

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

Automobilismo - Cielismo
Alpinismo - Arcobaleno
Nuoto - Canottaggio - Yachting

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

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

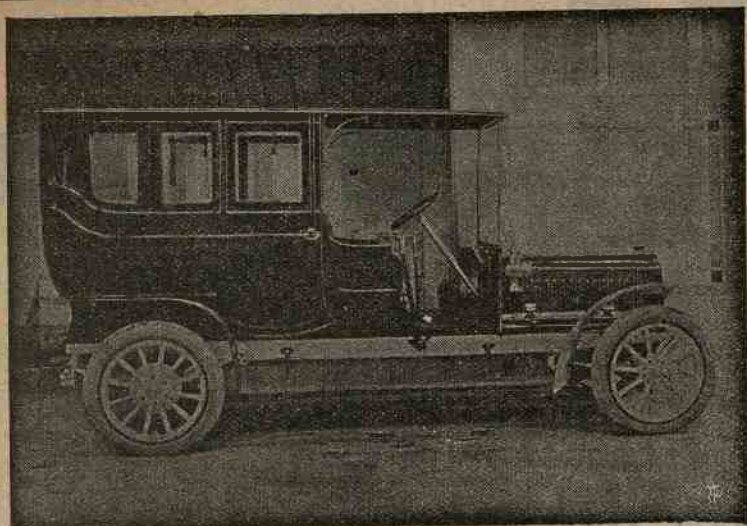
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-26

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

I CONCORRENTI ALLA COPPA DELL'IMPERATORE (14 giugno 1907)

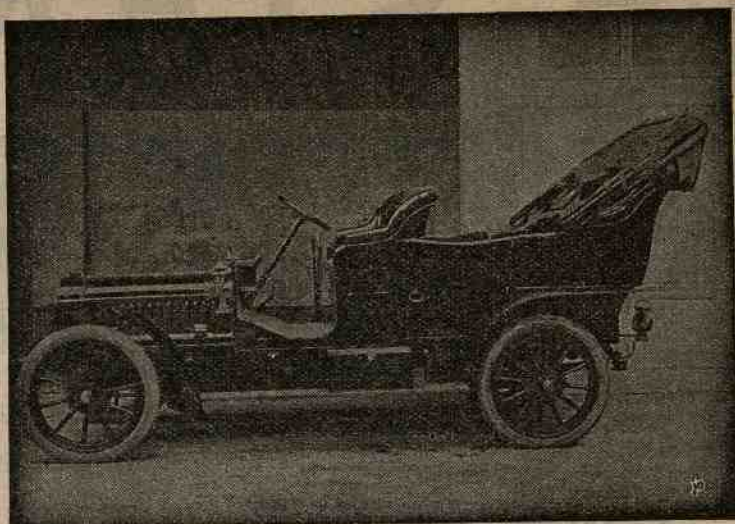


**WAGNER, il vincitore della Coppa Vanderbilt 1906,
guiderà per la prima volta nella corsa per la Coppa dell'Imperatore una vettura F.I.A.T.**



Limousine De-Dion Bouton, 24-22 HP — Carrozzeria Nagliati.

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



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

Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

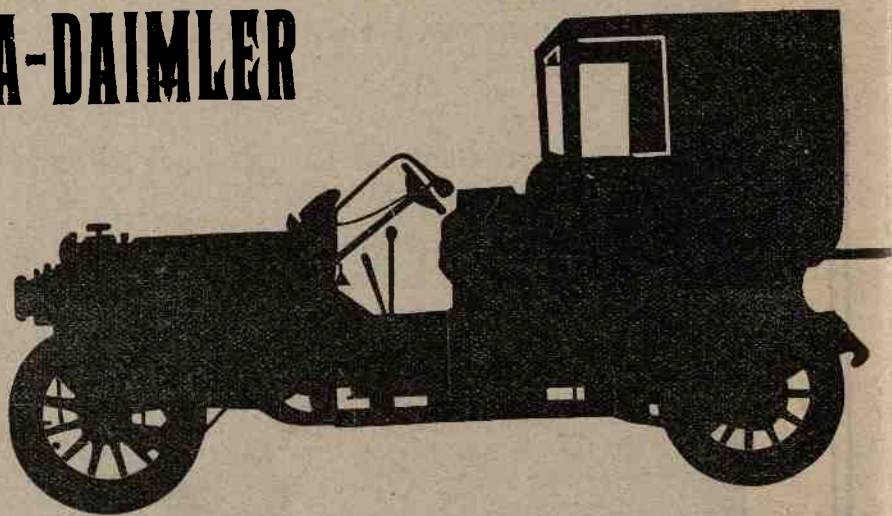
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



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

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

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



Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

Marchand-Dufaux

Nuovi Modelli 1907

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VEETURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

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

Agenzie di Vendita:

ITALIA

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

FRANCIA

Ch. MARCHAND - Rue Lamenaïs, 12 bis - 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 Cielo 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.

Fabbrica di Macchine e Velocipedi Aug. Göricke
BIELEFELD
(GERMANIA)



Biciclette
Motociclette

Serie A.G.B.
Scrematrici

Produzione annuale
40.000
Biciclette

1000 operai

Edoardo Bietti
S. Nicolao, 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 scoccai



— Casa Fondata nel 1848 —

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

Cantieri GALLINARI e C.
LIVORNO

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

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

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

PNEUMATICI
per
AUTOMOBILI e VELOCIPEDI
Marca di fama mondiale
GRAND PRIX - Esposizione di Milano - **GRAND PRIX**
1906

Coperture Marca **HUTCHINSON**
"nulli secundus", garantita.

Coperture Marca **AIGLE**
finissima, indistruttibile, garantita.

Coperture Marca **IBIS**
solida, fina, garantita.

Coperture Marca **LE COQ**
tipo popolare.

Coperture Marca **LE HIBOU**
tipo popolare comune.

Camere d'aria Marca **AQUILA**, insuperabili, garantite.
Idem N. 2, tipo comune ottimo.

Pneumatici HUTCHINSON saranno i preferiti nel 1907

Esigete dai vostri fornitori
i pneumatici HUTCHINSON

"La Nazionale,,

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO - GARAGE

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle

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

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

S. I. A. M.

Società Italiana Automobili Marittimi
Sede in GENOVA - Stabilimento a Multedo (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

Salvacoertura Brevettata LANTE

per ruote d'Automobili Antisdrucchiole —
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. P. Cavour - **Specialità per Medici.**

MILANO - Cesare Bonacina, Corso Vittorio Emanuele, 36.

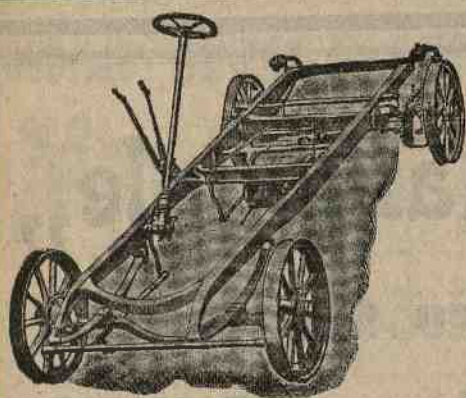
VENEZIA - F. R. Casellato, S. Silvestro, 992 B., Rappresentante.

PADOVA - Avv. Ben. 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 additionnelle pour carburateurs à réglage automatique", oltre 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 CAPUCCIO,
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



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

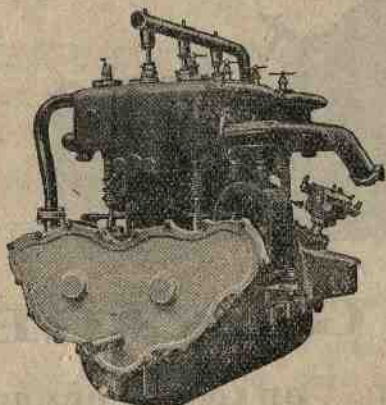
Stabilimenti **MALICET & BLIN** di Aubervilliers (Parigi)

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

FILIALE IN ROMA

MAB

Marca depositata



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 di avvenimenti sportivi della presente stagione. Alle innumerevoli gare ciclistiche svoltesi un po' per tutto, del Gran Criterium di Mirafiori, della gara aerea di Torino e Milano, delle regate di Lodi, delle feste di Foggia, dei tiri di Biella, delle corse di San Siro, delle manifestazioni atletiche e dell'adunata dei volontari ciclisti, tutti avvenimenti che ebbero luogo il 2 giugno, il lettore troverà larghe recensioni nel presente numero. Lo sport in Italia assurge, come si vede, a quell'importanza che noi abbiamo sempre pronosticata. La gioventù nostra ha finalmente compreso i benefici che ne derivano da uno sport sano e si è messa seriamente all'opera. Infatti le molteplici gare distiche, ginnastiche ed atletiche ci convincono che anche nel nostro Paese, dove progredirono veramente tutti gli sports della locomozione, ogni forma 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 si organizzano collegli d'oltr'Alpe. E da rallegrarsi di tutto questo progresso in

corso pecuniario 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 aereonauti 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 aereostatico 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'aereonautica 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.

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 potei 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, Gherzi, Montani, Demonte di Torino; i signori Peretti e Aimeone di Coggiola; Trinchero, Borsetti ed Alzona di Vercelli; Cornale, Giacosa, Pedrazzo di Biella ecc.

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

I piccioni provenienti dal Colombofilo 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 pre-saggio 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 Gherzi; 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 13; 5^o, 6^o, 7^o, divisi fra l'avvocato Mosca, Falciola e Vigna Pierre, con 8 su 9.



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

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 offrì 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'Olonia di Milano, messa fuori gara.

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

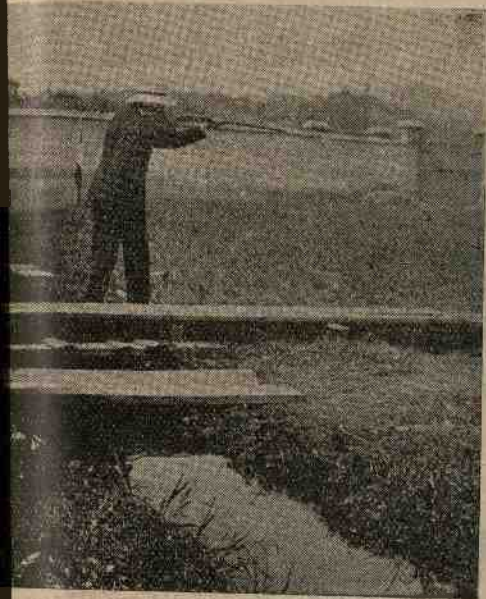
Nella quinta Gara venete debuttanti, l'Adda di Lodi batte la Milano in 4' 19" contro 4' 34".

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

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

Nell'ultima gara juniores arriva Olonia 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.



Pierre di Occhieppo, vincitore della Coppa Bona nelle gare di tiro a volo di Biella.

di educazione fisica? Sì davvero! Ma non però da rallegrarcene troppo. Occorre mantenere viva fra la gioventù quella passione allo sport oggi constatiamo con piacere essere entrata nei campioni, e per riuscire a ciò occorre che il stato per l'Educazione Fisica in Italia si scuota già del resto altre volte dicemmo), un pochino di quanto fa. Dia prima di tutto maggiori della sua vitalità e svolgendo quel grande programma educativo a cui si è informato con la costituzione, ottenga dai ministeri maggiori interessati, quelle agevolazioni e quel con-



Chalet della Società Canottieri Adda di Lodi.



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

Automobilisti!

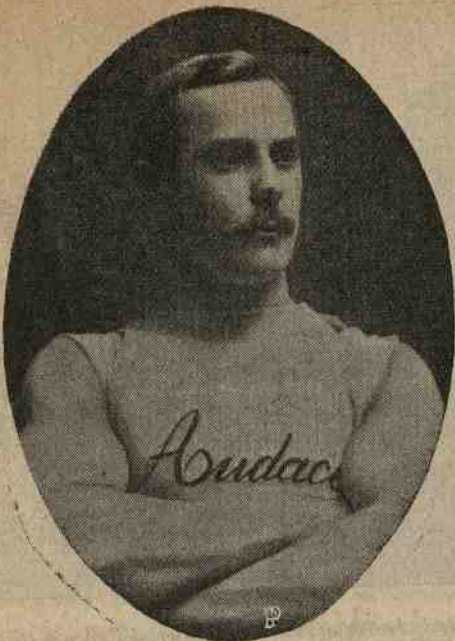
Se volete viaggiare senza pericoli né
ma, adottate sulle vostre macchine,
già adottano le primarie Case co-
struttrici:

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 odierne illustrazioni.

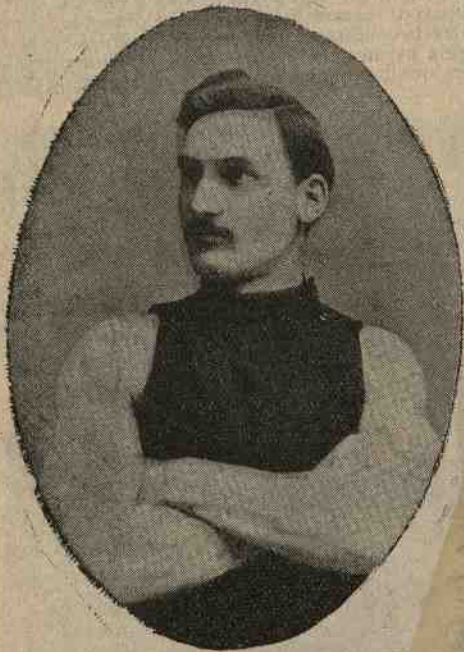
Qui abbiamo voluto raggruppare il risultato delle più importanti prove. Incominciando dal campionato atletico piemontese.

* 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 fiorento *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



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

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. Pocchiola, 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, inquantochè, 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



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*, benchè 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 indiceva 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.



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

Nei pesi minimi vinse Dubini (Milano); 2. Vaghi (Milano). Nei pesi medi, 1. Pampuri (Milano); Restelli (Milano). Nei pesi massimi, 1. Grenna (Milano); 2. Molinari (Milano).

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

Le gare per il Campionato atletico Coppa Tacconis sortirono l'esito seguente:
Pesi minimi: 1. Gargano, di Genova; 2. Clément, dell'*Audace* di Torino; 3. dini, di Milano.

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

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

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

Coppa Tacconis: 1. Società Cristiana, di Genova; 2. Andrea Doria, di Genova.

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

* Presentiamo ai lettori il sig. Bastianetto della S. G. Palingenesi, Ventimiglia, il primo atleta ed il più lottatore della provincia di Porto Maurizio. Datosi con grande passione agli sport atletici, seppa ben presto distinguersi classificandosi sempre tra i primi a tutti i conti che prese parte. Alto e slanciato, dai muscoli



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

COSTRUTTORE

capace 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.

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
venze e calmo ad un tempo, è il vero tipo del
tatore 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-
le, sa sfuggire in modo sorprendente alle più
ribili prese, e certe volte quando le sue spalle
brano che debbano 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

riproduciamo 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-
f. Gustavo Falchero. Anima ed energia del-
l'allenamento era stato il caposquadra Casazza
trizio. La forte squadra meritò la *corona di*
oro (premio di primo grado).

Non anche questa Società, benchè costituita da
tre anni (nel 1904), entra ora nel campo del-
l'educazione fisica, accanto alle più forti e più
che Società italiane. Essa conta oltre cento
tutti quanti operai, organizzati non solo collo-
t, ma anche nel campo economico, col ri-
mio, col collocamento, ecc., ecc.

Non ai giovani ginnasti che, malgrado la stan-
za delle fatiche giornaliere, seppero prose-
e il loro allenamento e procurarsi la non fa-
vittoria.

FORTIOR PODISTICO ITALIANO

Il successo più entusiastico ha incontrato la
iniziativa dello *Sport Pedestre Genova*; oltre
manta sono già le associazioni ginnastiche e
tive aderenti. La prima prova ufficiale del
Sport Pedestre Italiano verrà effettuata nella
dal 15 al 16 giugno corrente dalle seguenti
tà:

este, Società Ginnastica Juventus; Pinerolo,

Club Sport Robur; *Vercelli*, Unione Sportiva Ver-
cellese; *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. Bellin-
zona; *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 Sporti-
vo Pegliese; *Savona*, Comitato Sport-
men; *Genova*, Sport Pedestre Genova.

Per i programmi e le iscrizioni gli in-
teressati possono rivolgersi alle Società
di cui sopra. Le Società e Comitati che
intendono promuovere le marcie *Fortior*
(km. 50 in ore 9) possono chiedere il re-
golamento-programma allo *Sport Pede-*
stre Genova, fondatore del nuovo titolo.

COSTANTINO REYER

Nel recente Concorso Ginnastico di
Venezia, il presidente della Federazione
Ginnastica, senatore Todaro, presentò al
Re Costantino Reyser come un pioniere
dell'educazione italiana, come un fonda-
tore 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, deli-
neerò la sua vita, poichè è doveroso ed è un bene
salutare far conoscere, oggi più che mai, chi
stagna l'energia e la salute, l'opera d'un incita-
tore virile.

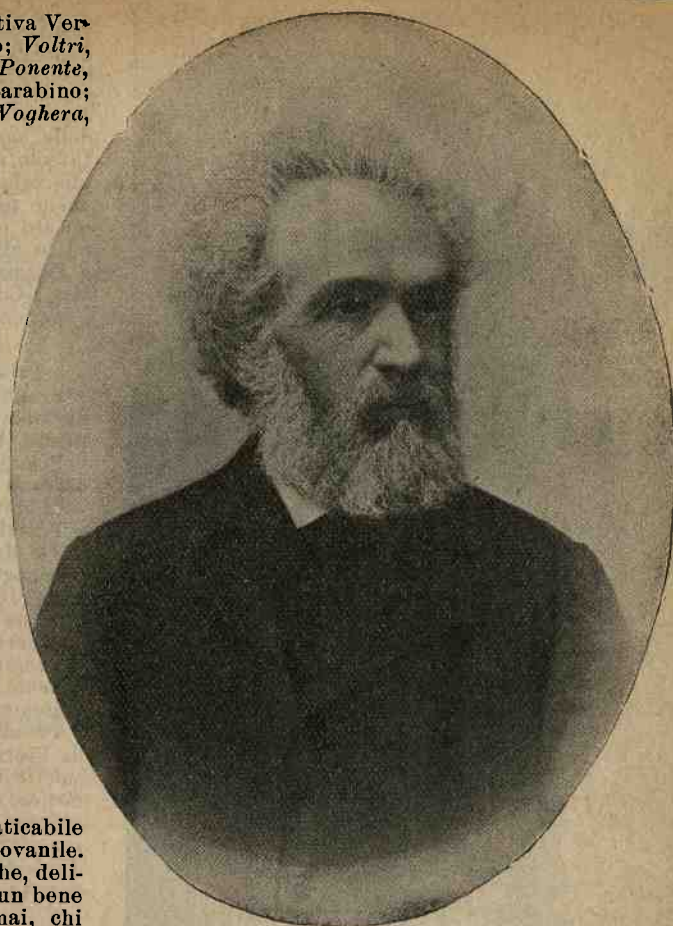
Costantino Reyser, italianissimo, la madre sua
era una Castagna, discendente da Urbano VII,
nacque a Trieste l'uno febbraio 1838.

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 Fe-
derazione Ginnastica Germanica, che contava 1500
Società! A Udine nel 1882 fu iniziatore della So-
cietà Magistrale Friulana; a Trieste nel 1883 iniziò
pure 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, gior-
nali, 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 tratto tratto i dirigenti di Società per
azioni collettive e per diffondere palestre pub-
bliche. Ha offerto inoltre cinque premi da 1000
lire ciascuno per educandi ed educatori vene-
ziani.

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

G. ZANETTI



Costantino Reyser.

commerciale di prim'ordine. Un tempo, la « fiera
di maggio » era il mercato classico e maggio-
mente 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 aggiun-
geva l'esibizione dei prodotti indigeni che si erano
spetialmente unificati con la pregevole creazione
del cavallo pugliese. Poi, come tutte le cose belle,
la fiera di maggio perse di valore e scade nel
concetto dei nostri maggiori industriali: un po'
per le moltiplicate mostre locali, un po' per la
svilita produzione cavallina dovuta al fatto che
molti terreni da pascolo dovettero subire l'inva-
denza 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 invi-
diare 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 novis-
sima forma di energia è corsa a reggerne le sorti:
lo sport. Oggi, la fiera non sarebbe più fiera se



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

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 salmo-
dianti 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 de-
plora, 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 com-
pressa, olii grassi e minerali, gas, acqua.



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

Premiata Fabbrica FARI e FANALI per Automobili

per Carrozze, per Navigazione e Ferrovia

unici costruttori del proiettore originale ad anelli parabolici

Fausto e Pietro CARELLO Fratelli

TORINO - AMMINISTRAZIONE: Piazza Madonna 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, pardon, *misosportivo*!

Naturalmente, una generazione sportiva non s'improvvisa 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, chiamati 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 Spagnoletti, *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 Spagnoletti, *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. Trifiletti 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 Trifiletti, 5-6.

A. Pedone.

Nei nostri grandi ippodromi

Tutto l'interesse sportivo del turf italiano è ora riservato ai più grandi ippodromi dell'Alta Italia, quello lombardo e quello piemontese.

A San Siro, due corse importanti precedono il « Gran Premio Ambrosiano » (L. 100.000) di cui oggi 9 giugno conosceremo il risultato.

Sono il premio « Gran Corsa di Siepi Internazionale » ed il « Premio Giubileo ».

Il critico signor Arpisella così ce le descrive



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).



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

« Longjumeau e Le Kama Soutra erano innanzi al lotto al passaggio della prima siepe seguita da Frusquino; ma davanti alle tribune Le Kama Soutra si portava in testa per condurre a buon fine l'andatura seguito da Longjumeau e Frusquino. Marianne, che perdeva terreno ad ogni siepe, Désert, Saucats, Terrible Turk, Wandering Minstrel, 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 a Le Kama Soutra procedeva sempre in testa seguita da Longjumeau; questi due si staccavano nella curva da Frusquino e Désert che erano terzi e quarto; il cavallo del signor Balsan era battuto ed il figlio di Galeazzo, la cui classe era stata 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 favoriti nella handicap « Premio del Giubileo » la cui partenza è stata laboriosissima. Finalmente al segnale buono, Ricordo, strappando i muscoli, partiva in testa seguito da Fruitière, Olivo, Telamon, Rugiada, poi staccata di almeno quattro lunghezze Dardania ed ultima Equizia che rimaneva al palo; presto Telamon si portava al comando della corsa davanti a Fruitière, e Olivo che cedeva; Dardania ed Equizia, già staccate, prendevano contatto col gruppo. Nella dirittura le posizioni rimanevano immutate, ma entravano in dirittura Fruitière aveva facilmente raggiunto Telamon, mentre Equizia sopraggiungeva al palo ad occupare il terzo posto davanti a Rugiada.

« A Mirafiori le corse più importanti furono: « Premio Piemonte » (handicap discendente) L. 5.000, m. 2000, ed il « Criterium Internazionale » per puledri nati nell'anno 1905, L. 1.000, m. 1200.

E. LA MANNA, G. & VITALI
MILANO

Uffici: Via Vittor Ugo, 4 - Telefono 33-68.
Negozio: Via Tommaso Grossi, 5 - Telef. 65-99.
Garage: Viale Volta, 3 - Telefono 66-88.

Automobili:

SAN GIORGIO
S. A. L. V. A.
SERPOLLET (Vetturini)

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

« Nell'handicap « Premio Piemonte », tutti i ri-
 nasti iscritti si portavano allo start. La partenza
 non poteva essere migliore: subito *Port Arthur*
 prendeva 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
 alla nuovamente raggiunto ed all'entrata dell'ul-
 tima curva era finito. Entrando in dirittura *San*
Siro ed *Ipsus* lottavano per il primo posto se-
 guiti da *Elsa*, *Excelsior* che si era avvicinato
 l'arte, e ben vicini *Oriflora* e gli altri. L'arrivo
 dei più emozionanti: per un momento sembrò
 che *San Siro* potesse avere la meglio, ma *Ipsus*,
 sostenuto da *Lisemore*, poteva conservare
 la testa di vantaggio; terza e quarto seguivano
Elsa e *Excelsior* poi *Oriflora*, su cui Spencer non
 insisteva oltre, e ultimo *Port Arthur*.

« Ed eccoci al « Gran Criterium Internazionale ». Il
 lotto sembrava dei più distinti; nei boxes i
 padri 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 sfi-
 rare, mancando solo *Origala*, che, col consenso
 dei commissari, era stata condotta allo start a
 mano.

« La partenza è laboriosissima. *Veronesa* e *Ori-*
gala 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
 fratellastro di *Massena*, entrambi però promettono
 assai bene per la loro carriera in Italia ».



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

RAIDS IPPICI

Da Bucarest a Roma a cavallo.

Sabato scorso alle ore 14 giunse a
 Roma il luogotenente Max Krause del
 35° reggimento artiglieria tedesca, at-
 tualmente *attaché* militare alla Lega-
 zione imperiale alemanna a Bucarest,
 il quale ha felicemente compiuto, a
 cavallo, il viaggio da Bucarest a Roma.
 Alla Storta erano andati ad incontrarlo
 molti ufficiali del 13° reggimento ar-
 tiglieria 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 Cerviguano, 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	3 <i>Belbuc</i>	53
E. F. Bocconi	3 <i>Confucio</i>	50
Sir Rholand	5 <i>Bolenslas</i>	64
Sir Rholand	4 <i>Chetel</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>Ricordo</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 Alchiva	3 <i>Bridge</i>	50
Razza Alchiva	3 <i>Arrotino</i>	47
Sir Panormus	3 <i>Caronte II</i>	50
Alfredo Vonwiller	3 <i>Witte</i> (10.000)	50
M. Caillault	3 <i>Free-Dr nk</i> (10.000)	53
Baron di Jessé-Levas	3 <i>Arpenteur</i> (10.000)	53
Auguste Merle	3 <i>Pont Trambouze</i> (10.000)	53
Auguste Merle	3 <i>Solipède</i> (10.000)	53
Roger de Salvarte	3 <i>N-ble ' hief</i> (10.000)	53
Jean Stern	4 <i>Rameau Fleuri</i> (10.000)	68
Jean Stern	3 <i>Mont Ménale</i> (10.000)	53
Jean Stern	3 <i>Philomon</i> (10.000)	53
Duca Décazes	3 <i>Coréen</i> (10.000)	53
E. Veil Picard	3 <i>Prince Evègue</i> (10.000)	53
E. Veil Picard	3 <i>Biniou II</i> (10.000)	59

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-illschott.

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 del-
 l'Italia di una carovana automobilistica americana
 che vi giungerà prossimamente.

GOSE 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-
 striale 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 Bucarest a Roma. (Fot. Scarpettini, Roma).

BOEMA - SVELTE
 DEPOSITO E VENDITA
INZI & MARCHI - Milano VIA CAPELLARI
 N. 9-11
 MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI

e Migliori Bicyclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

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

" PERRY "



Le corse di Ostiano. - I classificati della 1ª 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, poichè — 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 assuma 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 scoppino; 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 costolette 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 pazzia. Lo stayer fece arrivo sensazionale, battendo tutti i quadri marcia.

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

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

Vi sono corridori sprovvisti anche di tutto, e 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 tutti a tutti i controlli, avrebbero trovato sempre la colazione lasciata dal corridore preferito, quale aveva troppa fretta di proseguire la strada.

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



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

LA MOTOSACOCHÉ

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORINO

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 di Mantova, di cui ci occuperemo nel prossimo numero. Diremo intanto che la gara ciclistica su strada continua a raccogliere entusiasmi. Le corse di Novi Ligure, di Mede; la Milano-Morasco-Milano, vinta da Morandi; la gara di Cuorgnè, a cui risultò primo Fausto Pistone di Rivarolo; le corse di Lecco, la Coppa del Re (a squadre), le prime eliminatorie del premio Peugeot; le corse di Ravenna, a cui si distinsero Verri e Taylor; la riunione di Firenze, il clou della quale fu il match a tre fra Garbellin, Verri e Fontani, classificati in quest'ordine

dopo tre prove; la corsa Torino-Cuneo-Torino, in cui trionfò Durando, della Robur; 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 estrinsecazioni, 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 che al traguardo di 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.

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 Velo 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 lusinghiere parole di sentito encomio.

**

In Fiesse (Brescia) ebbero luogo delle corse ciclistiche su

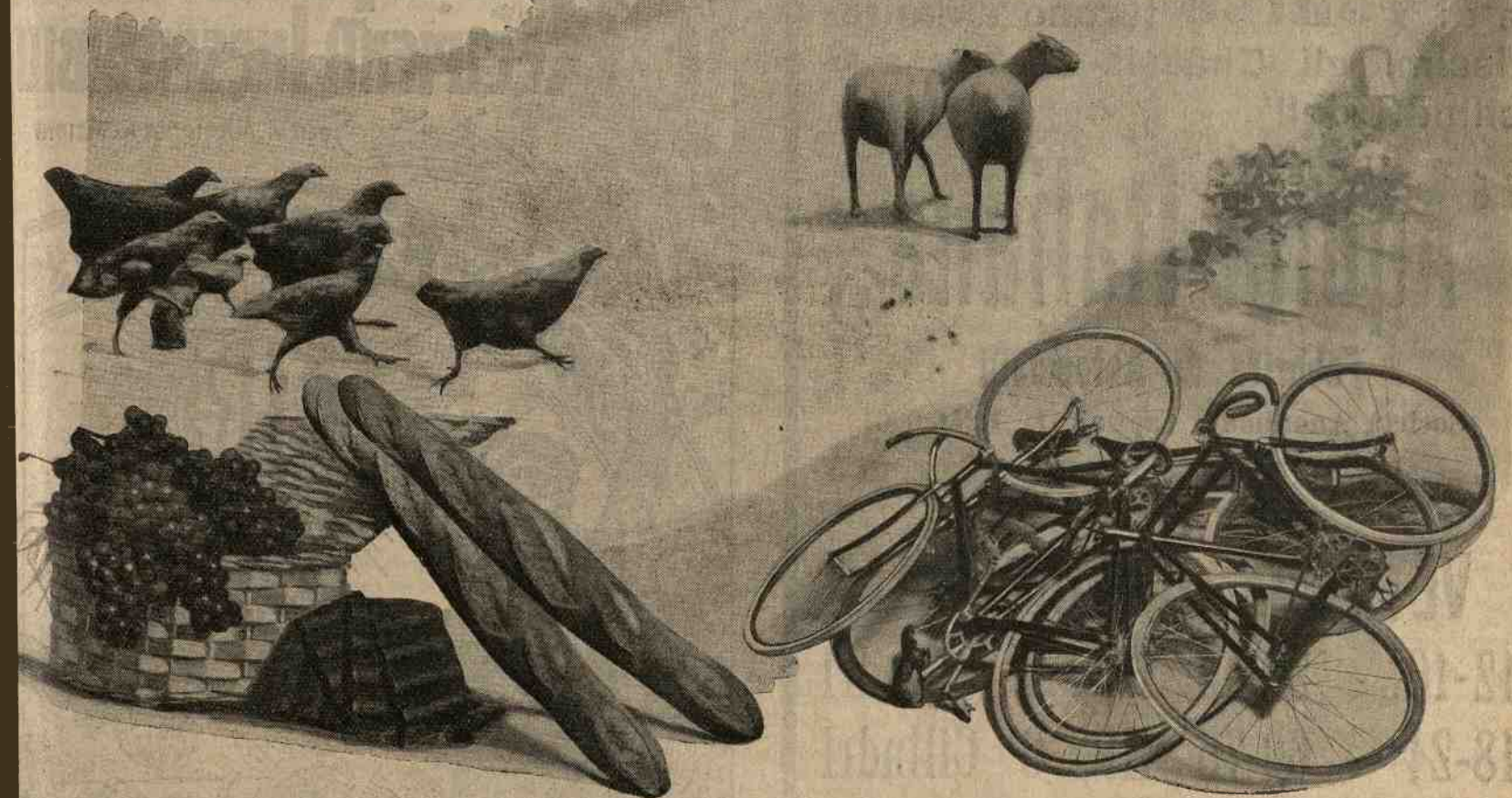


Gruppo dei partenti nella Grande corsa Nazionale dilettanti, Savona-Albenga (km. 85). (Fot. Aonzo Michele).

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, Carlin, di Gabbioneta.



LA STAMPA SPORTIVA
L. 5
all'anno



Ciò 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

Bastioni Magenta, 39
Via Lazzarotto, 15

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 magneto **Bosch** 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

VEETURE AUTOMOBILI

12-16 - 28-40 HP, 4 Cilindri

18-24 - 60-75 HP, 6 Cilindri

OMNIBUS

CABRI 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 Pretorio, 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

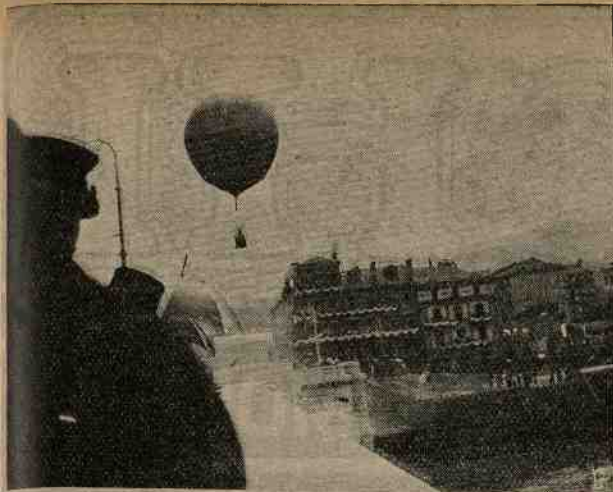
FABBRICA ITALIANA
RECIPIENTI INESPLODIBILI
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI



NON PIÙ ESPLOSIONI!!!

SEDE TORINO | AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI, 20
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

P. PEDRINI-ING.



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

Sport e Beneficenza

Le feste aereonautiche 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 inforati all'Anfiteatro dell'Arena a Milano si è svolto domenica davanti ad un pubblico elegantissimo ed affollato.

Più di 20 vetture inforate vi presero parte, riccamente foggiate con fiori artisticamente collocati. 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 Briatti.

Completava il programma della grandiosa festa di 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. Uselli, che aveva a bordo la contessina 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 Orrio, 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 Aereonautica 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 Agostoni.

Salito rapidamente a 2000 metri, il pallone si diresse verso Venaria, passò sopra Borgaro e Caviglioglio, e risalito ancora a 2500 metri, permise agli aereonauti 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 aereonauti decisero di riprendere terra per giungere in tempo ad assistere al premio Principe Amedeo. La discesa si effettuò felicemente; 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 in città con tutti i viaggiatori. Fungeva da pilota tenente Polenghi.

Oggi la nuova festa aereonautica si svolgerà nel giardino reale.

Essa sarà nello stesso tempo uno spettacolo grandioso ed un complesso di gare originali e felici per l'automobilismo e per l'aereonautica.

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

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

allievi piloti, tenenti Sacerdote e Agostoni, già tutti aereonauti 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 proposte.

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 econo-

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 pel 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?

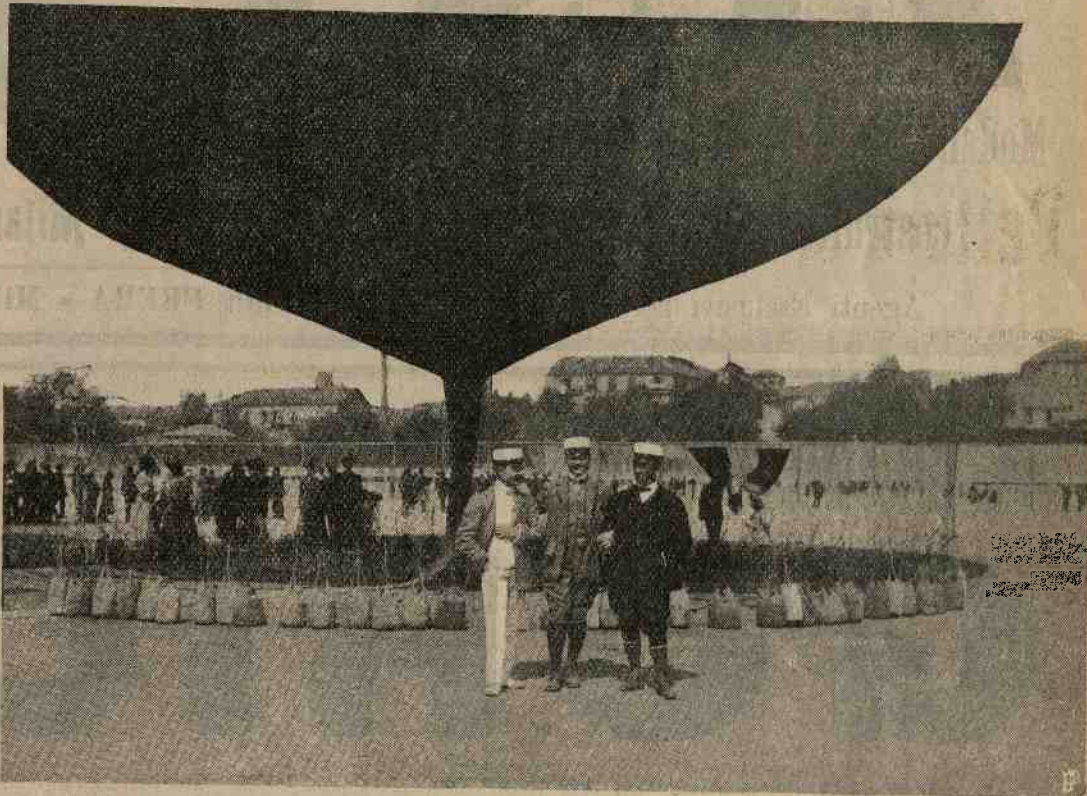
Senza entrare in ulteriori spiegazioni e in una non possibile critica delle conseguenze economiche, pratiche del concetto, dirò che il tracciato della *Autovia* in progetto sarebbe questo.

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 valica il promontorio di Gaeta e va a Formia, poi, traversata la ferrovia ed il fiume Garigliano, a Mondragone. Con larga curva quindi s'interna fino a Cancelli, 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; Cancelli (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 aereonauti italiani Uselli, Celestino, Carlo Crespi, Mario Borsalino. Fotografia presa durante la festa aereonautica 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, esprimeva sulle ferrovie, quando si affacciavano timorose sull'orizzonte, chiamandole *trastullo* da ragazzi.

Ma niuno 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 pel servizio di automobili, mantenuta in perfette condizioni, senza il fango o la polvere, 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 febbrili 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 baracorda ferroviaria.

La superficie stradale perfettamente cilindrata, garantita dal fango e dalla polvere, adoperando vestrime 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. Melinà.

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 favorirla. 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. — Rubner. Causa mancanza di spazio siamo costretti rimandare al prossimo numero.

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



BIANCHI

**VELOCIPEDI:
MILANO**

Via Nino Bixio 25 - Via Paolo Frisi 44



AUTOMOBILI:

FORNITORI DELLA R. CASA

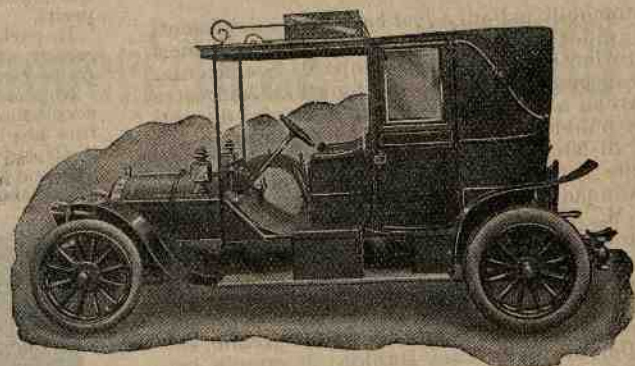
AUTOMOBILI

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.

ambidue le Corse vinte facilmente da ARENS su Bicicletta **GÖRICKE**

il 2° 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 Göricke** - 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, è inaugurata al poligono di Farnesina (Roma) la V gara internazionale di tiro in occasione della quale si è avuta in Roma l'adunata generale dei volontari ciclisti italiani. Della prima ci interessiamo 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 incrocia al largo, innanzi alla costa romana: il partito azzurro (nazionale, addetto alla difesa della costa) fa 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 riunione 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 cannonggiamento, si sono diretti verso nord. Il comandante del partito azzurro dà le necessarie disposizioni per compiere il mandato affidatogli ».

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 dovevano prender parte alla tattica, in tutto circa

700 uomini. I bersaglieri erano formati su tre compagnie, e i volontari erano su due battaglioni. Il primo battaglione, al comando del capitano Angheri, si componeva di 5 compagnie, la prima delle quali quasi completamente composta del reparto di Torino, al comando del capitano Goretta; la seconda, composta quasi tutta del reparto di Milano, al comando del tenente Monticelli; le altre tre, composte dall'unione di vari reparti, con preponderanza di quelli di Como, Pisa e Ancona. Il secondo battaglione, al comando del maggiore Pirzio Biroli, era completamente costituito di ciclisti romani dell'*Audax*, divisi in parecchie compagnie.

A sostegno dei ciclisti, oltre a quattro automobili militari, vi erano altre 15 automobili private, costituenti un nucleo, la cui direzione era affidata al tenente colonnello Lattes e al maggiore Maggiorotti, entrambi consoli del Touring; tra gli automobilisti si notava il principe Prospero Colonna, capo console del Touring.

Le vetture dovevano avere la bandierina tricolore assicurata al fanale di sinistra. Gli automobilisti dovevano portare il bracciale tricolore al braccio destro. Nella marcia, le vetture non dovevano oltrepassarsi, dovevano succedersi a buona distanza l'una dall'altra, e conservare la velocità stabilita dalle vigenti leggi. Era proibito in modo

Direttore di manovra era il colonnello Morrone: comandava i bersaglieri il maggiore Cantù. 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 Simondi, 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,



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.

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

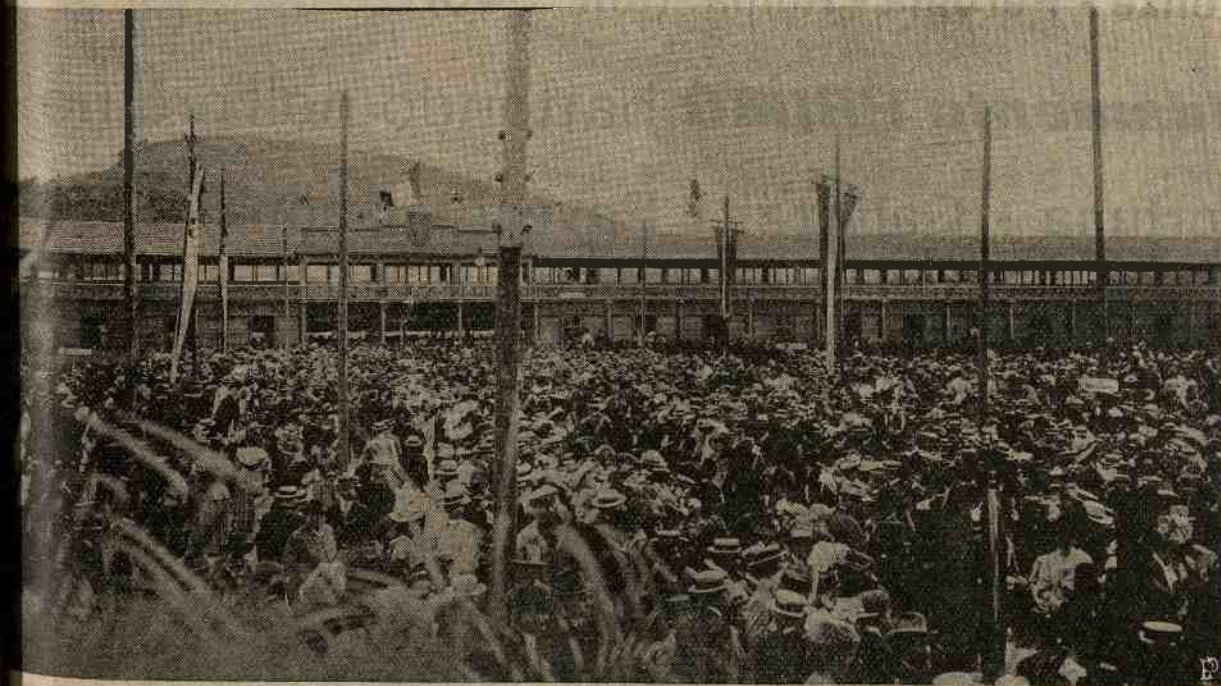
La colonna mosse alle 4,30, e dopo essere passata per il Gianicolo e per il Vascello, proseguì, facendo un alt a Castel di Guido, per la formazione in ordine di battaglia.

Intanto, sul litorale tra Torre di Palidoro e Ladispoli, i quattro incrociatori avversari — rappresentanti dalle torpediniere, *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 Pineto: 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 mandra di cavalli che pascolava verso la riva del mare, spaventata, si diede a correre verso Palo; ma qui si trovò innanzi al fuoco di fucileria del partito rosso: ripiegò allora verso Roma, traversando tutta la vallata a corsa



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

Auto Garage Frera

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

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

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, nè 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.

sferata, ma anche dall'altro lato faceva fuoco il partito azzurro; cosicchè le povere bestie seguitarono 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. Dopochè 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. Segui lo sfilamento in brughiera, in perfetto ordine.

I reparti iniziarono il ritorno a Roma alla spicciolata.

La manovra non ha forse avuto per i volontari uno svolgimento ed un fine atto a roffittare di tutte le attitudini speciali di simile corpo ed a confortarne l'entusiasmo con la suggestione dell'azione movimentata, come avvenne a Brescia ed a Turbigo; essa, in ogni 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 formavano una lunga schiera, che passò fra molto 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 loro offerto un vermouth d'onore e furono loro distribuite le medaglie.

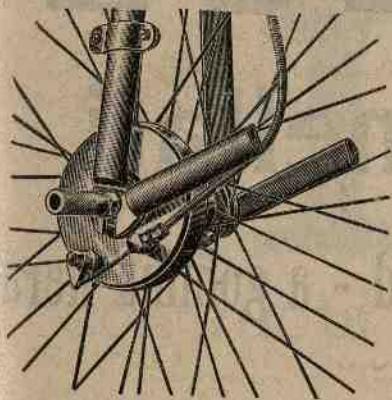


I Sovrani assistono allo sfilamento dei volontari ciclisti dopo l'inaugurazione della V Gara di tiro. In alto: I volontari di Torino. In basso: I volontari di Napoli. (Fot. A. G. Collari - Roma).

LO SPORT ATTRAVERSO L'INDUSTRIA

Le biciclette « Lux ».

È stato dato di passare nei giorni scorsi in via di scorgere l'elegantissima vetrina della Fabbrica Automobili e Cicli « Lux », dove è esposta una splendida bicicletta, oggetto di costante curiosità ed



Freno Lux ad espansione, brevettato.

esposizione 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.

CICLISTI! Provvedete al vero Fanale "AQUILAS" di 100 metri.

I veri "Aquilas" portano impressa la Marca di fianco e la parola "Aquilas". I ciclisti d'illuminazione, casalinghi e chincaglierie. **FABBRICA SANTINI - Ferrara**

Partecipanti Internazionali Milano 1906 Grand Prix Milano 1906 Daglia d'Oro

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 unite 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:

- 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, adottati 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'imbocco 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 Se-strières 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 Console del Touring, quest'anno fu ottenuto dalla Confederazione svizzera un anticipo di 10 giorni nel taglio della neve che copre il colle; sicchè 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 23 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.

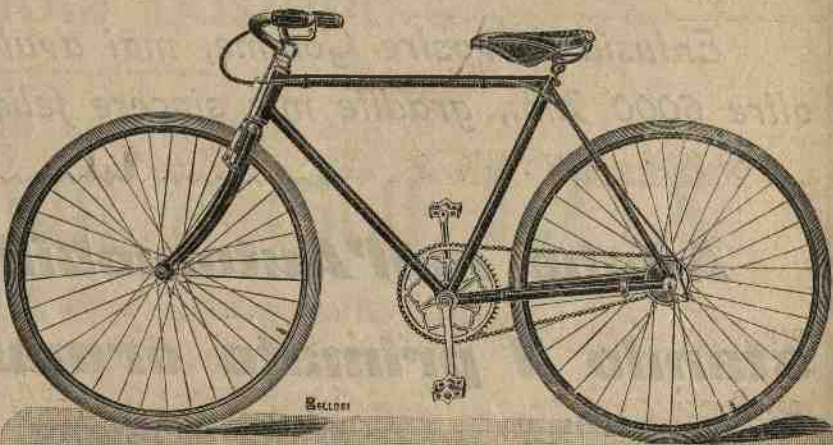
Nel mondo commerciale sportivo

** Venerdì 31 maggio, più di una ventina di automobili si muovevano ad incontrare l'intrepido Momo che ritornava dalla Spagna dopo aver sottoposto 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, offerse i rinfreschi e lo champagne.

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

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



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

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

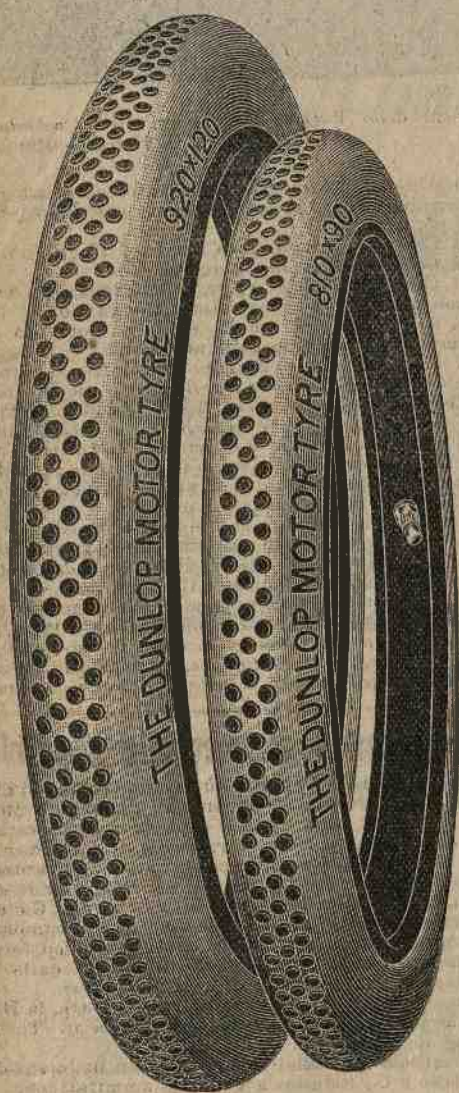
munita di

Pneumatici

DUNLOP

Scannellati

Antisdrucchiolevoli (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 conquistando il primato ormai raggiunto nel Ciclismo.'

The Dunlop Pneumatic Tyre Co (Cont.) L.td - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^A - Milano

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'Azeglio, 56 - Torino**L'**unica vera** novità del 1907 è la Bicicletta**LUX**con ruota libera, freno al cerchio anteriore
e freno **LUX****completamente metallico AD ESPANSIONE**
montato sulla ruota posteriore.**Cataloghi gratis** su richiesta alla**Fabbrica di Automobili e Cicli LUX**Corso Valentino, 2 - **TORINO** - Corso Valentino, 2**NB.** — 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

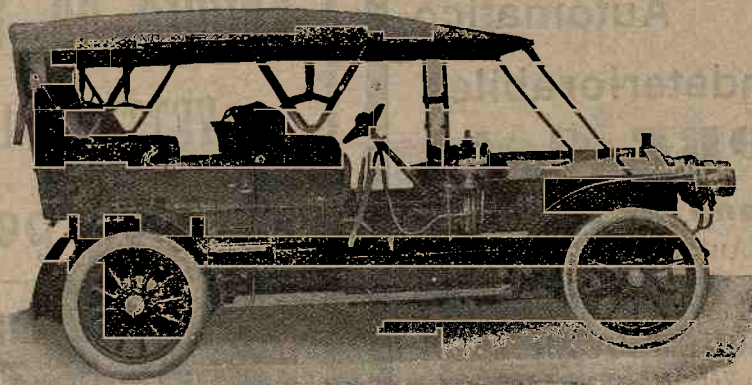
costruisce per le sue Vetture

MOTORI ESCLUSIVAMENTE A 6 CILINDRI TIPI NAPIER

I primi sei cilindri che siano stati costruiti
Gli unici che contino 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 Kilom. 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. Planchette 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.