

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Nautismo - Acrobazia
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

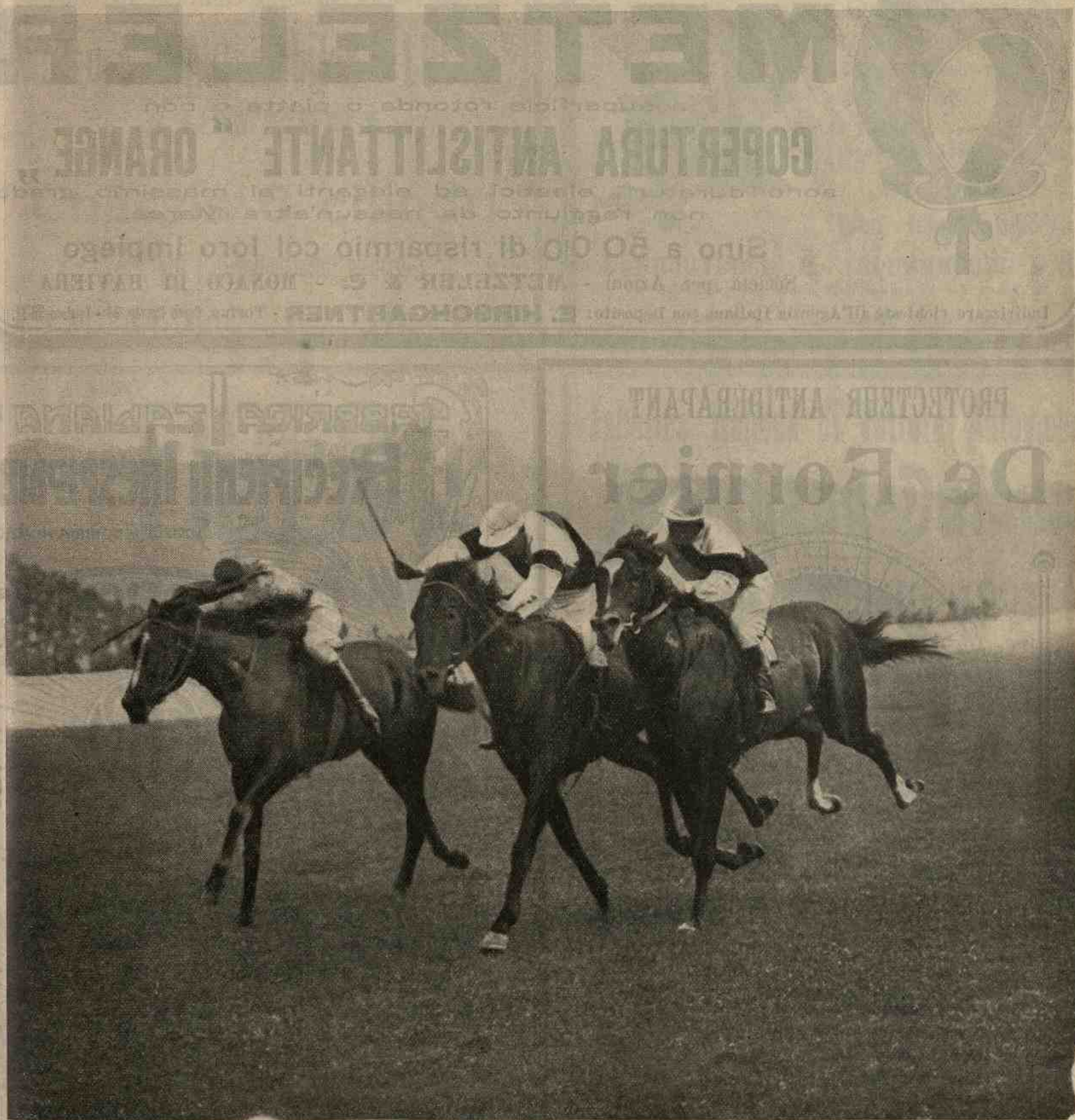
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
In Numero { Italia Cent. 10
Estero .. 15 | Arrotrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertalotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-88

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

LE GRANDI PROVE IPPICHE AUTUNNALI

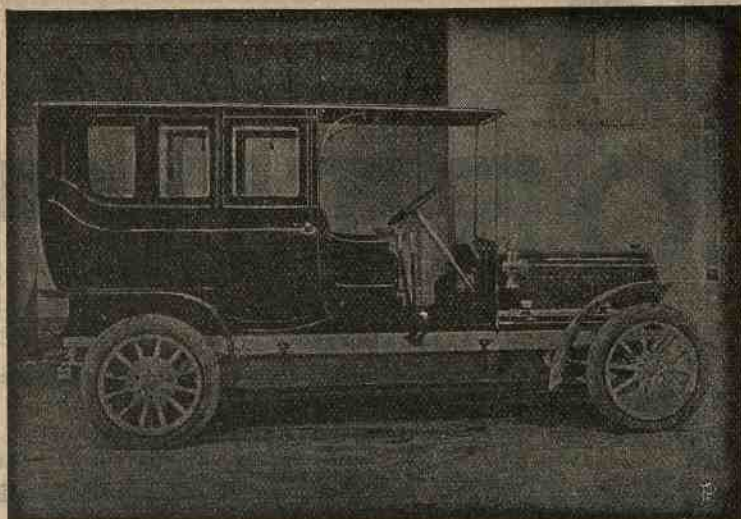


Halima (3°).

Northeast (1°).

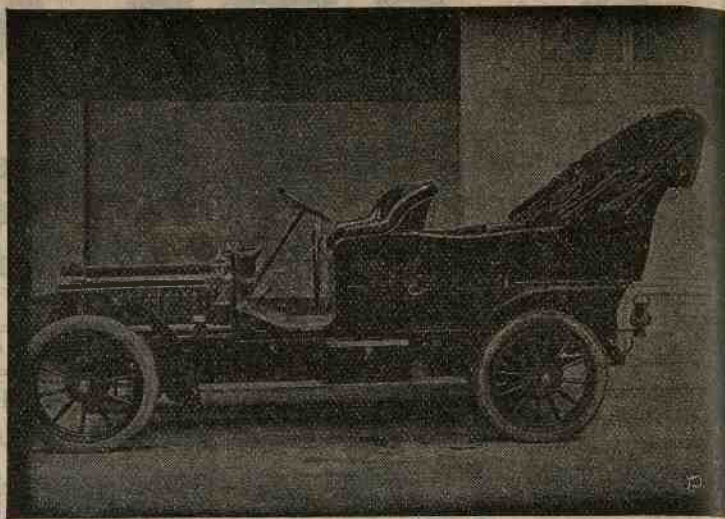
Schuyler (2°).

L'arrivo del "Criterium", di Maison-Laffitte.



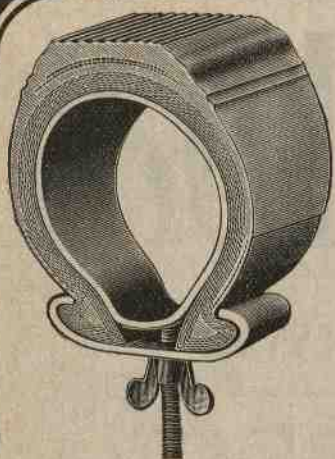
Limousine De-Dion Bouton, 24-32 HP — Carrozzeria Nagliati.

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.

I PNEUMATICI



METZELER

a superficie rotonda o piatta o con

COPERTURA ANTISLITTANTE "ORANGE"

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

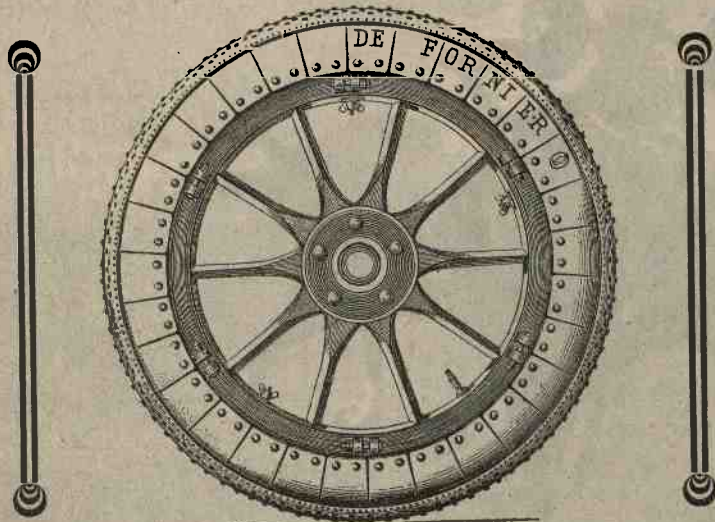
Sino a 50 0/0 di risparmio col loro impiego

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

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

PROTECTEUR ANTIDÉRAPANT

De Fornier



Usines et Direction à **Marseille**

7, Avenue de la Capelette.

DEPOSITI IN ITALIA:

FLORENCE - **E. Nagliati** - 6, Via Ponte alle Mosse.

GENÈS - **Garage Squaglia** - Piazza Marsala.

MILAN - **Ricordi e Sessa** - 21, Via Montevideo.

TURIN - **Carpi gnano, Casalis e C.** - 53, Via dei Fiori.

Si trova in tutti i più importanti GARAGES.

FABBRICA ITALIANA
RECIPIENTI INESPLODIBILI
 SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

Non più ESPLOSIONI!!!

SEDE TORINO { AMMINISTRAZIONE: Via Sacchi
 STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

P. PEDRONI - INC.

S.I.A.

Società Internazionale Automobili
Anonima per Azioni

Bologna-Torino

Vendita esclusiva della Fabbrica

Moteurs et Automobiles "LUCIA",
di GINEVRA

Châssis 6 cilindri

con tutti i perfezionamenti moderni

Frs. 17500 a Ginevra

Raffreddatore G.A.



per Vetture da Turismo.
per Vetture pesanti.
per Vetture leggere.
per Vetture da Corsa.

Il solo adottato
dalle grandi Officine Francesi

Carburatore G. A.



Circuito delle Ardenne 1907.

1° Brabazon su Vett. Minerva
facendo una media di Kilom. 96 e
metri 240 all'ora.

(Al TAUNUS, Nazzaro fece sola-
mente Km. 84 e metri 700).

MODELLI per:

Vetture - Vetturette - Motociclette

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

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

"FIDES",

Fabbrica Automobili Marca BRASIER

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

Officine: **TORINO** - Via Monginevro

Chassis 16-26 HP

36-40 HP

45-60 HP (a 6 cilindri)

Corse Internazionali di Velocità a Conegliano Veneto

(6 Ottobre 1907)

2^a Categoria - (Châssis fino a L. 14.000)

1° Premio: Ing. TOLOTTI su **FIDES BRASIER**,
Km. 5, in 3' 20" 4/5, colla velocità oraria di 90 Km.
all'ora.

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

Marchand-Dufaix

Nuovi Modelli 1907

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VETTURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

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

Agenzie di Vendita:

ITALIA

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

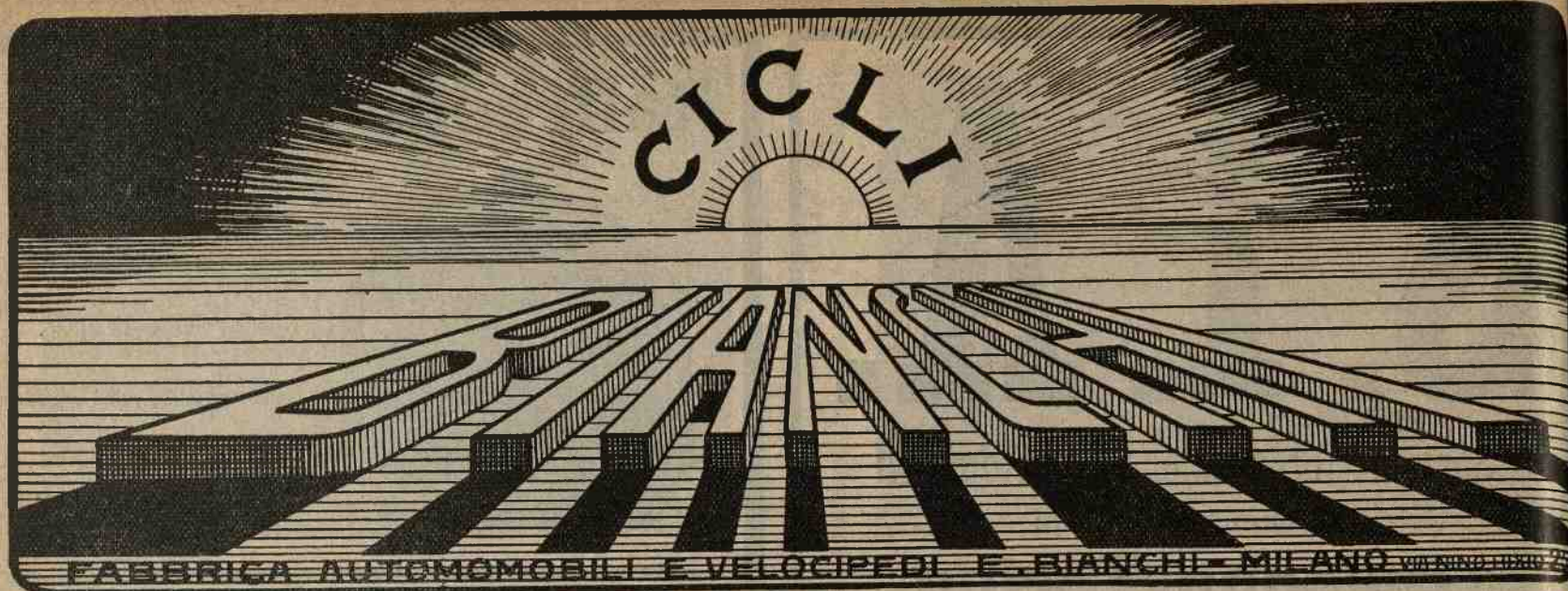
FRANCIA

Gh. MARCHAND - Rue Lamenaïs, 12 bis - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. - Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**



Officine e Cantieri Napoletani
C. e T. T. PATTISON

(Granili) - **NAPOLI** - (Granili)

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

GARAGE PER AUTOMOBILI
SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI
RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE
Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

“ AUTOLOC ”

Per la praticità, semplicità e sicurezza è adottato dalle grandi Fabbriche francesi di Automobili.

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretta, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

“ AUTOLOC ”

SI AVVERTONO

i Signori

Fabbricanti e Negozianti di Cicli

prima di far impegni vogliano visitare i

Pneumatici

e le

Grandi Novità

che la rinomata Casa

WOLBER

mette in commercio pel 1908.

Il più ambito titolo, quello di
Campione Italiano di Resistenza
(1907-1908)

è stato vinto da

Giovanni Cuniolo

montando Bicicletta **MAINO**

munita degli insuperabili

Pneumatici

WOLBER

→ Modello 1908 ←

Agenzia Italiana **Pneumatici WOLBER** - Gerente Scipione Balbiani.

MILANO - Piazza Castello, 20 - MILANO.

Dopo il Campionato di resistenza in cui ha trionfato una volta ancora il campione di Tortona Oreste, ecco l'avvenimento ciclistico della grande isola richiama la nostra attenzione. La Sicilia, quell'incantevole terra che forma il soggiorno gradito di tutti i più ricchi signori del mondo intero, fa riparlare di sé. I siciliani, i quali ci hanno dato diverse prove del loro entusiasmo sportivo e la loro serietà di organizzazione, compilando un grande programma automobilistico; oggi hanno dato la prova ciclistica, richiamando nella patria alcuni fra i più forti pedali italiani. Il Giro ciclistico della Sicilia, che avrà il suo epilogo domenica 13 corrente, è una nuova prova dell'organizzazione sportiva siciliana di cui ne sono altamente benemeriti quel grande sportsman risponde al nome del cav. Vincenzo Florio ed i colleghi dell'ottimo confratello palermitano Il soggiorno Sportivo.

Il Giro ciclistico della Sicilia seguirà il 20 ottobre la corsa delle vetturine, e poi, in primavera, la Sicilia nuovamente, avremo il primo meeting montano della futura stagione sportiva con la corsa automobilistica per la Targa Florio.

Abbiamo più volte riconosciuto i meriti degli sportivi siciliani; oggi confermiamo quel plauso che l'italiano deve loro rivolgere.

Una deliberazione della direzione del Moto Club Italia oggi dà motivo di discussione specie, nel po sportivo torinese, e non può essere da noi accettata. Essa è così redatta:

La Direzione e la Commissione sportiva del C. I., in seduta dell'8 ottobre 1907, udita la relazione fatta dalla presidenza e quella di altri membri facenti parte del Consiglio, considerando i records corsi sulla pista del Moto-Velodromo organizzati dalla direzione del Campo Sportivo torinese non erano stati autorizzati dal M. C. I., che non conformi al regolamento speciale dei records imposto dall'Automobile Club d'Italia, e constatando anche la mancanza del cronometrista ufficiale dell'A. C. I. da esso proposto e dal Campo Sportivo Torinese non voluto, e che non si prese di verificare la macchina, dovendo essa corrispondere perfettamente alle condizioni del record precedente, e ricordando infine che il Campo Sportivo Torinese venne in tal senso replicatamente ed ufficialmente diffidato, delibera di infliggere la squalifica per un mese al Campo Sportivo Torinese ed al corridore conte Dionigi di Monasterolo ed il biadetto ufficiale e pubblico agli organizzatori ed al biadetto corridore ».

Ma noi non spetta oggi il compito di sindacare l'operato del Moto Club né di valutare le colpe punite. Ci sia però concesso fare un'osservazione agli organizzatori tutti del Campo Sportivo torinese, e cioè dire che il pubblico, pure plaudente la loro iniziativa, che senza rivestire carattere punitivo tende certamente a rialzare le sorti dello sport ciclo-motociclistico torinese, reclama la loro buona volontà un programma più interessante.

Le ultime riunioni infatti ci fornirono programmi sorprendenti numerose gare, se vogliamo, ma poco quanto interessanti.

Non siamo dell'avviso che le gare devono essere che ma importanti; ben preparate ed approvate tempo dagli enti relativi affinché lo sport in genere, con falsi risultati, non ne abbia a soffrire. Il Moto Club d'altra parte, l'Unione Velocipedica e la Federazione Podistica Italiana reno per tempo pubblici i loro deliberati sportivi più che se ritardati possono falsificare l'esito di un campionato o di un record.

Occorre in complesso che il pubblico nell'invito a festa sportiva sia garantito meglio dell'autenticità di ogni prova. Avvezzati a dire sempre la verità, per quanto queste nostre osservazioni potessero parere male all'orecchio degli organizzatori, oggi crediamo in dovere di rilevare il deliberato del Moto Club d'Italia.

L'appoggio del nostro giornale fu e sarà sempre per i nostri amici organizzatori, ma sempre quando il vostro sia rivolto tutto a beneficio della causa sportiva.

GUSTAVO VERONA.

Al momento di andare in macchina riceviamo protesta contro il deliberato del Moto Club. Il prossimo numero riferiremo in proposito.

Abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

L'ascensione dei monti, fatta gradatamente e con prudenza, fortifica e rende agili le membra, attiva la circolazione, rinforza i polmoni, abitua a sopportare la stanchezza e i rigori della temperatura, senza risentirne che poco o punto.

L'alpinismo educa l'intelletto, perchè un buon alpinista non può esimersi dall'osservare il suolo che calpesta, la natura che lo circonda, le variazioni di temperatura e di pressione barometrica e gli effetti fisiologici.

L'alpinismo implica osservazioni geografiche, botaniche, barometriche, fisiologiche; esso è sport e scienza nel medesimo tempo.

Cosicchè l'alpinismo è fonte di educazione morale, poichè mette l'uomo a contatto colla natura, e se ogni aspetto di questa è educativo, nessuno lo è più di quello montuoso. La montagna educa ancor più del mare stesso: il mare, quando è tranquillo, con la sua uniformità ed immensità, col dolce mormorio delle sue onde, induce un senso di calma, di ozio, di apatia; la montagna coi suoi aspetti così vari, coi suoi pericoli, induce un senso di vigore, di ardimento. Il mare è terribile colla sua collera, ma questa non dura sempre, la montagna, anche sotto il più bel cielo, presenta invariabilmente il suo aspetto rude, irto di ostacoli, che sembrano sfidare il coraggio e la volontà dell'uomo.



Sulla Jungfrau, dove s'innalzerà la più alta stazione ferroviaria del mondo.
(Fot. J. Brocherel - Aosta).

I paurosi burroni, i macigni secolari, le valli profonde che i fiumi attraversano come un nastro d'argento, la cascata che si precipita fra le rocce come una polvere bianca, scintillante al sole di tutti i colori dell'iride, i laghi tranquilli ed azzurri, il cielo limpido, l'aria pura e fredda che reca l'acuto odore dei prati verdissimi, i negri abeti giganteschi, la caratteristica flora delle rose purpuree, dei suggestivi edelweiss bianchi e vellutati, lo strido dell'aquila che si ripercuote in eco misteriosa, e su, in alto, le eccelse vette solitarie, ravvolte nell'eterno candore; tanta grandiosa bellezza soggioga, affascina la mente e il cuore, obbliga a pensare, ad ammirare, ad amare, temprare il carattere, ispira un coraggio, un'avvedutezza che trovano il loro riflesso anche nella vita sociale.

All'uomo che non indietreggia di fronte al pericolo, ma che lo studia, e lo valuta e lo supera con coraggiosa prudenza, non riesce difficile essere risoluto e guardingo nelle umane vicende.

Ed oggi, nel potente risveglio dell'educazione fisica in tutte le sue manifestazioni, l'alpinismo assume proporzioni sempre più vaste; i club alpini sorgono dovunque, vecchi, giovani, fanciulli, signore, signorine, tutti compiono la loro ascensione più o meno faticosa, più o meno pericolosa, e tutti vogliono godere le pure gioie dell'alpinismo; e poichè chi ricerca queste gioie non ha spirito volgare, il diffondersi dell'alpinismo è indizio irrefutabile d'una rigenerazione morale, nonchè fisica e intellettuale.

E tragga dunque ai monti la gioventù del nuovo secolo, e vi tragga numerosa: ivi il debole attinge forza, il timido coraggio, ivi la natura si manifesta in tutta la sua potenza, in tutta la sua bellezza, e l'uomo orgoglioso è umile, il distratto è pensoso, lo scettico è credente.

Ivi lo spirito si eleva su tutte le miserie, su tutte le bellezze e le volgarità della vita, e si erge sublime, pari alle maestose vette immacolate, e si spazia nella serena contemplazione del sommo bello, del sommo vero, del sommo bene!

Pia Ricciardi.

Il 23 giugno dello stesso anno partiva pure da Tyonek il signor Federico A. Cook e si portava, in quarantanove giorni di viaggio attraverso a foreste, torrenti e paludi, a 14 miglia dalla cima sul versante N. O. Fallito un primo tentativo di ascensione da questo versante, andò a stabilire il suo accampamento presso la cresta N. E. a 1590 metri di altezza. Partendo da questo punto raggiunse la cresta S. O. e riuscì a salire fino a 2440 metri. In questa parte dell'ascensione, dopo aver superato poche centinaia di piedi, dovette cominciare a tagliare scalini nel ghiaccio, continuando senza interruzione fino all'estremo punto raggiunto. Gli attendamenti notturni poterono essere eseguiti soltanto dopo aver praticato nel ghiaccio un largo ripiano sul quale veniva fissata la tenda. All'altezza di 2440 m. si trovò di fronte una parete verticale di granito, insormontabile, che gli impedì di proseguire. Stante la stagione avanzata dovette rinunciare a tentativi su altri versanti e riprese la via del ritorno giungendo a Tyonek il 26 settembre. Il Cook osserva che il Monte Mac-Kinley è coperto su tutti i suoi versanti da neve e ghiaccio, ma a differenza del Sant'Elia, offre notevoli difficoltà alla sua salita, perchè si incontrano da ogni lato ghiacciai sospesi sopra erte pareti di granito. Inoltre le difficoltà sono aggravate dal trovarsi il monte molto internato nel continente, per cui devesi percorrere una vasta regione mancante di strade e variamente accidentata per raggiungerlo, oltrechè il clima è molesto a causa del freddo e delle frequenti tempeste.

IL GIRO DI SICILIA.

Nel prossimo num. illustreremo ampiamente questo importante avvenimento. Al momento di andare in macchina ci sono giunte numerose e belle fotografie con i risultati della quarta tappa Siracusa-Caltanissetta (km. 198) in cui arrivarono 1° Gaietti, 2° Ganna, 3° Zoffoli, 4° Pavesi, 5° De-rossi, 6° Gargiulo. (Vedi pag. 13).

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

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

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets
E. M. BOWDEN

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

Fra i campioni italiani dei podismo

La grande festa della "Nicola Mameli" a Voltri.

Lunghi quattro volte primo.

La benemerita Società ginnastica *Nicola Mameli* di Voltri, con l'efficace cooperazione dello *Sport Pedestre Genova*, domenica scorsa, nel suo pittoresco Sferisterio, effettuò brillantemente l'annuale grandiosa manifestazione podistica-ginnastica, alla quale parteciparono in grande numero i più valenti podisti e ginnasti della Liguria.

Il trionfatore fu l'invincibile Emilio Lunghi, che conseguì quattro primi premi acclamatisimo dalla folla che gremiva il vasto campo sportivo. E alle vittorie del Lunghi seguirono quelle degli altri baldi campioni dello *Sport Pedestre Genova*, riusciti pure primi nelle consolazioni. Al nostro forte sodalizio podistico toccarono tutti i tre primi premi d'onore stabiliti per le squadre con maggior numero di premiati nelle corse e nella gara di salto.

La preparazione della bella festa sportiva e del campo di gara non diede luogo al più minimo incidente, e di questo risultato va data giusta lode all'egregio presidente della *Mameli*, signor G. B. Gaggero, coadiuvato dal direttore dello *Sport Pedestre Genova*, signor Giovanni Battista Rota, il quale con quella competenza che lo distingue presiedeva la giuria.

Ecco l'ordine d'arrivo:

Doppio Giro di Voltri. — 1. Lunghi Emilio dello *Sport Pedestre Genova*, in minuti 19; 2. Amato Gaggiolo dello *Sport Pedestre Genova*; 3. Pallenzione Giuseppe della *Rivarolese*; 4. Pallavicini Stefano dello *Sport Club* di Savona; 5. Lunghi Nino dello *Sport Pedestre Genova*; 6. Bertocchi Eugenio della *Rivarolese*; 7. Pozzolo Nicolò della *Savoia Sport*; 8. Ratto Francesco della *Croce Verde Sestri*; 9. Fossati Emilio dello *Sport Pedestre Genova*; 10. Mora Enrico della *Ausonio Franchi* di Pegli.

Campionato ligure di mezzo fondo. — 1. Lunghi Emilio dello *Sport Pedestre Genova*; 2. Grossi Arturo della *Fratellanza Savonese*; 3. Demicheli Giuseppe della *Colombo*; 4. Bertocchi Eugenio della *Rivarolese*; 5. Riccioni Pietro dello *Sport Pedestre Genova*; 6. Scotto Stefano della *Fratellanza Ginnastica Savonese*; 7. Traverso Gaetano dello *Sport Pedestre Genova*; 8. Fossati, id.

Campionato ligure di velocità. — Si corrono quattro batterie, risultando nella finale: 1. Lunghi Emilio dello *Sport Pedestre Genova*; 2. Grossi Arturo della *Fratellanza Savonese*; 3. Scotto Stefano, id.; « Ultimo » dello *Sport Pedestre Genova*.

Campionato metri 100. — 1. Traverso Gaetano dello *Sport Pedestre Genova*; 2. Becco Tommaso della *Fratellanza Savonese*.

Corsa con ostacoli metri 400, decisiva. — 1. Lunghi Emilio dello *Sport Pedestre Genova*; 2. Grossi Arturo della *Fratellanza Savonese*; 3. Lunghi Nino dello *Sport Pedestre Genova*; 4. Scotto Stefano della *Fratellanza Savonese*.

Consolazione ostacoli. — 1. Fornaciari Enrico dello *Sport Pedestre Genova*; 2. Turbino Cesare della *Fratellanza Savonese*; 3. Caviglione Tomaso della *Mameli* di Voltri; 4. Cipriani Bruno della *Ausonio Franchi* di Pegli.

Corsa metri 600 esclusi i campioni. — 1. Saccarello Federico della *Fratellanza Savonese*; 2. Cavallari Luigi della *Colombo*; 3. Traverso Gae-

tano dello *Sport Pedestre Genova*; 4. Bertocchi Eugenio della *Rivarolese*; 5. Riccioni Pietro dello *Sport Pedestre Genova*; 6. Levvero Arturo dell' *Unione Sportiva* di Pontedecimo; 7. Boccoli Pietro dello *Sport Pedestre Genova*; 8. Pastorino Alberto della *Fulgor* di Pegli; 9. Fossati Emilio dello *Sport Pedestre Genova*; 10. Dagnino Giuseppe dell' *Ansonio Franchi*.

Giro di Voltri, riservato ai voltresi e Mandamento. — 1. Porrata Benedetto della *Nicola Mameli* di Voltri; 2. Cademartori G. B. della *Felice Cavallotti* di Voltri; 3. Boggio Antonio della *Mameli*; 4. Bignone Antonio del *Circolo Praese*; 5. Luxardo della *Cavallotti*; 6. Camoirano Angelo della *Mameli*; 7. Tagliacico Luigi della *Cavallotti*; 8. Gaggero Nino della *Fulgor*.

Corsa metri 100 mandamentale decisiva. — 1. Chiozza Giovanni della *Mameli*; 2. Costa Mario, id.; 3. Bottaro Giuseppe della *Giovane Sport-Sestri*; 4. Passalacqua Armando della *Libertas* di Sestri.

Detta di consolazione. — 1. Pinasco Stefano della *Fulgor* di Pegli; 2. Rossi Michele della *Ausonio Franchi*; 3. Pastorino Alberto della *Fulgor*; 4. Rossi Emilio della *Giovane Sport* di Pegli.

Gara di salto in alto. — 1. Schiappacasse Ettore della *Colombo*; 2. Lunghi Emilio dello *Sport Pedestre Genova*; 3. Riccardi Eugenio della *Colombo*; 4. Passalacqua Armando della *Libertas*; 5. Grossi Arturo della *Fratellanza Savonese*; 6. Salvarezza; 7. Rossi; 8. « Ultimo »; 9. Cavallari; 10. e 11., a pari, Aonzo e Benvenuto; 12. e seguenti con medaglia di bronzo: Lunghi Nino, Cerruti, Isola, Benvenuto, Arado, Traverso, Fornaciari, Caviglione, Paduan.

Premi d'onore per i due campionati a doppio giro, maggior numero di premiati. — 1. *Sport Pedestre Genova*, med. oro; 2. *Fratellanza Ginnastica Savona*; 3. *Unione Sportiva Rivarolese*.

Premi d'onore per le altre gare e consolazioni. — 1. *Sport Pedestre Genova*, med. del Prefetto; 2. *Fratellanza Ginnastica Savona*; 3. *Circolo Sportivo Ausonio Franchi*.

Premio d'onore per la gara di salto. — 1. *Sport Pedestre Genova*, med. del Prefetto; 2. *Società Ginnastica O. Colombo*; 3. *Società Ginnastica Nicola Mameli*.

La giuria della importante manifestazione era formata dai signori: G. B. Rota, presidente; G. B. Gaggero, prof. Vittorio Sestini, maestro Gualeni Cesare, prof. Emilio Ferrando, Tarantini Angelo, Gitto Paolo, rag. Gioni, Porrata Nicola, Albertazzi Giovanni.

Del Comitato organizzatore facevano parte gli altri membri dei Consigli direttivi della *Mameli* e dello *Sport Pedestre Genova*.



I campioni della nuova Associazione L'Unione Sportiva Fiorentina.

Il Circuito di Genova. Campionato Italiano Fortiores.

Domenica prossima, 13 corr., a Genova, con qualunque tempo, verrà disputato il V Circuito Podistico della città (km. 13), gara nazionale, libera indistintamente a tutti, e dotata di premi in gran copia e ricchi, nonchè d'alto valore morale, annoverandosi quelli di S. M. il Re, dei vari Ministri, Municipi, Prefetti, ecc., ed altre autorità civili e sportive.

Contemporaneamente verrà corso sullo stesso itinerario il I Campionato Italiano riservato ai detentori del titolo di fortior podistico italiano.

In totale i premi superano il centinaio, rappresentando un valore reale di L. 1200.

La gara è divisa in nove categorie:

1° Libera indistintamente a tutti i podisti italiani ed agli irredenti; 2° Campionato italiano Fortiores, riservata ai 1300 iscritti al « Fortior Podistico Italiano »; 3° Incoraggiamento, riservata a tutti coloro che in gare podistiche di resistenza minimo 5000 metri, libere a tutti, non giunsero tra i primi quattro al traguardo; 4° *Juventus*, riservata ai giovanetti italiani nati dopo il 30 giugno 1890; 5° Pubbliche Assistenze, riservata ai militi delle Pubbliche Assistenze con sede in Liguria; 6° Ciclisti, riservata ai corridori ciclisti; 7° Fattorini telegrafici, riservata a tutti i fattorini telegrafici ed impiegati affini dipendenti dalla Direzione locale; 8° Portalettere, riservata id. id.; 9° *Categoria Speciale*, riservata ai giovanetti italiani nati dopo il 30 giugno 1892; percorso ridotto a km. 5: Castelletto - Manin - Dazio Via Montalbo - Manin - Castelletto.

Le iscrizioni si chiudono sabato 12 corr., alle ore 22, presso lo *Sport Pedestre Genova*, in San Donato, 7, p. p.

Giro di Spezia - di Intra - di Parigi. Il Campionato Piemontese. La Coppa Roggero.

Sulle rive del placido Arno, nella bella Firenze è sorta da pochi mesi una simpatica associazione, l' *Unione Sportiva Fiorentina*, che, per quanto giovane, ha mostrato di volersi affermare nel vasto campo dello sport, sia indicando gare tanto ciclistiche che podistiche, sia partecipando a convegni e concorsi, dove conquistò numerosi ed autorevoli premi. Nel maggio u. s. organizzò la gara di *country* ciclo-podistico regionale toscano, accedendo ai partecipanti numerosi e splendidi premi.

Ci è grato riprodurre la fotografia che rappresenta la squadra premiata al Convegno dei Bagli di Casciana del 28 luglio 1907.



Convegno podistico-ginnastico di Voltri. - I premiati. (Fot. Comaschi - Genova).

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.

VETURETTE e MOTOCICLETTE "REPUBLIC",

6/7 - 8/9 - 10/12 e 12/14 HP della Fabbrica Laurin e Klement - Jungbunzlau.

Superano qualsiasi salita carrozzabile, Veloci, Sicure, Economiche — Vincitrici nella Corsa Internazionale di Motociclette in Francia 1905, della Coppa Gordon Bennett.

Per Cataloghi, Certificati e schiarimenti, rivolgersi alla Ditta I. WOLLMANN - Padova — Rappresentanza Generale per l'Italia.

Domenica scorsa, promossa dalla Società sportiva *Leonidas*, si è svolta un'interessante gara podistica *Giro di Spezia*; percorso km. 30; 16 partecipanti: tempo massimo minuti 35. Giunsero: 1. Lamberti Pietro, della *Leonidas*, in 25'; 2. Cerelli Enrico, della Società Sampierdarenese, in 29'; 3. Peverini Antonio, della *Leonidas*, in 30'.

La gara di corsa *Giro di Intra* (km. 10.800) stata vinta da Pietri Dorando di Carpi, in 38' 31"; Zanti Fortunato di Milano, in 39' 26"; 3. Bagge Genova, in 41' 21"; 4. Daverio di Novara; 5. Baffaldi di Lecco; 6. Protasoni; 7. Ambrosini di Intra; 8. Gori, idem; 9. Gavironi, idem; 10. Sessier, idem.

Al Motovelodromo Umberto I si sono svolti Campionati Piemontesi: *Campionato Piemontese* (corsa m. 400). — Giunsero: 1. Barozzi, di Novara; 2. vicinissimo, Tienente, del Club *Audace* di Torino; 3. Nicola, id. id.; Bongini, id. id.; 5. Veloce, id. id.; 6. Rivale, id. id.; Ribotti, della *Robur* di Torino. Tempo: 52 secondi e 2/5.

Campionato Piemontese (corsa km. 10). — Giunsero: 1. facilmente, Catro, della *Robur* di Torino, in 36'; 2. a distanza, Dasso, del Club *Audace* di Torino; 3. Cassua, dell'*Atalanta* di Torino; 4. Caiola, dell'*U. S. T.*, a pari merito col 5. Gamba, del *Veloces* di Biella; 6. Luciani, dell'*Atalanta*.

Campionato Piemontese (m. 1500). — Dopo una corsa velocissima, giungono: 1. Cartasegna, del Club *Audace* di Torino; 2. Bongini, id. id.; 3. Daverio, di Novara; 4. Brignano, dell'*Audace* di Torino; 5. Marietti, della *Robur* di Torino; 6. Giacardi, della *Fides et robur* di Torino.

Per la seconda volta il signor Urani, campione della *Robur*, ha vinto, sebbene dopo strenua lotta col Rambaudi, la Coppa Roggero, che l'ex-regio sportsman Carlo Roggero ha, da parecchi anni, destinata al Campionato piemontese di marcia. Il percorso, come al solito, era di km. 20: marcia di Stupinigi, Stupinigi, Bivio di Vinovo ritorno. Urani e Rambaudi staccarono facilmente gli altri concorrenti, e giunsero al traguardo d'arrivo: 1. Urani (*Robur*, Torino), in 1,55; 2., a pochi passi, Rambaudi (*Audace*, Torino); 3., a circa 800 metri, Giusti (*Robur*); Genta (*U. S. T.*); 5. Torchio (*Robur*); 6. Camano (*Excelsior*, Torino). Durante la gara si ritirarono Ursus, della *Robur*, e Mare, dell'*Atalanta*.

432 concorrenti hanno partecipato domenica scorsa a una gara podistica, resa più faticosa del consueto dalla pioggia e dal fango. Si trattava di fare a piedi il giro delle mura di Parigi, ossia 31 km. Tra i concorrenti vi erano anche tre donne. La partenza è stata data alla mattina alle 7,30, e 230 concorrenti hanno compiuto il giro nel tempo regolamentare, ossia prima delle 13.

Il primo premio è stato vinto dal parigino Emilio Fantou, che ha fatto i 37 chilometri in 3 17' 32", ossia una media di 11 km. e 350 metri all'ora; 2. Tounin, anche di Parigi, in ore



Emilio Fantou per la seconda volta vincitore del Giro di Parigi, di marcia.

3 29' 2"; 3. Guignabaudet, di Parigi, in ore 3,30. La gara era promossa dal giornale *Les Sports*.

Per finire, ricorderemo il doppio giro di Chiasso, vinto da Colombi (marcia) e da Zanti (corsa); il campionato veneto di marcia, che ha segnato una vittoria per Pittarello.

CORRISPONDENZA.

Sant' Angelo Lomellino. — L. Secondi. Ringraziandovi, pubblichiamo.

Messina. — Trombetta. Grazie. Ricevuto tutto.

Palermo. — Gioacchini Giuseppe. Grazie. Faremo recensione.

Parigi. — Ghilini. Le fotografie ci giunsero giovedì. Troppo tardi. Saluti.

Bassano. — Tappi. Grazie. Saluti.

Bassano Veneto. — Silvestrini. Grazie di tutto, ma le fotografie non si possono riprodurre. Cercatene altre.

Genova. — Consorzio delle Biblioteche Popolari. Non

possiamo aderire, come, del resto, già vi scrivemmo. *Lodi*. — Caccialanza. Obbligatissimi. E perchè non prima? Pubblichiamo ugualmente.

Brescia. Falsina. Ricevemmo tutto. Pubblichiamo le migliori. Grazie per il resto, siamo provvisti. Saluti.

Bologna. — A. Rochaita. La misura richiesta è di 800 metri.

Venezia. — Alessandry. Noi dobbiamo sempre conoscere il preciso nome dell'autore.

Novara. — Gino Allaria Caresana. Grazie, nel prossimo numero.

Milano. — Luigi Liberi. Il signor Corradini ne fa cenno nei suoi articoli.

Brescia. — Chiappa. Al prossimo numero.

Foot-ball

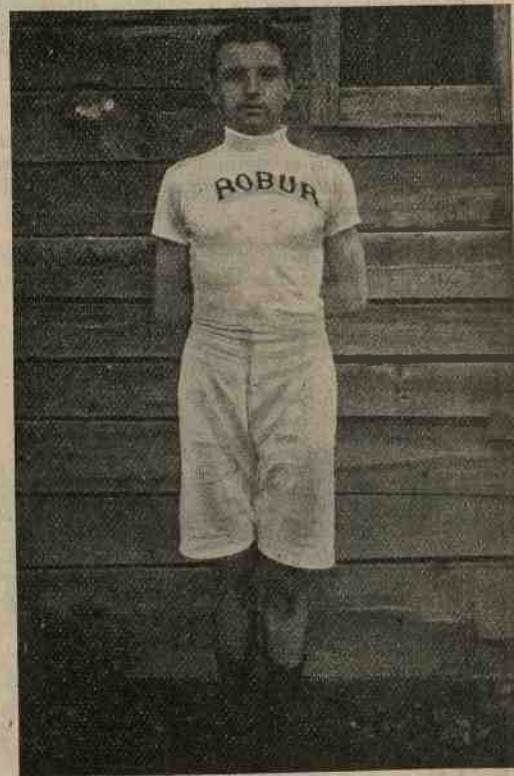
II. Repetita iuvant.

Il precedente nostro articolo patrocinante gli interessi dei giuocatori italiani di *foot-ball*, in riguardo ai campionati nazionali, ci ha riportati nello stato di combattività cominciato l'anno scorso a quest'epoca, stato di combattività che speriamo, pel bene comune, debba finire con l'inizio della stagione presente.

Sono però mutate le posizioni di combattimento, nel senso che se ancora un anno e mezzo fa il sottoscritto era solo a propugnare un'idea contro una maggioranza ostile perchè non ancora penetrata della bontà ed equità della questione sollevata, ora quella stessa maggioranza — accresciutasi con l'accrescersi più che promettente delle molte nuove società italiane di *foot-ball* — è passata dalla nostra parte come son convenuti con noi i magni organi del giornalismo sportivo d'Italia che, con simpatico appoggio, han fatte loro le nostre idee, si son saturati dello stesso entusiasmo che noi spinse fiduciosi in questa campagna di risoluzione d'una vitalissima e dignitosa questione sportiva, dibattendola, discutendola e difendendola a spada tratta.

E a noi, modesti paladini di questa rinnovazione d'un vecchio regolamento del giuoco del calcio emanato da una Federazione ormai vecchia d'idee, perchè o affetta da daltonismo o schiava dell'immobilismo, è di viva soddisfazione il constatare come il nostro ultimo appello non sia stato lanciato invano. Ci sono infatti piovute di questi giorni numerose dichiarazioni di pieno appoggio al nostro programma, di piena approvazione alla nostra campagna. Dichiarazioni verbali e scritte che non mancheranno di ripetersi e in qualche prossima assemblea di delegati della F. I. F.

Come rovescio della medaglia abbiamo poi il sorriso di sprezzo e commiserazione degli apologeti dell'aiuto straniero, apologeti i quali non vorremmo dovessero fra breve lanciare al nostro campionato nazionale, loro sfuggente, il grido: « Morituri te salutant... ».



Il campione Catro, della Robur di Torino. (Fot. Giordano - Torino).



Benedetto, della Nicola Mameli di Voltri, vincitore del Giro di Voltri, riservato ai Voltresi. (Fot. Comaschi - Genova).

Costruttori e Meccanici!

← **Preferite la**

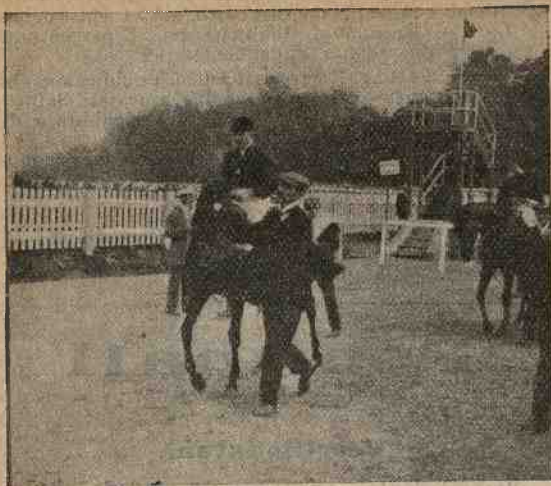
Domandate schiarimenti alla

SERIE DI COSTRUZIONE

per **Biciclette, Motociclette, Furgoncini**

Società Anonima FRERA - Milano

S. A. F.



Serena.

Ma cosa siamo noi, per Bacco, degli automi, da aver bisogno di esser condotti con le tiracche, come i bimbi ai loro primi passi?

Non sappiamo parlare, nè discutere, noi che a Torino — per dar un esempio — abbiamo come delegati federali tre stranieri (e tutti appartenenti ad uno stesso club), noi che facciamo i comodi di mezza dozzina di giuocatori che ogni anno alla stessa epoca scendono per tre o quattro mesi in Italia, quasi a farlo a posta solo per la disputa del campionato... italiano?

E poi — benedetto daltonismo! — non volete vedere in ciò il vassallaggio straniero?

Francamente la nostra è un'auto-degradazione, è un mostrarci inetti ad ogni iniziativa, è un dimostrarci schiavi della testa e delle gambe di pochi campioni che, già tali in patria loro, ancor più lo sembreranno presso di noi, annunziati da una copiosa *réclame*.

Ospitiamoli, sì, ben volentieri, ammiriamoli, ma le cose nostre facciamole da noi senza la loro più o meno sollecitata inframmettenza...

E soprattutto non persistiamo nell'errore di esclamare, vedendoli giuocare: «Ecco, gli italiani hanno ancor molto da imparare». Bella scoperta! Bisogna sapere che questi che fra noi son campioni, lo sono pure nelle loro nazioni, e che nelle loro terre pochi li equivalgono e molti Clubs se li competono forse con maggior accanimento che non lo si faccia appo noi.

Ma aprite un pochino gli occhi e vedrete che fra gli ormai numerosi stranieri che si associano nei nostri F. C., la metà sono provetti e l'altra metà appena discreti. Precisamente come i nostri giocatori italiani, benchè in proporzioni più ridotte; un terzo di ottimi che, se andassero all'estero, farebbero anch'essi la figura di campioni, e gli altri due terzi discreti, con la prospettiva di diventar buoni con un ben inteso allenamento e un pochino di quella serietà e disciplina che qualche volta ci mancano, e che è forse la ragione unica della nostra inferiorità di squadre rispetto a quelle estere.

Riassumendo, noi francamente si sentiamo di poter proclamare a voce ben alta: gli italiani possono fare da sè, e vogliono per sè: capo primo, il campionato nazionale; capo secondo, le redini della Federazione.

E a tal punto, associandomi genericamente a quanto il collega Schenoni dice su di un sportivo

illustrato milanese in riguardo all'imminente *Coppa Buni*, dichiaro di dissentire da lui riguardo alla proposta ultima che egli rivolge con lettera aperta alla Federazione e cioè di: «bandire la *Coppa Buni* col medesimo regolamento, ma col titolo di campionato nazionale, alla fine della stagione, cioè da febbraio a maggio. Con questa innovazione non si verrebbe per nulla a menomare l'importanza degli altri campionati federali, che si potrebbero disputare da novembre a febbraio col nome di campionati italiani intersociali». Così propone l'amico Schenoni, proposta che sarebbe bene cestinare subito per due ragioni:

Prima ed esiziale: A noi non comoda per nulla che i nostri, i veri campionati nazionali vengano cacciati in fine stagione, sotto le prime canicole del maggio, per fare il comodo delle società che ci tengono tanto a disputare quelli intersociali, ovverosia internazionali.

Seconda: Creda pure il collega vicentino che una volta disputatasi una lunga serie di campionati, come non mancherebbero d'essere quelli intersociali, poche o nessuna società avrebbe volontà, tempo, e denaro da ricominciare una seconda serie, senza pensare — come già dissi — che i campionati nazionali (leggi *Coppa Buni*, che farebbe lo stesso, secondo l'articolista in parola) dovranno sempre, in ogni modo, essere quelli della precedenza, perchè più importanti, e riuscire il vero termine di confronto fra città e città d'Italia, il risultato materiale di quanto abbiamo saputo progredire e migliorare di anno in anno noi, giocatori d'Italia.

Che se poi si vorrà mettere in palio, come trofeo di campionato, la bellissima *Coppa Buni*,



Rosetta.

saremo noi i primi ad approvarne l'iniziativa, riconoscendo al municipio donatore ed all'*Unione Sportiva Milanese*, che attualmente la detiene.

G. Corradino Corradini.

N. B. — Nel prossimo numero una critica obiettiva della F. I. F.

LE GRANDI PROVE IPPICHE della settimana

Da Doncaster a Longchamps Da Varese a San Siro.

Le ultime giornate della riunione varesina segnarono un crescendo sulle precedenti, tanto da coronare giustamente l'ardimentosa iniziativa di questa società, che volle accrescere la riunione di una nuova giornata aumentandone la dotazione.

Non ostante il giorno feriale, mercoledì 25 settembre, buon concorso di pubblico, specialmente nel *pesage*, ed ottimo sport.

Rosetta ebbe facilmente ragione di *Cervara* nel « Premio del Ministero d'Agricoltura » (m. 2200), vincendo indisturbata.

Nella corsa gentleman (m. 2800), il signor Simonetta con *Blue Boy* ha preceduto al palo *La Lumineuse*, *Drumrae* e *Lagus*.

L'ottima *Pinciana* si aggiudicò il « Premio Birma » (m. 1000), combattuto strenuamente da *Kiketi*, *Gigina* ed *Eridano*.

Il « Premio Masnago » (m. 1000) per 2 anni, che pareva dovesse essere privo di interesse, ci fornì invece un'ottima prova. *Trottola*, quantunque abbia



Pinciana.

dovuto soccombere a *Seréna*, si è dimostrata ottima puledra confermando la sua genealogia. L'« *Handicap* d'Autunno » non isfuggì a Razza Gerbido che con *Ortensia* vinse la prima moneta, indi seguivano *Vulcano*, *Quahevi*, *Olivio* e *Espoir*.

Galliano, portato magistralmente da Kack, vinse la corsa siepi precedendo *Mineral*, *Cervo*, *Fa*, *Spark* e *Colma*, azzoppatasi.

Domenica 29 settembre, con uno splendido e moltissima gente, si chiuse la riunione.

Cervara precedeva *Eridano* e *Quahevi* nel « Premio d'addio » (m. 2200).

Cimabue, *La Lumineuse* e *Luino* arrivarono nell'ordine precedendo *Volta* e *Chinoiserie* nella corsa G. R. ».

Love's Fortune riportò un'altra vittoria nel « Premio Velate » (m. 1400) davanti a *Vulcano*, *Amena*, *Ortensia*, *Sun* e *Tzigagne*.

Baltham, un due anni di grande mole, del mese Solaroli, si staccò dal gruppo che *Della*, *Boule de Neige* sembravano dominare. Tra i tutti *Armida*, *Taormina* e *Lucina II*.

Il « Premio Excelsior » (m. 1900), L. 3000, un'altra facile vittoria di *Rosetta*, che precedeva al palo di 15 lunghezze *Espoir*, *Equizia*, *David* ed *Oriflora*.

Messa all'incanto per L. 8000, venne disputata da varie scuderie ed aggiudicata al nobile G. Esengrini per L. 11.200.

Creusa ha avuto la sua rivincita su *Port* e *Spark* nella corsa siepi, precedendo *Marianne* e *Fa*.

**

Dall'ippodromo di Masnago siamo passati a quello di San Siro, riapertosi per l'ultima riunione della stagione.

Domenica fu la giornata riservata al « Criterium ».

Il « Criterium » — lire 6000, metri 1000, per valli nati in Italia nel 1905 — è stato singolarmente interessante, poichè si sono presentati alla partenza dei puledri di classe, i migliori due delle singole scuderie. Mancava solo *Origata* Sir Rholand, per la quale era stato dichiarato *forfait*, lasciando in corsa *Milia*. Tutti gli altri, tranne *Durindana*, che non aveva alcuna chance in quella compagnia, si sono presentati alla partenza: *Button* (54, Turner) di Bastogi; *Qui* (56, Jacobs) di Chantre; *Demetrio* (54, Childs) di Doria; *Pizzardone* (54, Smith) di Guastalla; e



Cervara.



Trottola.

AUTOMOBILISTI!!

Usate **BENZINA**

Volete viaggiare con piena sicurezza?!

CARBURINE

TORINO - Via Almese (Barriera di Francia) - Telefono 26-90. - MILANO - Foro Bonaparte, 2 - Telefono 95-7

fly (54, Wicks) di Razza Alehina; *Ruscello* (54, Hardy) di Razza Volta; *Milia* (52, Dye) di Sir *Chaland* e *Veronesi* (54, Wright) di Tesio. La partenza è stata delle più laboriose per l'irrequietezza dei puledri non solo, ma anche per l'eccessiva preoccupazione dei fantini di scappare in testa.

Finalmente, all'alzarsi dei nastri, *Butterfly*, *Ruscello* e *Qui Vive* appaiono ai primi posti; gli altri vicinissimi, ben riuniti. Ma all'intersezione delle piste avanza in un'azione che fa presagire della vittoria *Demetrio*, il quale domina presto i *leaders*, per vincere facilmente di 6 lunghezze.

La lotta si circoscrive adunque ai piazzati, e *Ruscello* giungeva secondo; 3. a lunghezza *Qui Vive*. In testa ai battuti *Veronesi*. *Demetrio*, il miglior puledro degli anni della Scuderia Doria e forse il miglior puledro che sia apparso in pubblico quest'anno, un figlio di *Clairon* e *Miss Snapp*.

E' un baio robustissimo, dall'azione potente, piuttosto tozzo, ma non privo di distinzione. La sua vittoria ha un gran valore non solo per la

cui l'inglese *Radium* e l'italiano *Pioniere*. Favoriti erano i francesi *Luzerne*, *Biniou* ed i due rappresentanti della scuderia *Ljeux*, *Punta Gorda* e *Moulins la Marche*. In *Pioniere* si aveva scarsa fiducia, battuto per una testa da *Merci* nell'*handicap* della Senna, e le scommesse sul suo nome non sono state quindi molto numerose. Al momento della corsa la pioggia è così dirotta, che viene soppressa la sfilata dei concorrenti innanzi alle tribune. La partenza riesce laboriosa. *Luzerne*, *Radium* e *Punta Gorda* si mostrano molto irrequieti. Finalmente, il segnale è dichiarato valido; ma *Radium* all'alzarsi dei nastri perde parecchie lunghezze, che però riacquista subito. Il gruppo di testa è costituito da *Biniou*, *Pioniere* e *Olyta*. Alla prima salita *Radium* li raggiunge e li sorpassa. A sua volta però esso è sorpassato da *Luzerne* e da *Biniou*. La vittoria sembra già delineata per quest'ultimo, quando nel rettilineo finale, *Luzerne* di André, sollecitata dal fantino Ransck, si slancia innanzi e vince per due lunghezze. Secondo pure per due lunghezze è *Biniou* (Bellhouse) di Wisocki; terzo *Moulins la*

La slitta sottomarina

Da che lo studio dei diversi sistemi di *looping the loop* ha aperto dei nuovi campi all'ingegnosa dei meccanici, non passa giorno in cui qualche combinazione curiosa non venga a meravigliarci. Si progredisce in modo vertiginoso!

Qualora si ritornasse al primo sistema di *looping* rimesso in voga da pochi mesi, tutti quanti sorriderebbero di pietà: la cosa avrebbe l'aspetto d'un esercizio di famiglia come il giuoco del lotto o il giuoco dell'oca di classica memoria.

Parlateci delle *boucles sans boucles*, degli anelli della morte sui quali trasvolano gli automobili! Ecco qualche cosa almeno. Ma anche questo può considerarsi come uno sport già antiquato.

Un inventore americano ha testé inventato e ottenuto il brevetto d'invenzione di un nuovo genere meccanico sul sistema sopra accennato. Egli lo chiama *subaqueous railway*, e si può dire, fin dal primo esame, che ciò sembra essere l'ultima parola del *toboggan* (corsa in slitta) così di moda a Parigi e in altre capitali nel corso di questo interminabile inverno. Il *subaqueous railway* sarà *toboggan d'estate*.

Esso consiste di una serie di enorme zoccolo rotante nel quale prendono posto alcuni viaggiatori.

Questo curioso veicolo parte dall'alto di una pista munita di rotaie e a doppia curva: al centro di questa pista incontra un fiume, un bacino; esso vi si tuffa con un'audacia di sottomarino, respinge l'acqua in un'ondata maestosa e riappare dall'altra parte senza aver imbarcato una goccia d'acqua, dice l'inventore, grazie alla velocità vertiginosa da cui è animato.



Il Saint Léger Stakes. - In alto: La partenza del Saint Léger Stakes, la grande prova ippica di Doncaster. In basso: L'arrivo di Wool Winder, del colonnello Baird.

facilità onde fu ottenuta, e per gli avversari battuti, ma anche perché il puledro si presentava per la prima volta in corsa.

Demetrio è forse il miglior rappresentante italiano nel « Criterium » internazionale, al quale parteciperanno anche due o tre buoni puledri francesi.

Dopo le grandi prove inglesi è il turf francese che ci interessa.

Domenica scorsa il « Premio del Consiglio municipale di Parigi » — 100 mila franchi, metri 2400 — non è stato favorito dal tempo. L'acqua è caduta con violenza per tutta la giornata, senza tregua, ha così accresciuto la malinconia che suole accompagnare l'ultima grande prova dell'annata sportiva. Nonostante la pioggia all'ippodromo di Longchamp si era raccolto un pubblico numeroso ed elegante.

L'interesse maggiore della giornata si concentrava, scrive l'informatore del *Corriere della Sera*, naturalmente, sulla corsa per il « Premio del Consiglio municipale », al quale hanno partecipato, sopra 16 iscritti, 15 cavalli, fra

Marche, (Ch. Childs) e 4. *Radium* (Mac Call) di L. de Rothschild. I conoscitori ritengono che se *Radium* non avesse dovuto fare uno sforzo per raggiungere subito il gruppo di testa, probabilmente avrebbe ottenuta la vittoria. *Pioniere* è giunto nono. *Luzerne* ha dato vincente 45 1/2 nel *pesage* e 26 nel *prato*, piazzato 24 1/2 nel *pesage* e 10 1/2 nel *prato*.

La vittoria di *Luzerne* era preveduta da molti. La cinque anni del signor André aveva infatti nella corsa una situazione tra le più favorevoli. La sua classe, il terreno pesante e le sue *performances* la raccomandavano. *Luzerne* aveva battuto facilmente a Chantilly *Antinous* e, a un solo chilo, anche *Punta Gorda*, che ora le rendeva 6 chili e mezzo. L'andatura severa ha poi agevolato il compito della cavalla. In quanto a *Pioniere*, il vincitore del vostro « Commercio », per quanto la sua forma attuale sia ottima, incontrava avversari di ben altra classe e in ben diverse condizioni di peso che nell'*handicap* della Senna, per avere una seria probabilità di successo; né il terreno deve essergli stato favorevole.

Il conte Scheibler aveva però già ottenuto un compenso anticipato, riportando con *Telamon* il « Premio di Newmarket », 10 mila franchi, 2100 metri. Il quattro anni italiano batté facilmente i suoi quattro rivali. Nell'ultimo tratto *Bravo* tentò di raggiungerlo, ma indarno. *Telamon*, montato da Spencer, vinse per 4 lunghezze, e *Bravo* di De Montel giunse secondo per una lunghezza e mezza.

Come mai non si è pensato a questa formula per far attraversare i fiumi senza ponti né gallerie ai treni ferroviari? Le buone idee, come i leggendari carabinieri, arrivano sempre troppo tardi!

E perché non pensare eziandio a traversar la Manica in tale maniera elegante e pratica? Si appenderebbe la pista al sommo d'una piccola torre Eiffel, sul capo Gris-Nez da una parte, e a Dover dall'altra, e sarebbe una vera partita di piacere.

A condizione però che non si produca in corso di strada l'arresto, il famoso arresto degli automobilisti, che tornerebbe molto spiacevole, in tali condizioni, a meno che il veicolo, chiudendo le sue imposte, e gettando della zavorra, non risalga alla superficie, e divenuto battello, non si metta a vogare verso il suo destino.

La prima qualità d'un'invenzione è di non essere volgare: non esitiamo a dichiarare che l'invenzione del *subaqueous railway* è di prim'ordine.

NECROLOGIO

La sventura ha colpito tre nostri amici, gli *sportsmen* fratelli Pietro, Mario e Carlo Roggero.

Essi, coi congiunti tutti doloratissimi, piangono oggi caldamente la perdita immatura, irreparabile della loro carissima madre, la signora Giuseppina Roggero nata Lecchio, il tesoro più prezioso di cui si vantavano, e che circondarono sempre di grande venerazione filiale.

Giunga agli amici il nostro riverente saluto con le più sincere condoglianze.

Le Migliori **Biciclette** portano
SCATTO LIBERO e CATENA

Agenzia Italiana: **Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.**

" PERRY "

LE RECENTI ESPERIENZE DI PALLONI DIRIGIBILI

L'aeronautica è in un periodo di innegabile e fortunato progresso. Il perfezionamento dei palloni dirigibili si afferma ogni giorno maggiormente, e si rende sempre meno utopistico il momento in cui la conquista dell'aria sarà un fatto compiuto.

Il problema della dirigibilità dei palloni è stato considerato per troppo tempo come insolubile, ed atto solamente a pascere i cervelli balzani; l'ingegneria moderna lo ha sviscerato ed ha indicato fino a qual punto l'industria è capace di fornire materia per la sua risoluzione. Sulla realtà di questa risoluzione ora non vi è più dubbio: i palloni dirigibili solcano l'aria a Parigi a Parigi a Manzell, a Tempelhof e, recentemente, anche a Farnborough in Inghilterra, e le ripetute esperienze renderanno sempre meglio palesi i principi sui quali deve basarsi la costruzione di queste navi aeree, perché ne sia facile e sicuro l'uso ed aumenti il numero delle circostanze nelle quali esse possono uscire a navigare, affrontando con vantaggio le correnti da cui è continuamente sconvolta l'atmosfera.

Come tutte le scoperte, anche questa dei palloni dirigibili non è risultata da una sola idea geniale, ma dalla somma di molte piccole scoperte, dovute al lavoro di sperimentatori ed inventori diversi, riconosciute ed utilmente impiegate dai costruttori che vennero di poi, i quali così trovarono più facile la via a nuove conquiste.

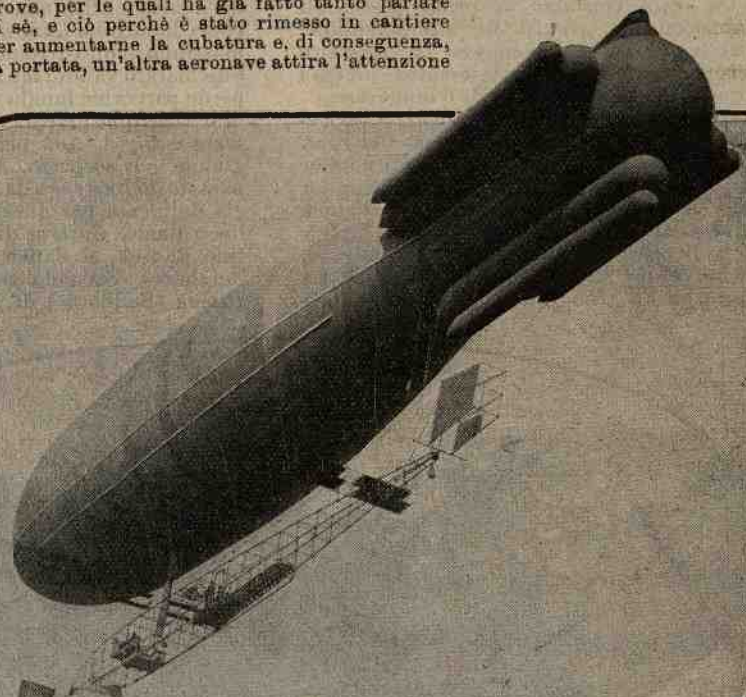
Il maggior contributo di scoperte venne dato da ufficiali del genio, così in Francia dal colonnello Renard, che a buon diritto si ritiene come il primo che indirizzò le ricerche sulla dirigibilità dei palloni per una via scientifica che non poteva mancare di rendere i frutti che ha dato, ora anche in Germania ed in Inghilterra le prime esperienze importanti sono condotte da ufficiali del genio, quali il maggiore Gross, a Tempelhof, il colonnello Catter in Inghilterra. Questo è indizio dell'importanza che hanno le applicazioni dei palloni dirigibili alla guerra, per le quali gli Stati si affrettano a costruirli.

Dal concorso dello Stato nelle spese per le esperienze, ne trae vantaggio la causa della navigazione aerea in genere, come pure grande vantaggio ritrae dalle gare che per sua cagione nascono tra i diversi Stati.

Così, negli ultimi tempi, la Francia si è assiduamente interessata per avere, prima tra tutte le nazioni, i dirigibili militari, a lei tenne dietro la Germania, per emulazione, e perché anch'essa avanti nella navigazione aerea; l'Inghilterra sta scuotendosi ora dal suo lungo torpore, in seguito l'Italia, l'Austria, ecc., non mancheranno di studiare e giungere per conto loro alla costruzione di dirigibili; per questi si ripete in certa guisa quanto si è verificato per i battelli sottomarini, che, creati in principio dalla Francia, vennero poi adot-

tati da tutte le potenze navali. Risolte le questioni più essenziali circa la possibilità di navigare nell'aria, da principio soltanto per avere potenti mezzi di ricognizione e di offesa in guerra, lo sport troverà aperta la via e rimosse le difficoltà più gravi per impossessarsi di questo nuovo campo di conquiste e, se darà ad esso lo sviluppo che in breve tempo ha conferito all'automobilismo, non vi è dubbio che la riuscita dei palloni dirigibili sia prossima e completa.

Mentre il noto pallone *Patrie* sta subendo un momento d'arresto nelle brillanti prove, per le quali ha già fatto tanto parlare di sé, e ciò perché è stato rimesso in cantiere per aumentarne la cubatura e, di conseguenza, la portata, un'altra aeronave attira l'attenzione

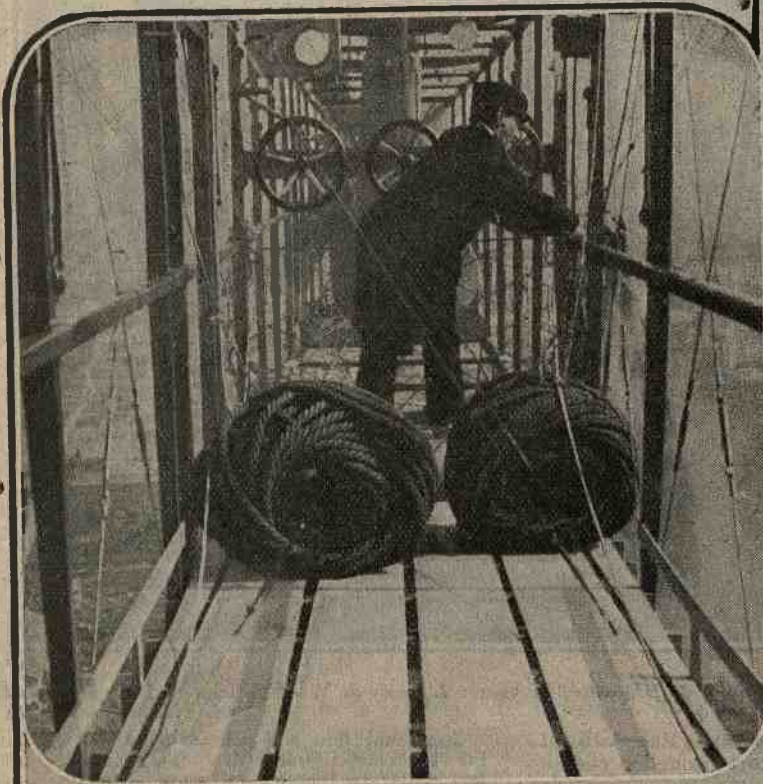


La Ville de Paris nell'atmosfera.

del pubblico della capitale della Francia, ed è *La Ville de Paris*. Questa aeronave appartiene ad un mecenate della navigazione aerea, il signor Deutsch (de la Meurthe), già celebre per il premio di 100.000 franchi da lui istituito per il primo dirigibile che, partendo da Saint-Cloud, vi ritornasse dopo aver fatto il giro della torre Eiffel, premio che venne vinto nel 1901 dal Santos-Dumont. L'aeronave rappresenta più direttamente gli studi degli ingegneri più noti nel mondo aeronautico francese ed, in particolare, parigino; mentre i palloni *Lébaudy* ai quali appartiene il *Patrie* sopra nominato, e che sono dovuti all'ingegnere Julliot di Moisson, rappresentano una produzione, per così dire, eclettica.

I primi disegni della *Ville de Paris*, poiché i piani di questo dirigibile furono più volte modificati, cambiando successivamente ora il pallone, ora la navicella, sono stati fatti dal Tatin, ed un modello completo venne presentato all'Esposizione dell'Automobile e del Cielo che ebbe luogo a Parigi nel 1901.

Nel primitivo modello mancavano tutti quei tubi che nella fotografia si vedono



A bordo della Ville de Paris.

La Ville de Paris fa delle evoluzioni sopra il Ministero della Marina (Parigi).



REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58
FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie
 I primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906



applicati posteriormente al pallone, il quale invece un fuso quasi simmetrico di 2000 m. c., lungo per 8 m. di diametro. Il timone era attaccato rettamente al pallone, e nella navicella un motore di 60 cavalli metteva in movimento un'elica anteriore di m. 7,50 di diametro e girante a 120 giri al minuto.

Le prime esperienze fatte dettero un risultato molto modesto e l'aeronave venne assoggettata a critiche. Per ottenere dei risultati che permettano di chiarire dirigibile un pallone munito di motore e di elica, occorre che questo pallone abbia almeno una velocità dai 12 ai 15 m. al secondo, vale a dire dai 50 km. all'ora; ma a queste velocità l'enorme corrente d'aria che investe il pallone ne disturba l'equilibrio e gli imprime un'oscillazione dall'avanti all'indietro analoga al movimento di *beccheggio* delle navi. Questo beccheggio disturba fortemente gli aeroplani in navicella, nonché la rotta del pallone, e ne riduce la velocità.

Constatati questi fatti, si dovette procedere ad un rimedio paziente e minuzioso intorno alle forme più convenienti da darsi all'involucro, all'invariabilità della loro forma, alla soppressione dei movimenti di gas nell'interno dell'involucro, alla rigidità della sospensione della navicella ed alla disposizione degli organi motori, propulsori e di governo. Le costruzioni e le esperienze pratiche essendo costosissime,

del pallone nel piano verticale aumentandone o diminuendone la quota, in modo analogo di quanto fa il timone di direzione, che modifica la rotta rispetto ad un piano orizzontale.

Queste modificazioni al primitivo progetto vennero eseguite dal costruttore Surcouf e dagli ingegneri Kapferer e Cormon.

Le prime esperienze coll'aeronave modificata ebbero luogo nel novembre dell'anno scorso e non dettero un risultato molto brillante, in causa del raffreddamento eccessivo del motore e del carburatore, dovuto alla forte corrente d'aria prodotta dalla marcia del dirigibile.

Le prove vennero riprese nel giugno dell'anno corrente, e dopo una serie di saggi preparatori, il 9 di agosto la *Ville de Paris* poté compiere il primo viaggio con ritorno al punto di partenza (Montesson), il 24 venne ripetuta la prova dopo un giro a Parigi, in seguito il Surcouf cedette il posto di pilota all'ing. Kapferer, che ripeté le uscite il 30, il 1°, 2, 6 e 7 settembre, e va ripetendole quasi quotidianamente tuttora, presentandosi spesso a meravigliare, colla sua presenza nell'aria, il pubblico parigino.

Tra i passeggeri che il proprietario di questo dirigibile, sig. Enrico Deutsch de la Meurthe, ha invitato a bordo ed ai quali ha fatto eseguire delle passeggiate aeree, oggi ancora così preziose, vi sono il signor Delagrè, noto per il suo aeroplano, il comandante Boutteaux del parco aerostatico di Cha-

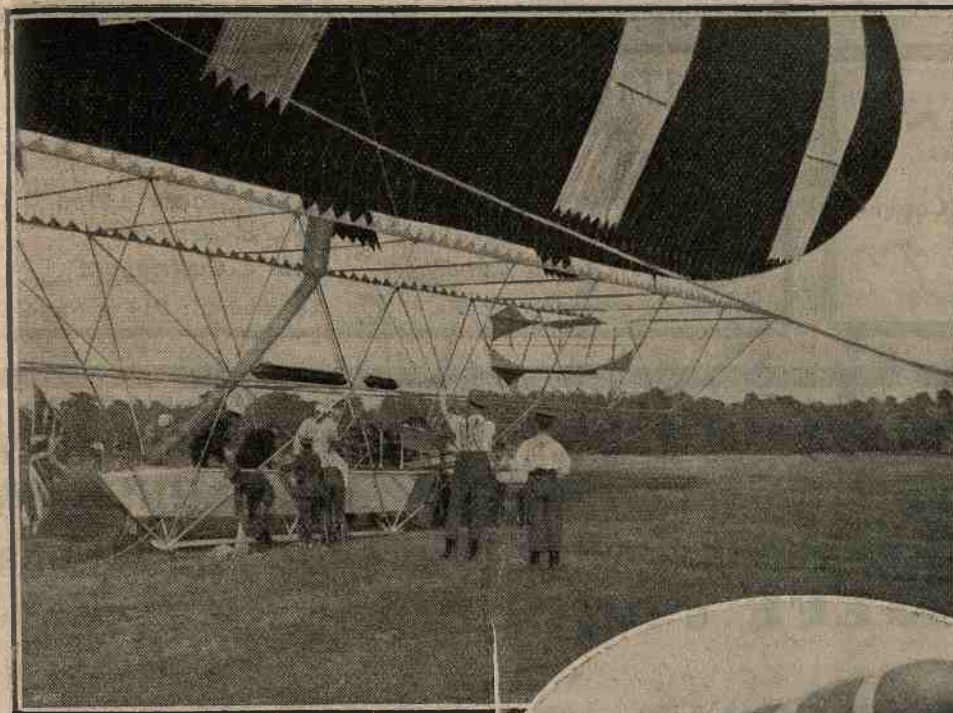
ghezza per m. 7,30 di diametro, sotto di esso una trave armata regge l'aeroplano e la navicella per il pilota, presso la quale si trova l'elica mossa da un motore Buchet di 24-30 HP. La vera navicella dove prendono posto i passeggeri si trova più in basso ed è sospesa mediante una fune passante in due carrucole poste all'estremità della trave armata.

In questo modo la navicella inferiore forma da contrappeso stabilizzatore e serve a dare la necessaria inclinazione all'asse dell'aeroplano, perché questo possa concorrere a sostenere il peso delle due navicelle.

I risultati ottenuti con questo sistema lasciano ancora a desiderare, non tanto perché sia cattiva l'idea di accoppiare il dirigibile all'aeroplano, quanto perché il sistema adottato è alquanto grossolano, specialmente per ciò che riguarda il modo di regolare l'azione del contrappeso.

A Farnborough, colla massima segretezza, sta facendo le prove un pallone dirigibile costruito appositamente per l'esercito inglese dal colonnello Catter, che gli pose il nome bene augurante di *Nulli secundus*.

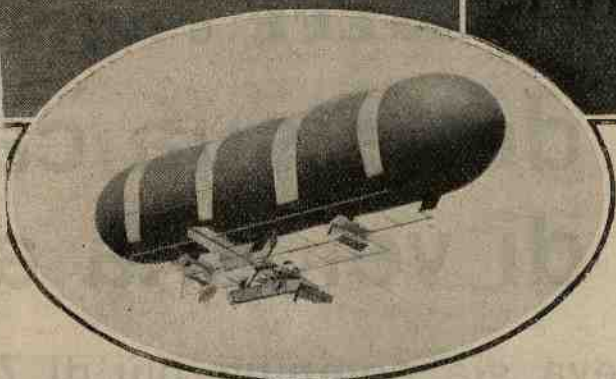
Questo pallone ha la lunghezza di m. 30 per diametro di m. 10, ed è di forma cilindrica, terminato da due coni sferici. La sospensione è rinforzata da 4 fascie che avvolgono esternamente l'involucro e si collegano probabilmente a diaframmi interni, e tra l'involucro e la navicella trovasi una trave armata



Il pallone dirigibile Nulli Secundus del colonnello Catter esce dall'hangar.



L'aeronave mista del signor Malécot.



Il pallone Nulli Secundus nell'aria.

vennero sostituite da esperienze speciali su modelli posti a correnti d'aria e su palloni frenati. L'ing. Hervé, che iniziò questi studi fin dal 1889, dove che per togliere l'inconveniente del beccheggio le forti velocità, era necessario conformare in modo particolare la poppa del pallone, aggiungendovi alcuni organi stabilizzatori analoghi alle penne che sono portate dalle frecce nella loro parte posteriore. Secondo le sue esperienze, gli organi rigidi, quali vedono ora applicati ai palloni *Lébaudy*, davano cattivi risultati e trovò migliore ottenere la rigidità il sostegno mediante la tensione del gas contenuto nell'interno del pallone, per cui suggerì di mettere alla parte posteriore dell'involucro una specie di coda armata con tubi di seta ripieni di gas in comunicazione coll'interno dell'involucro, disposti in modo da ottenere una sezione a croce, per frenare sia i movimenti dall'alto al basso, come quelli da destra a sinistra.

Questo dispositivo si vede assai bene nella fotografia dell'aeronave quale è al presente. Essendo questi tubi ripieni d'idrogeno, l'Hervé è giunto ad ottenere un apparecchio stabilizzatore capace spostare il centro di gravità del pallone. Il timone venne attaccato alle funi di sospensione della navicella a metà distanza tra questa e l'involucro, e l'elica fu portata davanti alla navicella. Poiché gli apparecchi stabilizzatori permettono di dare una maggiore velocità al pallone, venne aumentata la forza del motore (un *Argus* a 4 cilindri, 100 HP) ed aumentata pure la cubatura dell'involucro portandola da 2000 a 3200 m. c. La navicella è sospesa al pallone per mezzo di corde da pianoforte, ed è costituita da quattro lamine in abete riunite a punta nelle estremità mediante blocchi d'alluminio e collegate tra di loro da traverse in legno, rinforzate da tiranti in acciaio. Sulla navicella sono posti due timoni orizzontali, analoghi agli aeroplani che il nostro conte Almerico Schio ha applicato al suo pallone dirigibile *Italia*. Questi timoni orizzontali servono a regolare la rotta

l'ais-Meudon, il principe Alberto di Monaco. La velocità propria della *Ville de Paris* non è stata ancora misurata esattamente, per cui non si può stabilire alcun dato al riguardo. La stabilità ottenuta coll'apparecchio stabilizzatore è perfetta; ma l'apparecchio offre una notevole resistenza all'avanzata. Per conto nostro notiamo ancora che la navicella ci pare troppo massiccia, e che sarebbe più conveniente convertire una parte del traliccio col quale è formata in zavorra od in altro peso più utile alla navigazione.

Per ripartire uniformemente sull'involucro il peso di quanto deve portare il dirigibile basta una trave armata più semplice e di conseguenza più leggera della navicella della *Ville de Paris*. Alla trave armata va sospesa la navicella, grande solo quanto è necessario per contenere gli aeronauti, il motore e le provviste di zavorra e viveri. In questo argomento credo abbia pienamente ragione il nostro concittadino conte Carrelli, che sui giornali francesi ebbe più volte a sostenere queste idee, che d'altra parte hanno piena conferma da quanto praticano altri sperimentatori, quali il De la Vaulx, il Gross, e, sotto certi riguardi, lo stesso Julliot nei *Lébaudy*.

Un altro dirigibile è in prova a Meaux ed appartiene al signor Malécot. Più che un dirigibile è un apparecchio misto di un pallone e d'un aeroplano. L'involucro cuba 1054 m. c. e misura 33 m. di lun-

di forma trapezia, alla quale fanno capo le funi di sospensione. Il motore ha la potenza di 50 HP e può dare una notevole velocità al pallone, ma i risultati ottenuti finora non sono paragonabili a quelli del *Patrie*. Il pallone manca di apparecchi stabilizzatori, per cui è ancora problematico se potrà affrontare notevoli velocità.

Con pari segretezza quanto in Inghilterra, a Tempelhof, in Germania, si stanno facendo le prove di un altro dirigibile militare, sotto la direzione del maggiore Gross. Quantunque il rigore perché nulla trapeli di queste esperienze sia grande, tuttavia alcuni corrispondenti di giornali francesi hanno potuto raccogliere dei dati e delle fotografie dalle quali si può arguire sufficientemente bene l'insieme del dirigibile.

L'involucro è di cotone caoutchoutato, le dimensioni non sono ben certe, perché il diametro, che dalla fotografia si può agevolmente stimare in m. 10, è invece stato da altri stimato di m. 12, per cui, data la lunghezza di m. 36, ne risulterebbe una cubatura eccessiva di m. c. 4100 a 4800 invece di 3000 m. c., come è più presumibile. D'altra parte questa cubatura venne più volte modificata, come risulta dalle giunte che si vedono sull'involucro. Sotto l'involucro evvi una trave armata di alluminio con tiranti d'acciaio ed a questa è unita la navicella, dove sono alloggiati due motori a 4 cilindri della potenza di 30 a 35 HP ciascuno.

Attraverso alla trave armata, sotto l'involucro e presso il centro di esso trovasi l'albero di trasmissione del movimento alle eliche, che sono due, una per ogni fianco del dirigibile.

Nell'interno dell'involucro vi sono due *ballonets*, uno a prora e l'altro a poppa, gonfiando ora l'uno ora l'altro si possono ottenere diverse inclinazioni dell'involucro e quindi facilitare entro dovuti limiti i movimenti di salita e di discesa. Questa idea è stata tolta dal dirigibile del *Parseval* che, come vedremo, ha voluto con questo mezzo girare in parte la questione degli apparecchi stabilizzatori.



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 Madama Cristina, 7 - Telefono 27-53

OFFICINE: Via Berthollet, 21

CANTIERI BAGLIETTO

SOCIETÀ ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI
Sede in **GENOVA**

COSTRUZIONE DI
Barche e Yachts a vela

Canotti e Yachts automobili

Lancie da salvataggio e fluviali

Trasporti e Rimorchi

Motori speciali per imbarcazioni dalla migliori Case Europea ed Americane

Cataloghi e preventivi a richiesta.



Gran Premio Peugeot

1° AZZINI

con
macchina

DEI

MODELLO NUOVO

a congiunzioni invisibili
TIPO SPECIALE

UMBERTO DEI - Via S. Vito, 18-20 - Milano

MANIFATTURA PNEUMATICI
FRANCESCO DAMIANI
TORINO — Via Sant'Anselmo, 11 — **TORINO**

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

Confezione pronta di qualunque copertura su misura.

Deposito Camere d'aria di qualsiasi tipo.

CANTIERE NAVALE
NAPOLI

= Spiaggia delle Marinelle =

F.I.T.

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo

Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina

Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.



Telegrammi: **FIT** - Napoli.

Il **Dottor L. VERCELLI** — che, col signor **Petrillo**, sta compiendo un viaggio europeo di 22.000 Km., con una vettura **FLORENTIA** 18-24 HP. — giunto ad Odessa, venne invitato a prender parte alla Corsa **ODESSA-NICOLAJEFF** e **VINSE**

la **Coppa della sua categoria**
e la **Coppa di velocità assoluta.**

La vettura, che aveva già compiuti più di 7000 Km., superando tutte le difficoltà delle strade, fu oggetto di ammirazione.

Naturalmente essa era munita dei

PNEUMATICI



DUNLOP

che non conoscono *pannes*.

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

Telefono 12-70 — Indirizzo Telegrafico **PNEUMATIC**

Il dirigibile ha eseguito alcune ascensioni negli ultimi giorni del luglio scorso, montato dal maggiore Gross, dal capitano Von Sperling e dall'ing. Basenach. In queste ascensioni furono fatte con sufficiente risultato diverse evoluzioni sopra la città di Berlino.

Fu nel maggio del 1906 che venne ultimato in Augsburg, presso lo stabilimento di costruzioni aerostatiche Riedinger, il dirigibile militare tedesco distinto col nome del maggiore Parseval, che ne dette i disegni. Al Parseval spetta già l'invenzione del *Draken-ballon*, o pallone *cervo volante*, che si impiega nelle ascensioni frenate; questo pallone può far fronte a correnti di vento piuttosto forti senza essere rovesciato a terra. Nel dirigibile del Parseval si riscontrano molte delle linee del *Draken-ballon*, però le dimensioni sono assai maggiori, essendo la cubatura di 2800 m. c., lunghezza 52 m., diametro m. 8,90. Ha due palloncini compensatori, uno per estremità. Il motore, di cui si ignora la potenza, muove un'elica a quattro pale di m. 4,20 di diametro, colla particolarità che queste pale, anziché rigide, sono di stoffa, per modo che esse stanno penzoloni mentre l'elica è in riposo, come si vedono nella fotografia, appena l'elica si mette in movimento, le pale si gonfiano per la forza centrifuga e prendono la loro forma ordinaria.

L'apparecchio stabilizzatore è costituito da tre piani, di cui due orizzontali, laterali al pallone, il terzo è verticale, al di sotto.

Concorrono alla stabilità i cavi moderatori scorrevoli, che permettono di cambiare automaticamente il centro di gravità del sistema.

Questo dirigibile ha fatto le sue prime prove presso la piazza dei tiri di Tegel, ma, in un'esperienza, una fune s'impigliò nell'elica producendone l'arresto. Nella caduta il dirigibile andò a battere contro un albero, e l'involucro si lacerò, senza che, per fortuna, si avessero da lamentare disgrazie per gli aeronauti.

Riparato l'involucro le esperienze vennero quest'anno riprese con qualche successo, e, secondo quanto riportano i giornali, il dirigibile si è presentato sopra Berlino.

Mancano ancora i dati relativi alla velocità che ha potuto raggiungere, ma si sta ora studiando il progetto di aumentare la cubatura dell'involucro, portandola a 4500 m. c., per aumentare la portata; tuttavia le forme di questo dirigibile non sono ancora tali da far credere che possa avere grandi successi. La sospensione è evidentemente difettosa, mancandovi un elemento intermedio tra la navicella e l'involucro, il quale serva a ripartire in modo sicuro su tutto l'involucro il peso della navicella, che è concentrato in un punto solo; inoltre pare che l'aver sostituito i timoni orizzontali coi due palloncini compensatori costituisca una inutile complicazione di manovra.

Occorrerà dire due parole ancora su un dirigibile che ha fatto molto parlare di sé tempo addietro, mentre ora le speranze che si erano fondate su di esso vanno a poco a poco svanendo, voglio dire il dirigibile *Wellmann* per la spedizione al Polo Nord.

È facile comprendere quanto sia iperbolica l'idea abbracciata dal Wellmann, poiché se è difficile far riuscire le semplici esperienze di dirigibili nei nostri paesi, ricchi di risorse e senza le difficoltà di un clima eccessivamente rigido, sarà assai più difficile condurre tali esperienze nelle terre polari e maggiormente ancora raggiungere, in dirigibile, il Polo, per cui, anche partendo dallo Spitzberg, occorre sempre un viaggio di 2500 km.

Tuttavia è interessante conoscere come il Wellmann ed il suo ingegnere, signor Melvin Vaniman, abbiano provveduto a superare le difficoltà di una tale spedizione. Abbandonato il primitivo progetto del Godard,

venne messo in cantiere un nuovo dirigibile *America*, di enorme cubatura, poiché la sua forza ascensionale è di 8300 kg.

Il Wellmann conta di mantenere il dirigibile a poca altezza da terra per mezzo di uno speciale cavo moderatore e stabilizzatore, fabbricato in modo da agire sia sulla neve indurita, come sul ghiaccio, come ancora per galleggiare in acqua.

Per riscaldamento della navicella esiste un motorino di 2 HP che aspira l'aria esterna e la fa passare attraverso il radiatore del motore ed attraverso il recipiente di sfuggita dei gas residui; essa viene per tal modo riscaldata e serve a riscaldare l'ambiente ed a gonfiare i due *ballonets* posti nell'interno dell'involucro.

Per mezzo di quest'aria calda tutto il pallone sarebbe mantenuto almeno qualche grado al di sopra della temperatura dell'aria esterna, e così il Wellmann conta di poter disciogliere la neve che potrebbe accumularsi nella parte superiore dell'involucro.

Il motore del dirigibile è un 4 cilindri Lorraine Diétrich di 60 HP e mette in movimento due eliche laterali alla navicella, girante, a 400 giri al minuto.

Con tale propulsione, malgrado il ritegno dei cavi moderatori, il Wellmann spera di raggiungere una velocità in aria calma di 25-30 km. all'ora. Potrebbe così in 4 giorni di continua navigazione, se non sopravvengono inconvenienti, raggiungere il Polo e ritornare.

Per intanto si sa che, partito ai primi di settembre dall'isola dei Danesi (Spitzberg) verso il Polo Nord, ha dovuto far terra poco dopo la partenza su un ghiacciaio a poche centinaia di metri dal suo hangar.

L. M.

Due prove ciclistiche di resistenza

A poche ore di distanza dal Premio Peugeot si è disputato il Campionato di resistenza Alessandria-Parma. La classifica è la seguente:

Professionisti. — 1. Cuniolo di Tortona, campione italiano 1906-1907, con macchina *Maino*, pneumatici *Wolber*, in ore 7,10', ad una media di km. 25 all'ora.

2. Gallazzi di Busto Arsizio, con macchina *Bianchi*, pneumatici *Dunlop*, a quattro lunghezze.

3. Rossignoli di Pavia, con macchina *Bianchi*, pneumatici *Dunlop* a ruota.

4. Danesi di Milano — 5. Chiodi di Torino — 6. Masironi di Milano — 7. Gajoni di Milano — 8. Sonetti di Milano — 9. Canepari di Pieve Porto Morone.

Dilettanti. — 1. Ferrari di Roverbella, campione italiano 1907, con macchina *Türkheimer* e pneumatici *Pirelli*, impiegando ore 5,34', ad una media di km. 30 all'ora.

2. Galloni di Parma, a ruota.

3. Ambri di Parma, a una lunghezza.

4. Zanardi di Pavia — 5. Lampaggi di Genova — 6. Magagnoli di Genova — 7. Zanzottera di Legnano — 8. Azzini E. di Milano — 9. Azzini L. di Milano — 10. Bolognini.

I sette ultimi arrivano in gruppo a poche macchine dai primi, in ore 5,39'.

11. Venturini — 12. Torre — 13. Montanari — 14. Verdi — 15. Robba — 16. Magni — 17. Rabajoli — 18. Stevani — 19. Andreoli — 20. Montobbo — 21. Castellani — 22. Coppo — 23. Bensi — 24. Cocchi.



Cuniolo, vincitore del Campionato Italiano di resistenza (macchina Maino).

In Sicilia è incominciata, il giorno 2 ottobre, una importantissima gara ciclistica ideata ed organizzata dal confratello *Il Mezzogiorno Sportivo* di Palermo. Riassumiamo le prime tappe, ricordando ai lettori che la corsa per il Giro di Sicilia terminerà domenica, 13 ottobre.

Prima tappa: Palermo-Messina (km. 260).

— 1. Galetti di Milano, macchina *Olav*, pneumatici *Pirelli*, alle ore 13,36'30" — 2. Jacobini di Roma, macchina *Bianchi*, pneumatici *Dunlop*, alle ore 14,17'4" — 3. Zoffoli di Roma, macchina *Peugeot*, pneumatici *Wolber*, alle ore 14,17'6" — 4. Pavesi di Milano, alle ore 14,17'10" — 5. Sofia di Palermo, alle ore 14,25'5" — 6. Ganna di Varese, alle ore 12,38'3" — 7. Ilardi di Palermo, alle ore 15,2'1" — 8. Gargiulo di Napoli, alle ore 15,2'12" — 9. Fabrizio di Palermo, alle ore 15,3'2" — 10. Paladino di Alcamo, alle ore 16,12'1".

Seconda tappa: Messina-Catania — 1.

Ganna di Varese, macchina *Olav*, pneumatici *Pirelli*, alle ore 11,22'14" — 2. Jacobini di Roma, macchina *Bianchi*, pneumatici *Dunlop*, alle ore 11,22'15" — 3. Zoffoli di Roma, macchina *Peugeot*, pneumatici *Wolber*, alle ore 11,22'18" — 4. De Rossi di Roma, alle ore 11,23'20" — 5. Ilardi di Palermo, alle ore 11,23'35" — 6. Galetti di Milano, alle ore 11,23'48" — 7. Pavesi di Milano, alle ore 11,23'50" — 8. Azzati di Roma, alle ore 11,24'30" — 9. Gargiulo di Napoli, alle ore 11,25'12" — 10. Sofia di Palermo, alle ore 11,25'58" — 11. Barraia di Palermo, alle ore 11,26'30" — 12. Lo Cascio di Palermo, alle ore 11,27'10" — 13. Fabrizio di Palermo, alle ore 11,28'20" — 14. Alizzo di Palermo, alle ore 11,28'25" — 15. Paladino di Alcamo, alle ore 11,28'10" — 16. Campione di Palermo, alle ore 11,27'40".

Terza tappa: Catania-Siracusa (km. 80).

— 1. Galetti di Milano, alle ore 9,32' — 2. Jacobini di Roma, alle ore 9,32'7" — 4. Ganna di Milano, alle 9,33'. Seguono Barraia di Palermo, Pavesi di Milano, ed altri.

Il torneo di "Lawn-tennis," a Premeno

La Società *Lawn-Tennis* di Premeno, la quale ha vita dal 1894, e dal 1899 si è stabilita in un locale proprio, con due courts ed un annesso edificio ad uso spogliatoio, buffet, sala di Direzione, ecc., ha quest'anno bandito il suo XI Torneo annuale, al quale ha partecipato un discreto numero di giocatori venuti dal Lago, da Varese, da Milano, da Genova.

I risultati furono i seguenti:

Gara libera singolare uomini (Campionato di Premeno). — 1. signor Geppino Comelli; 2. nob. G. B. Torri.

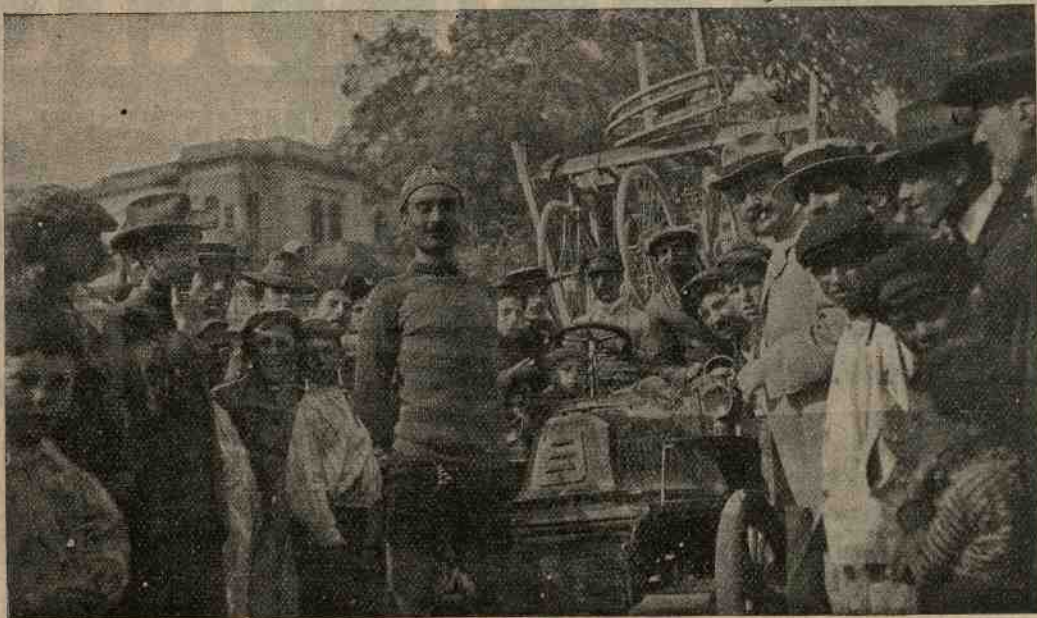
Gara libera doppia uomini (Campionato doppio). — 1. signori G. Comelli e G. B. Froya.

Gara libera doppia mista pareggiata. — 1. signorina E. Comelli e nob. G. B. Torri; 2. marchesa C. Compans di Brichanteau e P. Comelli.

Gara libera singolare pareggiata. — 1. nob. G. B. Torri; 2. ing. Guido Robbo; 3. marchesa Compans di Brichanteau.

Gara singolare signore pareggiata. — 1. signorina Giulia Perelli; 2. signora Mima Antongini.

Gara di consolazione (Libera singolare pareggiata). — 1. signor Enrico Romani; signorina Teresa Perelli.



Il Giro della Sicilia indetto dal giornale *Il Mezzogiorno Sportivo*.

Il corridore palermitano Sofia, quinto arrivato nella prima tappa. - L'automobile di rifornimento della casa Bianchi. (Fot. Trombetta - Messina).

I Pneumatici
Antisdrucchiolevoli
e Scannellati

DUNLOP

Sono ritenuti i
più resistenti,
più veloci,
più economici.



BOEMA - SVELTE

DEPOSITO E VENDITA

BONZI & MARCHI - Milano

VIA CAPPELLARI
N. 931

MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI

La Società Anonima Ligure-Romana

" F. R. A. M. "

per la **F**abbricazione **R**otabili, **A**vantreni, **M**otori.

Sede Centrale e Stabilimento in **ROMA**, via Salaria, N. 134-140 — Succursale in **GENOVA**, Via XX Settembre, N. 30

produce **VETTURE, OMNIBUS, CAMIONS** con **Avantreno Elettrico Sistema "Cantono"**,

Le sue automobili rappresentano quanto di più elegante, robusto, veloce e pratico si può desiderare nel campo dello sport e dell'industria

Garages: ROMA, Piazza del Popolo, N. 3, Palazzo Lovatti — MILANO, Via Principe Umberto, N. 16

Per preventivi e prezzi rivolgersi alla Centrale di ROMA, via Salaria, 134-140.

" Otav "

2 Cilindri 8|10 HP - 4 Cilindri 16|20 HP

Trasmissione a cardano

" Junior "

Châssis 20|24 e 30|40 HP

Trasmissione a catene

Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi

MILANO - Via Sirtori, 5 — **TORINO** - Corso Mass. d'Azeglio, 58

GOMME PIENE PALACK
PER OMNIBUS
E CAMIONS

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

BONZI & MARCHI - MILANO - VIA CAPPELLARI 9-11

GENOVA
Piazza Marsala

= GARAGE SQUAGLIA =

GENOVA
Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO Motore e 6 cilindri - Brevetti Napier

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

Modello 1907: 40|48 HP - L. 25.000

Châssis LA BUIRE con la nuova trasmissione ad assi ruotanti

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

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

Rappresentanza Generale d'Italia

MEDAGLIONI SPORTIVI

Il nuotatore Francesco Negri

Francesco Negri della R. N. Milano è comasco, tello ai ben conosciuti podisti, vinse negli anni il Campionato del Lario, quest'anno si di-
 nse assai vincendo il Campionato dei tre laghi
 omo, Lugano, Maggiore) a Germignaga. Arrivò
 ondo alla gara Byron a Venezia, vinto per
 chissimo dal De Pasquale.

Salò ai Campionati italiani, fu buon terzo al
 nampionato italiano e secondo al Campionato R. N.
 ta Italia; arrivò primo alla doppia traversata
 Verbania a Arona, prendendosi una rivincita
 De Pasquale.

Esso quindi è fra i primissimi d'Italia.

Elleuxeros.



Negri Francesco, della Rari Nantes di Milano.

LA CIRCOLAZIONE DELLE AUTOMOBILI

È noto che nel febbraio scorso il Ministero dei
 ori pubblici, giustamente impressionato dal
 etersi di alcuni disgraziati accidenti provocati
 l'imprudenza d'automobilisti, diramò una cir-
 are a tutti i Prefetti, perchè fossero prese dis-
 izioni severe da parte delle competenti auto-
 e dei funzionari, per una rigorosa applicazione
 le norme che regolano la circolazione delle
 omobili. Ad un ricorso inoltrato dal Touring
 b Italiano, col quale erano messi in luce gli
 onvenienti gravissimi che avrebbe potuto por-
 ere una interpretazione rigorosa della circolare, il
 istro rispose chiarendo i concetti della dispo-
 one, nel senso che la circolare non aveva con-
 uto di restrizione, ma di richiamo alle norme
 in vigore. Ciò non poteva ad ogni modo to-
 ere la preoccupazione che, per parte delle auto-
 dipendenti e dei funzionari, si desse alle
 ve disposizioni un carattere vessatorio asso-
 lamente esiziale all'incremento dell'automobi-
 lismo nel nostro paese, tanto più che a regolare
 eccessi per parte degli automobilisti provve-
 no troppo bene parecchi dei nostri Comuni con



inchiesta presso i Comuni d'Italia, allo scopo di
 conoscere l'avviso delle singole Amministrazioni
 circa l'interpretazione della circolare ministeriale.
 Ed è stato con viva soddisfazione che si è potuto
 constatare che se concordemente, da una parte,
 i Comuni interpellati convennero nella necessità
 di far rispettare i regolamenti di circolazione,
 dall'altra nessuno mostrò di voler prendere occa-
 sione della circolare per assumere un contegno
 vessatorio di fronte agli automobilisti di pas-
 saggio. Non sarebbe nè giusto nè ragionevole,
 infatti, che l'imprudenza di qualche automobilista
 dovesse danneggiare tutti coloro, e costituiscono
 la grande maggioranza, che mostrano di essere
 ossequianti alle prescrizioni regolamentari.

Gioco del pallone. - Sferisterio di Porta Monforte a Milano.

Record della migliore volata

La Direzione di questo Sferisterio ha stabilito
 un premio di medaglia d'oro (valore L. 100) per
 quel battitore che riuscirà ad ottenere il record
 della migliore volata al pallone toscano.

Il record si disputerà in apposita pista (co-
 strutta nei locali dello Sferisterio di Porta Mon-
 forte) delle dimensioni di m. 18 di larghezza per
 m. 150 di lunghezza. Possono iscriversi a questa
 gara tutti i giocatori dilettanti e professionisti
 d'Italia.

Ogni giocatore potrà servirsi di palloni e di
 mandrino di sua scelta. Il peso dei palloni non
 dovrà essere inferiore a grammi 340.

Si batteranno otto palloni per ciascuno. La gara
 avrà luogo la 3ª domenica di ottobre, alle ore 16.
 Tassa d'iscrizione L. 5 (restituibili ai soli par-
 tecipanti). Le iscrizioni si ricevono alla Direzione
 dello Sferisterio.

Nel mondo commerciale sportivo

Un nuovo antidérapant.

Il "Vulcan lisse ferré"

La Casa P. Buchillet C. di Parigi, nota costruttrice
 dell'ottimo antidérapant con protettore in cuoio *Vulcan*,
 mette ora in commercio (per l'Italia presso l'Agenzia
 Italiana pneumatici *Vulcan*, via Sebastiano Valfré, 18,
 Torino) una novità che sarà certamente bene accolta
 da tutti gli automobilisti. Il nuovo antidérapant *Vulcan*
lisse ferré è costruito interamente in caoutchouc ar-
 mato, e ha come caratteristica la disposizione delle
 parti antisdruciolevoli che non si trovano più sulla
 striscia a contatto del suolo, ma sopra i lati del co-

una gragnuola di
 contravvenzioni ele-
 vate a diritto ed a
 rovescio, quando non
 interviene il concorso
 della popolazione con
 un contegno risoluta-
 mente ostile agli
 automobilisti.

Per questo la Dire-
 zione del Touring,
 coadiuvata dall'opera
 dei suoi Consoli, in-
 traprese una vasta



peritone, sì che durante la marcia rettilinea esse en-
 trano in azione in parte minima, per cui il loro con-
 sumo, che si produce tanto rapidamente negli altri
 tipi, è ridottissimo. Il movimento di rotazione avve-
 nendo sulla parte liscia di gomma, lo sforzo di tra-
 zione si trova diminuito in proporzione considerevole,
 e pure diminuisce in modo notevole il riscaldamento,
 che è uno dei principali inconvenienti rimproverati a
 tutti i sistemi d'antidérapants conosciuti.

Il funzionamento di questo nuovo antidérapant, la
 cui concezione è dovuta all'esame del lavoro fornito
 da un pneumatico sotto l'azione dello slittamento, è
 facile a comprendere. Quando una vettura è sotto-
 posta a una spinta o a uno spostamento laterale qua-
 lunque, il pneumatico si deforma a contatto del suolo
 e il copertone si inclina leggermente. Se al momento
 in cui la deformazione si produce noi intercaliamo
 fra il suolo e il pneumatico delle parti ferrate, queste
 compiranno allora l'ufficio d'antidérapant e la vettura
 riprenderà la sua marcia rettilinea. Lo stesso fatto si
 produce nelle curve, di modo che questa nuova dispo-
 sizione dà tutta la sicurezza al conduttore, mentre con-
 serve all'antidérapant i pregi del pneumatico liscio.

Auguriamo sinceramente alla Casa Buchillet il suc-
 cesso che si merita per il nuovo suo prodotto, che ha
 già trovato l'appoggio degli automobilisti più intel-
 ligenti.

La Società A. Rejna, che riassume le antiche
 aziende commerciali: A. Rejna e C., Milano e Torino;
 Rejna Gerosa e C., Firenze; Fabbrica di assali e molle
 di Jerago (gerenti A. Vermot e A. Rejna), e la Sel-
 leria inglese e Salleria e valigeria internazionale di
 Milano, Firenze e Varese e che ha sedi principali in
 Torino, Milano, Firenze, nonché filiali in Roma e
 Napoli, ha chiuso il suo Bilancio 30 giugno 1907 con
 un utile netto di lire 287.107, distribuendo in seduta
 degli Azionisti il seguente reparto: 5 % al fondo di
 riserva lire 118.55,34; 10 % al Consiglio d'amministra-
 zione L. 22.525,20; alle 80 mila azioni L. 2,50 per
 azione. L. 200,000; a conto nuovo L. 2727. Totale
 L. 287.107,54.

Nella sua relazione il Consiglio esprime il proprio
 compiacimento per l'opera intelligente e zelante di
 tutto il personale tecnico e amministrativo.

Vennero confermati sindaci effettivi i signori:
 rag. Marcello Bozzi, rag. Senatore Borletti, Emilio
 Zanardini; e a sindaci supplenti i signori: Ernesto
 Reinach e avv. Bortolo Bellotti.

La Compagnia The Dunlop Pneumatic Tyre Co
 Ltd. con sede per l'Italia a Milano, ha nominato di-
 rettore per la Casa Figliale di Torino, l'attivistissimo
 signor Mario Viana. Sede dell'agenzia di Torino è
 via Bertola, 39.



La traversata di Londra a nuoto.

Jarvis, vincitore.

Miss Smith, undicesima.

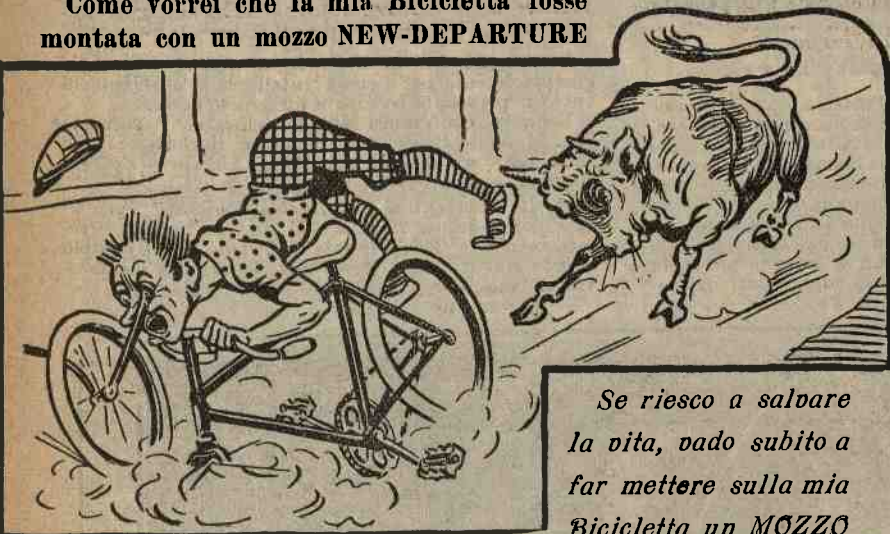
Gadsley, decimo.



MARCHE:

Hutchinson Aigle - Ibis - Lecoq - Hibou - Camere Aigle

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



Se riesco a salvare
la vita, vado subito a
far mettere sulla mia
Bicicletta un MOZZO

NEW-DEPARTURE

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

Ricordarsi bene della Marca.



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

"Aquila Italiana,,

Fabbrica di Automobili
TORINO

Châssis da Città
e
Turismo

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

Nella **Corsa di Velocità** disputatasi recentemente a SALON (Francia) nella 8ª *Categoria* delle Vetture da Turismo (40-60 cavalli, 6 cilindri), il miglior tempo sul *Chilometro* fu fatto da una Vettura **Aquila Italiana**, guidata da Pichat, in 36" 4/5, con una media all'ora di 100 Km. e 55 metri.

SENTENZA IMPORTANTE

per Negozianti e possessori di Biciclette

Ultimamente il R. Tribunale di Milano ha pronunciato un'importantissima Sentenza nella causa intentata dalla

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co., Ltd di Birmingham

contro la Ditta ARTALE e C. di Milano per uso arbitrario delle lettere **B. S. A.**

La causa cominciò il giorno 17 luglio 1907, e questo è avvenuto perchè l'accusata aveva fatto largo uso, come già detto, delle tre lettere B. S. A. per le parti di Biciclette da essa poste in vendita, e più specialmente sui Cataloghi e Réclame, usando sempre della dicitura: Tipo B. S. A., Modello B. S. A., ecc., e la Sentenza è stata debitamente pubblicata dalla Corte di Milano, che dichiarava essere esclusivo diritto della **The Birmingham Small Arms Co Ltd di Birmingham** il far uso di quelle tre lettere **B. S. A.** per far conoscere e distinguere i propri prodotti.

Alla Ditta Artale e C. fu proibito assolutamente di far uso delle iniziali B. S. A., sia pur anche con qualche aggiunta o specificazione come: Tipo B. S. A., od altra simile dicitura per loro industria. — Più ancora la Ditta Artale e C. ebbe l'ingiunzione di ritirare tutti i Cataloghi che sono stati da essa messi in circolazione e deve distruggerli, così dicasi di altri annunci colle tre iniziali in questione.

La medesima fu anche condannata a pagare i danni e le spese del processo alla

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co Ltd - BIRMINGHAM, Inghilterra

Rappresentanti Generali per l'Italia:

Società Anonima FRERA - MILANO

Torino - Parma - Padova - Firenze - Bologna - Mantova

CANOTTAGGIO

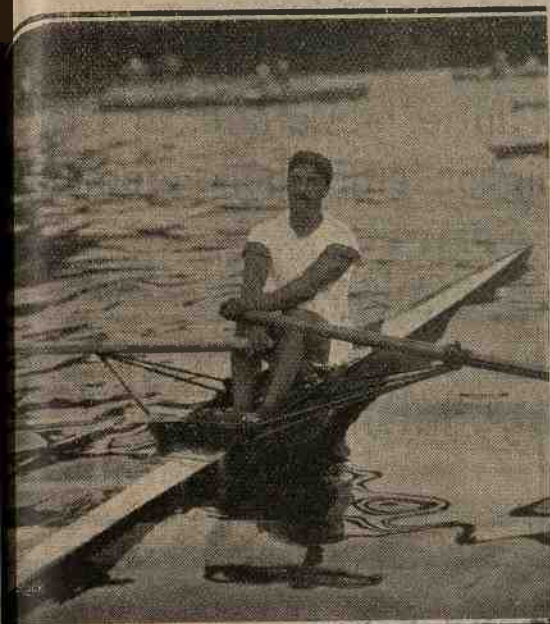
Chi della regata Piacenza-Cremona

Il 20 settembre si è disputata per la 3ª volta la gara nazionale di resistenza Piacenza-Cremona, km. 68. Nella categoria delle yole da mare a vogatori e timoniere *seniores*, l'equipaggio *juniores* della Canottieri *Adda*, composto dei vogatori Mora, Bulloni, Perozzi, Quattrini arrivò splendidamente in ore 3 22' 59", vincendo la splendida, artistica coppa d'argento, dono della città di Cremona.

La splendida vittoria ha confermato il valore dell'equipaggio già primo a Bellagio, a Pusiano, Salò. La coppa venne consegnata ai vincitori dal Sindaco di Cremona, bene augurando all'*Adda* che con questa novella vittoria si è affermata tra le più forti società di canottaggio attuali.

Corriere automobilistico

Come è stato altra volta comunicato, la Esposizione internazionale di automobili, proposta dall'A.-C. di Torino, avrà luogo dal 18 gennaio al 2 febbraio 1908 in Torino, nel Palazzo delle Belle Arti al Valentino, il quale verrà, per opera dei promotori, abbellito in quanto sarà possibile.



Timoniere, 2° arrivato dietro Delaplane, nella gara per la Coppa di Parigi.

La Direzione dell'A.-C. di Torino aveva in animo di raggruppare in un unico salone tutto quanto poteva riguardare l'automobile come servizio pubblico di trasporto, l'aereonautica, le macchine utensili; a questo scopo aveva domandato all'Autorità municipale di costruire su di un terreno di sua proprietà ed in vicinanza del Palazzo delle Belle Arti un ampio salone; la concessione fu negata, dovendo detti terreni, tardi o tosto, essere consegnati al Comitato della grande Esposizione del 1911 per gli opportuni adattamenti. Può darsi però che le numerose richieste di area spingano la Direzione del Club a sobbarcarsi la spesa della costruzione del salone anche per il solo 1908.

E' stato formulato il nuovo regolamento della Mostra, che verrà tra poco distribuito agli interessati, i quali, rivolgendosi all'Automobile-Club di Torino, potranno fin d'ora avere più minuti ragguagli in proposito.

La ditta Doyen sta tirando le ultime copie del cartello-*réclame*, opera del pittore Ballerio di Milano, e che sarà largamente distribuito per tutta Italia.

In seguito alle deliberazioni prese dal Comitato direttivo dell'A.-C. I. nella seduta del 3 settembre scorso, si è proceduto alla votazione per la nomina di tre delegati effettivi e tre

delegati supplenti, i quali dovranno rappresentare l'A.-C. I. nelle Conferenze internazionali dei Clubs riconosciuti.

La votazione, chiusasi il 25 settembre, ha dato questo risultato: Delegati effettivi: marchese A. Ferretto di Ventimiglia, Mario Monti, marchese Camillo Di Soragna; delegati supplenti: ing. Cesare Gamba, cav. dott. Gildo Guastalla, cav. dottor Aldo Weill-Schott. Essi rimarranno in carica un anno, a partire dalla prossima riunione di Parigi.

La gran Casa torinese Fiat ha tolto un nuovo splendido alloro sul suolo americano, a New York. Nella *Corsainternazionale delle 24 ore*, al Morris Park, è giunto primo l'italiano Cedrino, pilotando una Fiat. La corsa difficilissima è terminata fra un diluvio d'acqua. Fu molto complimentata l'abilità del *chauffeur*, la robustezza e la velocità della macchina. La distanza coperta nelle 24 ore fu di km. 1583.

Fra le marche battute sono da annoverarsi la *Studebaker*, *Darracq*, *Allen*, *Kingston*, *Itala*, *Stearns*, *Simplex*, *Motobloc*, *Rolly Royce*.

Presso il Tonring Club, presenti i delegati del Comitato dell'Esposizione, che avrà luogo a Piacenza nell'estate del 1908, in occasione dell'inaugurazione del nuovo grande ponte sul Po, sono state gettate oggi le basi di un concorso internazionale di automobili da trasporto e di pubblici servizi. Tale progetto sarà sottoposto all'approvazione dell'Automobile Club e presentato al prossimo Convegno internazionale di Parigi per l'iscrizione nel calendario delle manifestazioni automobilistiche del venturo anno. Data la grande importanza che tal concorso avrà per i servizi di guerra, postali ed altri, verranno interessati ad esso anche i Ministeri della guerra, delle poste, dei lavori pubblici e dell'agricoltura.

Ecco i risultati delle varie prove di Conegliano Veneto corse tutte sulla distanza di km. 5, con partenza a slancio.

Vetturette monocilindriche: 1. Hanriot, in 7' 44".

I Cat. — *Chassis* fino a L. 10.000: 1. F. N. di Marcon, in 4' 25"; 2. Angeli, con *Diatto-Clément*, in 4' 13"; 3. Ziliotti, con *Diatto-Clément*, in 4' 27"; 4. Nodari, con *Standard*, in 4' 31".

II Cat. — *Chassis* fino a L. 14.000: 1. Tolotti, su *Fides Brasier*, in 3' 20" 4/5; 2. Selvatico, su *Itala*, in 3' 50".

III Cat. — *Chassis* fino a L. 20.000: 1. Marcon,



Cordier, vincitore della gara skiff senior nelle regate di Parigi.

su *S. P. A.*, in 3' 6" 3/5; 2. Naglos, su *Fiat*, in 3' 10" 3/5; 3. Rocca, su *Fiat*, in 3' 15"; 4. Da Zara, su *Züst*, in 3' 20".

IV Cat. — *Chassis* oltre le L. 20.000: 1. Piccoli, su *Gaggenau*, in 2' 20" 4/5, con la media di chilometri 127,700 all'ora; 2. Da Zara, su *Züst*, in 3' 20".

In seguito a regolare votazione furono ammessi quali soci effettivi dell'Automobile Club di Torino i signori: Signorina Ernestina Prola, commendatore avv. Teofilo Rossi, deputato al Parlamento, di Torino, signor Gustavo Fornari di Roma, cav. Giacomo Poroni di Roma, conte Ottavio di Ternengo di Torino, signor Giacomo Olgiate Mengotti di Ginevra.

Sono già tre settimane che si svolge sulle strade inglesi la grande prova di veicoli industriali, organizzata dall'Automobile Club Reale della Gran Bretagna. I risultati di questi giorni possono essere considerati come eccellenti, quando si vedono ancora dieci veicoli continuare i lunghi percorsi, difficilissimi ed accidentati, senza avere avuto un solo istante di ritardo involontario, e conservando fino ad oggi il massimo di punti, mentre la gran maggioranza non ha che delle fermate insignificanti. Fra giorni la grande prova, che tanta propaganda utile ha fatto all'automobilismo pratico in Inghilterra, sarà finita, e l'industria avrà avuto degli enormi vantaggi da essa.

L'Automobile Club di Milano ha pubblicato l'*Annuario per l'anno 1907* che, oltre alle norme e disposizioni inerenti alla circolazione delle automobili, contiene altresì nozioni tecniche assai utili, nonché il riassunto delle diverse manifestazioni automobilistiche svoltesi nel 1907. La veste accuratissima e la compilazione oltremodo diligente fanno di questo annuario un vero *vademecum* per ogni automobilista.



Ricordo della regata Piacenza-Cremona. - Società canottieri « Adda » (Lodi), equipaggio Delusione. Timoniere Oristini, 1° Mora, 2° Bulloni, 3° Perozzi, 4° Quattrini. (Fot. Luigi Merli - Lodi).

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

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

IL PNEUMATICO



DUNLOP

*nelle corse in salita arriva **PRIMO**, come
arriva **PRIMO** nelle corse di resistenza.*

A Château-Thierry:

Jespers su Vettura **PIPE**, fa il miglior tempo di tutte le Vetture, in 1' 12".

Olieslagers su Motocicl. **ALBATROS**, fa il miglior tempo della giornata.

Categoria Motociclette: **1° Olieslager - 2° Werner.**

Vetture - Criterium di Francia: **2° Hervillard** (Gladiator).

- Coppa dell'Imperatore: **1° Jespers** (Pipe).

Turisti - Vetture 2 cilindri: **1 Lacour** (Lurquin-Coudert).

- Classe E.: **2° Levic** (Nagant).

- Classe F.: **2° Busson** (Nagant).

Vetture 6 cilindri: **1° Busson** (Busson-Dedegn).

A Cardiff:

La Vettura **NAPIER 60 HP** ha compiuto il miglior tempo.

*Nelle altre Categorie le Vetture con
DUNLOP arrivano **PRIME.***

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

Telefono 12-70. - Indirizzo telegrafico PNEUMATIC.



Renard

La Bicicletta senza rivale
per qualità e prezzo.

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

per la sua serietà ed onestà, la quale, grazie alla produzione su vasta scala di un tipo unico e la vendita esclusivamente per contratti ed a prezzo fisso, può dare a prezzo di fabbrica un tipo di bicicletta robusto e scorrevole seriamente garantito, migliore di molti tipi che sono in commercio anche a prezzo molto più elevato.

Le nostre macchine sono costruite con ottimo materiale di forma elegantissima. Finemente smaltate in nero e brillantemente nichelate, cerchi compresi, sono munite dei celebri PNEUMATICI MICHELIN, di sella BROOKS-ORIGINALE (B 18) e di FRENO al CERCHIO potente e progressivo

Prezzo della Macchina completa come al disegno L. 130.

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

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

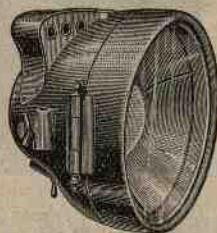
Le macchine vengono consegnate alla nostra Agenzia in Milano verso pagamento dell'importo, oppure spedite per ferrovia, contro assegno. In questo caso mandare coll'ordinazione L. 20 di anticipo, a mezzo di Cartolina vaglia. L'imballaggio è fatturato al costo.

Indirizzare lettere, telegrammi, cartoline vaglia, ecc., alla
Via Glus. Ant. Sassi, 2 - Via Caradosso, 5 - MILANO

Agenzia Italiana Cicli RENARD

S.I.F.F.

Società Italiana



FARI e FANALI

Accomandita per Azioni **A. SCAGLIA & C.**

Sede: **MILANO**, Via Felice Bellotti, 15.

Telefono 66-38.

Domandare Preventivi e Cataloghi

"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

Abbiamo avuto l'onore di fornire
a

Sua Altezza Reale

il Principe

UMBERTO DI SAVOIA-AOSTA

una Bicicletta

LUX

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

la più grande novità del 1907

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

Fabbrica di Automobili e Cicli LUX

Società Anonima — Sede in Torino

Corso Valentino, num. 2.

Standard

Automobili 14 HP

TORINO

FIAT sempre prima!

FIAT prima in Italia

FIAT prima in Germania

FIAT prima in Francia

FIAT prima in Svezia

FIAT prima in Russia

FIAT prima in India

FIAT prima negli Stati Uniti d'America

FIAT sempre prima!

Anche oggi **FIAT** prima nella Gran Corsa Americana delle 24 ore (New York - Sett. 1907) col guidatore **CEDRINO, primo classificato**, battendo tutte le marche Americane ed Europee in gara. Distanza superata Km. 1585.

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

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