

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Aerostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Gaezia - Tiri - Podismo
Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Esterio L. 9

Un Numero | Italia Cent. 10 | Esterio 15 | Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-26

INSERZIONI

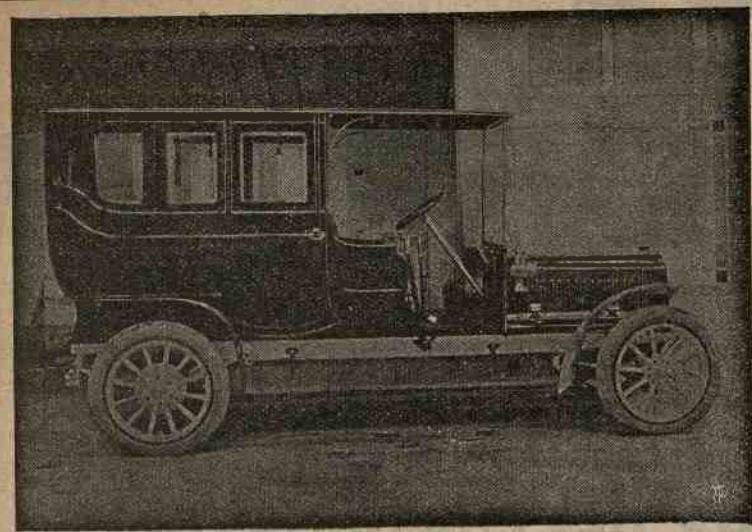
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

I CONCORRENTI ALLA COPPA DELL'IMPERATORE

(14 giugno 1907)

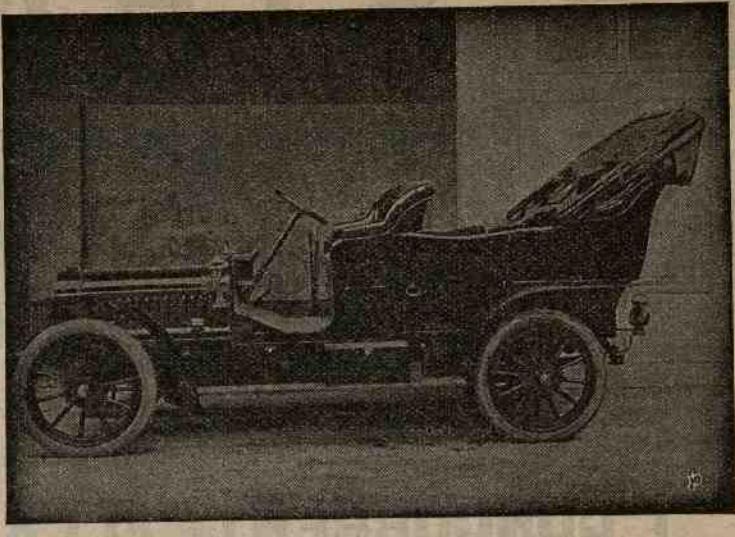


WAGNER, il vincitore della Coppa Vanderbilt 1906,
guiderà per la prima volta nella corsa per la Coppa dell'Imperatore una vettura F.I.A.T.



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

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



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

Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

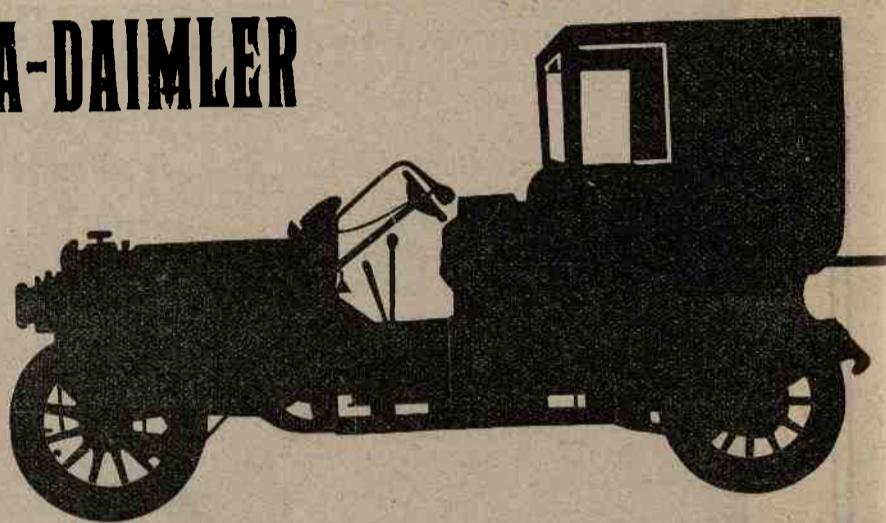
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



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

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

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



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 a 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^{me} - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. — Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

“FIDES”

Fabbrica Automobili Marca **BRASIER**

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

Officine: **TORINO** - Via Monginevro

Rappresentante Generale per l'Italia:

FABBRE E GAGLIARDI

Torino-Milano

Chassis 16-26 HP

36-46 HP

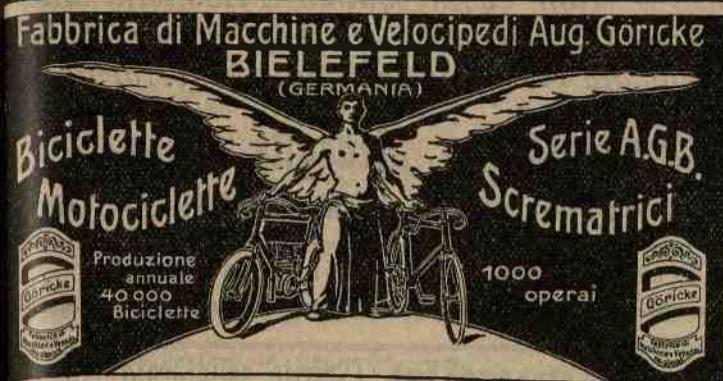
45-60 HP (a 6 cilindri)

Visitate lo Stand N. 3 all'Esposizione del Ciclo e dell'Automobile di Milano
Vi sono esposte le VETTURETTE

DE-VECCHI, STRADA & C.

Esse rappresentano la perfezione.

Agenti per la vendita: ROSSI & C. - MILANO - Via Statuto, 13.



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

BENZINE
Esposizione Internazionale
MILANO 1906
Medaglia d'Argento
Massima onorificenza

PNEUMATICI
PETER
ADAM BOOS
MILANO
70 FORO BONAPARTE 70

PREMIATA FABBRICA
di Banchi
ed Attrezzi
per
falegnami
modellatori
e scocciati

— Casa Fondata nel 1848 —

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

ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON
Sede Sociale - PARIS - 60, Rue St-Lazare.
PNEUMATICI
per
AUTOMOBILI e VELOCIPEDI
Marca di fama mondiale
GRAND PRIX - Esposizione di Milano 1906 - **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.

Pneumatici **HUTCHINSON** saranno i preferiti nel 1907

Esigete dai vostri fornitori
i pneumatici **HUTCHINSON**

Cantieri GALLINARI e C.
LIVORNO

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

— **MOTORI MARINI** —
Camions ed Omnibus automobili

"La Nazionale,"

Fabbrica Carrozze
CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta


AUTO - GARAGE
ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle
TORINO - Via Baya, 42, angolo Via Balbo - TORINO

Visitare alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile di Milano lo
Stand N. 89.

S. I. A. M.

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

Rappresentanza esclusiva per l'Italia dei

MOTORI DELAHAYE
da 8 HP a 600 HP

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

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

SCALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Salvaccopertura Brevettata LANTE

per ruote d'Automobili Antisdrucciolevole —
Munita di molle a spirale compensanti ogni
aumento o diminuzione di pressione dei Pneu-
matici — Non toglie quindi l'elasticità alle
Gomme — Non produce attrito — Non riscalda —
Confezionata con cuoio speciale imperforabile.

Premiata con Medaglia d'Oro
all'Esposizione Internazionale di Milano 1906

ROMA - Via Margutta, 51 - ROMA

Smaragdin (Spirito solidificato)

Indispensabile per viaggio, escursioni e campagna. Utilissimo per
toilette, medici e ammalati

In vendita a Torino:

Fratelli Paissa, Piazza San Carlo - **Smaragdin**.
Dom. Filogamo e C., Via dei Mille, 24 - **Specialità per Auto**.
A. Pietro Zanetti, Via S. Massimo, ang. Pa Cavour - **Specialità per Medicina**.

MILANO - Cesare Bonacina, Corso Vittorio Emanuele, 36.
VENEZIA - F. G. Casellato, S. Silvestro, 992 B., Rappresentante.
PADOVA - Avv. Beny Barzilai, Via Santa Lucia, 14, Rappres.

Cessione di Privativa Industriale o Brevetto d'Invenzione.

La Société Anonyme des Anciens Etablissements Panhard e Levassor,
à Paris, quale concessionaria in Italia dell'Attestato di Privativa Industriale o
Brevetto d'Invenzione ad essa rilasciato il 29 agosto 1903, Vol. 175, N. 195
(Gen. 68268) per un'invenzione avente per titolo: "Système d'orifice d'entrée
d'air additionnel pour carburateurs à réglage automatique", offre in
vendita tale sua invenzione privilegiata o la concessione di licenze di esercizio in
Italia della stessa.

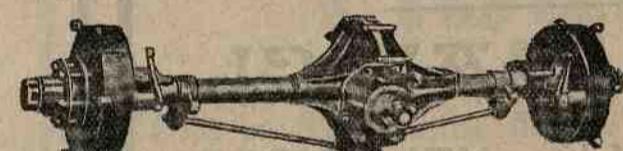
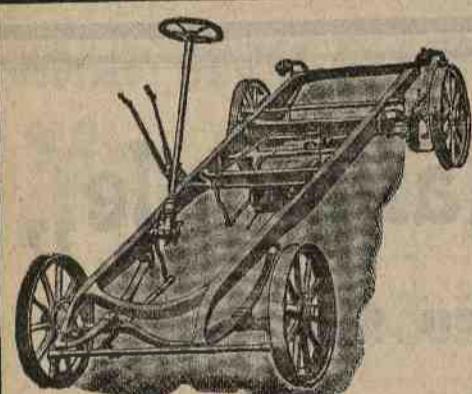
Rivolgersi per schiarimenti e trattative all'Ufficio speciale Internazionale
per la tutela della proprietà industriale Ing. GAETANO CA PUCCIO,
Piazza Solferino, 8, Torino, dove trovasi visibile descrizione e disegno come depositato.

CHASSIS COMPLETI PER AUTOMOBILI

Produzione annua oltre 2000 Chassis

PEZZI STACCATI costruiti in serie

(senza Motore,
accensione,
radiatore,
gomme, ecc.)



secondo lo schema d'unificazione della Camera Sindacale di Parigi.

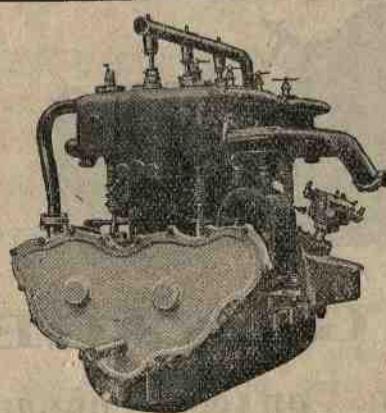
Stabilimenti **MALICET & BLIN** di Aubervilliers (Parigi)

MAB

Marca depositata

Rappresentanza Generale per l'Italia: Ing. SILVIO SCHIFF - Via Bocchetto, 8 - **Milano**.

FILIALE IN ROMA



Motori "ASTER", Marca mondiale
non ammettono confronti

PER RENDIMENTO E MATERIALE
PER CONSUMO MINIMO
E PER DURATA

Per Automobili - Imbarcazioni e Gruppi Industriali
Milano - SOCIETÀ ITALIANA DEI MOTORI "ASTER", - Milano

VIA MONTE DI PIETÀ, 16 A

LA SETTIMANA SPORTIVA

La settimana scorsa è forse riuscita la più ricca d'avvenimenti sportivi della presente stagione. Innumerevoli gare ciclistiche svoltesi un po' per tutto, del Gran Criterium di Mirafiori, della gara aeronautica di Torino e Milano, delle regate di Lodi, delle feste di Foggia, dei tiri di Biella, delle eorse di San Siro, delle manifestazioni atletiche e dell'adunata dei volontari ciclisti, tutti avvenimenti che ebbero luogo il 2 giugno, il lettore avrà larghe recensioni nel presente numero. Lo sport in Italia assurge, come si vede, a quell'importanza che noi abbiamo sempre pronosticata. La giovinezza nostra ha finalmente compreso i benefici che derivano da uno sport sano e si è messa a cuore all'opera. Infatti le molteplici gare distiche, ginnastiche ed atletiche ci convincono anche nel nostro Paese, dove progredirono ormai di educazione fisica trova numerosi maestri discepoli. Si allarga così la famiglia degli alleati a causa sportiva e le manifestazioni italiane sono richiamano fra noi il concorrente estero, riunendo non a meno delle prove che organizzano alleghi d'oltr'Alpe. E' da rallegrarsi di tutto questo progresso in

corso pecunioso che, ancor oggi sono reclamati. Il canottaggio, per esempio, non deve ottenere maggior appoggio dal ministero della pubblica istruzione? L'amico carissimo comm. Vito Pardo, benemerito segretario del Comitato generale per l'educazione fisica italiana, ci farebbe cosa gradita se ci segnalasse il lavoro finora compiuto dalle Sottocommissioni provinciali.

Gli aeronauti italiani, il Genio Militare, sono oggi in tutto!

Un campione non è più!

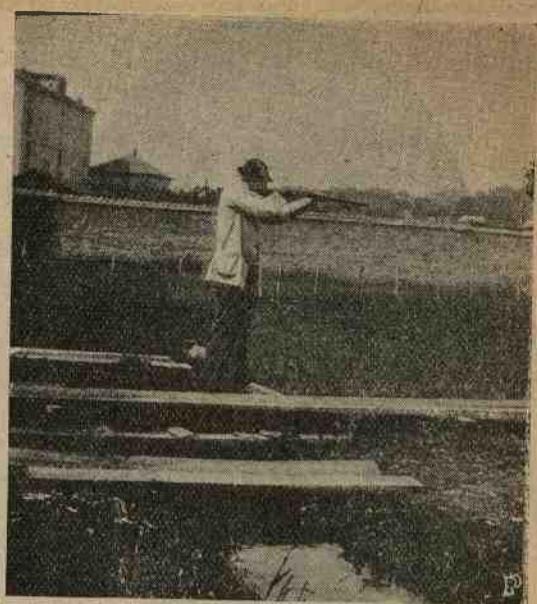
Il capitano Ulivelli è morto vittima del suo dovere, in seguito ad un disgraziato accidente deplorato nell'ascensione ch'egli compiva con un pallone frenato del parco aerostatico di Roma, alla presenza del Sovrano, mentre Questi assisteva all'inaugurazione della V Gara Internazionale di tiro a segno.

Era l'Ulivelli una delle ultime ed ottime conquiste fatte dall'aeronautica italiana.

Giovane studioso ed ardito si dedicava con passione alla soluzione del grande problema della navigazione aerea.

Mentre la Stampa Sportiva va in macchina, solenni onoranze si rendono alla vittima e noi a nome della famiglia sportiva italiana esprimiamo ai congiunti dell'estinto il nostro più profondo cordoglio!

GUSTAVO VERONA.



Pizzi, di Torino, uno dei vincitori del premio Biella (L. 1000), e trionfatore nella poule per doppietto.

Il tiro al piccione a Biella

In pochi anni questo sport aristocratico ha avuto in Italia una fioritura quale inutilmente s'invoca per altre manifestazioni non meno degne e non meno nobili. Anche a Biella, nella Manchester italiana, in mezzo alla vita attiva del commercio, appare la sportiva, ed in questo caso sotto la forma di sport del fucile. Difatti giovedì 30 scorso maggio, per cura della locale società *Unione Cacciatori*, si svolsero interessanti gare, che riuscirono di piena soddisfazione, anche per il numero degli iscritti (62); ed ecco una piccola nota di quelli che potranno notare così alla sfuggita: cav. Malaspina di Fara Novarese, il tenente Arnier di Novara, i signori Massa e Vigna Pierre di Occhieppo, i signori Pizzi, Poggi, Chiantori, Ghersi, Montani, Demonte di Torino; i signori Peretti e Aymone di Coggiola; Trinchero, Borsetti ed Alzona di Vercelli; Cornale, Giacosa, Pedrazzo di Biella ecc.

Ed ora assistiamo, accanto alla Giuria, composta dei signori: Chiantori, Trinchero, cav. Malaspina, ing. Catella, ing. Picchio e Arturo Masserano, allo svolgersi dei tiri: un elegante pubblico, numerose di vezzoso signorine, s'interessa molto.

I piccioni provenienti dal Colombo filo di Milano, si trovano ora alla ristretta nelle gabbie; vengono presi (poveri innocenti) dalle mani degli incaricati e condotti al patibolo.

Rinchiusi nelle cassette, giuocano alle volte a questo ultimo dei brutti tiri:

— Pronti?

— Pronti!

Poule... La cella si apre, il condannato, quasi preso del suo estremo momento, non vuol volare; lo si aizza gettandogli delle palle, ma invano. Solo quando il tiratore, stanco, si rifiuta, esso allora (quasi capisca), allegro prende il volo.

Ed ora ritorniamo alla gara:

La Coppa d'onore, donata dall'egregio deputato di questo Collegio, on. comm. Eugenio Bona, viene vinta da Vigna Pierre, di Occhieppo.

1^a poule, divisa fra Pizzi e Poggi; 2^a poule, divisa fra Pizzi e Ghersi; 3^a poule, vinta da Demonte.

Gran Premio Biella, L. 1000. — 1^o, 2^o e 3^o, divisi fra Pizzi, Poggi e Peretti, con 19 su 19; 4^o Bodo di Vercelli, con 12 su 18; 5^o, 6^o, 7^o, divisi fra l'avvocato Mosca, Falciola e Vigna Pierre, con 8 su 9.

4^a poule, divisa fra Poggi e Pizzi; 5^a poule, al doppietto, vinta Pizzi; 6^a poule, vinta da Montani; 7^a poule, divisa fra Cornale e Giacosa di Biella; 8^a poule, Giacosa e Pedrazzo; 9^a poule di chiusura, vinta da Cornale.

Così la festa si chiude lasciando dietro di sé lieto ricordo dell'opera che merita encomio della società *Unione Cacciatori Biellesi* e dall'on. comm. Bona, che gentilmente offre la Coppa, che rese più importanti le gare.

Alberto Piccinelli.

Le regate di Lodi (2 giugno)

Davanti ad un pubblico scelto e numerosissimo si sono svolte le regate sull'Adda, domenica 2 giugno.

Nella prima Gara Cremona, venete a tipo libero non classificati, arriva primo Milano in 4' 7", secondo Adda in 4' 15", terzo Cremona in 4' 19".

Nella seconda Skiff, non classificati, arriva primo Milano in 4' 45", secondo Milano in 4' 56", terzo Adda.

Nella terza Gara studenti delle scuole secondarie, arriva primo Milano in 3' 36", secondo Cremona in 3' 39", terzo Adda che nel percorso è stata abbordata dall'Olona di Milano, messa fuori gara.

Nella quarta Gara sandolini non classificati, arriva primo con grande superiorità Milano in 4' 22", secondo Nino Bazio in 4' 33", terzo Cremona in 4' 35".

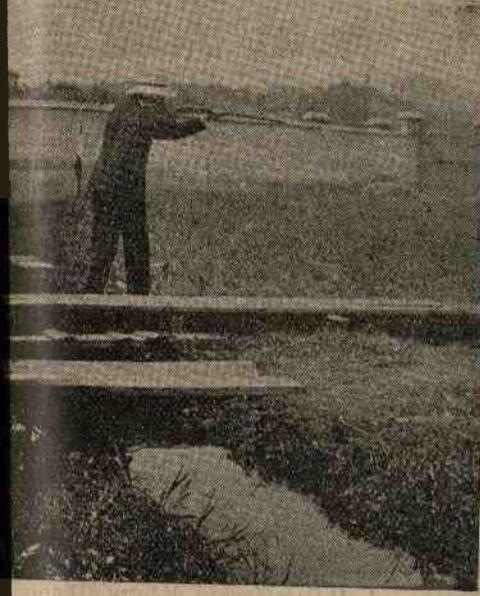
Nella quinta Gara venete debuttanti, l'Adda di Lodi batte la Milano in 4' 19" contro 4' 34".

Nella sesta Gara venete seniori, la più importante della giornata, si trovano contro gli equipaggi seniori dell'Adda, della Ticino, della Colombo, dell'Olona.

Arriva primo con splendida gara l'Adda in 4' 7", secondo Colombo in 4' 15", terzo Ticino in 4' 18", L'Olona, giunta seconda in 4' 10", è stata messa fuori gara per abbordaggio con la Ticino.

Nell'ultima yole juniores arriva Olona in 3' 39", Cremona in 3' 50", Lecco in 3' 55". Lecco è stata abbordata dalla Colombo di Pavia.

In complesso ottime regate, splendida organizzazione, solo qualche incidente di gara venne a dimostrare come gli equipaggi si siano sempre e troppo occupati di correre tutti dove maggiore è la corrente, mentre le condizioni del fiume molto migliorate dalla pioggia permettevano di vincere all'equipaggio migliore qualunque fosse il numero d'acqua. X. Y.



Chalet della Società Canottieri Adda di Lodi.



Le regate di Lodi. - L'equipaggio venete a 4 vogatori dell'Adda dopo la vittoria.

Automobilisti!

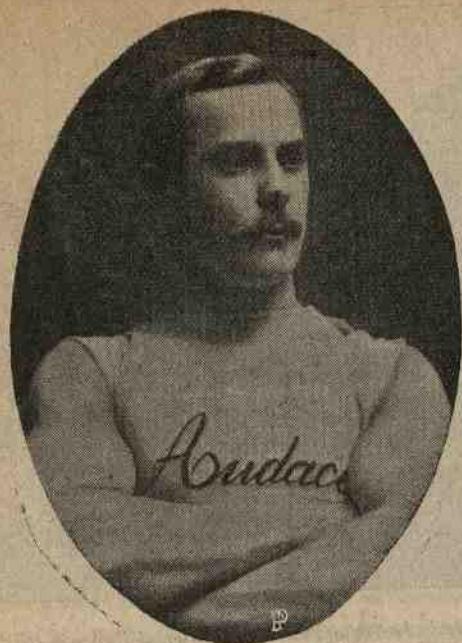
Volete viaggiare senza pericoli né
adottate sulle vostre macchine,
già adottano le primarie Case co-
struttrici:

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.



Ing. Miro Gamba, vincitore del Campionato atletico piemontese.

SPORTS ATLETICI

Agli sports atletici, alle ultime manifestazioni dell'atletismo la *Stampa Sportiva* dedica parte delle sue odierni illustrazioni.

Qui abbiamo voluto raggruppare il risultato delle più importanti prove. Incominciamo dal campionato atletico piemontese.

* * * Con un tempo splendido ed un pubblico numeroso e scelto, con rappresentanza anche del sesso gentile in eleganti *toilettes*, si è svolto l'ottavo Campionato piemontese sollevamento pesi, indetto ogni anno, fin dalla fondazione, dal fiorente Club *Audace* di Torino.

Uno stuolo fortissimo di campioni di numerose Società del Piemonte ha risposto con slancio all'invito della Società consorella, così che domenica molti erano i concorrenti, alcuni dei quali (primo fra tutti l'ing. Gamba) si distinsero per eleganza e precisione assoluta negli esercizi. La Giuria, composta dei signori dottor Mario Donegana, Basso e Fiorito, fu pari al suo compito difficilissimo. Notati nel pubblico il signor Valvassori, noto industriale, il comm. dott. Tacconis e signora e il signor Alfredo Dick e signora.

La classifica finale (esercizi sull'attenti rigoroso) ha dato come premiati i seguenti concorrenti:

1. Ing. Miro Gamba, del Club *Audace* di Torino, con punti 565; 2. Clément Francesco, del

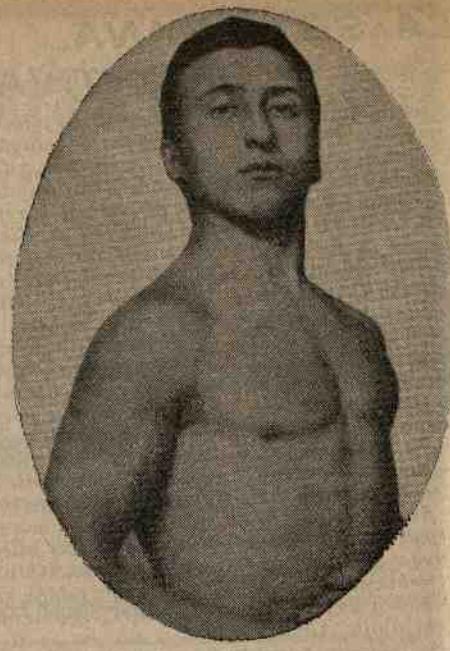
Club *Audace*, con punti 495; 3. Geri, del Club *Audace*, con punti 450; 4. dott. Ernesto Conti, del Club *Audace*, con punti 435; 5. Veisitti, del Club *Audace*, con punti 415; 6. Rossi Alessandro, con punti 400; 7. Balbis, con punti 390; 8. e 9. Minoli, della Società *Ginnastica*, e Tosco, del Club *Audace*, a pari merito con punti 385; 10. Chisotti, del Club *Audace*, con punti 380; 11. Pascaud, con punti 370; 12. 13. e 14. Calleri, Filippi Arturo e Villa, tutti del Club *Audace*, con punti 360; 15. Capellaro, con punti 350; 16. e 17. Pocechiola, del Club *Audace*, e Giaccardi, con punti 330; 18. Piumati, con punti 325; 19. Canepa, con punti 315; 20. Coenda, con punti 310; 21., 22. e 23. Chiarpanello, dell'Unione *Ginnica* di Saluzzo, Caudera e Sterpone, tutti a pari merito, con punti 305; 24. Carassi, con punti 235.

Come si legge dalla classifica, anche in questa gara il Club *Audace* ha fatto la parte del leone, portando via il maggior numero di premi ed anche quelli più belli. Senza dubbio Torino può andar fiera di contare nelle sue mura una Società di tanto valore, inquantoché, fin dal giorno d'istituzione di tale Campionato, il Club *Audace* ha sempre avuto il merito di conquistarlo, e precisamente colla seguente statistica:

Anno 1900, vinto dall'ing. Silvio Brigatti; anni 1901, 1902, 1903, 1904, 1905 e 1907, vinto dall'ingegnere Miro Gamba; anno 1906, vinto dal signor Severino Olivero.

Come si vede, l'ing. Gamba ha battuto un record di vittorie che pochi campioni d'Italia possono contare.

Diremo, a titolo di cronaca, che alla bella festa



Giovanni Bogino, vincitore dell'ultima gara di lotta indetta dallo Sport Club Audace di Torino.

Nei pesi minimi vinse Dubini (Milano); 2. Vassallo (Milano). Nei pesi medii, 1. Pampuri (Milano); Restelli (Milano). Nei pesi massimi, 1. Grenna (nova); 2. Molinari (Milano).

Il girone finale fra i vincitori dei campionati ha dato: 1. Pampuri (25 minuti di lotta disputatissima); 2. G. Restelli; 3. Dubini.

Le gare per il Campionato atletico Coppa Tacconis sortirono l'esito segue-

Pesi minimi: 1. Gargano, di Genova; 2. Clément, dell'Audace di Torino; 3. dini, di Milano.

Pesi medii: 1. ing. Miro Gamba, dell'Audace di Torino; 2. Taliani, di Genova; 3. Piccaluga, di Milano.

Pesi massimi: 1. Ruggeri, di Genova; 2. Pezzoli, di Genova; 3. Castellani, di Roma.

Campionato: 1. Ruggeri; 2. e 3. merito ing. Miro Gamba, di Torino; Pezzoli, di Genova.

Coppa Tacconis: 1. Società Cristoforo Colombo, di Genova; 2. Andrea D'Andrea, di Genova.

* * * Il Campionato di lotta d'Europa detto dall'U. A. Internazionale e svolto a Copenaghen fu vinto dal dott. Jensen.

* * * Presentiamo ai lettori il sig. Bastianetto della S. G. Palingenesi di Ventimiglia, il primo atleta ed il più lottatore della provincia di Porto Maurizio. Dato si con grande passione agli atletici, sepe ben presto distinguendosi classificandosi sempre tra i primi a tutti i campionati che prese parte. Alto e slanciato, dai mu-



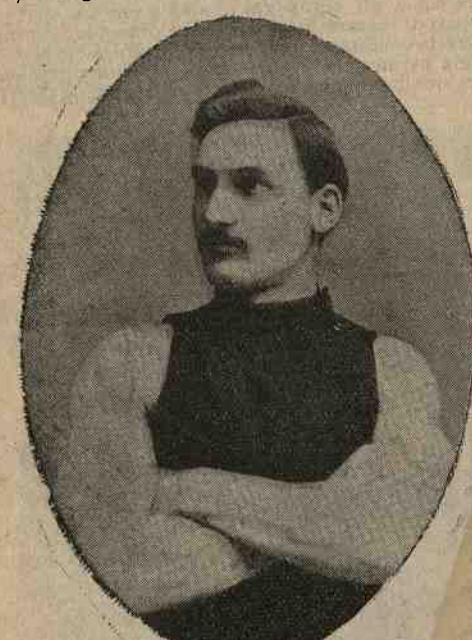
Echi del Congresso Ginnastico di Venezia. La squadra dell'Excelsior di Torino col suo presidente in Piazza San Marco. (Fot. G. Casazza).

dello sport erano rappresentate le Società sportive torinesi Foot-ball Club Torino, Vigor, Virtus, Ginnastica, Juventus, Armida, la Pulvis et Sol di Chieri e l'Unione Ginnica di Saluzzo, il che vuol dire che la Società *Audace*, benché formidabile avversaria in ogni campo dello sport, è però sempre simpatica a tutti per quel valore vero che non esce mai dal campo della modestia.

* * * Pochi giorni innanzi al campionato atletico lo Sport Club *Audace* indicava una interessante gara di lotta, sotto a kg. 60, disputatasi alla presenza di molti appassionati, che ha dato questi risultati: 1. Bogino, del Club *Audace* (punti 9); 2. Vassallo, del Club Atletico di Genova (punti 8); 3. Aymar Attilio, della Robur (punti 7); 4. Gallia, del Club Atletico di Genova (punti 4).

Dirigevano le gare i signori Cigolini, ing. Gamba, Basso, Pascaud e Maccagno. Arbitro delle lotte il dott. Ernesto Conti.

* * * A Milano si è svolto il campionato italiano di lotta, organizzato dalla Federazione atletica.



Carlo Bastianetto, della S. G. Palingenesi, di Ventimiglia, campione assoluto di lotta e atletica della provincia di Porto Maurizio.

COSTRUTTORE
canace dirigere da se stesso la fabbricazione di omnibus automobili, può trovare pronto collocamento presso una fabbrica di primo ordine di automobili. Non vengono prese in considerazione che offerte di persone che possano documentare la particolare loro competenza in questo speciale ramo industriale. — Dirigere offerte coll'indicazione dell'onorario richiesto e dell'epoca in cui potrebbe venire assunto l'ufficio, alle iniziali **I. W. 10000**, presso l'Amministrazione della **Stampa Sportiva**, TORINO.



Carlo Palmero, della S. G. Palingenesi, di Ventimiglia, secondo campione d'atletica della provincia di Porto Maurizio.

La bontà e superiorità assoluta dei Motori **PRIMUS** sono luminosamente provate dalle continue vittorie! 8 primi premi consecutivi in 6 corse con Motociclette **PRIMUS**. Motociclisti non esitate! Motori per uso industriale ed agricolo. Fabbrica Italiana Motori **PRIMUS** - TORINO, Corso Orbassano, 3.

acciaio, dal petto sviluppatissimo, fulmineo nelle vene e calmo ad un tempo, è il vero tipo del taurone elegante ed astuto. Numerosi furono i matches conseguiti ed al- tante le vittorie, molte volte su lottatori più, ti e più pesanti di lui. Di buona scuola, e di una tattica tutta sua spe- ciale, sa sfuggire in modo sorprendente alle più terribili prese, e certe volte quando le sue spalle vibrano che debbono far la conoscenza del tappeto, fa in due, ed impiegando tutta la grande ener-



che possiede, sa trovare una via di scampo. Per l'atletica ha un'impugnatura straordinaria, eseguisce correttamente dei splendidi solle- nenti. Non avendo che 21 anni, certamente aumenterà forza e di scuola, e non è errato il pronostico in lui un grande campione.

L' "Excelsior" a Venezia

I prodiciamo oggi le fotografie della squadra a Società Excelsior di Torino, che prese parte VII Concorso Nazionale Ginnastico, tenutosi a Venezia dall'8 al 12 maggio. La piccola squadra di dodici ginnasti concorse gara A ai grandi attrezzi, comandata dal pro- dor Gustavo Falchero. Anima ed energia dell'esercito era stato il caposquadra Casazza trizio. La forte squadra merito la corona di (premio di primo grado). Osi anche questa Società, benché costituita da tre anni (nel 1904), entra ora nel campo dell'educazione fisica, accanto alle più forti e più che Società italiane. Essa conta oltre cento tutti quanti operai, organizzati non solo collettivi, ma anche nel campo economico, col rime, col collocamento, ecc., ecc. I giovani ginnasti che, malgrado la stanza delle fatiche giornaliere, seppero proseguire il loro allenamento e procurarsi la non fata-vittoria.

FORTIOR PODISTICO ITALIANO

successo più entusiastico ha incontrato la iniziativa dello Sport Pedestre Genova; oltre trenta sono già le associazioni ginnastiche e sportive aderenti. La prima prova ufficiale del Podistico Italiano verrà effettuata nella dal 15 al 16 giugno corrente dalle seguenti città: Società Ginnastica Juventus; Pinerolo,

Club Sport Robur; Vercelli, Unione Sportiva Vercellese; Napoli, Audax Podistico Italiano; Voltri, Società Ginnastica N. Mameli; Sestri Ponente, S. G. Libertas; Sampierdarena, S. G. N. Barabino; Rivarolo Ligure, S. G. Unione Sportiva; Voghera, S. G. Iriense; Bellinzona, S. G. Bellinzona; Porto Maurizio, S. G. G. Verdi; Albenga, S. G. Filippo Neri; Pieve di Sori, S. G. Sempre Avanti; Tortona, S. G. Unione Tortonese; Pegli, Circolo Sportivo Pegliese; Savona, Comitato Sportivo; Genova, Sport Pedestre Genova.

Per i programmi e le iscrizioni gli interessati possono rivolgersi alle Società di cui sopra. Le Società e Comitati che intendono promuovere le marce Fortior (km. 50 in ore 9) possono chiedere il regolamento-programma allo Sport Pedestre Genova, fondatore del nuovo titolo.

CONSTANTINO REYER

Nel recente Concorso Ginnastico di Venezia, il presidente della Federazione Ginnastica, senatore Todaro, presentò al Re Costantino Reyer come un pioniere dell'educazione italiana, come un fondatore della ginnastica nazionale, e S. M. il Re ebbe vive parole di elogio e di ammirazione. La parola regale suonò ambita ricompensa, premiazione eccelsa all'animo del vecchio patriota, al cuore dell'uomo austero e generoso, che tutta la sua vita ha speso in un ininterrotto, infaticabile apostolato in pro dell'educazione fisica giovanile.

Brevemente, con poche note schematiche, delinerò la sua vita, poiché è doveroso ed è un bene salutare far conoscere, oggi più che mai, chi stagna l'energia e la salute, l'opera d'un incitatore virile.

Costantino Reyer, italianoissimo, la madre sua era una Castagna, discendente da Urbano VII, nacque a Trieste l'uno febbraio 1838.

Nel 1867 introdusse a Venezia la ginnastica, nel 1869 iniziò la Federazione Ginnastica Italiana con Pietro Gallo e Domenico Pisani. Fu a Dresda nel 1875, come presidente del Comitato della Federazione Ginnastica Germanica, che contava 1500 Società! A Udine nel 1882 fu iniziatore della Società Magistrale Friulana; a Trieste nel 1883 iniziò la Federazione dei Vigili con Baumann e F. G. Valle.

Nel 1890 fu nuovamente a Venezia, fondando con Antonio Fradeletto la Lega degli Insegnanti. Fu insegnante di ginnastica a Torino, propagandò con tutti i mezzi, con articoli, pubblicazioni, giornali, la sua alta idealità. Recentemente a Venezia, coll'aiuto fervoroso del rag. Brocco, fondò una corporazione di tutti i direttori e rappresentanti delle Società sportive cittadine, col lodevole scopo di collegare tra loro i dirigenti di Società per azioni collettive e per diffondere palestre pubbliche. Ha offerto inoltre cinque premi da 1000 lire ciascuno per educandi ed educatori veneziani.

Possa il suo esempio destare emulatori per il bene e la salute della gioventù nostra italiana.

G. ZANETTI.

Fiera e sport a Foggia

Ogni anno Foggia, la ricca Sovrana delle Puglie, celebra nell'ultima decade del mese una delle sue più belle e tradizionali feste: la fiera di maggio. Nel mezzogiorno d'Italia, ogni più miserabile data che convenga conservare in onore ha sempre l'accessorio indispensabile di processioni, salmodianti e di litanie peripatetiche: la fede ha bene i suoi diritti quesiti e non c'è cane di miscredente o di... socialista che osi toccarli o discuterli. Non così, meno male, nella nostra fiera di maggio, la quale appunto per quell'assenza che nessuno deploia, costituisce un avvenimento industriale e

S. SINIGAGLIA E C.

Casa fondata nel 1880
Studio Tecnico Industriale
TORINO - Via Andrea Doria, 8 - TORINO

Tubi flessibili in metallo

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

Costantino Reyer.

commerciale di prim'ordine. Un tempo, la « fiera di maggio » era il mercato classico e maggiormente riconosciuto in tutta la regione che si stende dal Lazio alla lontana Sicilia, e la sua importanza veniva dal fatto che al convegno dei prodotti, specialmente equini, dei paesi più discosti dal nostro, persino della penisola Balcanica, si aggiungeva l'esibizione dei prodotti indigeni che si erano specialmente unificati con la pregevole creazione del cavallo pugliese. Poi, come tutte le cose belle, la fiera di maggio perse di valore e scadde nel concetto dei nostri maggiori industriali: un po' per le molteplici mostre locali, un po' per la sviluppo produzione cavallina dovuta al fatto che molti terreni da pascolo dovettero subire l'invasione dell'aratro, un po' anche, questa è una nota che non manca e non guasta mai, per la nessuna benignità da parte, manco a dirlo, del Governo. Comunque, se la fiera di oggi ha tanto da invitare alle sue consorelle di venti e trent'anni fa, non smette la sua fierezza che le viene da un primato non ancora spento.

Per fortuna, in questi ultimi tempi, una novissima forma di energia è corsa a reggerne le sorti: lo sport. Oggi, la fiera non sarebbe più fiera se



Gustavo Nannarone, presidente del Circolo della caccia e Società Tiro a Segno, di Foggia.



Mimmo Narciso, vincitore del Gran Premio Foggia del tiro al piccione.

Premiata Fabbrica FARI e FANALI per Automobili

per Carrozze, per Navigazione e Ferrovia

unico costruttore del proiettore originale ad anelli parabolici

Fausto e Pietro CARELLO Fratelli

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





S. A. R. il Conte di Salemi assiste alle corse di Mirafiori accompagnato dal conte Fossati.
(Fot. Ambrosio e C. - Torino).

non avesse, contemporaneamente, qualche amminicolo sportivo: corse di cavalli, tiro al piccione, ecc., ecc. E poi si dica che il Mezzogiorno è, perdon, *miosportivo*!

Naturalmente, una generazione sportiva non s'imprompiva da un minuto all'altro; occorrono: una certa preparazione, tempo, pazienza... e danari.

Preparazione e pazienza si acquistano col tempo che, dopo tutto, non è così difficile a trovarsi, specie in certe sibaritiche popolazioni meridionali; i danari, bisogna scovarli dove stanno. Se il posto è la tasca propria, tanto di guadagnato... anzi di perso.

Data tale funzione dello sport, si capisce come esso abbia anche i suoi uomini illustri, chiamateli come volete: precursori, pionieri, mecenati, guide, fari, ecc., ecc.

Per intanto, io vi presento il maggior valore sportivo di Foggia nella persona, come vedete, simpatica e cortese (la seconda cosa, veramente, bisogna crederla, e ve ne prego), di Gustavo Nannarone. Dapprima, il dott. Nannarone s'era

dato animo, corpo e... borsa (senza metafora) all'ippica; nessuno osava contestargli quella specialità. Dopo, volle essere uno *sportsman* eclettico e s'iniziò in altri rami. Risultato finale: oggi, Gustavo Nannarone è il maggiore organizzatore delle nostre corse di cavalli, è presidente del Circolo della Caccia, che lo annovera fra i suoi più valorosi campioni a caccia e sulla pedana, è anche presidente della Società di tiro a segno. Di questo passo, egli va dritto dritto all'immortalità, ed io glielo auguro. Si può ben dire di lui, ora: a Foggia, è il *Gran Maestro della Loggia*... sportiva! Con la quale, chiudo, pregandovi di leggere i seguenti risultati:

Corse di cavalli.

Primo giorno: Venerdì 24 maggio.

Premio *Apertura*, m. 1800, corrono *Oriente* di Biancardi e *Leda* di Spada. - Giunge primo *Oriente*.

Premio *Municipio di Foggia*, metri 2000, corrono *Sansonetto* e *Spartivento* dei fratelli Marchio. Giunge primo *Spartivento*.

Premio *Provincia*, m. 2400, corrono *Lidia* di De Martino, *Satiro* di Fiorillo, *Bersagliere* di Spagoletti, *Rigoletto* dei fratelli Marchio, *Ingegnosa* di Petrilli. Arrivano nell'ordine: *Rigoletto*, *Satiro*, *Bersagliere*.

Secondo giorno: Domenica 26 maggio:

Premio *del Parco*, metri 1800, corrono *Oriente* di Biancardi e *Leda* di Spada. Giunge primo *Oriente*.

Premio *Foggia*, m. 3000, corrono *Satiro* di Fiorillo, *Bersagliere* di Spagoletti, *Rigoletto* di Marchio. Primo *Rigoletto*, secondo *Satiro*, (*Bersagliere* caduto).

Premio *Commercio*, m. 1800, corrono *Sansonetto* di Marchio, *Ingegnosa* di Petrilli, *Fiammella* di Stabile. Giunge primo *Sansonetto*, secondo *Ingegnosa*.

Tiro al piccione.

Sabato 25 maggio.

Poule d'apertura, 1 piccione a m. 25, divisa con 55 da 9 tiratori.

Gran Premio Foggia, handicap, 7 piccioni, 23 tiratori. — 1. *Mimmi*, 13-13: 2. *Del Sordo*, 12-13; 3. e 4. fra *ing. Salzano* e *Paglia*, 11-12; 5. *Trifletti Pellegrino*, 10-11; 6. *Dentamaro*, 8-9.

La vittoria del bolognese *Mimmi*, un tiratore forte e... sesquipedale nella sua lunghezza di 2 metri, è davvero meritata e perciò largamente applaudita.

Poule di chiusura, 1 piccione a m. 25. — 1. *Capobianchi*, 6-6; 2. fra *Viglione* e *Trifletti*, 5-6. A. *Pedone*.



Il capitano Caprilli fra un gruppo di proprietari di scudie di commissari all'Ippodromo di Mirafiori.
(Fot. Ditta A. Ambrosio e C. - Torino).

« *Longjumeau* e *Le Kama Soutra* erano innalzati al lotto al passaggio della prima siepe seguita *Frusquino*; ma davanti alle tribune *Le Kama Soutra* si portava in testa per condurre a buona andatura seguito da *Longjumeau* e *Frusquino*. *Marianne*, che perdeva terreno ad ogni siepe *Désert*, *Saucats*, *Terrible Turk*, *Wandering Minstrel* e *Chinchilla II*. Le posizioni si mantenevano quasi immutate; a metà percorso però *Wandering Minstrel*, *Chinchilla II* e *Saucats* sembravano estranei alla partita; nella dirittura di fronte *Kama Soutra* procedeva sempre in testa seguita da *Longjumeau*; questi due si staccavano nella prima curva da *Frusquino* e *Désert* che erano terzo e quarto; il cavallo del signor *Balsan* era battuto ed il figlio di *Galeazzo*, la cui classe era troppo dimenticata, si staccava entrando in dirittura vincendo per sei lunghezze davanti al vincitore dell'anno scorso, *Longjumeau*; *Frusquino* era terzo a dieci lunghezze, quarto *Désert*, *Chinchilla II* passava quinto al palo d'arrivo davanti agli altri fermati.

« *Fruitière*, *Dardania* e *Telamon* erano i ricercati nell'handicap « Premio del Giubileo » la cui partenza è stata laboriosissima. Finalmente al segnale buono, *Ricordo*, strappando i nastri partiva in testa seguito da *Fruitière*, *Olivet*, *Telamon*, *Rugiada*, poi staccata di almeno quattro lunghezze *Dardania* ed ultima *Equizia* che rimaneva al palo; presto *Telamon* si portava in comando della corsa davanti a *Fruitière*, *Olivet* che cedeva, *Dardania* ed *Equizia*, già fatigata, prendevano contatto col gruppo. Nella dirittura *Fruitière* aveva facilmente raggiunto *Telamon*, mentre *Equizia* sopraggiungeva al palo per occupare il terzo posto davanti a *Rugiada*. « A Mirafiori le corse più importanti furono il « Premio Piemonte » (handicap discendente L. 5.000, m. 2000, ed il « Criterium Internazionale » per puledri nati nell'anno 1905, L. 3.000, m. 1200).



Origala, f. s. 2 a., da *Orion* e *Vaurienne*, kg. 52, *Sir Rholand* (Spencer), dopo la corsa del Criterium Internazionale, rientra al peso.
(Fot. Ditta Ambrosio e C. - Torino).

**E. LA MANNA, G. & VITALI
MILANO**

Visitare gli Stands 5 e 12 della Mostra del Ciclo e dell'Automobile di Milano

Uffici: Via Vittor Ugo, 4 - Telefono 33-68.

Negozi: Via Tommaso Grossi, 5 - Telef. 65-99.

Garage: Viale Volta, 3 - Telefono 66-88.

Automobili:

**SAN GIORGIO
S. A. L. V. A.
SERPOLLET** (Vetture)

« Nell'handicap « Premio Piemonte », tutti i ri-
asti iscritti si portavano allo start. La partenza
non poteva essere migliore: subito *Port Arthur*
rendeva il comando seguito da *Ipsus*, *Espoir*,
San Siro, poi *Oriflora*, *Elsa*, *Excelsior*. Dopo il
primo passaggio davanti alle tribune *Port Arthur*
distaccava per varie lunghezze, ma di fronte
a nuovamente raggiunto ed all'entrata dell'ul-
ma curva era finito. Entrando in dirittura *San*
Iro ed *Ipsus* lottavano per il primo posto se-
guiti da *Elsa*, *Excelsior* che si era avvicinato
di forte, e ben vicini *Oriflora* e gli altri. L'arrivo
era dei più emozionanti: per un momento sembrò
che *San Siro* potesse avere la meglio, ma *Ipsus*,
in sostenuto da *Lissemore*, poteva conservare
una testa di vantaggio; terza e quarto seguivano
Elsa e *Excelsior* poi *Oriflora*, su cui Spencer non
sosteneva oltre, e ultimo *Port Arthur*.

« Ed eccoci al « Gran Criterium Internazionale ».
lotto sembrava dei più distinti; nei boxes i
puledri più ammirati erano *Origala*, *Brimo*, *Mon-
bello*, *Qui Vive* e *Veronesa*, ma infine era la
scuderia Sir Rholand che partiva favorita.

« I concorrenti entravano in pista senza però sfir-
re, mancando solo *Origala*, che, col consenso
dei commissari, era stata condotta allo start a
solo.

« La partenza è laboriosissima. *Veronesa* e *Or-
i*lula disturbano il gruppo già abbastanza irre-

figlia di Orion e di Vaurienne, madre di parecchi
vincitori, essa proviene dall'allevamento del signor
Musker, e fu acquistata *yearling* alle aste di New-
market dal conte Scheibler per 400 ghinee, alla
liquidazione di Mr. Musker.

« Sfuggita all'epidemia di tosse scoppiata a
San Siro, essa ha potuto compiere la sua prepa-
razione a San Rossore in modo da presentarsi
nelle migliori condizioni per questa gran prova
di Torino.

« Qui *Vive* e *Montebello*, il primo da Merlin, il
secondo da Osboch, due prodotti dell'allevamento
di Anzola, dal quale uscì *Massena*, hanno preso i
posti d'onore dietro alla vincitrice, terminando
molto forte. Il signor Chantre ha in essi due ot-
timi soggetti che figureranno senza dubbio in
prima linea nella produzione italiana, e noi siamo
lieti di vedere che l'esperimento da lui iniziato
nel mandare le fattrici all'estero per la monta,
destinandole a stalloni di classe che in quel mo-
mento non si potevano trovare in Italia, abbia
dato subito questo ottimo risultato all'allevatore
di Anzola.

« Tanto *Qui Vive* quanto *Montebello* si fanno
notare subito a prima vista per la loro costru-
zione; più distinto, ma meno precoce, è forse il
fratello di *Massena*, entrambi però promettono
assai bene per la loro carriera in Italia. »

RAIDS IPPICI

Da Buckarest a Roma a cavallo.

Sabato scorso alle ore 14 giunse a
Roma il luogotenente Max Krause del
35° reggimento artiglieria tedesca, attua-
lmente attaché militare alla Lega-
zione imperiale alemanna a Buckarest,
il quale ha felicemente compiuto, a
cavallo, il viaggio da Buckarest a Roma.
Alla Storta erano andati ad incontrarlo
molti ufficiali del 13° reggimento arti-
glieria e il conte Adriano Bennicelli.
Il tenente Krause è un simpatico gio-
vane biondo, alto e magro, e che monta
perfettamente alla maniera tedesca.

Vestiva di grigio con stivali neri e
cappello di paglia. Il cavallo è un bel
sauro ungherese. La marcia è durata
23 giorni, ed il percorso è stato di
km. 2300, una media dunque di 100 km.
al giorno.

Il tenente Krause, cui è stato offerto
il pranzo di buon arrivo al Circolo di
artiglieria, ha narrato di aver percorso
un minimo di 60 km. nei giorni ch'egli
ha chiamato di riposo e un massimo
di 120. Ha avuto 4 giorni, in Rumenia,
con una temperatura di 40 gradi e 6
giorni di pioggia. Egli è passato per
Semlino e Agram, ha attraversato la
frontiera a Cervignano, è passato per
Mestre, Bologna, Venezia, Firenze,
Siena, Radicofani e Viterbo, da dove è partito
alla mezzanotte per Roma.

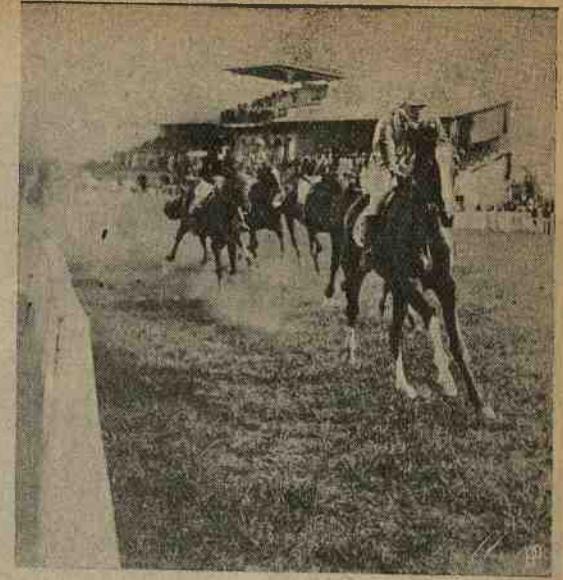
IL GRAN PREMIO AMBROSIANO - L. 100.000

San Siro, 9 giugno.

Gran Premio Ambrosiano. — L. 100.000, per cavalli
interi e cavalle di 3 anni ed oltre di ogni paese. Di-
stanza m. 2100 circa (110 iscrizioni)

Rimangono iscritti:

E. F. Bocconi	8 <i>Belbuc</i>	53
E. F. Bocconi	8 <i>Confucio</i>	50
Sir Rholand	5 <i>Boleslas</i>	64
Sir Rholand	4 <i>Chitet</i>	57
Sir Rholand	3 <i>Oriflora</i>	48
Sir Rholand	3 <i>Pon ere</i>	56
Sir Rholand	3 <i>Madree</i>	54
Sir Rholand	3 <i>Dilla</i>	45
Razza Volta	5 <i>Rugiada</i>	56
Razza Volta	4 <i>R'cordo</i>	57
Bruno Lido Guastalla	3 <i>Pickmoney</i>	45
Princ. Doria Pamphilj	3 <i>Savello</i>	50
Comm. C. Ranucci	3 <i>Tokio</i>	53
Razza Alchua	3 <i>Bridge</i>	50
Razza Alchua	3 <i>Arrotino</i>	47
Sir Panormus	3 <i>Caronte II</i>	50
Alfredo Vonwiller	3 <i>Wtte (10.000)</i>	50
M. Caillaud	3 <i>Free-Drnk (10.000)</i>	53
Baron di Jessé-Levas	3 <i>Arpe-teur (10.000)</i>	53
Auguste Merle	3 <i>Pont Trambouze (10.000)</i>	53
Auguste Merle	3 <i>Solipède (10.000)</i>	53
Roger de Salverte	3 <i>N-hle hief (10.000)</i>	53
Jean Stern	4 <i>Rameau Fleur (10.000)</i>	68
Jean Stern	3 <i>Mont Ménale (10.000)</i>	58
Jean Stern	3 <i>Philoemon (10.000)</i>	58
Duca Décazez	3 <i>Coréen (10.000)</i>	58
E. Veil Picard	3 <i>Prince Evèque (10.000)</i>	53
E. Veil Picard	3 <i>Biniou II (10.000)</i>	59



L'arrivo dei concorrenti al Criterium internazionale.
(Fot. Cornelio Dettoni - Torino).

ALL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Nella sua ultima seduta, tenuta nella sede dell'Au-
tomobile Club di Milano, la Commissione sportiva
dell'A. C. I. deliberò di annullare i risultati della
riunione di Modena, squalificandone la Società orga-
nizzatrice per non essersi attenuta al regolamento di
corsa dell'A. C. I., nonostante i ripetuti richiami
della Commissione.

Venne invece approvata la riunione di Mantova.
Indi prese alcune deliberazioni relative a modifica-
zioni del regolamento di corse; nominò a delegati
per la Corsa dell'Imperatore il marchese di Soragna
ed il dott. Aldo W-llschott.

Dopo la Commissione sportiva si riunì il Consiglio
direttivo dell'A. C. I. che ratificò le deliberazioni
prese dalla Commissione, nominò a delegati italiani
alla conferenza internazionale dei Clubs ad Hamburg
i signori: marchese Ferrero, Monta e Guastalla, e
deliberò di facilitare, per quanto è possibile, special-
mente dal punto di vista turistico, la traversata dell'
Italia di una carovana automobilistica americana
che vi giungerà prossimamente.

COSE LIETE

Due cavalieri della Corona d'Italia ed un cavaliere
del lavoro. L'ing. Luigi Marchelli, pres. dell'Unione
Escursionisti Torinesi, e Cesare Berton, segr. della So-
cietà mandamentale di tiro, i primi, e cav. Giovanni
Agnelli, il benemerito condottiero di ogni progresso
industriale automobilistico torinese, il secondo.

A tutti e tre questi benemeriti personaggi la *Stampa
Sportiva* esprime il suo più vivo compiacimento per la
meritata onorificenza di cui il Sovrano volle onorarli.

Al cav. Agnelli, all'uomo forte e deciso, all'indu-
stria fine e capace, all'amministratore severo e mo-
derno, un saluto speciale ed un ringraziamento per
l'opera proficua prestata finora alla causa automobi-
listica, noi aggiungeremo a nome degli industriali ed
operai di Torino.



Il luogotenente Max Krause, che ha compiuto il raid-
ippico da Buckarest a Roma. (Fot. Scarpettini, Roma).

Fruitière, vincitore del Premio Giubileo, nelle corse di San Siro
(2 giugno). (Fot. A. Foli, Milano).

eto. Finalmente si ha un'ottima partenza e
appaiono in testa *Qui Vive* e *Montebello*,
vinti da *Origala*, ma *Veronesa* con una punta
porta al comando e velocissima stacca il gruppo
una buona lunghezza; entrando in dirittura
Veronesa è sempre in testa, segue *Origala* ben
ma, poi *Montebello*, *Qui Vive*, *Butterfly*, *Brimo*
li altri già staccati. Per un momento sembra
Veronesa possa conservare il vantaggio, ma
Origala, montata alla perfezione da Spencer, con
le folate passa la figlia di Velika, che ormai
vinta: la vittoria non può sfuggire alla giubba
nero e violetto. In fine i rappresentanti del
signor Alberto Chantre, che nel tournoi erano
i chiusi nel lotto, con ottima azione si distac-
cano veloci nella linea retta, sorpassando *But-
terfly*; *Qui Vive* passava per poco il palo prima
del compagno di scuderia, quarta era *Butterfly*;
vano poi gli altri sbandati.

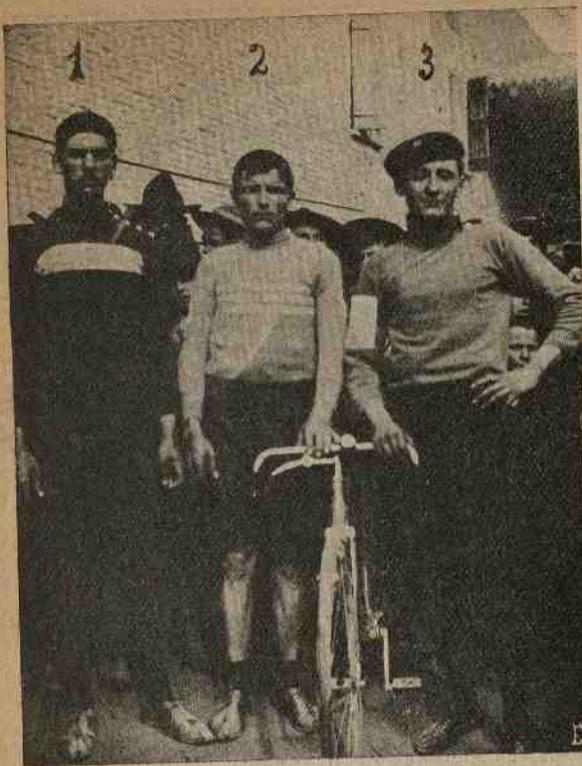
Il risultato del « Gran Criterium » non po-
tessere di migliore augurio per quel tanto
derato miglioramento del nostro materiale da
a. La vincitrice, *Origala* — al pari di *Rae-*
altro puledro che farà parlare di sé quanto
non appena avrà raggiunta la condizione
ciente — è una importazione dall'Inghilterra;

BOEMA-SVELTE
DEPOSITO E VENDITA
INZI & MARCHI - Milano VIA CAPPELLARI
MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI

e Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

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

PERRY



Le corse di Ostiano. - I classificati della 1^a categoria:
1. Bertino; 2. Grisi; 3. Spaccani. (Fot. Donelli).

Cosa costa una corsa ciclistica al concorrente

Quando un giornale sportivo organizza una corsa su strada in bicicletta, il pubblico quasi sempre rimane un poco stupito di non trovare fra i concorrenti i nomi di tutti i buoni corridori. Non bisogna far colpa a questi, poiché — a parte alcune grandi prove in cui il vincitore, il vincitore soltanto, trova prendendo il premio di che compensare le spese fatte — il più delle volte il corridore ci rimette di tasca propria. E' impossibile che un professionista disputi una grande prova senza il concorso di una grande Casa fabbricante di biciclette, la quale si assume di pagare le spese. In caso contrario il ciclista preterisce starsene con le mani in tasca a guardare gli altri.

Nessuno s'immagina, ad esempio, quanto può costare una corsa come quella fra Bordeaux e Parigi o come il giro di Francia. Senza parlare della organizzazione, delle spese di allenamento, dei viaggi fatti sul percorso per visitarlo, un corridore che abbia la pretesa di disputare il premio della Bordeaux-Parigi — supponiamo — dovrà sborsare almeno quattromilacinquecento lire prima di mettersi in sella ai Quattro Padiglioni per la prova.

Spese d'allenamento, L. 3.000: un automobile, L. 1.000; piccole spese e vitto, L. 500; — totale L. 4.500

Il calcolo è semplice. Nelle tremila lire sono computate le spese di dislocamento e il vitto degli allenatori, più il

compenso che varia da cinquanta a duecento lire. Il numero degli allenatori è da venti a venticinque, dei quali tre, supposti i migliori, seguono tutta la corsa sulla vettura e allenano nei momenti critici.

In queste quattromilacinquecento lire non parlo necessariamente delle biciclette e delle gomme che le ditte mettono a nostra disposizione; per la Bordeaux-Parigi si impiegano, al minimo, sei biciclette di molteplici diverse, secondo il percorso. Tenuto calcolo che un chiodo può rompervi la gomma e costringervi a prendere la macchina del primo che vi segue voi usate complessivamente una dozzina di biciclette.

Quanto ai pneumatici c'è l'incognita. Ci sono dei casi favorevoli che vi permettono di fare lunghi percorsi senza che le camere d'aria scopino; talvolta invece se ne rompono dieci o dodici in un paio d'ore. Aggiungete a questo materiale del corridore quello degli allenatori. Sopra un percorso come quello Bordeaux-Parigi ci sono certo trenta macchine al servizio del corridore ben equipaggiato.

Per il vitto, a dispetto di tutto, le spese non sono enormi, ma finiscono per far cifra ugualmente. Tre litri di caffè, tre di thé, due di cioccolato, due d'acqua di Vichy, uova e zucchero.

Per una grande corsa io non prendo assolutamente alcun alimento solido, ma questo dipende assolutamente dal temperamento del corridore. Nelle corse molto aspre e rapide io credo che il mio stomaco si rifiuterebbe ad assorbire ogni alimento che non sia liquido. In altre corse capita invece che si divora lungo la strada costelette e polli con vera voracità.

Ho accennato al Giro di Francia. Volete sapere quanto può spendere un concorrente? Quasi dieci mila lire; calcolate che una casa abbia per suo conto quattro o cinque concorrenti e fate il conto.

Per la Bordeaux-Parigi desiderate conoscere il profitto? Ecco qua:

Primo premio	L. 2.500
Premio della Ditta fornitrice	» 1.500
Premio della Ditta per le gomme	»	2.000
		Totale L. 6.000

Vale a dire che, vincitore, il vostro non è un cattivo affare; ma il secondo posto non vale gran che. Il terzo, poi, nulla affatto.

Ci sono corridori che a un certo punto della corsa fanno i calcoli per sapere se loro convenga o meno continuare la lotta; altri invece mettono nella prova tutta la loro energia, un accanimento selvaggio senza preoccuparsi d'altro.

Tutti conoscono la storia famosa d'un grande stayer francese sulla strada Bordeaux-Parigi. Partito dietro un'automobile velocissimo, si trovò ad Angoulême con un vantaggio enorme sui records.

Prendendo ristoro al controllo, ebbe un'idea geniale: da un amico fece redigere un dispaccio indirizzato al direttore della Casa di cui montava le biciclette: « Molto avanti sui records. Telegrafate controllo Tours premio offerto per sapere se devo continuare a



Bozzano Niccolò della Società Velo Juventus di Savona vincitore della corsa Savona-Varigotti.

(Fot. Lanza - Savona).

batterli». Il direttore non esitò, rispose subito che il premio sarebbe stato in proporzione ai minuti guadagnati.

Figurate che corsa pazza. Lo stayer fece un arrivo sensazionale, battendo tutti i quadri di marcia.

Appena sceso dalla macchina egli si precipitò verso il signor... X per ricordargli i termini del contratto firmato per dispaccio fra due controllori.

Non tutti coloro che disputano una corsa hanno questo pensiero finanziario, ma portano nel loro sangue tesori di coraggio e di energia.

Vi sono corridori sprovvisti anche di tutto, ma pure si ostinano a partecipare alle prove, nella speranza che anche per essi verrà il giorno buono. Poi ci sono gli opportunisti.

Quest'anno al giro di Francia due concorrenti avevano fatto questo calcolo, che cioè, passando timi a tutti i controlli, avrebbero trovato sempre la colazione lasciata dal corridore preferito quale aveva troppa fretta di proseguire la marcia.

Mi ricordo di un tale che all'indomani dell'arrivo, incontrandomi, mi disse: « Vedi, caro... sono quasi ingrassato sulla strada: non ho mangiato tanto! ».



Ciò che consuma un corridore in una grande corsa ciclistica su strada.

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFaux & C.

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



Mirancelli Ferruccio, primo arrivato nella corsa Nazionale per dilettanti, Savona-Albenga, km. 85.

Cari giovani che fanno le corse per il piacere della lotta, e con la certezza che la loro ora di gloria verrà anche per essi.

Marcel Cadolle.

Fra i nostri campioni

Mentre andiamo in macchina si chiude la riunione a Mantova, di cui ci occuperemo nel prossimo numero.

Diremo intanto che la gara ciclistica su strada continua a raccogliere entusiasti.

Le corse di Novi Ligure, di Mede; la Milano-Morasco-Milano, vinta da Morandi; la gara di Cuorgnè, cui risultò primo Fausto Pistono di Rivarolo; le corse di Lecco, la Coppa del Re (a squadre), le prime eliminatorie del premio Peugeot; le corse di Ravenna, cui si distinsero Verri e Taylor; la riunione di Firenze, il *clou* della quale fu il *match* a tre fra Garolin, Verri e Fontani, classificati in quest'ordine

dopo tre prove; la corsa Torino-Cuneo-Torino, in cui trionfò Durando, della *Rebur*; la corsa Torino-Asti, vinta dal giovane avvocato Negro; le gare di Cerro; le corse di Pavia, in cui trionfò il Cuniolo; le corse di Modena; la corsa Varese-Luino-Varese, vinta da Angelo Lodi, dello *Sport Club* di Milano; la corsa Alba-Canale-Alba, vinta da Emilio Sernagiotto, ecc., ci danno un'idea della passione per lo sport ciclistico, che è sempre viva nei nostri giovani.

Savona, la gentile città che ama lo sport nelle sue molteplici estrarresecuzioni, ha interessato i suoi ciclisti con una grande corsa nazionale dilettanti: Savona-Albenga e ritorno, km. 85, indetta dalla Società *Velo Juventus* per il giorno 26 maggio.

Alla corsa si iscrissero ben 22 corridori ed i partenti furono 21.

Il tempo splendido ne favorì il buon esito; la lotta tra gli emuli si mantenne vivissima lungo tutto il percorso, tanto arrivo giunsero in gruppo:

Mirancelli, del *Velo Club Ligure*, in ore 2'59"55", primo arrivato; 2. Mistretta Giuseppe, della *Velo Juventus*; 3. Lampaggi, del *Veloce Club Ligure*; 4. Bozzano, della *Velo Juventus*; 5. Pallavidini (libero); 6. Peruzzi, del *Veloce Club Ligure*; 7. Branconi, della *Velo Juventus*; 8. Romieux, del *Veloce Club Ligure*; 9. Pellizzari, della *Velo Juventus*; 10. Martini, del *Velo Sport* di Oneglia.

Le sport di Oneglia.
La folla enorme, che impaziente attendeva all'arrivo, acclama il primo arrivato ed i suoi bravi compagni, che hanno saputo superare con tanta vigoria la non facile prova, mantenendosi tra loro a brevissima distanza.

Alla sera, nella sede sociale della benemerita *Volo Juventus* ebbe luogo la distribuzione di ricchi e numerosi premi ai baldi corridori, per i quali l'egregio presidente prof. Giuseppe Traverso ebbe cortesi e fusinghiera parole di sentito encomio.

In Fiesse (Brescia) ebbero luogo delle corse ciclistiche su



Gruppo dei partenti nella Grande corsa Nazionale dilettanti, Savona - Albenga (km. 85). (Fot. Aonzo Michele).

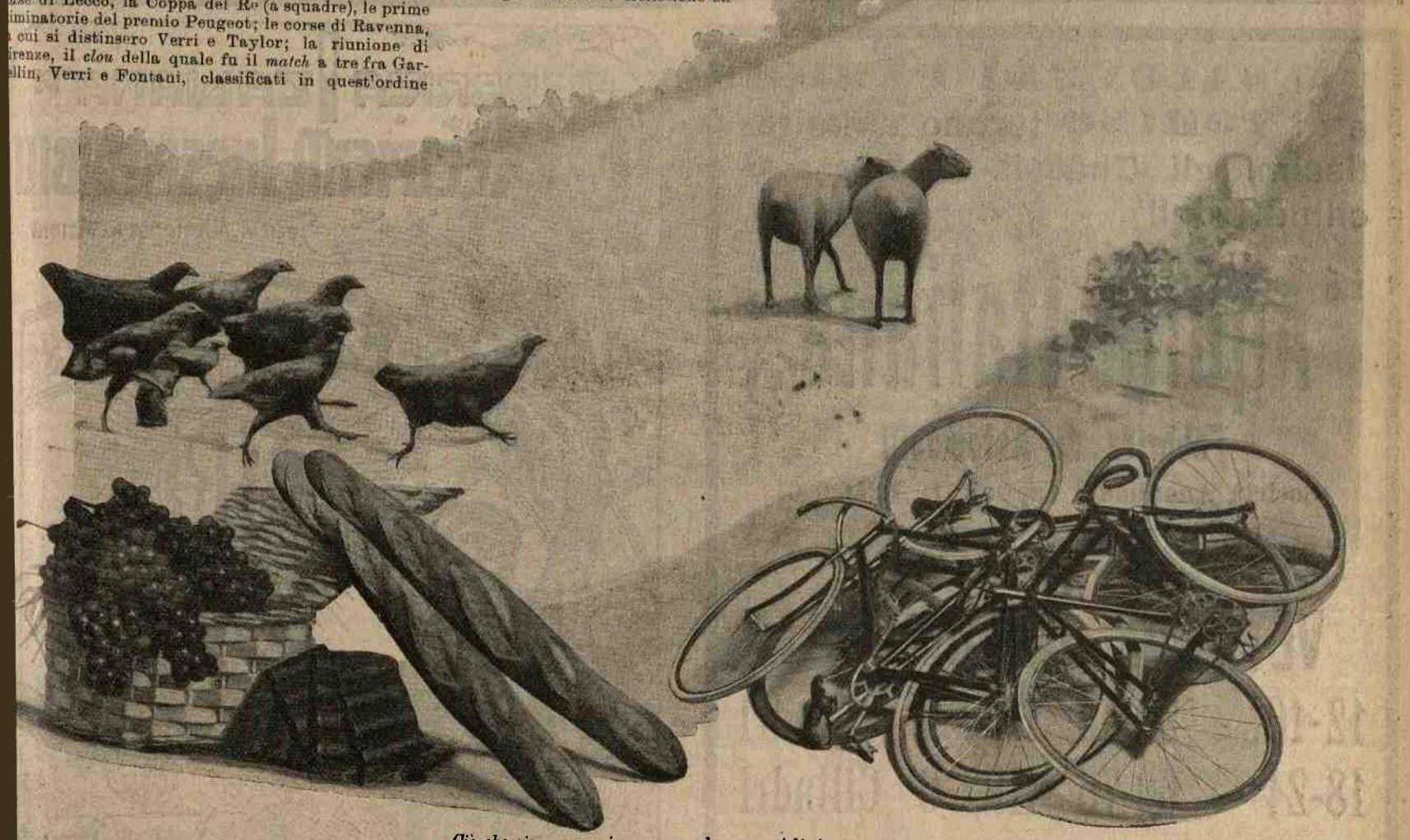
di un percorso di km. 30. — Della prima categoria giunse primo Bertino, di Pescarolo Cremonese: secondo, a due macchine, Grisi, di Brescia; terzo, Spacconi, id. Della seconda categoria giunse primo Varoli, di Pieve Terzagni; secondo, a due macchine, Pietro Remondi; terzo, Miglioli Aristide; quarto, Carrlin, di Gabbiadina.



LA STAMPA SPORTIVA

L. 5

all' anno



Ocio che si consuma in una grande corsa ciclistica su strada.

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

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



S. C. A. T.

Società Ceirano Automobili Torino

Officine con macchinario il più perfezionato

via Madama Cristina, 66 - TORINO - Corso Raffaello, 19

Tipi 12-14 e 16-20 HP

Motore a 4 cilindri - Accensione a magnete **Rosch** bassa tensione - Frizione metallica a dischi - Quattro velocità avanti ed una indietro - Trasmissione a cardano.

Robuste - Silenziosissime

Minimo consumo - Garanzia illimitata

Vetture di lusso e da turismo

Ai **SALONI DI PARIGI** e di **TORINO** furono ammiratissimi gli Châssis a 4 e a 6 cilindri dell'

"Aquila Italiana",

Fabbrica di Automobili

Società Anonima - Capitale L. 1.250.000

TORINO

VETTURE AUTOMOBILI

12-16 - 28-40 HP, 4 Cilindri

18-24 - 60-75 HP, 6 Cilindri

OMNIBUS

CABRII TRASPORTO

CANOTTI AUTOMOBILI

Società Automobili Diatto - A. Clément
TORINO — Via Frejus, 21 — TORINO

Record Ufficiale di Consumo

Uno Chassis nostro Tipo 20 25 cavalli
montato con Carrozzeria da Turismo
HA CONSUMATO

!!! 10 Litri per 100 Chilometri !!!

guadagnando la **Coppa di Cannes** - 9 Marzo 1907

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Società FABBRE e GAGLIARDI

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

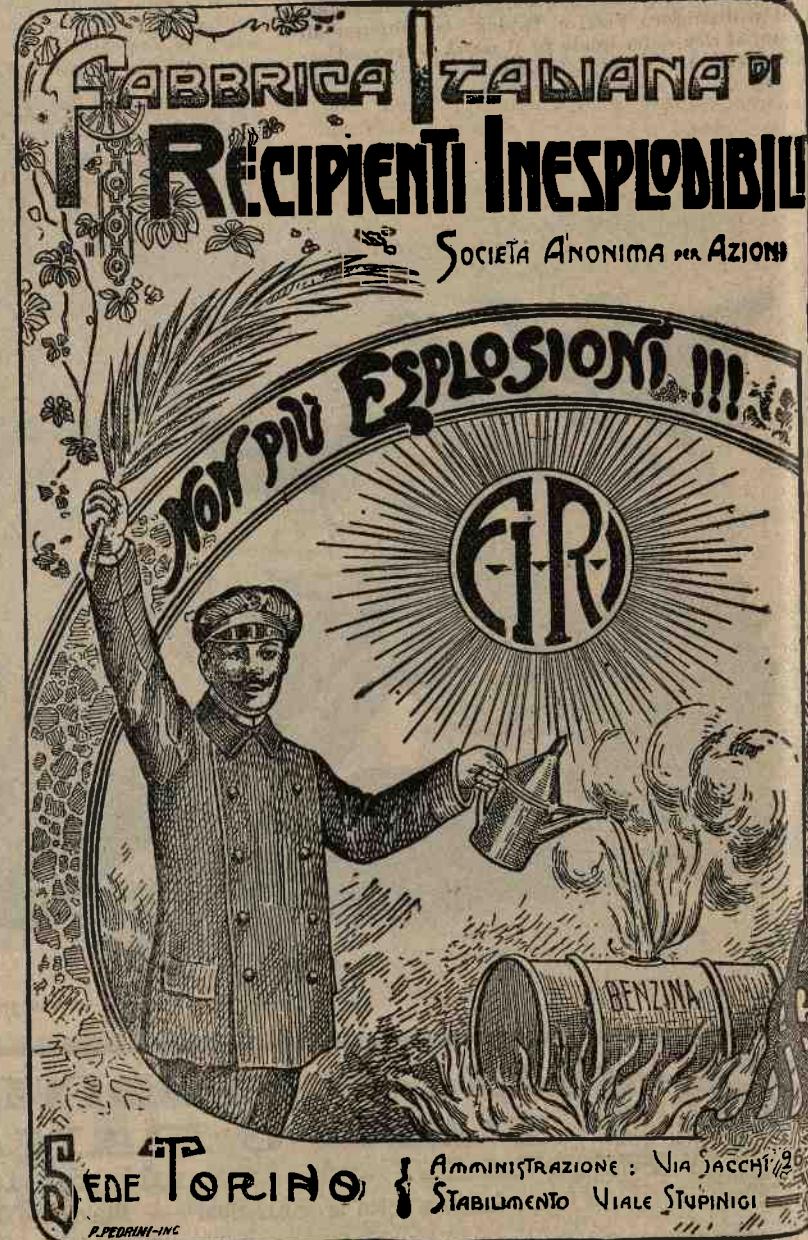
Ingegneri HESS e PERINO

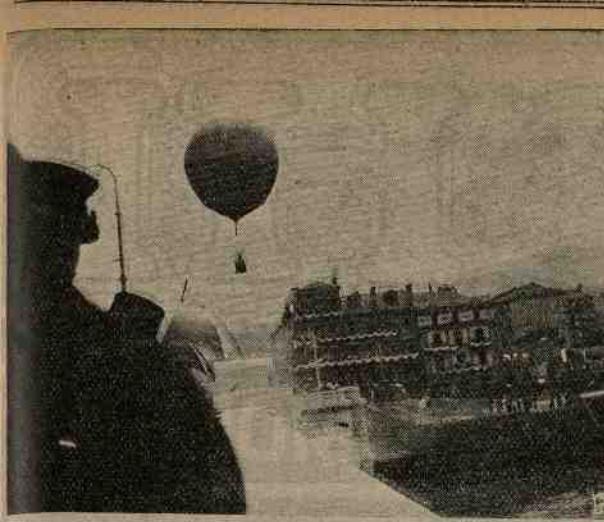
il più grande deposito per
ACCESSORI per **AUTOMOBILI**

Corso Dante, angolo Via Tiepolo.

Via Montecuccoli, 2.

TORINO





L'ascensione del pallone Principessa Laetitia in occasione dell'inaugurazione del ponte Umberto I.
(Fot. C. G. Corradini)

Sport e Beneficenza

Le feste aeronautiche di Milano e Torino.

Automobili, palloni e foot-ball sono i coefficienti delle grandi manifestazioni sportive che i milanesi ed i torinesi organizzano a scopo di beneficenza. Il concorso di automobili infiorati all'Anfiteatro dell'Arena a Milano si è svolto domenica davanti ad un pubblico elegantissimo ed affollato. Più di 20 vetture infiorate vi presero parte, ricamente foggiate con fiori artisticamente collaudati. Cinque premi erano stati gentilmente offerti da S. M. la Regina Madre alle cinque vetture meglio addobbate e la Giuria proclamò con giustissimo criterio i seguenti premi:

1° premio, vettura Renault del cavaliere Fusi; 2° premio, vettura Fiat dell'on. Crespi; 3° premio, vettura Bianchi del signor Riatti; 4° premio, vettura Darracq della Casa Dunlop; 5° premio, vettura San Giorgio del conte La Manna.

EBbero poi un diploma ciascuno nell'ordine, la Isotta Fraschini dell'arch. Stanga, la Renault del cav. Beaux e l'Isotta Fraschini del signor Breggiani.

Completava il programma della grandiosa festa il beneficenza a favore della Croce Rossa Italiana e dell'Opera di assistenza degli emigranti e dell'Ospedale dei bambini la lanciata di quattro palloni: Condor, del cap. Usuelli, che aveva a bordo a confessina Oldi; Milano, pilotato dal cav. Crespi, con a bordo il collega Carugati, il rag. Pozzi, i signori Garavaglia, Longhi e Larissa; Santarellina, pilotata dal signor Borsalino, ed il Cirio, del capitano Frassinetti. — Segui alla partenza dei palloni una gara di foot-ball.

In occasione dell'inaugurazione del nuovo ponte Umberto I sul Po si è effettuata un'ascensione del pallone Principessa Laetitia.

Il superbo pallone della Sezione Aeronautica Torinese, alle ore 10,30, liberato subito dopo la inaugurazione del ponte, si elevò maestosamente tra gli applausi fragorosi di tutta la folla.

Nella navicella avevano preso posto l'avv. Giovanni Bussa ed i tenenti Polenghi, Sacerdote ed ostiani.

Salito rapidamente a 2000 metri, il pallone si spese verso Venaria, passò sopra Borgaro e Casale, e risalito ancora a 2500 metri, permise agli aeronauti di ammirare, oltre la pianura di Torino, tutta la superba catena delle Alpi.

L'automobile dell'avv. Bussa, che aveva seguito a lungi i viaggiatori, fu un istante perduto di vista. Poi di nuovo dall'alto si intesero i richiami della sirena, e gli aeronauti decisamente di riprendere terra per giungere in tempo ad assistere al premio Principe Amedeo. La discesa si effettuò velocemente; la popolazione dei villaggi vicini accorse festante ad aiutare il pilota nel lungo lavoro di ripiegamento dell'involucro.

Alle 15,30 l'automobile dell'avv. Bussa rientrava città con tutti i viaggiatori. Fungeva da pilota tenente Polenghi.

Oggi la nuova festa aeronautica si svolgerà nel ardino reale.

Essa sarà nello stesso tempo uno spettacolo andioso ed un complesso di gare originali e feste per l'automobilismo e per l'aeronautica.

Sono giunti i palloni della Sezione di Milano, e si attendono i piloti Borsalino, Usuelli, Crespi, notissimi per le peripezie delle loro precedenti escursioni nell'aria.

Di Torino prenderanno parte alle ascensioni il presidente della Sezione Aeronautica, tenente Mina, il pilota Durando, il professore Fano, della nostra Università, gli

allievi piloti, tenenti Sacerdote e Agostoni, già tutti aeronauti provati alle emozioni dei viaggi nell'atmosfera.

Ma il maggiore interesse della giornata è riservato per le gare automobilistiche. Le iscrizioni dei nostri gentlemen sono già giunte numerose.

I ricchissimi premi concessi dalle LL. Altezze Reali e dalle Autorità municipali sono riservati alla gara d'infioramento d'automobile che sarà una vera gara d'eleganza e di signorilità.

Altri premi di valore, e numerose medaglie saranno pure attribuite ai concorrenti alla gara di dirigibilità e di corsa al pallone, che daranno modo di misurare la loro valentia ai fortunati possessori di macchine automobilistiche.

AUTOMOBILISMO

L'autovia Roma - Napoli

Un semplice opuscolo può anche contenere, concisa e pratica, esattamente tecnica, una grande e degna presentazione d'un problema interessantissimo.

In questi giorni, ho letto appunto uno di quei libri, piccoli di mole, ma densi di idee e di propositi.

In poche pagine, l'ing. Giuseppe Spera di Roma, espone e traccia chiaramente il problema dell'Autovia Roma-Terracina-Gaeta-Napoli.

Nell'auto, che si muove e si agita sotto i nostri occhi, non tutti veggono il futuro trionfatore, il futuro ausilio della vita sociale. Il suo costo elevato, il dispendio dell'uso, i vincoli che deve imporsi e che gli sono imposti sulle vie ordinarie, nascondono completamente la sua attitudine, la sua portata economica.

Se il concetto della via per esclusivo uso automobilistico è ciò che v'ha di più moderno, il metodo di utilizzarla è ispirato ugualmente ad un alto concetto di modernità.

Lungi dal creare un monopolio per il servizio di viaggiatori e merci, imponendo tariffe ed orari, parodiando... il disservizio ferroviario, la via è messa a disposizione del pubblico, il quale, con automobili propri, può usarne a suo piacimento senza vincoli di sorta e col pagamento di una lieve tassa d'ingresso.

Questa, oltre rappresentare l'interesse dell'ingente capitale speso per costruire la detta via, serve a far fronte alle spese di manutenzione, di sicurezza, ecc.

Non si spendono forse diecine e diecine di migliaia di lire per rendere possibile per una sola corsa... un circuito di strade?

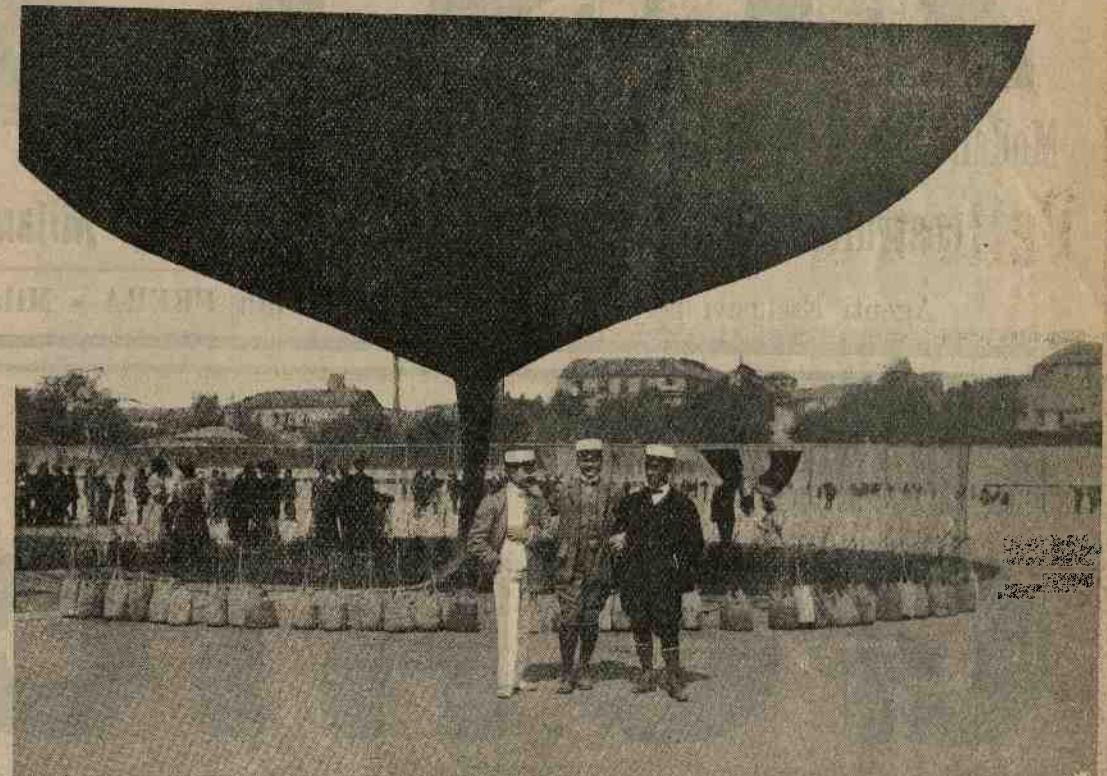
Senza entrare in ulteriori spiegazioni e in una non possibile critica delle conseguenze economiche, pratiche del concetto, dirò che il tracciato della Autovia in progetto sarebbe questo.

Incominciando da Roma, il tracciato corre per buon tratto parallelamente all'antica via Appia e quindi alla ferrovia Ciampino-Velletri, finché, valicando la ferrovia Roma Anzio, raggiunge Terracina. Di qui lungo la costa del Tirreno fino a Sperlonga, donde con lievi pendenze valice il promontorio di Gaeta e va a Formia, poi, traversata la ferrovia ed il fiume Garigliano, a Mondragone. Con larga curva quindi s'interra fino a Cancello, attraversa il Volturno e, per Vico di Pantano, Villaricca e Marano, sale a Capodimonte in Napoli, nella prossimità di Boscoreale.

Larga 8 metri, con spianati presso le case cantoniere, stazioni, officine. Queste dotate di utensili e qualche operaio. Servizio telefonico lungo la linea.

Ecco lo sviluppo:

Roma (stazione); Divino Amore (casa cantoniera), km. 16; Albano (id.), km. 21; Cisterna (id.), km. 68; Terracina (stazione), km. 95; Gaeta (id.), km. 125; Formia (casa cantoniera), km. 128; Minturno (id.), km. 142; Masseria tre porte (id.), km. 155; Mondragone (id.), km. 163; Cancello (id.), km. 178; Vico di Pantano (stazione), km. 181; Villaricca (casa cantoniera), km. 196; Marano (id.), km. 199; Napoli, Capodimonte (stazione), km. 206.



I tre aeronauti italiani Usuelli Celestino, Carlo Crespi, Mario Borsalino.

Fotografia presa durante la festa aeronautica di Asti (5 maggio).

mica e lo fanno ritenere ancora come uno strumento di svago per la gente ricca o per i touristes in cerca di emozioni.

Tale giudizio ricorda quello che Thiers, dall'alto della tribuna, espresse sulle ferrovie, quando si affacciavano timorose sull'orizzonte, chiamandole trastullo da ragazzi.

Ma niente oramai può dubitare che il grave costo dell'automobile andrà man mano diminuendo e ciò per varie cause, fra le quali la prima il progresso stesso dell'industria e della conseguente concorrenza.

L'ostacolo grave, invece, allo sviluppo industriale dell'automobilismo è opposto dalle strade rotabili, per la loro struttura, e per i pericoli che derivano dagli ingombri, da cause accidentali, dal movimento dei pedoni e degli ordinari mezzi di locomozione.

Una strada costruita unicamente per il servizio di automobili, mantenuta in perfette condizioni, senza il fango o la polvere e protetta da ogni molestia, da ogni insidia, continuamente visitata, garantita da case cantoniere, da stazioni ed officine di riparazione, è quella che solamente pone in essere tutti i vantaggi e le virtù di questo superbo mezzo di locomozione, il quale, libero da ogni vincolo, rapido e maneggevole, rappresenta il veicolo ideale così per lo svago dei touristes come per le febbri esigenze della moderna civiltà.

Parmi di veder sorridere... più di un automobilista. In un paese ove le ferrovie, che non sono più come ai tempi di Thiers, un trastullo da ragazzi, ma una necessità di prim'ordine quasi quanto il pane, vanno a rotoli, pensare ad una autovia non è forse sogno di esaltati?

L'ing. Spera dimostra di no, e la sua dimostrazione è pratica, direi quasi... che viene a proposito, come in aiuto alla baracca ferroviaria.

La superficie stradale perfettamente cilindrata, garantita dal fango e dalla polvere, adoperando vescumite od altro olio minerale.

Troppo lungo sarebbe seguire il chiaro progettista nel suo studio, che dimostra tutto il vantaggio economico della sua splendida idea.

Certo che essa non è una vana e pindarica idealità; è cosa che in Italia sarebbe facile di condurre a termine con un lucroso impiego di capitali, e dimostrerebbe al mondo la nostra supremazia in questo campo. Non vi è dunque che da augurarsi il raggiungimento di questo sano ideale, che darebbe all'Italia lustro e fior di quattrini, rendendo la già poderosa industria automobilistica un mirabile strumento di economia e di praticità.

Dobbiamo sperare tanto?

D. Melina.

CORRISPONDENZA

Piombino. — Badanelli. Le fotografie non sono riproducibili. Grazie ugualmente.

Alba. — Calissano. Grazie. Saluti.

Venezia. — Zanetti. Come vede, passiamo subito.

Biella. — A. P. Quando possiamo, sempre pronti a favoriria. Grazie.

Milano. — Perrone. Congresso e Mediolanum al prossimo numero.

Genova. — Rota. Abbiamo fatto una vera eccezione.

Milano. — Bongrani. Attendiamola per il match Piemonte-Lombardia.

Cantù. — Meroni. Tutti i convegni al pross. num.

Lucca. — Rubuer. Causa mancanza di spazio siamo costretti rimandare al prossimo numero.

Genova. — Rota. Idem per il convegno di Albenga.



14

LA STAMPA STORICA

BIANCHI

VELOCIPEDI MILANO

Via Nino Bixio 25 - Via Paolo Frisi 44

AUTOMOBILI

FORNITORI DELLA R. CASA



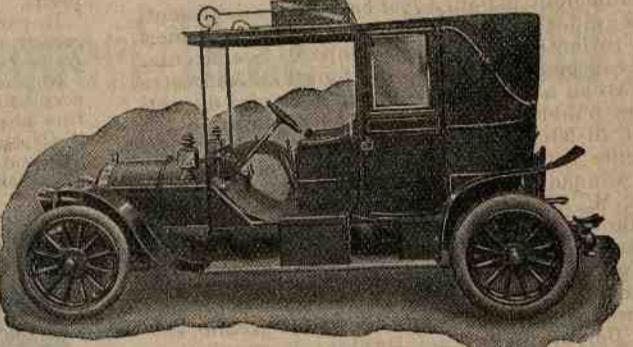
AUTOMOBILI

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.



Le Vittorie di Domenica 26 COPP. su BICICLETTA

GÖRICKE

La Grande Ruota d'Oro del Reno

vinta da GUIGNARD su Bicicletta GÖRICKE battendo Robl e Gunther.

La Piccola Ruota d'Oro del Reno

GOOR II con Bicicletta GÖRICKE.

Corsa d'Apertura di Monaco - 20 e 30 Km.

ambedue le Corse vinte facilmente da ARENS su Bicicletta GÖRICKE

il 2º pure su Bicicletta GÖRICKE.

Tandem Handicap di Copenhagen

TETZLAFF-RUSS su Tandem GÖRICKE battono Ellegard-Scheuermann.

Berlino-Steglitz: Corsa di Riunione vinta su Bicicletta GÖRICKE.

Fabbrica di Macchine e Velocipedi Augusto Göricker - BIELEFELD (Germania).



S. M. il Re, dopo la tattica, passa in rivista i capi-reparti dei volontari ciclisti. (Fot. A. G. Collari - Roma).

La V Gara Internazionale di Tiro a Roma

L'adunata dei volontari ciclisti italiani.

Domenica 2 giugno, con l'intervento dei Sovrani, si è inaugurata al poligono di Farnesina (Roma) la 7 gara internazionale di tiro in occasione della quale si è avuta in Roma l'adunata generale dei volontari ciclisti italiani. Della prima ci interesseremo a cose finite; oggi invece ci occuperemo della seconda manifestazione sportiva-militare, riportando qui l'impressione dell'informatore del *Corriere della Sera*.

La mattina del 1° giugno sulla costa tra Fiumicino e Palo si è svolta l'esercitazione tattica dei volontari ciclisti e automobilisti qui convenuti da molte regioni d'Italia.

Il tema era il seguente: « La forza navale nemica nascosta al largo, innanzi alla costa romana: il partito azzurro (nazionale, addetto alla difesa della costa) a pattuglie di ciclisti lungo il litorale e a Roma un gruppo di tre battaglioni ciclisti e 14 automobili. »

« Alle 4 dell'1° giugno il comandante il presidio di Roma è informato che incrociatori nemici sono in vista a Fiumicino. Si dà il segnale d'allarme per la marcia dei battaglioni ciclisti e delle automobili in piazza Cavour. »

« Alle 4,30 i reparti ciclisti stanno per mettersi in marcia su Fiumicino, quando giunge ordine dal comandante del presidio di dirigersi invece a Civitavecchia ed oltre a protezione della costa e della ferrovia, stante che gli incrociatori nemici, da Fiumicino, dopo breve cannoneggiamento, si sono diretti verso il nord. Il comandante del partito azzurro dà le necessarie disposizioni per compiere il mandato affidagli. »

La formazione degli "azzurri" »

In esecuzione di questo tema, stamattina, in piazza Cavour, dalle 3 alle 4 si radunarono e si mettevano in ordine di marcia i V. C. A. e i bersaglieri che avevano prender parte alla tattica, in tutto circa



Il punto più importante della tattica. Le barche contenenti le truppe del partito nemico operano lo sbarco nella spiaggia di Palo, impedito però dai volontari ciclisti. (Fot. A. G. Collari - Roma).

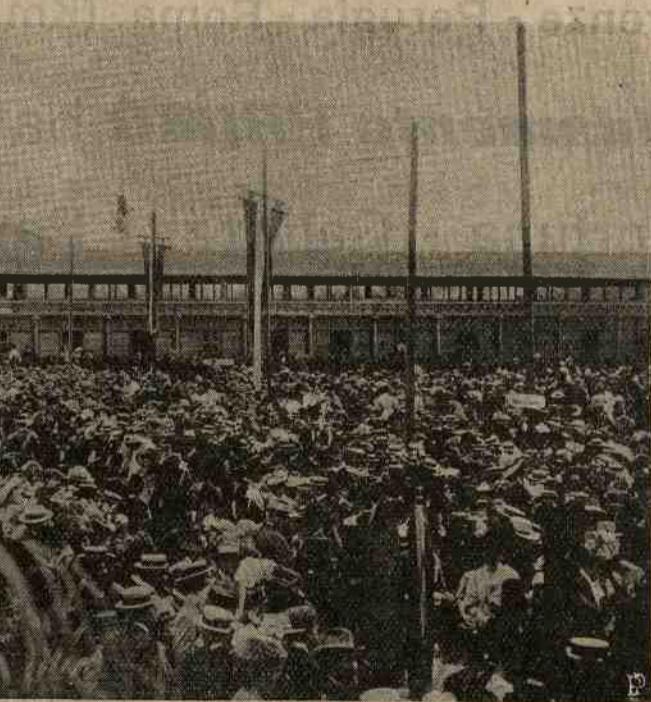
assoluto alle vetture dei volontari di attraversare i battaglioni dei ciclisti in marcia.

Direttore di manovra era il colonnello Morrone: comandava i bersaglieri il maggiore Canti. Alla seconda compagnia partecipavano come semplici gregari il rag. Dalai, che organizzò la manovra sul Ticino nel 1906, e il cav. Mercanti, segretario generale del Touring, che organizzò il primo esperimento sul lago di Garda nel 1904. A rappresentare la direzione del Touring era il vice-direttore generale ing. Roberto Riva; rappresentava l'*Audax* il comm. Pardo.

Lo sbarco respinto

Il Touring fece distribuire alla direzione di manovra e alle autorità, tra le quali il generale Saletta, capo di Stato Maggiore dell'esercito, il generale Sismondi, presidente del Comitato centrale del Veloce Club *Audax*, e l'on. Gesualdo Libertini, presidente della Sotto-commissione per la gara del Veloce Club *Audax*, nonché ai volontari, il foglio di Roma-Civitavecchia della carta d'Italia del Touring, che comprende appunto la zona di manovra.

Ad un primo colpo d'occhio si notava l'esemplare organizzazione, derivata da una lunga preparazione, nei reparti di Milano e Torino, certamente i migliori,



L'enorme pubblico che assiste all'inaugurazione della 5a gara di tiro a segno in Roma. (Fot. A. G. Collari - Roma).

e poi in quelli di Pisa, Como, Verona, Cremona, ecc. Il battaglione di Roma presentava evidenti i caratteri di un'accoglienza fatta in pochi giorni per l'occasione, senza precedenti, né intendimenti di organizzazione continuativa.

La colonna mosse alle 4,30, e dopo essere passata per il Gianicolo e per il Vascello, proseguì, facendo un alt a Castel di Guido, per la formazione in ordine di battaglia.

Intanto, sul litorale tra Torre di Palidoro e Ladispoli, i quattro incrociatori avversari — rappresentanti dalle torpedinieri, *Falco*, *Sparviero*, *Nibbio* e *Avoltoio* — avvicinavano la costa per effettuare le operazioni di sbarco con le loro compagnie, che furono avvistate dai bersaglieri e dai volontari alla Ca del Pineneto: si iniziò allora il combattimento, appoggiato per le truppe di sbarco dall'artiglieria delle navi, e sostenuto brillantemente dai volontari disposti sopra un'ampia fronte, tenuta malgrado le anfrattuosità del terreno; sicché i reparti avversari ripiegarono per l'azione combinata dei volontari e dei bersaglieri.

Incidenti del combattimento. Il Re sul posto.

All'inizio del combattimento, un bersagliere del partito azzurro arrivò in bicicletta e, senza curarsi del nemico, fino alla linea delle bandiere rosse, cioè del partito avversario: i soldati di fanteria lo lasciarono avvicinare indisturbato, ma un ufficiale fece loro rilevare l'errore che commettevano, e allora si decisero a far prigioniero il bersagliere.

All'inizio del fuoco da parte delle navi, una mandria di cavalli che pascolava verso la riva del mare, spaventata, si diede a correre verso Palo; ma qui si trovò innanzi al fuoco di fuocileria del partito rosso: ripiegò allora verso Roma, traversando tutta la vallata a corsa

Auto Garage Frera

Completo rifornimento GOMME - PEZZI DI RICAMBIO - ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA, ecc.
Aperto tutta la notte - Telefono 61-19 - Società Anonima Frera - Garage in Torino a Firenze

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

In terreno neutro

Nelle Corse in cui i chiodi non entrano come
primo coefficiente di vittorie, la

Marca Mondiale



Rudge-Whitworth

(Limited) di COVENTRY

Trionfa e s'impone!

Carlo GALLETTI nella Gran Corsa

Coppa dei Comuni d'Italia

Firenze - Perugia - Roma (Km. 340)

arriva splendidamente PRIMO battendo nell'ordine

Gerbi - Fortuna - Gallazzi - Pavesi - Ganna

senza servizio alcuno, né cambio di macchina.

Agenti Generali per l'Italia con Deposito:

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

RAPPRESENTANTI:

per Roma e Province Meridionali: **VINCENZO GIULIANI** - Roma - Galleria Regina Margherita.

per Torino e Provincia: **OPESSI FRANCESCO** - Torino - Via Goito, 7.

per Milano: **FRATELLI COPPA** - Milano - Piazzale Genova, 5.

sfrenata, ma anche dall'altro lato faceva fuoco il partito azzurro; cosicché le povere bestie seguirono a correre pazzamente di qua e di là, fino al termine del combattimento, con grande ilarità dei presenti.

Alle 9 arrivò in automobile il Re, seguito dallo Stato Maggiore. Alle 9.30 fu dato il segnale di radunata sulla brughiera, tra la ferrovia e la costa, a Palo, ed ivi il Re passò in rivista i reparti dei bersaglieri e di volontari. I ciclisti sfilarono per reparti, le automobili ad una ad una. Dopo che i ciclisti e gli automobilisti furono radunati, il Re rivolse vive parole di encomio ai rispettivi capi reparto per il buon risultato delle esercitazioni e per lo zelo dimostrato dai ciclisti. Rivolse poi uno speciale elogio al colonnello Morroni, capo di Stato Maggiore e del Corpo d'armata, e organizzatore e direttore delle esercitazioni.

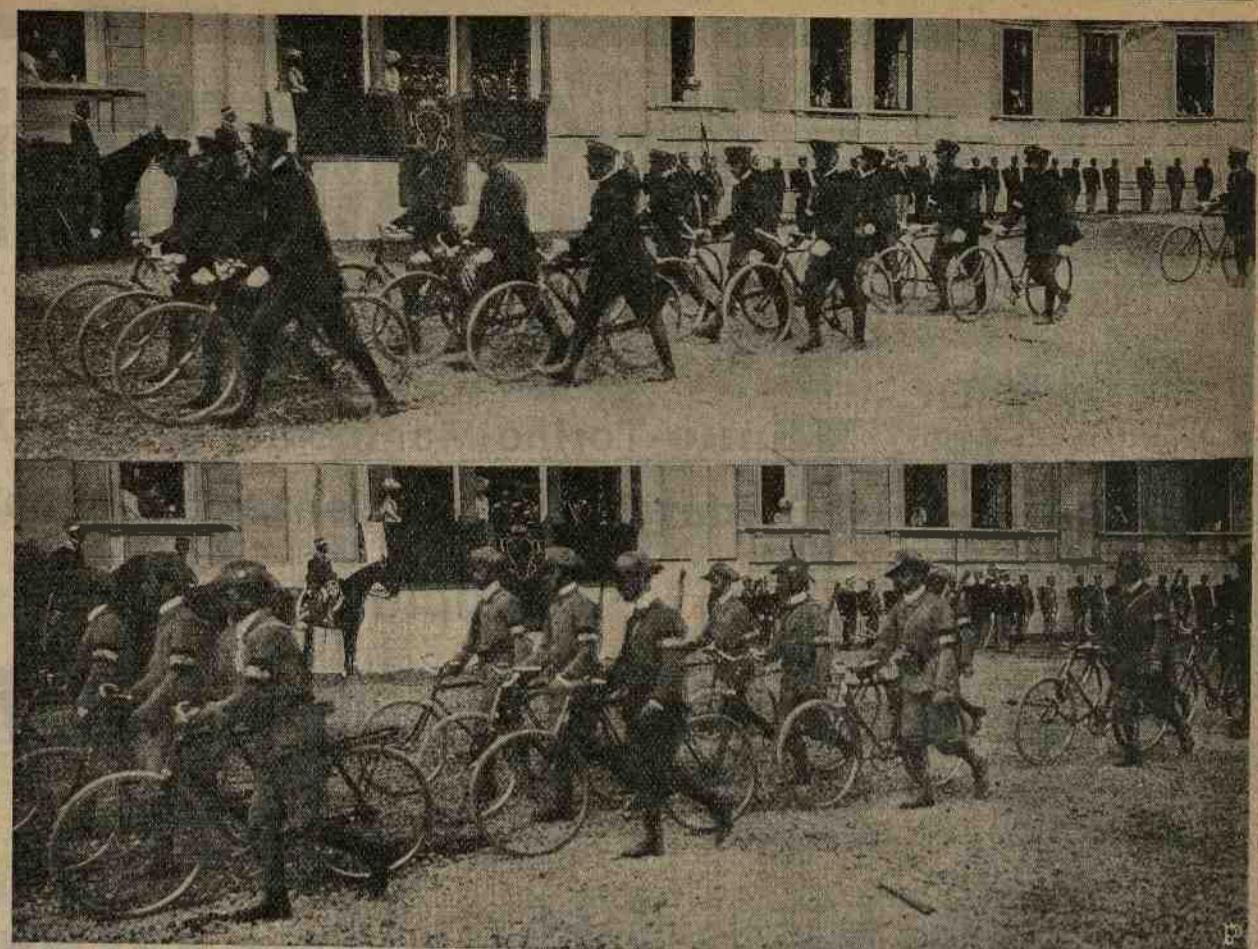
La sfilata in Roma.

Il tenente Razzini, comandante il reparto dei bersaglieri ciclisti di Napoli, presentò al Re un suo modello di bicicletta per l'esercito. Il Re lo esaminò con molta attenzione, mentre l'inventore spiegava i vantaggi della macchina. Seguì lo sfilamento in brughiera, in perfetto ordine.

I reparti iniziarono il ritorno a Roma la spicciolata.

La manovra non ha forse avuto per i volontari uno svolgimento ed un fine atto a rottare di tutte le attitudini speciali di simile corpo ed a confortarne l'entusiasmo con la suggestione dell'azione movimentata, come venne a Brescia ed a Turbigo; essa, in quel modo, ha valso però a far risaltare la capacità, la tenacia e la disciplina dei volontari.

Alle 17 i volontari ciclisti si sono riuniti in piazza Termini, ove si sono ordinati in corteo per sfilare per le vie di Roma. Il corteo arrivò in via Nazionale, preceduto da un'automobile in servizio militare. Seguivano 4 trombettieri della compagnia bersaglieri ciclisti, un drappello di bersaglieri, i volontari ciclisti, divisi per regioni. Essi maravano una lunga schiera, che passò fra il pubblico fermatosi lungo i marciapiedi per assistere alla rapida sfilata. I giovani, nella loro uniforme grigia, piegati sulle biciclette, erano elegantissimi. Il corteo era chiuso da una squadra di ciclisti della Croce Rossa e da un'automobile della stessa istituzione. I volontari si avviarono fuori porta Angelica, giungendo alla Farnesina verso le 18.30. Al campo di tiro fu offerto un vermouth d'onore e furono loro distribuite le medaglie.



I Sovrani assistono allo sfilamento dei volontari ciclisti dopo l'inaugurazione della V Gara di tiro. In alto: I volontari di Torino. In basso: I volontari di Napoli.

(Fot. A. G. Collari - Roma).

1° Esso è completamente metallico e perciò di durata infinita, mentre che i freni al cerchio sono inevitabilmente sottoposti ad un rapido logoramento;

2° Ha una sicurezza assoluta di funzionamento;

3° Al contrario dei tipi sul pneumatico o sul cerchio esso non deteriora alcuna parte della bicicletta, come succede nei tipi suddetti, e specialmente nelle lunghe discese dove l'azione deve essere continua, lunga e potente;

4° Come per tutti i freni metallici ad espansione, adattati per macchine potenti, automobili, motociclette, ecc., l'azione del freno della bicicletta Lux è dolce e progressiva (anche nella più rapida discesa) e viene ad eliminare i pericoli ed i danni alla macchina che si verificano usando altri tipi coi quali è assolutamente impossibile ottenere alcuna progressività di funzionamento.

E' con vero compiacimento che ci siamo interessati nel presente numero dei prodotti di una Casa che progredisce e diventa possente ogni giorno che passa, recando lustro all'industria nazionale ed in particolare a quella della nostra regione.

Sappiamo infatti che nelle officine della fabbrica in via Monginevro, n. 141, le quali sono provviste del più perfetto e moderno macchinario, il lavoro è intenso, e sappiamo pure che già si pensa a nuove costruzioni per provvedere ad eseguire tutti gli ordini che con crescente continuità e con meritata fortuna affluiscono alla Società Lux.

TURISMO

I valichi alpini aperti

Il Touring Club Italiano ha organizzato un servizio di corrispondenza tra il suo Ufficio Informazioni da una parte, ed i Consoli e gli Ispettori di Dogana che si trovano in località all'imbarco dei passi alpini, dall'altra, per avere direttamente informazioni periodiche relative ai valichi alpini, la cui apertura al passaggio dei veicoli, specie nei mesi di maggio e giugno, è considerevolmente ritardata per effetto di qualche nevicata.

Ecco dunque alcune notizie che possono interessare il pubblico in genere ed i viaggiatori in particolare:

Il Colle di Tenda, è già aperto da più di 2 mesi; il Colle del Monginevro dal 3 maggio; il Colle del Sestriere dal 14 maggio; il Colle del Moncenisio dal 16 maggio; il Colle del Piccolo San Bernardo dal 6 giugno.

Il Colle del Gran San Bernardo è chiuso e le straordinarie nevicate di quest'anno ne impediranno l'apertura prima del mese di luglio.

Per quello che riguarda il Colle del Sempione, per lo zelo del Consolo del Touring, quest'anno fu ottenuto dalla Confederazione svizzera un anticipo di 10 giorni nel taglio della neve che copre il colle; sicché il passaggio del Sempione sarà libero al transito dal 5 giugno in poi.

Richiamiamo in modo

speciale che il passaggio delle automobili nei giorni determinati non si può effettuare che dopo le ore 3 del pomeriggio.

Il Colle del Gottardo sarà aperto il 15 giugno.

Il Colle S. Bernardino è ancora chiuso.

Il Colle dello Spluga è aperto dal 12 maggio. Avvertiamo però che dei passi alpini che vanno in Svizzera solamente il Sempione ed il S. Gottardo sono permessi al passaggio delle automobili.

Il Colle dell'Albula (Engadine) è chiuso ancora per qualche giorno; il Colle del Bernina è ancora chiuso. Il Colle dell'Aprica è aperto; il Colle del Tonale è aperto dal 28 maggio; il Colle dello Stelvio è ancora chiuso.

Il Colle del Brennero è aperto dal 25 aprile; il Colle del Toblach sarà aperto verso il 20 giugno; il Colle di Pontebba è aperto sin dal 16 aprile; il Colle del Sammering è aperto dai primi di maggio.

Per tutte le notizie relative ai giorni ed alle ore in cui è permesso, per i detti valichi, il passaggio delle automobili, consultare l'Annuario dell'Automobilismo del 1907 del Touring Club Italiano.

Anche tutti i paesi appenninici che mettono in comunicazione l'Alta Italia con l'Italia Centrale, vale a dire: i Giovi, il Pennice, la Gisa, il Cerreto, l'Abetone, la Porretta, il Castiglione, la Futa e la Scheggia per nominare soltanto i principali, sono già aperti.

Nel mondo commerciale sportivo

** Venerdì 31 maggio, più di una ventina di automobili si muovevano ad incontrare l'intrepido Momo che ritornava dalla Spagna dopo aver sottoposta la sua Junior 28-40 ad una vera prova di resistenza.

Al suo giungere a Binasco, gli amici, gli automobilisti ed i giornalisti milanesi gli fecero calde ovazioni. All'Esposizione della Mostra e del Ciclo si ripeterono le ovazioni al Momo ed al suo compagno di viaggio, prof. Costamagna. La Casa Dunlop, festeggiatissima per la splendida prova fornita dalle sue gomme, offrì rinfreschi e lo champagne.

Domenica poi, al Ristorante della Mostra, la Ditta Türkheimer (che ha assorbito la Junior di Torino) offrì un banchetto.

La macchina venne esposta al Salon nello stand di F. Momo e C., e destò la generale ammirazione.



Bicicletta Lux, N° 7, con ruota libera, freno al cerchio anteriore, e freno Lux, completamente metallico, ad espansione alla ruota posteriore.

Freno Lux ad espansione, brevettato.

irazione di un sempre nuovo e numeroso pubblico. Noi pure abbiamo voluto fermarci ad osservare la bicicletta esposta, che è veramente quanto di più si possa desiderare in fatto di biciclette, e trattandosi di una novità, abbiamo subito pensato che avremmo fatto cosa gradita al grande numero dei nostri lettori che s'interessano della bicicletta, descrivendo loro le caratteristiche della bicicletta Lux.

E per meglio riuscire nel nostro intento, ci siamo rivolti senz'altro alla cortesia della Casa costruttrice, per avere i dati più esatti, i quali ci furono forniti con squisita premura unitamente ai clichés che qui riproduciamo.

La caratteristica principale è rappresentata dal freno ad espansione inventato e brevettato dalla stessa fabbrica Lux, il quale, come si rileva dalle uniche figure, è applicato alla ruota posteriore, è facile cosa convincersi della assoluta superiorità di tale freno su tutti i tipi attualmente esistenti al pneumatico od al cerchio, ed infatti:

Richiamiamo in modo

CLISTI I Prove del vero Fanale "QUILLAS" gie di 100 metri. I veri "Aquilas" portano impressa la Marca di fianco e la parola "Aquilas". Articoli d'iluminazione, casalinghi e chinaglierie. FABBRICA SANTINI - Ferrara Internazionali 1906 Grand Prix di 1906 dagli d'Or.

Raid Automobilistico

6000 Km.



Andata: **Milano-Torino-Montpellier-Biarritz-Madrid**
 Ritorno: **Madrid-Cordova-Siviglia-Valenza-Barcellona-Nizza-Milano**

compiuto da

Federico **Momo** con vettura **Junior** 28-40 HP

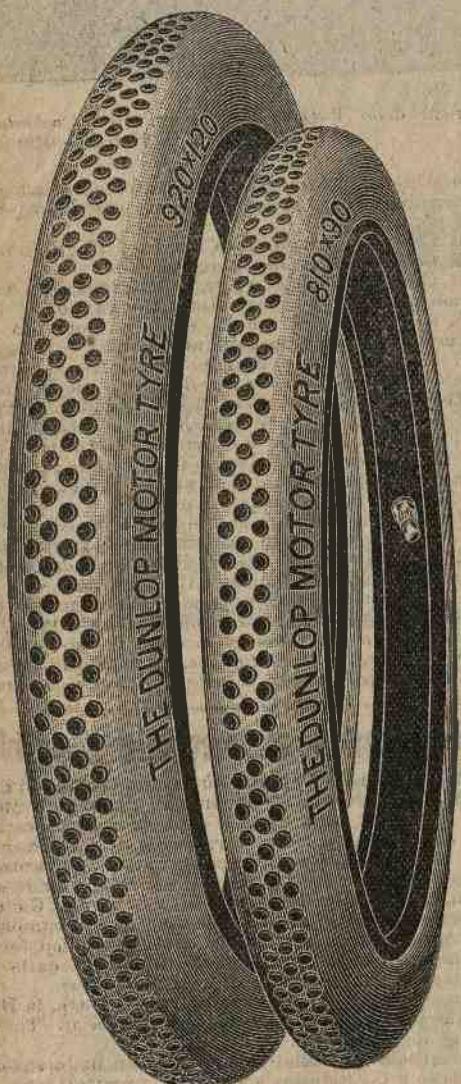
munita di

Pneumatici

DUNLOP

Scannellati

Antisdruciolevoli (non Skid - a gomma nera)



TELEGRAMMA

Voghera, 30 maggio 1907, ore 18,30

DUNLOP - Milano.

Entusiasta vostre Gomme, mai avuto alcuna noia lungo il duro percorso di oltre 6000 Km., gradite mie sincere felicitazioni. Saluti.

MOMO.

'Anche nell'Automobilismo **DUNLOP** va conqui-
 stando il primato ormai raggiunto nel **Ciclismo**.

MILANO 1906 - Gran Premio

Circuito delle Ardenne

1° DURAY

su vettura De-Dietrich



Coppa Vanderbilt

1° WAGNER

su Vettura Darracq

con

RAFFREDDATORE G.A.

Leggero

Semplice

Economico

Automatico

Indeteriorabile

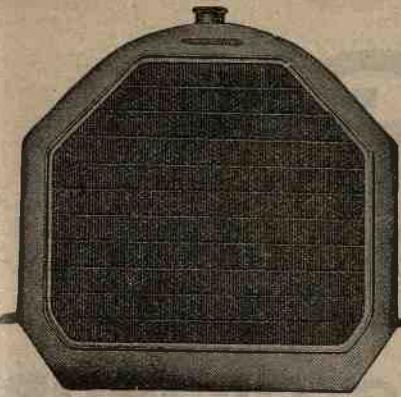
CARBURATORE G. A.

Visitare lo Stand N. 99

alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile di Milano.

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

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



JUNIOR

Fabbrica - Torinese - Automobili

Chassis 18-24 HP
28-40 1907

Vetture da turismo e da città

VETTURE LEGGERE DA CORSA

Motori per Imbarcazioni

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeffio, 56 - Torino

L'unica vera novità del 1907 è la Bicicletta

LUX

con ruota libera, freno al cerchio anteriore
e freno **LUX**

completamente metallico AD ESPANSIONE.

montato sulla ruota posteriore.

Cataloghi gratis su richiesta alla

Fabbrica di Automobili e Cicli LUX

Corso Valentino, 2 - **TORINO** - Corso Valentino, 2



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

La Società Anonima Italiana

SAN GIORGIO

per la Costruzione di Automobili Terrestri e Marittimi

GENOVA - SESTRI PONENTE - SPEZIA - PISTOIA

costruisce per le sue Vetture

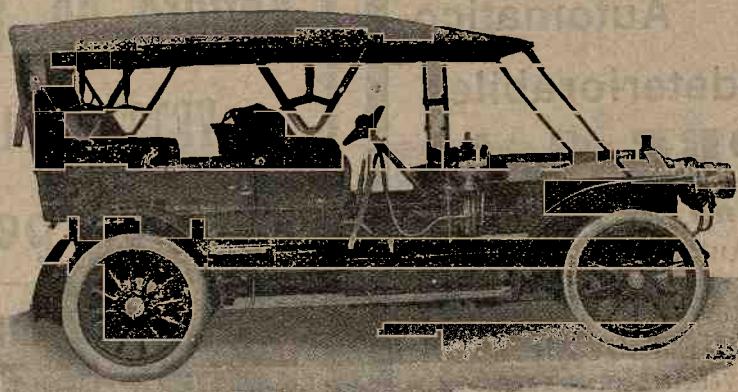
MOTORI ESCLUSIVAMENTE A 6 CILINDRI

TIPI NAPIER

I primi sei cilindri che siano stati costruiti
Gli unici che contano quattro anni di perfezionamenti
I più semplici - I più regolari - I più silenziosi
I più elastici nel loro funzionamento

Gli unici Motori a 6 Cilindri in Italia che fino ad oggi abbiano preso parte ad un Concorso di Resistenza.

DUE VETTURE SAN GIORGIO, lanciate nella *Corsa di Resistenza della Coppa d'Oro*, le sole due su quarantotto partenti che fossero dotate di Motori a SEI CILINDRI,



Doppio Phaeton da Gran Turismo - Tipo da 40 cavalli.

trionfarono, compiendo tutto il percorso di circa 4000 Kilometri, senza aver subito la minima panne e senza aver dato luogo a ricambi di qualsiasi parte.

GENOVA

Piazza Marsala

GARAGE SQUAGLIA

GENOVA

Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO

Motore a sei cilindri - Brevetti Napier

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

Modello 1907: 40|48 HP - L. 25.000

Châssis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi ruotanti

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

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

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

Rappresentanza Generale d'Italia.