prevedibile una quasi sicura vittoria delle macchine francesi.

Duray, che al Grand Prix di Francia fu ad un pelo dal compromettere il primato al nostro *Nazzaro*, avrà per soprappiù a Brescia la fortuna di partire col numero 1. Limitata la lotta alle vetture francesi, la corsa di Brescia riuscirà una faccenda sbrigata in famiglia. Non lo sarà, a tutto vantaggio nostro?

E allora, tanto meglio.

A. Pedone.

Lancia festeggiato a Fobello

Fobello festeggiò domenica 18 agosto Vincenzo Lancia. I fobellesi diedero così una prova di tutta quell'ammirazione e di quell'affetto che essi sentono per il loro Vincenzo, e certamente la modesta dimostrazione fatta nel tranquillo paese montanino dovette essere ben gradita, nella sua semplicità, al cuore del valoroso campione del volante. Il banchetto ebbe luogo all'*Albergo d'Italia*, dove tutta una folla di amici, di parenti e di villeggianti si raccolsero intorno al festeggiato.

Felice *Nazzaro*, il trionfatore della *Fiat*, era venuto lui pure a condividere la gioia dell'amico e compagno di lotta. Fra i presenti abbiamo notato le signore *Lanza*, *Musy*, *Prochet*, le signorine *Asandria* e *Musy*, ed i signori *Camosso*, sindaco di Fobello, dott. *Rossi*, dott. *Prochet*, *Lanza*, *Rosa*, *Colla*, *Patacchia*, *Giacobino*, *Falcione*, *Spanna*, avvocato *Carlo Musy*, *Vincenzo* ed *Enrico Rizzetti*, *Alberto Musy*, *Collino*, *Frassi*.

Al *dessert* il dott. *Prochet* ed il dott. *Rossi* portarono ad entrambi i corridori il saluto di Fobello, ed il signor *Colla* con un'arguta poesia bene augurò al festeggiato.

Lancia, assai commosso, non trovò parole sufficienti per ringraziare tutti della toccante dimostrazione.

Ciclisti!
Volete viaggiar sicuri?
Munite la vostra Bicicletta con
FRENO
BOWDEN

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

Standard

Automobili 14 HP

TORINO



Rejna - Zanardini

Società Anonima

FARI e FANALI

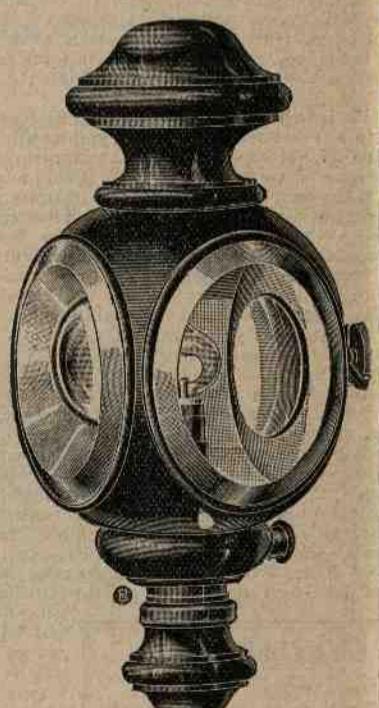
MILANO-TORINO

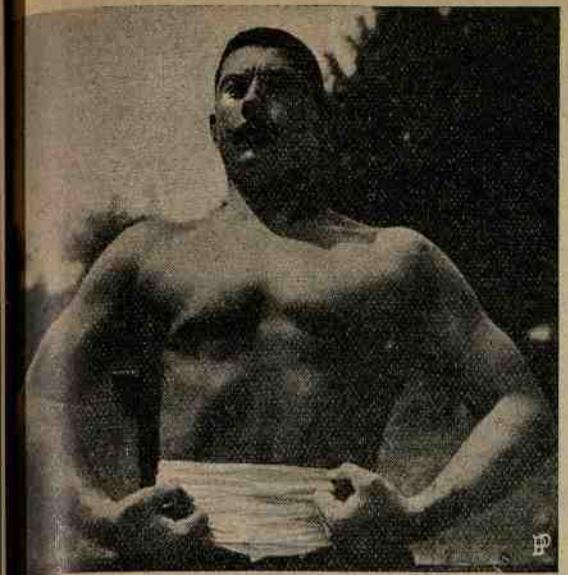
Capitale versato L. 1.050.000, aumentabile a 3 milioni

Marca di primo ordine

TORINO

Via S. Massimo, 31.





Grenna, vincitore del torneo di lotta di Castelnuovo Scrivia.

Le feste sportive di Cuneo

Il giorno 11 agosto, con una giornata veramente plendida, si svolsero animatissime le gare avanti a un numeroso e scelto pubblico che seguì con interesse i vari numeri del programma.

Alle ore 10,30, sul viale Angeli, ebbe principio la *Corsa Principe di Piemonte*, gara ciclistica di velocità su m. 1000 per le batterie e semifinali e 2000 per la decisiva. Riuscì interessantissima per l'intento dei forti e conosciuti campioni Durando, Pesce Borsotti di Torino.

Dopo quattro batterie di tre corridori, vinte rispettivamente la 1^a da Borsotti-Gatti, la 2^a da Ugo-Montu, la 3^a da Bonelli-Steri, la 4^a da Durando-Pesce, si corsero due semifinali, tra i due piazzati in ogni batteria, vinte da Durando-Borsotti la 1^a, da Gatti-Pesce la 2^a. La decisiva fu vinta dal velocissimo campione Durando Carlo di Torino; 2. Pesce Mario dell'U.S.T. di Torino; 3. Borsotti avv. Francesco, libero, di Torino; 4. Gatti dell'U.G.S. di Saluzzo.

Alle ore 15,34 venne data la partenza ai 19 iscritti alla *Corsa Savoia*, gara ciclistica di resistenza per il Campionato Provinciale e Premio Reale tra Società, voltasi sul percorso Cuneo-Fossano-Sant'Albano-Santa-Cuneo-Boves-Borgo San Dalmazzo-Cuneo, chilometri 75.

A Sant'Albano, nella dura salita, a 28 km. da Cuneo, si staccò dal plotone, un gruppo di testa formato da Gullino, Montu, Rossetti, Quaglino, Bertello, Viale, Palestro, che mantenne il suo vantaggio fino all'arrivo. Seguì il percorso la velocissima *Scat 16 HP* del sig. Ferdinando Olivero che gentilmente l'ha messa a disposizione della giuria. Nessun incidente notevole venne a turbare il buon andamento della gara, ad eccezione di qualche caduta senza serie conseguenze.

Numeroso pubblico si era affollato al traguardo, situato in corso Nizza, all'altezza della chiesa del Sacro Cuore.

L'attesa era vivissima, quando il suono di cornetta che segnava ai concorrenti l'ultimo chilometro squillò, giunse pure l'automobile annunciando l'arrivo in gruppo di cinque corridori.

Tra gli applausi vivissimi del pubblico entusiasta agli primi il traguardo il sig. Gullino Giuseppe dell'*Unione Sportiva Alta Italia*, che si aggiudicò, oltre

il premio di classifica e premi condizionali, il titolo di Campione Provinciale 1907; 2. a mezza ruota Bertello, libero, di Bra; vicini, 3. classificato Viale Francesco; 4. Palestro Michelino; 5. Rossetti Giovanni in ore 2'17', tutti dell'*Alta Italia* di Cuneo; 6. Montu Giuseppe; 7. Quaglino Cesare, entrambi dell'*Alta Italia*; 8. Gatti dell'U.G.S. di Saluzzo; 9. Rubino Guido dell'*Alta Italia*, altri in tempo massimo.

L'*U.S. Alta Italia* vinse per il primo anno la grandissima medaglia d'oro di S. M. il Re. (Premio challenge triennale da assegnarsi alla Società che riporterà la minor somma di punti sommando il numero di classifica dei primi quattro soci classificati nella corsa). Vinse inoltre la grandissima medaglia d'argento della Provincia destinata alla Società che appartiene il detentore del Campionato Provinciale.

Alle ore 18,30 ebbe luogo la partenza dei concorrenti alla corsa podistica nazionale del « 1^o Giro di Cuneo ». Notasi tra i partenti il Giordano Marco, il buon campione piemontese, il Cattro, il Gila, il Soncini di Spezia, il Pellegrino di Savona, il Chiappa Dante, il Baruffaldi, ecc., tutti campioni di vaglia.

La corsa riuscì di sommo interesse, i corridori continuamente applauditi, ed accompagnati da numerosi ciclisti, compirono l'intero percorso in un tempo abbastanza breve.

Primo arrivato è il Cattro del *Club Sport Robur* di Torino che vinse la Coppa della Cassa di Risparmio; 2. Cartesegna Massimo, *Audace*, Torino; 3. Giordano Marco, *Audace*, Torino; 4. Rivarolo, *U.S.T.*, Torino; 5. Baruffaldi Ottorino, *Audace*, Torino; 6. Chiappa Dante, *U.S.T.*, Torino; 7. Pellegrino Bartolomeo, *S.C.S.*, Savona; 8. Marietti, *Robur*, Torino; 9. Gila Francesco, *U.P.I. Atalanta*, Torino; 10. Buzzetti, *U.S.T.*, Torino; 11. Luciano Domenico, *U.P.I. Atalanta*; 12. Olivero Ferdinando, *U.S. Alta Italia*, Cuneo; 13. Soncini Giuseppe, *C.S. Iris*, Spezia; 14. Ciappi Silvio, *U.S. Alta Italia*, Cuneo; 15. Blengino Dino, libero, Cuneo, anni 18; 16. Ponzo Renzo id., id.; 17. Carlo Maurizio, *U.S. Alta Italia*, Cuneo; 18. Villa Marco, libero, Cuneo.

La gara squadre fu vinta dal *Club Sport Audace* di Torino con punti 10, che si aggiudicò per il primo anno Partistica e grande *Coppa challenge* triennale d'argento, « Premio Città di Cuneo ». Seconda classificata è l'*Unione Sportiva Torinese* con punti 20 che vinse la medaglia della Cassa di risparmio.

La Giuria era formata dai signori Bontardelli Ludovico, presidente *U.S.T.* e presidente Giuria; Arnaud dott. Serafino, presidente *Società Sportiva La Rola* di Cuneo; on. Celleri avv. Giacomo, presidente *U. Sportiva e Juventus*, Mondovì; Casalis per il presidente dell'*Audace* di Torino; Ceirano Michele, meccanico; Ferretti Massimo, segret. *U.S. Alta Italia*, Giadelli geom. Filippo per l'*U.S. Alta Italia*; Olivero avv. Ferdinando; Perucca Francesco, meccanico; Scrivano dott. Secondo, presidente *U.S. La Pedana*; Borgo S. Dalmazzo; Pavio Annibale, segretario.

Riassumendo fu una riunione splendida, e d'ora in avanti procureremo con un ben studiato programma innalzare lo sport anche nella città nostra, all'altezza delle città consorelle.

Cuneo, 14 agosto.

TURISMO

IL TOURING NELL'INTERESSE DEI CICLISTI

Il Consolato del T. C. I. di Torino, riunito in adunanza sotto la presidenza del capo-console cav. Alfredo Rostain, ed avuta l'adesione dei presidenti delle Società sportive torinesi:

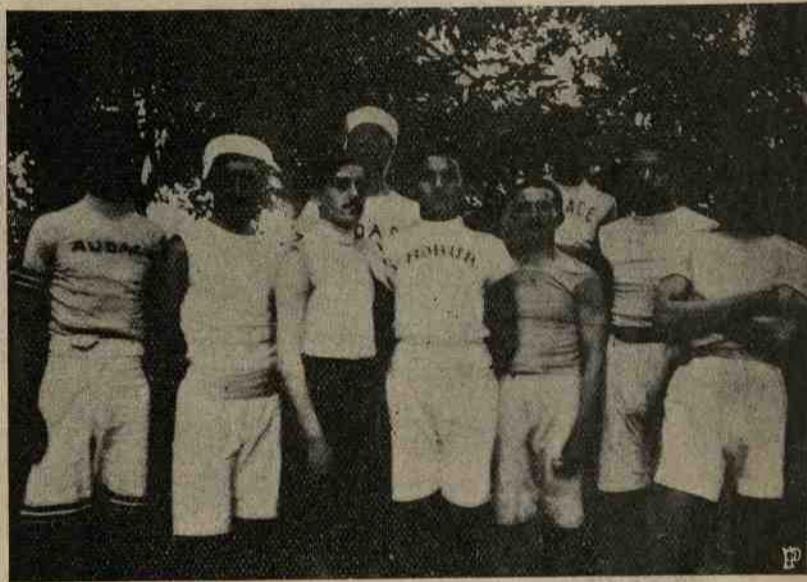
Preso visione della deliberazione della Deputazione provinciale di Torino, la quale vieta il passaggio dei ciclisti sulla generalità delle banchine delle strade della nostra provincia, e sentito il parere del consuente legale del T. C. I., avv. Achille Ceresole;

Ritenuta la illegalità ed inopportunità del divieto, non istaurato da nessun'altra provincia, e contro il quale protesta energicamente, sicuro di interpretare i voti di tutti i 50.000 ciclisti della provincia, perché tale divieto, stante il pessimo stato e l'ingombro delle carreggiate, equivale a sopprimere di fatto l'uso delle biciclette, diventate ormai un mezzo di trasporto popolare, e mentre l'uso promiscuo delle banchine coi pedoni mai aveva dato luogo a notevoli inconvenienti;

Delibera ad unanimità di invitare i ciclisti al resistere nei modi legali a tale divieto, affrontando la questione in sede di contravvenzione, e delibera nello stesso tempo di fare le opportune pratiche presso le Autorità amministrative della provincia per la revoca della deliberazione dando in tal senso mandato al capo-console del T. C. I., cav. Alfredo Rostain.

PER UN CODICE DELLA STRADA

Il Consiglio direttivo del Touring Club Italiano nelle sue ultime sedute ebbe occasione di rilevare che si impone la necessità della pubblicazione e della diffusione di quelle norme e consuetudini relative alla



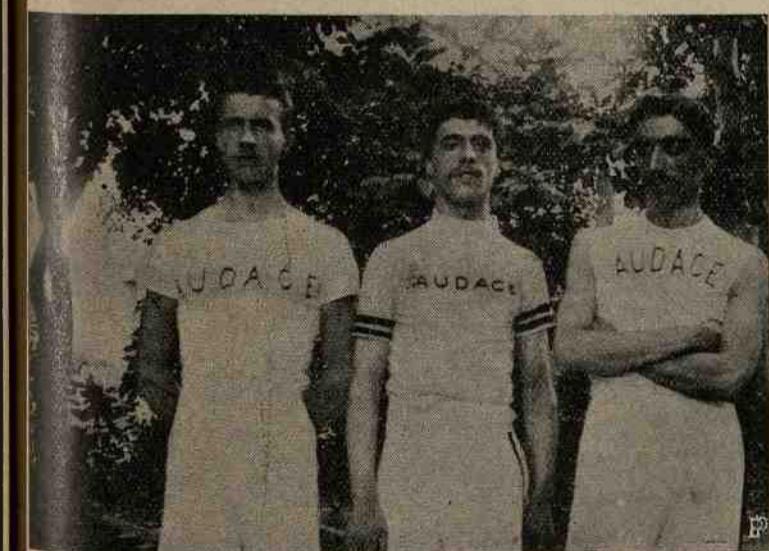
Gruppo di concorrenti al primo Giro di Cuneo, col corridore Catro (Robur Torino) 1^o arrivato. (Fot. Gilda - Cuneo).

circulazione, per effetto della rapida diffusione dei nuovi mezzi di trasporto.

Il documento da pubblicarsi dovrebbe contenere tutte le norme di circolazione, non solo nei rispetti degli automobili e dei velocipedi, ma anche di tutti gli altri utenti della strada. A tale scopo in Francia si è da tempo istituito un codice della strada del signor Perigaud, il quale è stato assunto come fonte consuetudinaria ed ufficiale da tutte le Associazioni turistiche ed automobilistiche di colà.

Si osserva che in Italia, come in Francia, non è solamente l'educazione degli automobilisti che occorre curare, ma anche e più quella dei carrettieri e dei pedoni. A tale scopo, su domanda della Commissione di turismo dell'A.C. F., il Ministero della pubblica istruzione ha accordato di volgarizzare le norme di tenere la strada, diffondendole tra i maestri, gli istitutori, i parroci, affinché le apprendano i giovanetti.

Il capoconsole del Touring in Parigi, Berteaux, ha rivolto da tempo proposta al nostro Sodalizio perché il Touring si faccia iniziatore di uguale movimento anche in Italia col mezzo di concorso. Il Touring a questo riguardo ha pubblicato diversi articoli sulla Rivista, ed inoltre un estratto del Codice della strada sull'Annuario dell'automobilismo. Ora il Consiglio ha ritenuto che il Touring debba mantenere vivo il suo interessamento in questo campo ed istituisca un documento che abbia carattere ufficiale nei riguardi del turismo.



Carli. Giordano. Baruffaldi.
La squadra del Club Audace di Torino, vincitrice della Gran Coppa d'Onore nel Giro di Cuneo. (Fot. Gilda - Cuneo).

Medagliioni sportivi

Un campione della lotta

È Raffaele Grenna, campione italiano di lotta dilettanti, il quale ha di questi giorni vinto il torneo di lotta per la Coppa del Circolo *Aspes*, indetto in Castelnuovo Scrivia.

Il Grenna, che attualmente è in una forma superba, e che fra non molto (la profezia è facile, del resto), sarà tra i primissimi campioni internazionali, ha le seguenti misure;

Altezza.	m.	1.85
Torace	m.	1.17
Bicipite	m.	0.44
Vita	m.	0.86
Coscia	m.	0.70
Polpaccio	m.	0.46

Età anni 22.

Fra i suoi records vi è il seguente esercizio: trasportò sulle spalle per 200 metri un carrello di ghisa del peso di 485 chilogrammi!

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

La novità del 1907 "The Pearl", delle serie per costruzione di BICICLETTE

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

Nel 1907

in tutte le Gare in cui si presentò la

F. I. A. T.

ottenne sempre il primo posto.

Corsa invernale attraverso i ghiacci della Svezia (500 Km.)	1° FIAT
Corsa di Resistenza attraverso la sabbia infocata dell'India (1000 Km.)	1° FIAT
Campionato del Mare dei Cruisers a Montecarlo	1° FIAT
Targa Florio (Corsa all'alesaggio)	1° FIAT
Coppa dell'Imperatore (Corse alla cilindrata):	1 ^a Corsa
	2 ^a Corsa
	3 ^a Corsa
Grand Prix de l'A. C. de France (Corsa al Consumo)	1° FIAT
Corsa di resistenza attraverso le montagne del Messico prive di strade	1° FIAT
Corsa al chilometro lanciato a Oderzo	1° FIAT

La FIAT è la macchina preferita dalle Corti, dai Governi, dai Municipii, dalle Società per Pubblici Servizi, dagli Sportsmen, dai Turisti, ecc.

F. I. A. T. - Fabbrica Italiana di Automobili Torino

OFFICINE: Corso Dante, 35 - DIREZIONE: Corso Dante, 30