

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazie
Nuoto - Canottaggio - Veiling

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

Ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

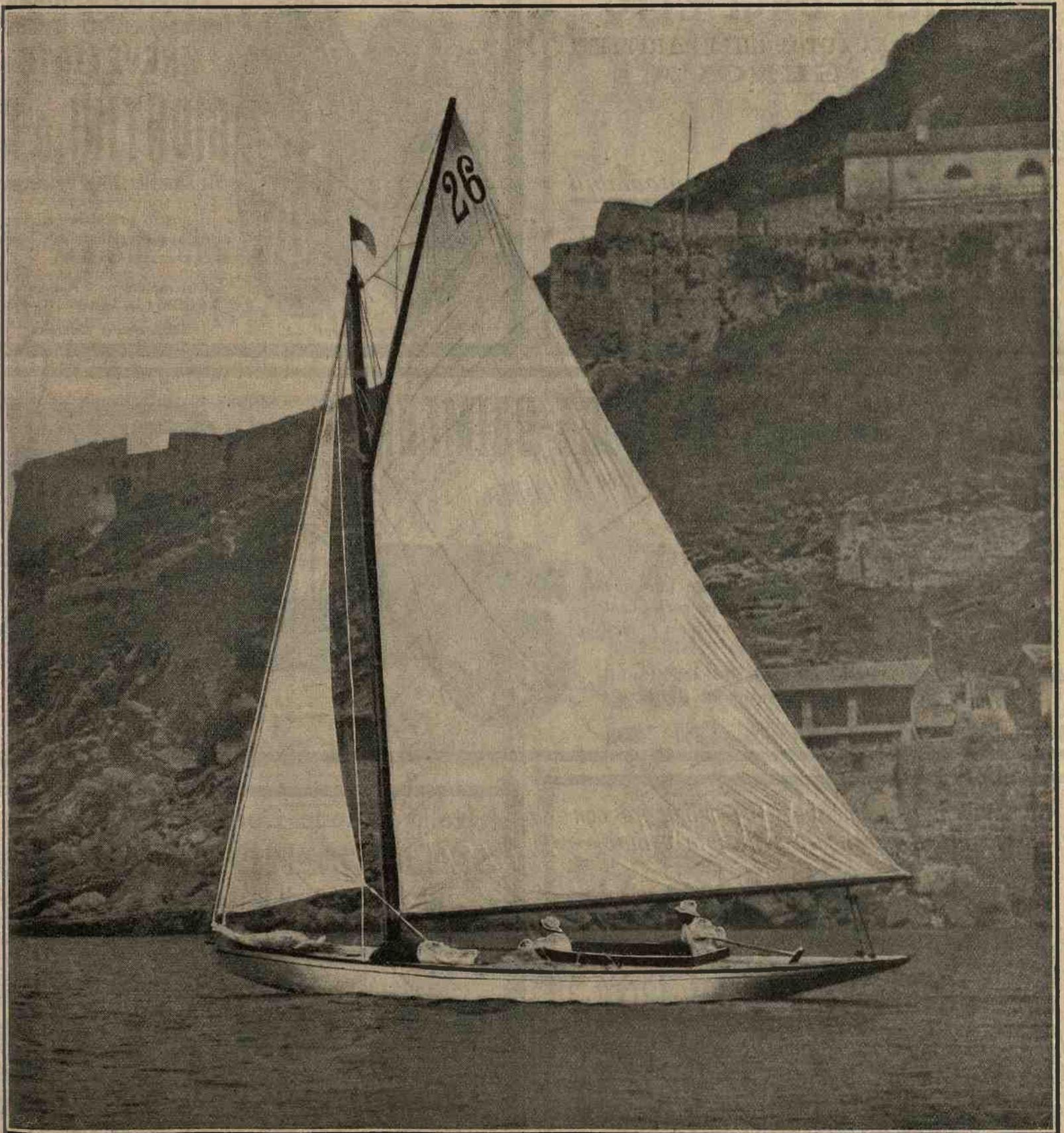
→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Da Numero | Italia Cost. 10 | Annuario Cent. 15
Estero .. 15

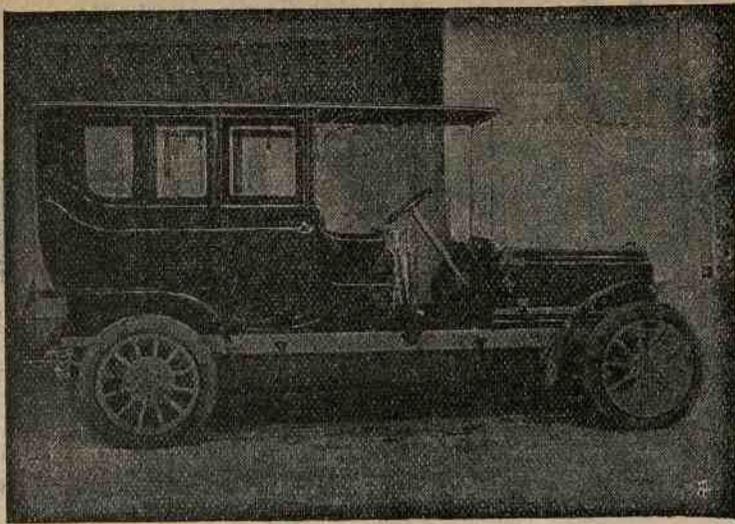
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
→ TELEFONO 11-86 ←

INSERZIONI
Per trattativa rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

SPORT REGALE

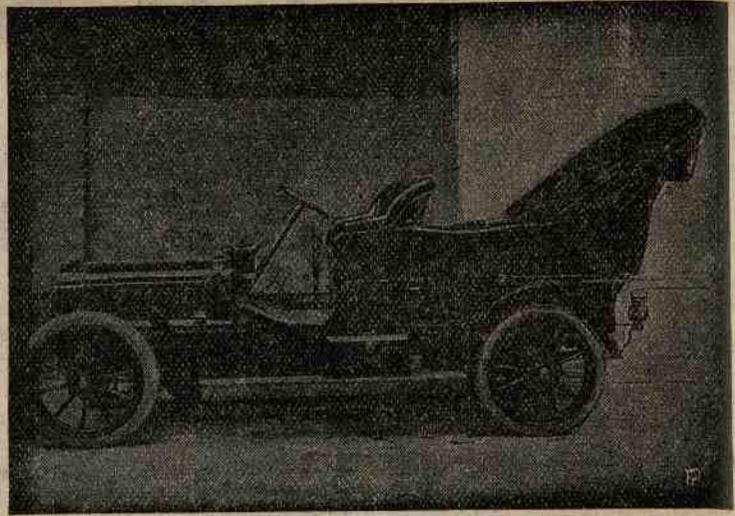


Donso XIII, re di Spagna, alla guida dei suo yacht da corsa col quale partecipa alle regate di Saint Sébastien.



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.

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 Europee ed Americane

Cataloghi e preventivi a richiesta.

Specialità per Vulcanizzazione



PREZZI MITI

Fabbrica Italiana
Coperture Antislittanti Imperforabili
BREVETTATE

GIUNTINI e C.

Via Ricasoli, 12 - Firenze

Il nostro protettore di cuoio
armato perfezionato è in-
superabile.

Rappresentante per il Piemonte:
D. FILOGAMO e C. - Via dei Mille, 24 - Torino

Chiedere listino

Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



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

Fornitori di S. M. il Re d'Inghil-
terra e del Principe di Galles.

Chassis 16124 - 28140 - 32155 - 42165



*Gli automobilisti che vogliono viaggiare con
sicurezza devono applicare sulle loro vetture*

il "Pneu-Cuoio Vulcan",

il nuovo "Pneu-Vulcan lisse forré",

*che ai pregi del Pneumatico liscio unisce quelli
d'un perfetto antidérapant.*

Agenzia Italiana dei Pneumatici "VULCAN",
TORINO - Via Sebastiano Valfré, 18 - (Corso Stuardi) - TORINO

Nella Grande Corsa Internazionale
SAN REMO-PIGNA-SAN REMO
arriva splendidamente **PRIMO**
ROBERTO ROMIEUX
su BICICLETTA

MAINO
Gomme WOLBER

Ditta **G. MAINO** - Alessandria

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

SI AVVERTONO

i Signori

Fabbricanti e Negozianti di Cicli

prima di far impegni vogliono visitare i

Pneumatici

e le

Grandi Novità

che la rinomata Casa

WOLBER

mette in commercio pel 1908.

Agenzia Italiana **PNEUMATICI WOLBER**

Gerente **Scipione Balbiani.**

MILANO - Piazza Castello, 20 - MILANO

"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 al **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.

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

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



Biciclette
Motociclette

Produzione annuale
40.000
Biciclette

1000 operai

Edoardo Bletti

MILANO
Via Bertani, n. 8
(Arco del Sempione)
Telef. 24-71

BENZINE

Esposizione Internazionale
MILANO 1906
Medaglia d'Argento
Massima onorificenza

PNEUMATICI

PETER

ADAM BOOS
MILANO
70 FORO BONAPARTE 70

CANTIERE NAVALE NAPOLI F.I.T.

= Spiaggia delle Maranelle =

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo
Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina
Barche da Canottieri - Yole e Outtriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.  Telegrammi: FIT - Napoli.

PICCIONI TEDESCHI

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi

Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania

Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro al Piccione
Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro

SI SA COME SI PARTE MA COME SI ARRIVA ?



MARCA DEPOSITATA

I VERI FANALI

LA PORTANO IMPRESSA

SENZA ESSA NON SONO VERI

AQUILAS

GUARDARSI DALLE IMITAZIONI

FABBRICA F. SANTINI FERRARA

COL FANALE "AQUILAS" PRESTO E BENE !!

CITE NOTTURNE

SENZA FANALE "AQUILAS" TARDI E MALE !!

Fratelli SANTINI, FERRARA - Fabbrica articoli d'illuminazione. Casalinghi e Chincaglierie. Esposizioni Internaz. 1906: Bruxelles, GRAND PRIX: Milano. MEDAGLIA D'ORO e DIPLOMA D'ONORE. Fabbrica delle rinomate Lampade "AQUILAS". - Oltre 100 tipi diversi per svariati usi.

Mezzo milione di pezzi venduti



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 contanti ed a prezzo fisso, può dare a prezzo di fabbrica un tipo di bicicletta robusto e soorrevole 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 siera, 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 Agenzia Italiana Cicli RENARD

È uscito il nuovo
LISTINO DI PREZZI



DUNLOP

PER

Pneumatici di Automobili

Tipo scannellato

— Tipo antisdrucchiolevole (NON-SEKID) a Gomma nera

Si spedisce gratis a richiesta.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. LTD

MILANO - Via Giuseppe Sirtori, 1A - MILANO

Telefono 12-70 e Telegrammi: PNEUMATIC.

“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

— Corso Mass. d'Azeglio, 58 - TORINO

Causa lo sciopero dei Tipografi, il giornale non ha potuto uscire come consueto ai venerdì. Il ritardo di composizione non ci a però costretti a riduzioni di formato. Il presente numero in 20 pagine specchia tutta l'attualità sportiva contiene numerose e ricche incisioni.

LA SETTIMANA SPORTIVA

Fra gli sportsmen torinesi non regna più la calma completa e vive discussioni avvengono continuamente fra i dirigenti del Moto Club e quelli del Campo Sportivo Torinese, con grave danno dello sport, a favore del quale, invece, le due Associazioni erano a suo tempo costituite.

Senza aver l'aria di dettare consigli, né il desiderio di intavolare polemiche, mentre prendiamo atto della dichiarazione fattaci pervenire dal presidente del Moto Club d'Italia, il quale ci esclude in modo più assoluto, che la Commissione sportiva abbia approvati ed omologati i records che il Club Monasterolo tentava sulla pista di Cagliari, né qualcuno invece ci voleva far credere, ci puriamo che un accordo amichevole avvenga ancora fra i componenti il Campo Sportivo Torinese, il Moto Club e l'Unione Velocipedistica Italiana, e che, mentre il primo presenti all'approvazione un programma interessante, queste ultime Associazioni non ne ostacolino l'effettuazione. Se occorresse anche nell'uno o nell'altro campo eliminare qualche elemento nocivo, turbolento più o meno, allo sviluppo, al progresso, al raggiungimento della vera causa sportiva, non si tentenni oltre. Occorre escludere qualcuno, invitare qualche altro, si deve insomma non lasciare arretrati del tutto lo sport ciclo-motociclistico che ha sempre sulla pista del nostro velodromo le migliori gare di velocità e resistenza che finora si disputarono nel nostro Paese.

Senza dire che la Stampa Sportiva sarà sempre a disposizione dei volenterosi organizzatori.

Interessandoci una volta di più dello sport della nostra valle piemontese, noi ricorderemo oggi la necessità di costruire a Torino un autodromo.

L'idea non è del tutto nuova. Essa già fu oggetto di discussione nel campo sportivo lombardo, e, se non erro, l'Automobile Club di Milano ebbe studiato la costruzione di un autodromo presso di Gallarate.

Ma noi oggi manca totalmente l'avvenimento automobilistico se si esclude la riunione del Monasterolo per vetturette e motociclette.

Occorre richiamare di più l'attenzione del pubblico straniero su questa nuova Manchester dell'industria automobilistica italiana.

Un circuito libero per corse di automobili non è possibile trovare nei dintorni torinesi, ma si può forse supplire con un autodromo che secondo dovrebbe sorgere a breve distanza dalla città.



Squadre maschili e femminili al Concorso ginnastico di Messina. (Fot. De Angelis, Messina).

A Torino sportiva oggi si impone il compito di una tale impresa, e noi vogliamo sperare che l'idea avrà, più presto di quanto si può credere, dei convinti sostenitori. Ritourneremo presto sull'argomento.

GUSTAVO VERONA.

Il concorso ginnastico di Messina

Il concorso ginnastico nazionale è riuscito splendido sotto ogni rapporto. Le gare delle squadre e quelle individuali si svolsero regolarmente alla presenza di numeroso pubblico, che applaudì vivamente i ginnasti venuti da parecchie parti d'Italia. In piazza d'Armi, dove era costruita una apposita palestra, ha avuto luogo il saggio collettivo finale e la premiazione alla presenza del Re, il quale è stato ricevuto ai piedi dello scalone del parco reale dal presidente del Comitato esecutivo, avv. Flores, dal senatore Todaro e dalle altre autorità.

Con S. M. il Re erano il Conte di Torino, il ministro Orlando e il seguito della casa militare. I ginnasti sono sfilati militarmente davanti al Re, che chiedeva notizie delle singole Società, fornitegli dal senatore Todaro, dal Flores e dal professore Giordano.

Il Re si è compiaciuto degli esercizi e ha personalmente consegnato i premi.

La Società Partenopea ha guadagnato il primo premio ed ha pure ottenuto un premio speciale della medaglia d'argento del Ministero dell'Istruzione, ed è stata fatta segno alla più viva simpatia.

Fra le squadre premiate, oltre la Partenopea, sono l'Audace di Roma, la Garibaldi di Messina ed altre. Il senatore Todaro pronunziò un discorso splendido, col quale ha recato al Re il saluto dei ginnasti.

Il Re ha espresso i suoi rallegramenti al senatore Todaro e al cav. Flores per la buona riuscita del concorso. Quindi, ossequiato da tutti, ha lasciato alle ore 17 il campo delle gare, tra gli applausi del pubblico.

L'importante questione dei passaggi a livello alla vigilia di essere rivolta per merito del T. C. I.

La speciale Commissione, nominata dal Touring-Club Italiano per studiare le importanti questioni della coloritura e della illuminazione dei passaggi a livello, aveva già fatto, pochi mesi or sono, delle esperienze.

La Commissione constatò che con la coloritura delle chiusure a cancello dei passaggi a livello non si ottiene un risultato apprezzabile per lo scopo che si vuol raggiungere, e propose di apporre ad ogni chiusura una tabella metallica, verniciata in modo che il contrasto dei colori la rendesse visibile a sufficiente distanza.

All'uopo vennero adoperati bandoni di latta di metri 2 per 1, dipinti in diverse guise. Le coloriture che risultarono più pratiche in un sopralluogo al livello di Rogoredo effettuato il 17 settembre dal Direttore generale del Touring-Club in compagnia dell'ing. Verga delle Ferrovie dello Stato e di altri componenti la Commissione, sono quelle a scacchi di cm. 50 di lato, alternati uno bianco ed uno nero, eseguiti con vernici opache, e quelle formate da una zona trasversale bianca limitata lateralmente dalla tinta nera.

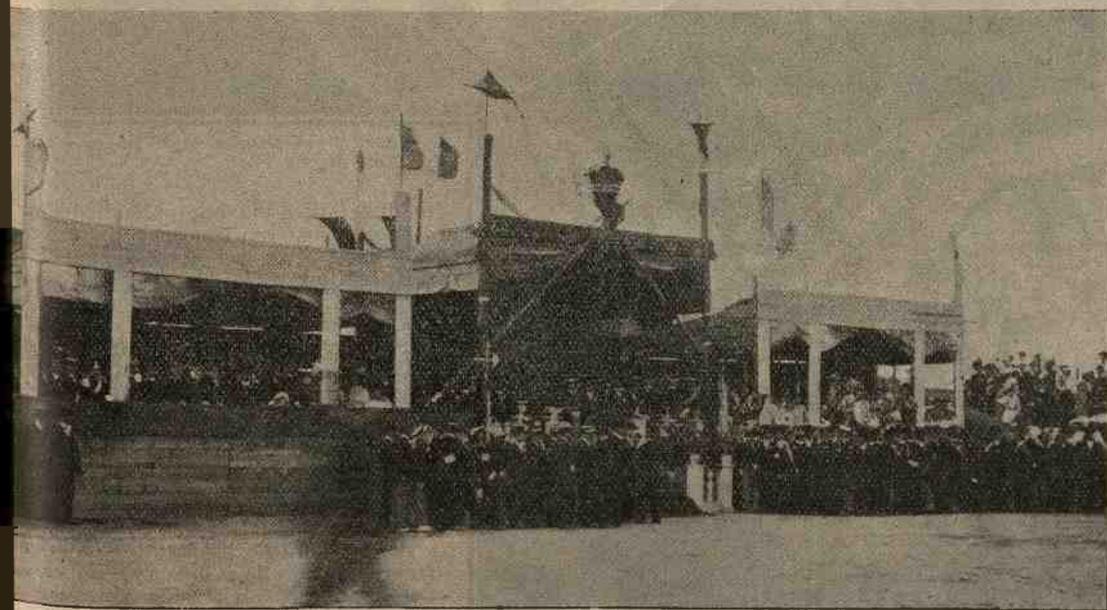
La Commissione ha determinato di proporre che le lamiere a scacchi, che furono giudicate più evidenti delle altre, siano applicate alle chiusure dei passaggi a livello, che sono visibili dalla strada ordinaria ad almeno 150 metri di distanza; per gli altri, nei quali l'attraversamento della via ferrata è preceduto da una curva, propone la segnalazione di passaggio a livello alla distanza di metri 150-200 dalla chiusura.

Alla sera del medesimo giorno 17 furono fatte le esperienze per illuminare le segnalazioni, e si convenne di far costruire un apposito fanale che illumini di fianco tanto la tabella a scacchi quanto il cartello segnalante passaggio a livello.

Il fanale proietterà luce bianca sulla segnalazione ed avrà un vetro rosso rivolto dalla parte di chi si avvanza verso il pericolo. La luce rossa si scorge ad oltre 200 metri.

Entro ottobre la Commissione presenterà alla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato la relazione delle esperienze fatte, e nutre fiducia che questa, che ha già dato il suo prezioso appoggio all'iniziativa del Touring-Club Italiano, prenderà con sollecitudine i provvedimenti necessari a tradurre in atto i risultati degli studi fatti dal nostro sodalizio.

La famiglia Seren Rosso è stata di questi giorni colpita da un lutto. Al cav. G. B. Rosso è mancata l'amata consorte, signora Orsolina Viarengo. Al cav. Rosso ed ai suoi figli esprimiamo le nostre più vive condoglianze.



Il Concorso Ginnastico di Messina. — S. M. il Re consegna i premi ai vincitori. (Fot. De Angelis - Messina).

Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli nei vostri viaggi, adottate sulle vostre macchine, come già adottano le primarie Case costruttrici:

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.

Grandi giornate automobilistiche a New York

La strepitosa vittoria italiana.

Cedrina con FIAT copre km. 1586 in 24 ore battendo 18 concorrenti

(Nostra corrispondenza particolare).

Ogni principale città degli Stati Uniti è regina di uno sport; così Chicago per il *base-ball*, San Francisco per la *boxe*, Philadelphia per il *foot-ball*, Boston per il *tennis* ed il *golf*, e New York per l'automobile. Questa città è fornita di tre motodromi, e le riunioni sono perciò quasi settimanali, specialmente in questa stagione.

Venerdì e sabato, 27 e 28 settembre, nel vecchio ed ampio motodromo di Morris Park, situato a diversi chilometri al nord della City, furono due straordinarie giornate di corse.

Nel pomeriggio di venerdì si sono effettuate:

1° La corsa del miglio (m. 1609), vinta da Roberston, con una 120 HP *Hotchkiss*, coprendo il miglio in 52 secondi, ed eguagliando in tal modo il *record* mondiale di Christie.

2° Corsa di motociclette, che diede la vittoria alla *Indian* 7 HP (Kellogg), coprendo il miglio in 59" 1/2.

riunione autunnale, e col suo carattere di internazionalità ha suscitato vero entusiasmo non solo fra gli *sportsmen*, ma in tutto l'enorme pubblico accorso.

Gli americani non quotavano addirittura le macchine italiane e favorivano invece le proprie e le francesi. Alle ore 20,27, diciannove potenti macchine illuminate, fumanti e schioppettanti, partivano quasi contemporaneamente al segnale d'un razzo.

Ecco l'intera lista dei concorrenti:

2. Lozier 50 HP (Michener) - 3. Lozier 50 HP (Smelser) - 4. De Diétré 45 HP (Mack) - 5. Matheson 40 HP (Ryall) - 6. Matheson 40 HP (Lescan) - 7. Frayer-Miller 50 HP (Knepper) - 8. Packard 35 HP (Owen) - 9. Wal-



Durante la corsa di 24 ore in America.

40 HP (Truwin) - 10. Simplex 60 HP (Roberston) - 11. Alford 60 HP (Campbell) - 12. Fiat 40 HP (Cedrina) - 14. Stearns 50 HP (Holm) - 15. Darracq 50 HP (Wallace) - 16. Darracq 35 HP (Griff) - 17. Motobloc 40 HP (Vaughan) - 18. Rolls 50 HP (Burn) - 19. Stearns 35 HP (Vaughan) - 20. Stearns 40 HP (Schip) - Itala 35 HP (Zembaci).

Gli americani, stravaganti come il tempo, godono di questi lunghi spettacoli sfidando l'umidità di notte, il freddo e la pioggia che venne a guastare il secondo giorno della corsa.

Nelle prime della notte venne

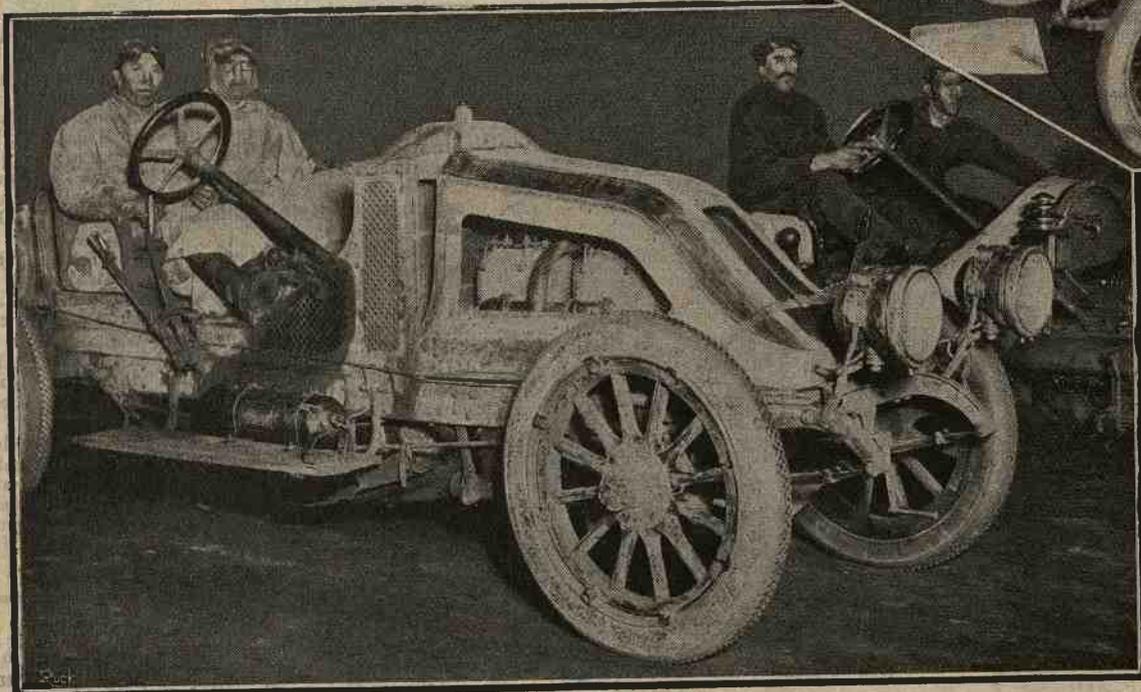
3° Corsa dei *Taxicabs* o vetture pubbliche per città.

4° Corsa dei 25 miglia, vinta da Vaughan, con una *Stearns* 30 HP, impiegando 27' 54" 1/4, seguito da Fantic con *Packard* 30 HP, in 28' 39".

In tutte le suddette corse non presero parte che macchine americane.

5° Gran corsa delle 24 ore, sotto il controllo dell'*American Automobile Association*, libera da ogni automobile intieramente equipaggiata e con forza non superiore ai 60 HP. Premio di dollari 1000 (L. 5000) al vincitore.

Tale corsa è stata naturalmente la più importante di questa



I concorrenti.

La partenza della corsa di 24 ore sulla pista di Morris Park.

le due *Lozier* filavano splendidamente a poco a poco venivano raggiunte e sorpassate dalle altre per diversi giri. Alle 1 il credito maggiore lo avevano le seguitissime macchine:

3. Lozier, miglia 235 - 12. Fiat, miglia 216 - 19. Stearns, miglia 216 - 21. Itala, miglia 198 - 2. Lozier, miglia 198 - 4. De Diétré, miglia 198.

Verso le ore 2 tre macchine americane sono ritirate. D'ogni tanto si sentiva lo scoppio di un pneumatico, e le macchine si portavano fuori strada per le riparazioni mentre le altre seguitavano i loro giri stentati.

A tarda ora ho lasciato il motodromo per farvi ritorno alle 9 del mattino di sabato. Con grande soddisfazione ho constatato il continuo guadagno delle macchine italiane ed infatti alla dodicesima ora la posizione dei primi cinque era:

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTOR

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

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

CATALOGO GRATIS

Fiat, miglia 553 - Allen, miglia 505 - Studebaker, miglia 494 - Lozier, miglia 492 - Itala, miglia 490. Poco dopo il mio arrivo, un'orribile disgrazia venne a funestare la corsa e mettere in panico il pubblico. Smelser guidava la *Lozier* n. 3 e finì nel rettilineo con una velocità di circa 90 chilometri. D'un tratto è saltato il pneumatico della ruota anteriore destra con uno scoppio formidabile. La colossale macchina è sfuggita istantaneamente al controllo, ha fatto un completo giro su se stessa come un cavallo impazzito, andando a finire la corsa in mezzo agli spettatori. Smelser ebbe il cranio fratturato e morì poco dopo: degli spettatori diversi feriti gravemente e altri contusi. La moglie dello Smelser, che si trovava nel motodromo, dovette assistere all'orribile fine del marito.

La corsa venne sospesa e ripresa dopo due ore. I temerari corridori non si sono spaventati del caduto e sembrava invece che una pazzia li vedesse, tanto la lotta era accanita; ma Emanuele Cedrino teneva sempre il primo posto, formando la gioia dei numerosi italiani spettatori che gli gridavano evviva e agitavano cappelli mentre passava come fulmine davanti alle tribune. Alla diciottesima ora la Fiat aveva compiuto 830 miglia e la prossima macchina, Studebaker, 752 e l'Itala 730.

La pioggia incessante rendeva sempre più difficile la pista ed è stato un miracolo se non sono avvenute altre disgrazie.

La corsa volgeva alla fine e Cedrino andava sempre acquistando enorme vantaggio, mentre i concorrenti con l'Itala lo seguiva meravigliosamente. La vittoria, completa, era ormai assicurata alla Fiat ed infatti al compiersi delle 24 ore, essa aveva superato per ben più di 100 miglia la strada arrivata. Il risultato, proiettato sopra un enorme schermo bianco eretto di fronte al pubblico, dava: Fiat (Cedrino) miglia 985 (km. 1585); Studebaker 878; Frayer 756; Allen 745; Simplex 696; Darraq 134; Rolls 468. La vittoria nazionale disilluse gli americani, ma l'alta e meritata vittoria li ha pure persuasi a conoscere i superiori in tutto il mondo in questo sport. Il tempo cattivo ha impedito di fare di più e sono certo che se la gara fosse stata asciutta, Cedrino avrebbe facilmente oltrepassato i 1000 miglia.

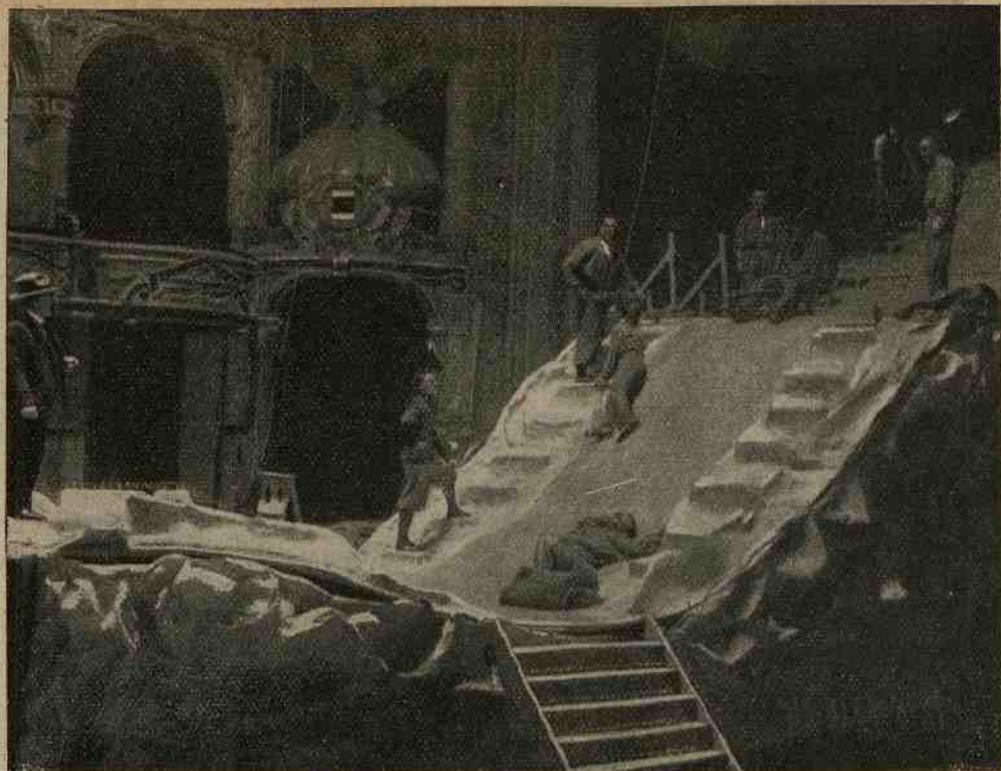
Gli italiani devono essere assolutamente orgogliosi di queste vittorie che glorificano il nostro paese, in ispecial modo fra questo popolo d'America che considera spesso una vittoria sportiva superiore ad una diplomatica!

Per intanto aspettiamo fiduciosissimi il prossimo evento della corsa Vanderbilt che segnerà la superiorità indiscutibile, l'apoteosi mondiale delle macchine torinesi.

New York, 30 settembre.

Rag. Francesco Penazzo.

L'abbonamento alla Stampa Sportiva (edizione comune) costa L. 5 all'anno.



Una pista per sciatori che si sta costruendo nell'ippodromo di Londra.

Le Esposizioni di Automobili

Si è inaugurata l'Esposizione internazionale di automobili a Copenaghen, alla presenza del principe ereditario Cristiano di Danimarca. La visita fu interessantissima, e le principali case del mondo hanno inviato i loro prodotti.

Notiamo gli *stands* della Fiat, Itala, Pipe, Unic, Lorraine-Diétrich, Delaunay-Belleville, Bayard-Clément, Berliet, Renault, Adler, Stoeber, Argyll, Dunlop, Michelin, Continental, Bergougnon, ecc.

Quest'anno il Salon di Parigi, 12 novembre-1° dicembre, avrà un'importanza speciale, costituendo esso il decimo della serie. Già da lungo tempo i membri addetti al suo ordinamento ne stanno preparando tutti i dettagli, dovendo esso costituire il migliore ed anche il maggiore della serie.

Ed il successo è stato fin d'ora assicurato dal numero grandissimo di iscrizioni, tra le quali figurano tutte le nostre case di automobili, di gomme, di accessori.

Abbiamo avuto occasione di dare una scorsa alle bozze del regolamento della V Esposizione Internazionale di automobili di Torino. Come abbiamo avuto occasione di dire altra volta, l'organizzazione della Mostra è stata assunta dalla Direzione dell'A. C. di Torino, la quale ha formata una Commissione Esecutiva di cui fanno parte: il marchese Alfonso Ferrero Ventimiglia, presidente, l'avv. cavalier Cesare Goria-Gatti, vicepresidente, Mario Montù, Oreste Rossi, segretari, conte Gastone di Mirafiori, tesoriere, ing. Carlo Cavalcini, cav. Alfredo Rostain, cav. dott. Felice Tapparo, membri. Nel Comitato di patronato, con a presidente il conte Roberto Biscaretti di Ruffia, e a vicepresidente il cav. ing. Arturo Ceriana, vennero nominate tutte le

persone che ebbero a far parte dei Comitati delle quattro esposizioni precedenti.

Fanno parte del Comitato d'onore le più autorevoli personalità della città di Torino, ed i rappresentanti dei Clubs esteri e nazionali.

S. M. il Re Vittorio Emanuele ha voluto, come per il passato, concedere il suo alto patronato, ben augurando per questa mostra, che ormai essendo l'unica in Italia, è destinata a grande successo. A dimostrare poi il suo interessamento per tutto quanto riguarda l'automobilismo, S. M. ha inviato contemporaneamente all'Automobile Club di Torino una splendida Coppa in argento, che certamente verrà dalla Commissione Esecutiva destinata in premio ad una delle variate manifestazioni che si svolgeranno durante l'Esposizione.

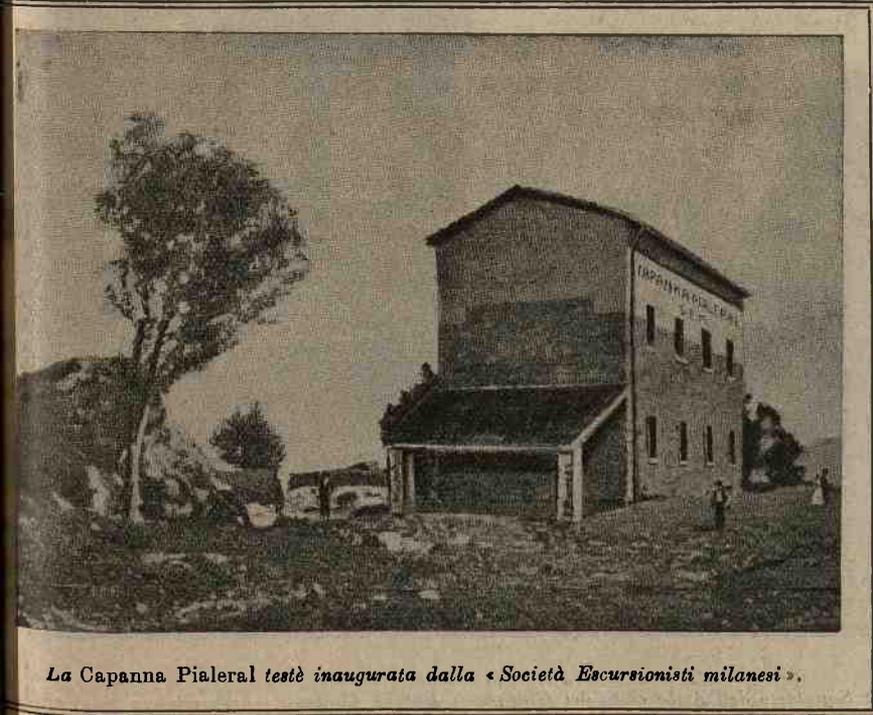
Il testo del regolamento, in massima, è quello dell'anno decorso: troviamo però, che oltre a qualche diminuzione nel prezzo della tassa di posteggio, è stato abolito il sorteggio nella designazione degli *stands*. Infatti un apposito articolo dice che la Commissione Esecutiva si riserva il diritto, nell'interesse stesso degli espositori, di assegnare le aree secondo l'importanza della Ditta in ogni categoria, con la norma che gli espositori nazionali, a parità di richiesta, abbiano la precedenza su quelli esteri, e che i vari espositori di uno stesso genere di merce siano per quanto possibile riuniti.

La chiusura delle iscrizioni alla mostra avrà luogo il 30 novembre prossimo; l'assegnazione degli *stands* verrà comunicata l'8 dicembre e i locali verranno consegnati agli espositori il 3 gennaio 1908.

Note Alpinistiche

La prima Capanna della *Escursionisti milanesi* costruita a 1360 metri sulla Grigna Meridionale, quantunque ingrandita due volte, apparve insufficiente in confronto al numero dei suoi ospiti, che sono molti in ogni stagione d'estate anche nei giorni feriali, perchè vanno lassù i villeggianti della Valsassina ed i soci della *Escursionisti* a passarvi i giorni di vacanza, alcuni con la moglie ed i figli. L'anno passato la *Escursionisti* accettò la proposta d'una seconda Capanna, nominò subito una Commissione che raccogliesse i fondi, cercasse la posizione ed il terreno e costruisse la Capanna.

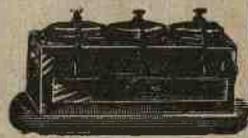
È vero che il buon volere e la concordia fanno miracoli: la Commissione trovò ogni appoggio nei soci e così poté nel 1906 acquistare il terreno e predisporre il disegno della Capanna che in quest'anno è stata costruita ed arredata, e aperta all'uso con domenica 6 ottobre corrente, giorno della inaugurazione. Il rifugio è sulla Grigna Set-



La Capanna Pialeral testè inaugurata dalla « Società Escursionisti milanesi ».



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





Excelsior (1903), m. gr. da Spartivento e Entrevue, appartenente alla Razza Gerbido, allenato da Carlo Barchielli, e montato da Jacobs, vincitore del « Gran Premio Sempione 1907.

(Fot. A. Foli, Milano).

tentrionale, versante di Pasturo, in Soppa del Ger a m. 1460, si chiama *Pialeral*, col nome del terreno sul quale fu eretta, ha alle spalle la ripida costa erbosa del Grignone, in cima al quale si scorge la Capanna-Vetta della Sezione di Milano del C. A., guarda le rocce capricciose della Grignetta, la Valsassina colle molte sue belle montagne, e in fondo la pianura donde verranno dopo il lavoro gli amici escursionisti. Si va dall'uno all'altro rifugio della *Escursionisti* per una divertente attraversata a metà montagna, in due ore e trenta; da Lecco si sale alla *Pialeral* prima a mezzo della provinciale fino a Balisio, poi su una larga mulattiera nella valle dei Grassi Longhi, e infine con una arrampicata di mezz'ora in un boschetto e una breve camminata sulla costa della montagna. Già dal basso della salita la Capanna è in vista e pare ancor più grandiosa di quel che sia realmente. La nuova costruzione è a due piani: il primo, a terreno, consiste in una cucina e in una sala, il piano superiore è adibito a dormitorio, diviso in tre locali dei quali uno destinato alle signore. Il sottotetto serve come deposito ed eventualmente come dormitorio per custode, guide e portatori. Nell'arredamento della Capanna, lontanissimo il pensiero di far del lusso, si è invece pensato a introdurre le migliori che l'igiene e la pratica consigliano: le cuccette sono tutte in tela metallica, il legname verniciato, i pavimenti lavabili, la ritirata con apposito pozzo esterno, la vasca per l'acqua ha una capacità di circa 8000 litri, l'acqua piovana prima d'entrarvi passa attraverso un doppio filtro di carbone e ghiaia viva ed attraversa un altro filtro di carbone prima di uscire pel rubinetto che fa capo alla cantina, alta e arieggiata.

Il tempo fece del suo peggio per rovinare la festa della inaugurazione alla quale avevano aderito moltissime Società sportive e sarebbero intervenuti numerosi i cittadini d'ogni ceto, età e sesso, come a tutte le feste in montagna precedentemente organizzate dalla popolare Società. Ma della pioggia continua, diretta, gli Escursionisti milanesi non si spaventarono, e in duecentocinquanta circa salirono alla *Pialeral*, la occuparono, si divisero nelle baite circostanti a consumare allegramente le cibarie portate nel sacco, mentre attendevansi la cerimonia della inaugurazione e quando fu l'ora, uscirono tutti con ombrelli e cappucci formando un gruppo vivace e curioso davanti al rifugio. Suo padrino fu il cav. Luigi Brioschi, presidente delle Sezione di Mi-

lano del C. A., l'apostolo più a fatti che a parole della montura grigia per il nostro esercito, e madrina fu la valente escursionista Amelia Zonca. Dopo la rottura della bottiglia di champagne ed i discorsi applauditi del padrino e dei vari rappresentanti, inni all'escursionismo, all'alpinismo, alla solidarietà cordiale degli amici dei monti, ringraziamenti, saluti, sfide e dileggi al tempaccio, arrivederci rivolti alla Capanna, i giganti discesero in fretta sotto la pioggia agitata dal vento, e quando giunsero al piano videro per la prima volta nella giornata liberi i monti dalle nebbie e dalle nubi, e la cima della Grigna incipriata da neve fresca. Tutte le feste della *Escursionisti* finiscono con un banchetto e così anche stavolta, raccolti in più di cento al Grand Hotel di Lecco, essi riassunsero in un grande entusiasmo le impressioni felici della inaugurazione, già dimentichi affatto degli scherzi del tempo cattivo, e dei disagi della gita.

Quest'anno i visitatori della Capanna Monza (m. 1900), sul versante nord della Grigna Setten-

trionale, furono 400 in più del decorso anno 1907. La Capanna è ora fornita di 4 letti disposti in camerette separate, oltre a 20 posti sui panconi.

Colle migliori introdotte venne facilitata la permanenza nel rifugio stesso, anzi qualche visitatore si è fermato quest'anno a far campagna per una quindicina di giorni. S'inizieranno fra poco i lavori pel giardino alpino, il quale assumerà ad una notevole importanza scientifica.

Il « Gran Premio Sempione »

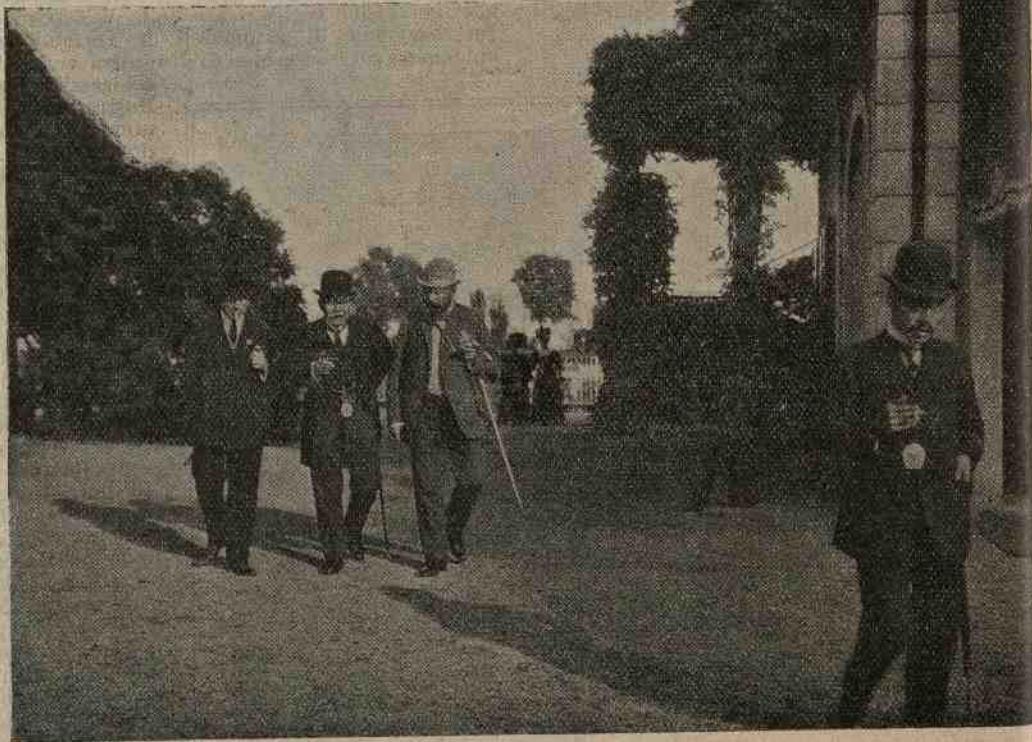
L. 50.000 - Metri 2400

(Milano, 13 ottobre 1907).

Il « Gran Premio Sempione » rimasto nel programma della grande Società Lombarda a ricordare la grande festa del lavoro che ha attratto nello scorso anno il mondo intero verso Milano non può dirsi sia nato sotto una buona stella. A questa giornata è mancata in queste due prime annate quella folla che suole radunarsi nel simpatico campo di San Siro, nelle grandi occasioni. E' stata l'anno scorso la pioggia a disturbare la riunione; quest'anno il malaugurato sciopero, il quale ha reso difficili le comunicazioni col campo delle corse. Tuttavia sportivamente quella di domenica fu una grande giornata. Parve per un po' di tempo che quest'anno secondo « Gran Premio del Sempione » dovesse riuscire una corsa eccezionale; le iscrizioni avevano raccolto 41 concorrenti, tra cui ben 16 rappresentanti le scuderie estere. La tardiva chiusura delle iscrizioni aveva fatto sì che le scuderie italiane non avessero iscritto che i cavalli su cui effettivamente poteva contare; infatti erano tutte le glorie, rimaste ancora in gambe, delle produzioni del 1902, 1903 e 1904, i vincitori di tutte le più importanti prove dell'annata (Derby, Commercio, Omnium, Principe Amedeo, Ambrosiano) capitanate dal duetto *Madrée-Pioniere*. Un solo vincitore di corsa classica (astro rivelatosi dopo la chiusura delle iscrizioni) vi si trovò escluso: *Sangallo*, il fortunato vincitore del « Saint-Léger ». Il primo *forfait* però ha subito diradato le file: tolto tra gli altri *Massena* (di cui invano si attende la ricomparsa), e *Pioniere*, destinato allora a correre in Francia, e di molti dei rappresentanti della Francia.

Il lotto si riduceva, a pochi giorni dalla corsa a quindici rappresentanti, esclusa *Madrée*, e come un solo rappresentante la Francia: *Reitre*, di signor Lieux.

Il lotto dei rimasti iscritti non era disprezzabile; la situazione dei concorrenti, rispetto ai loro pesi, rendeva la corsa delle più interessanti. Infatti i cavalli vecchi rappresentati da *Ono* (kg. 53), *Chiaromonte* (53), *Excelsior* (51), *Fruiti* (53), *Ricordo* (51) si trovavano a rendere po-



Le corse a San Siro (10 ottobre).

Da destra a sinistra: Segretario dell'Ambasciata del Giappone; Barone Cantoni; l'Ambasciatore giapponese; il signor Federico Tesio.

Ciclisti!

Volete viaggiar sicuri?
Munite la vostra Bicicletta con

**FRENO
BOWDEN**

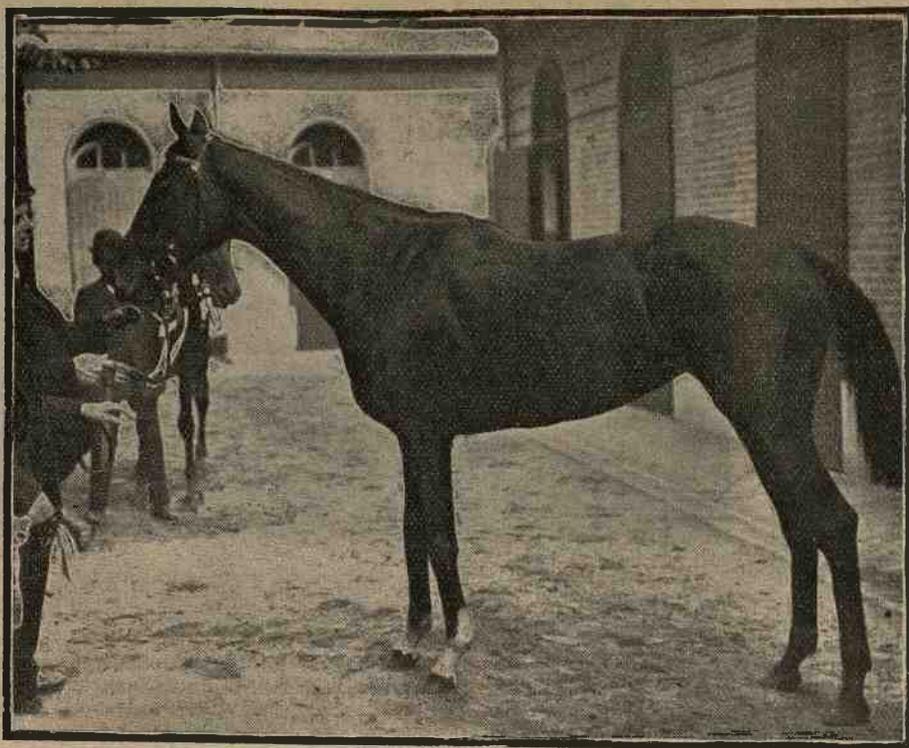
Sindacato Francese Brevetti BOWDEN
MILANO - Via G. Sirtori, 16 bis.

durante la inaugurazione e quando fu l'ora, uscirono tutti con ombrelli e cappucci formando un gruppo vivace e curioso davanti al rifugio. Suo padrino fu il cav. Luigi Brioschi, presidente delle Sezione di Mi-

SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI ELETTRICI

concessionaria dei Brevetti Krieger

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



Sauge Pourprée del conte Le Marois (O' Connor), vincitore del Gran Criterium a Parigi.

ogrammi ad alcuni puledri di tre anni ed a
ere con altri a pari peso.

l momento della corsa *Bridge* della Razza
ina, *Liberio* del principe Doria, *Olivo* della
za Gerbido, e *Reitre* del signor Lieux, veni-
o ritirati, ed undici cavalli rappresentanti
e scuderie scendevano in pista a disputarsi
remio. Molti pensavano che *Caronte II* (49)
bbe potuto finalmente riportare una corsa di
che valore, e non dimenticavano che il pu-
o del principe Deliella, il favorito delle prove
siche dell'annata, aveva appunto a San Siro
nto *Onorio*, il vincitore del Derby del 1905,
ppresentante in corsa da solo la scuderia ro-
a del principe Doria. Questo figlio di *Garrick*
irava la massima fiducia, per aver fornito
annata splendide corse, e per la sua speciale
arazione in vista di questa corsa; in quanto
iaromonte, da poco ritornato dalla Francia,
ostante il peso di piuma, non si raccoman-
o molto, avendo il rappresentante della scu-
a Bocconi sempre corso e vinto in prove non
denti i due chilometri; le ultime corse non
avano in favore nè di *Belbuc* (53) della scu-
a Bocconi, fortunato vincitore del Derby 1907,
i *Ricordo* che aveva vinto la corsa l'anno
ato. Ad *Onorio* potevano contendere la palma
nte *II*, assecondato in corsa dalla com-
a di scuderia *Acacia* (51), ed i due rappre-

sentanti della Petite Ecurie *Ipsus* (51) e *Fruitière*.
Dei due puledri della scuderia Sir Rholand, *Dilla*
(45) e *Palermo* (51), si preferiva quest'ultimo, ma
si pensava che non potesse avere serii titoli per
battere a solo due kg. il rappresentante della
scuderia Doria.

Il vincitore invece è stato il quattro anni della
Razza Gerbido, *Excelsior*, il grigio figlio di *Spar-
tivento* e *Entrevue*. Il cavallo ha vinto con una
schiacciante superiorità, e quindi si può supporre
che evidentemente esso fosse, domenica, il migliore
del lotto; esso precedeva di cinque lunghezze
Palermo, che ha brillantemente difeso gli onori
della scuderia milanese; sorprendente è stata la
corsa di *Chiaromonte*, finito terzo, ad un'incolla-
tura: in testa ai cavalli battuti si trovava *Ipsus*,
di cui si ricordava la mirabile corsa nel « Premio
del Commercio », e tra gli ultimi, *Ricordo*. Come
abbiamo detto, il vincitore portava i colori della
Razza Gerbido, appartenente al cav. Luigi Mar-
saglia, il cui nome da molti anni figura nelle
principali corse italiane, fornendone spesso i
vincitori.

Spartivento, padre di *Excelsior*, è importato dal
trainer John Rook, che l'aveva trovato quasi ab-
bandonato nei boxes di una scuderia francese,
aveva vinto per conto del cav. Marsaglia il Premio
del Commercio 1889. Come cavallo da corsa è stato
ottimo e come riproduttore ha dato dei cavalli

CICLI BOEMA - SVELTE

DEPOSITO E VENDITA

BONZI & MARCHI - Milano VIA CAPPELLARI N. 9-11

MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI

più resistenti forse che veloci; di esso *Excelsior*
è indubbiamente il migliore.

Esso però ha ereditato molto anche dalla madre,
Entrevue, che è stata una delle migliori fattrici
che abbia avuto l'Italia; i suoi discendenti da
Eros a *Excelsior*, che è penultimo, sono stati
tutti vincitori, e tra i migliori si possono an-
cora ricordare *Euclide*, *Elena*, *Euro*.

La vittoria di *Excelsior* è stata accolta da ap-
plausi; ma molti, applaudendo, avranno pensato
che l'esclusione dalla corsa di due puledri di in-
discusso valore, quali *Pioniere* e *Madrée*, abbia
contribuito alla fortuna di *Excelsior*, destinato
coi pochi altri compagni di scuderia a rappresen-
tare per poco tempo ancora la scuderia Marsaglia.

E' da augurarsi che la vittoria di oggi, aggiunta
alle altre numerose dell'annata (la Razza Gerbido
ha vinto all'incirca L. 150.000), vorrà spronare il
cav. Marsaglia a conservare la sua scuderia e far
risorgere la Razza Gerbido, che oggi forse non
contiene che una sola fattrice.

E questo è l'augurio di quanti domenica hanno
sinceramente applaudito alla sua vittoria.

Excelsior era montato dall'eccellente fantino
Jacobs, da parecchio tempo al servizio di questa
scuderia, a cui attende l'ottimo trainer Carlo Bar-
chielli, a cui devono andare i maggiori applausi
per aver saputo conservare all'allenamento il
quattro anni. Il vincitore del « Sempione » ricom-
parirà certamente ancora in pubblico nella riunione
di San Siro; vedremo se saprà conservare questa
sua performance, che del resto non deve essere
accettata come una sorpresa, quando si pensi alla
mediocrità dei rappresentanti la generazione del
1904.

Come si sarebbero comportati in corsa *Pio-
niere* (59) e *Madrée* (57)?

Ecco un incontro da molto tempo previsto, ma
che non si avvererà mai più... Hector.

La "Stampa Sportiva", nel Perù

Ci scrive il nostro corrispondente da Lima
(Perù):

Nei primi giorni d'agosto il Perù festeggiava
l'arrivo dei due incrociatori *Almirante Gran*,
Colonel Bolognesi, acquistati dal Governo peruviano.

Vi furono nella domenica 11 agosto importan-
tissime regate nelle quali prese parte la *Società
Canottieri Italia*.

Le annunzio con vero piacere il nuovo completo
trionfo di detta società.

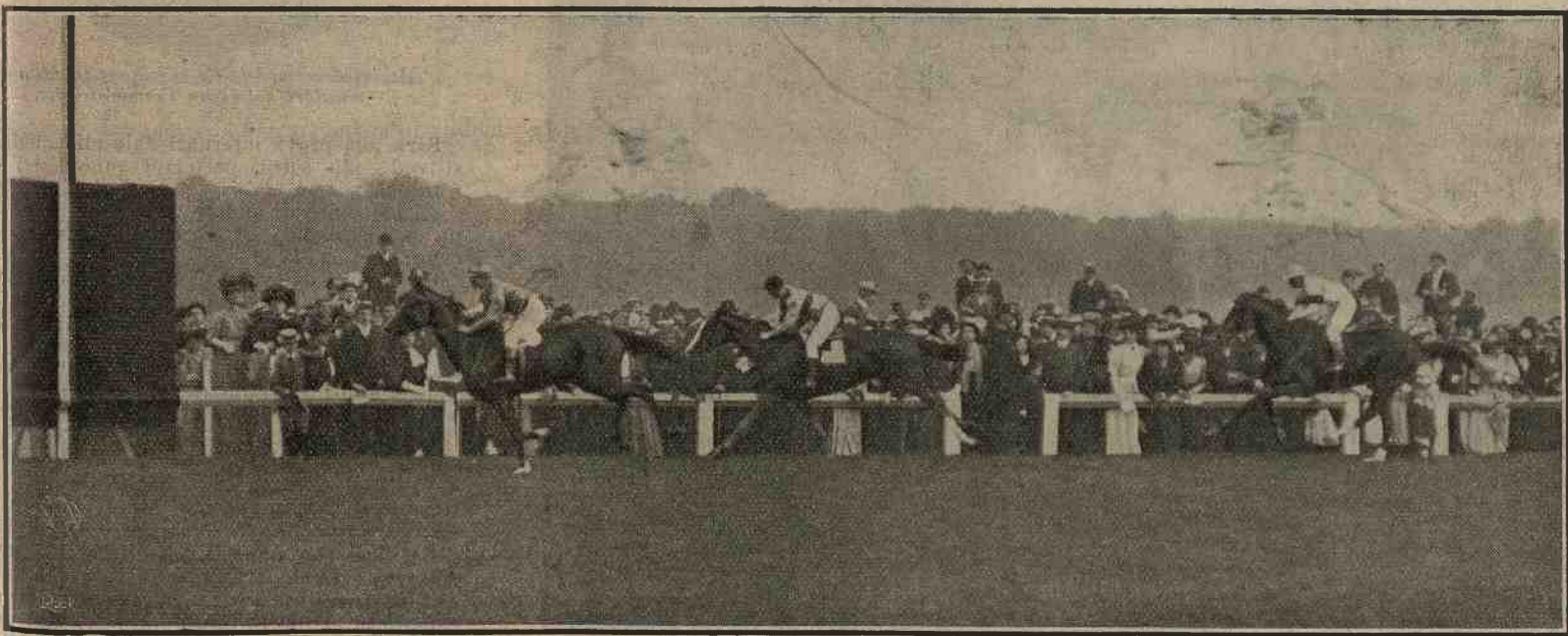
Ecco i nomi dei componenti gli equipaggi:

1^a Regata. — Timoniere: Arturo Ferrari; G.

Solari, G. Reborà, A. Antola, V. Rubini.

2^a Regata. — Timoniere: E. Ginocchio, Luigi

Nosiglio, Alberto Reborà, A. Ferraro, C. Queirolo.



L'arrivo del Gran Criterium di Parigi.

Fabbrica Torinese Pneumatici

G. DAMIANI & C.

TORINO - Via Carlo Alberto, 9 - TORINO.

Telefono 30-49.

Lo Sport ciclistico in Italia

Le grandi manifestazioni della settimana

Il Giro di Sicilia.

Si è compiuto dal 2 al 13 ottobre, indetto ed organizzato egregiamente bene dai colleghi del confratello siciliano *Il Mezzogiorno sportivo* di Palermo.



L'avo. Tommaso Falcone di Palermo, vice-presidente della Giuria del Giro di Sicilia.

Eccene la classifica finale e cioè dopo l'ottava tappa:

1. Galetti - Otav, Pirelli; 2. Ganna - Otav, Pirelli; 3. Zoffoli - Peugeot, Wolber; 4. Jacobini, Bianchi, Dunlop; 5. De Rossi - B. S. A., Borgiani; 6. Pavesi - Otav, Pirelli; 7. Barraja - Bianchi, Dunlop; 8. Lo Cascio - Abingdon, Pirelli; 9. Gargiuto - Peugeot, Wolber; 10. Azzali - Peugeot, Pirelli; 11. Fabrizi - Bianchi, Dunlop; 12. Aluzzo - Aluzzo, Dunlop; 13. Ilardi - Peugeot, Wolber; 14. Sofia A. - Bianchi, Dunlop; 15. Paladino - Roland, Pirelli; 16. Campione Wilson, Dunlop.

Il Gran Premio del Re.

Con una pessima giornata, domenica scorsa venne effettuata la grande gara nazionale ciclistica *Gran Premio del Re*, organizzata dal forte *Veloce Club Ligure*. Il benemerito sodalizio genovese anche in questa occasione ha saputo riconfermare il buon nome che gode nel campo dello sport del pedale.

Gli iscritti furono 40. Partirono: Magagnoli, Lampaggi, Binello, Olivieri, Burzomato, Adriani, Pelucco, Podestà, Mucci, Romieux, Canepa, Zanacchi, Gobbi-Belcredi, Bozzano Nicolò, Pelizzari Romeo, Azzini, Gatti, Bonetti, Forno, Morbelli, Vallebona, Sturla, Adriani Remo, Lonati, Acerboni, Mistretto, Mairani, Doglio, Vescovo, Bozzani, Andreoli, Brunoldi, Bordoni.



Galetti e Ganna classificati primo e secondo nel Giro di Sicilia

(Fot. Lo Cascio, Palermo).

I primi giunti furono: 1. Azzini Ernesto della *Unione Sportiva Milanese*; 2. Magagnoli Angelo del *Veloce Club Ligure*; 3. Gobbi Belcredi Nino dell'*Audax Club Pavia*, in ore 4,38'.

Seguono Romieux del *Veloce Club Ligure*, in 4,40'; 5. Gatti di Monza, in 4,41'; 6. Andreoli della *Frangar non flectar*, in 4,43'; 7. Mairani Carlo dell'*Unione Ciclistica Milanese*, in 4,47'; 8. Lonati della *Poli-sportiva Musocco*, in 5,8'; 9. Doglio P. della *Frangar non flectar*, in 5,8'; 10. Bozzano N. del *Velo Juventus Savona*, in 5,12'; 11. Pelizzari del *Velo Juventus Savona*, in 5,12'; 12. Mucci del *Veloce Club Ligure*, in 5,46'; 13. Acerboni della *Unione Sportiva Milanese*, in 5,23'; 14. Lampaggi del *Veloce Club Ligure*, in 5,32'; 15. Bonetti di Monza, in 5,42'; 16. Forno del *Circolo Sportivo di Medo*, in 5,49'; 17. Pinella del *Veloce Club Ligure*, in 5,50'; 18. Ovieri del *Veloce Club Ligure*, in 5,50'; 19. Zanacchi del *Veloce Club Ligure*, in 6,6'; 20. Bozzani del *Velo Juventus Savona*, in 6,8'; 21. Morbelli di Genova, in 6,20'; Podestà del *Veloce Club Ligure*, in 6,22'.

La Gara ciclistica per la Coppa Valsesiana a Borgosesia.

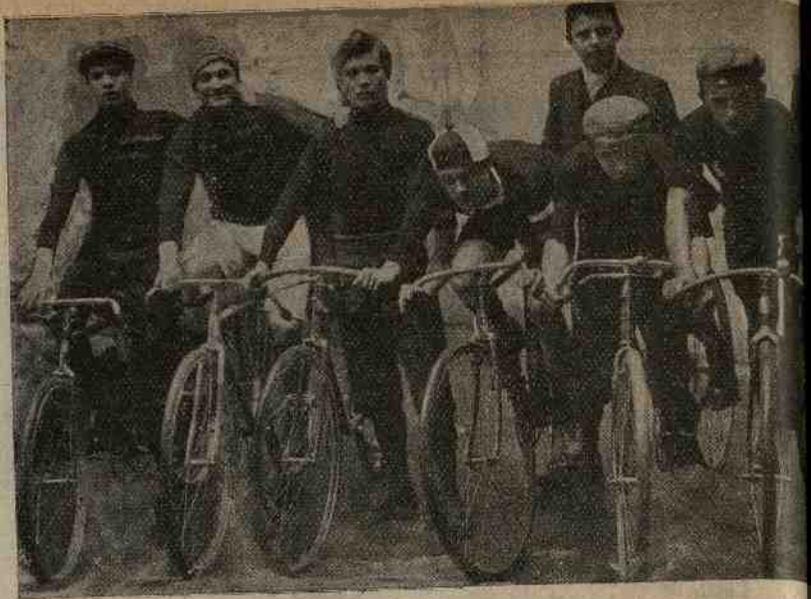
Domenica 6 corr., sul percorso Borgosesia-Novara e ritorno (km. 86), si svolse la Gara ciclistica per la Coppa Valsesiana, già da 15 giorni rimandata in causa del cattivo tempo.

Date le strade pessime e la poca entità dei premi c'era da sperare poco concorso, pur tuttavia vi parteciparono 13 concorrenti, ma vi fu poca animazione ed il pubblico scarsissimo.

La partenza venne data alle ore 8,20. Fra i corridori noto i fratelli Zanaroli di Grignasco, Milione di Serravalle, Caccia di Novara, Rossi di Arona, Travostino di Quarona, ecc. Come era da prevedersi, molte furono le cadute in causa delle strade pessime e molti i guasti alle macchine, per cui i corridori arrivarono quasi tutti malconciati e stanchi.

Alle ore 11 è segnalato il primo arrivo ed infatti alle ore 11 e 1' taglia il traguardo Zanaroli Fausto di Grignasco, che compì l'intero percorso in ore 2,41', tempo più che soddisfacente, date le strade orribili.

Secondo fu Caccia di Novara, in 2,50'; terzo a



Campionato ciclistico della Forza e Costanza di Brescia.

1. Torri F. — 2. Colio A. — 3. Cecconi F. — 4. Cancarini G. — 5. Pellegrini. — 6.

ruota Travostino di Quarona, quarto Milanese Serravalle, in 2,51', quinto Zanaroli Renzo, in 2,52'.

La prova di chiusura.

Il Giro di Lombardia.

Anche questa prova è organizzata da giornali. Sono quelli del Nord e precisamente i colleghi della *Gazzetta dello Sport*, i quali hanno bandito per il 3 novembre prossimo il Giro di Lombardia.



Azzini Ernesto, dell'Unione Sportiva Milanese vincitore del Gran Premio del Re.

Sarà una prova internazionale alla quale, si vede più sotto, parteciperanno forti francesi.

Al momento di andare in macchina ci è un primo elenco di iscrizioni fra le quali sono:

Garrigou Gustavo, Gajoni Mario, Della Calice, Bertoni Dante, Sonetti Alberto, Gazzoni Luigi, Canepari Clemente, Cavedini Ernesto, Chioldi Luigi, Passerieu Georges, Georget N. N., Forlani Angelo, Galazzi Felice, Vercelli Felice, Ponti Giovanni, Gerbi Giovanni, Pettinon, Galli Natale, Cuniolo Giovanni, Micheli Giovanni, Massironi Andrea, Azzini Ernesto, Chi Giuseppe, Mamini Francesco, Massa Zanzottera Cesare, Cavanna Giuseppe, Neri Giuseppe, Belloni Amleto, Alberti Attilio.

Nel prossimo numero pubblicheremo un interessante articolo dal titolo: «Automobilismo aereostatica alle grandi manovre italiane nel 1911» compilato per la *Stampa Sportiva* dal nostro datore militare della *Tribuna*, il colonnello Traghi.

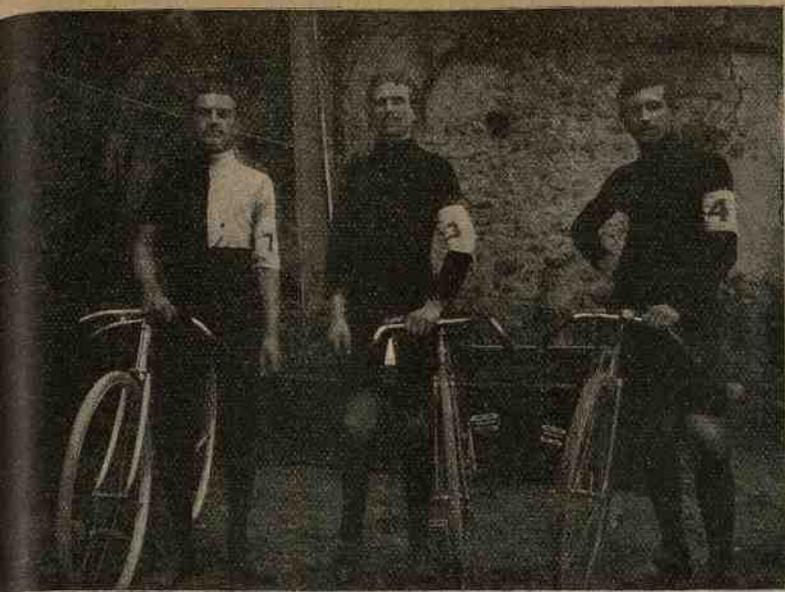
MACCHINA per SCRIVERE

La più perfetta. - La più solida. - La più perfezionata.

CESARE VERONA - TORINO, Via Carlo Alberto, 20.

REMINGTON

Filiali con Ufficio di Copisteria: Milano - Genova - Roma - Napoli - Firenze



Campioni del Club Ciclistico Serravallese partecipanti alla gara per la Coppa Valsesiana. — N. 3. Zanaroli Fausto di Grignasco, vincitore della corsa. — N. 7. Milanone Ettore, arrivato e vincitore della Coppa « Fra Dolcino » riservata al primo ciclista valsesiano. — N. 4. Zanaroli Renzo, 5° arrivato.

Il conte Mortimer-Mégrez, che ha scritto la prefazione al libro, così si esprime: « Melanconiche elucubrazioni mi ispira il titolo di questo lavoro: *L'Igiene del Chauffeur!* Perché occorre dell'igiene ai chauffeurs d'oggi. Il grosso pubblico, che dapprima si scagliò contro l'automobile come sport, e se ne serve oggi come mezzo di trasporto, esige che dei dotti pratici gli insegnano a sottomettersi a questo nuovo elemento col massimo conforto, ed il minimo di disturbo, per infischiarci del vento di nord, e dei freddi baci della pioggia, e per sfidare le brucianti carezze del sole ».

Tralasciando di discutere se tale necessità è veramente sentita, e se veramente esiste una speciale igiene per l'automobilista, i colleghi devono essere grati al dottor Bommier, il quale col suo libro ha loro dato campo ad allargare la propria clientela e a tenersi forzatamente fedeli questi *sportsmen* che la veloce macchina sarebbe disposta a condurre molto lontano: questi ammalati sani, per le loro ottime condizioni economiche, non possono che essere di grande sollievo ad ogni professionista.

Non so se chi si permette il lusso di un'automobile vorrà gravare il suo bilancio della spesa per il manuale di cui discorriamo: gli aspiranti chauffeurs, ai quali sta molto a cuore la propria salute, dovranno incominciare con questa spesa, ed allora potranno vedere che certi accessori indispensabili (in fatto d'igiene non si fa questione di macchina) acquistano un vero potere igienico, quando portano una marca piuttosto che un'altra: ed è questo uno degli scopi che si propone la biblioteca H. Dunod & Pinat.

A parte questi apprezzamenti, che del resto potrebbero essere del tutto personali, bisogna riconoscere che il dottor Bommier ha saputo trarre dall'igiene grande materiale, e che in certi passi è riuscito fine ed arguto.

Per molti l'entrare in argomento sarebbe stato una grande difficoltà: l'autore non se ne avvede e per incominciare dice: « L'automobilista è uno *sportsman* come il cavaliere o il ciclista, ecco la formula. Se, presa alla lettera, essa non è esatta, se l'auto è uno sport di riposo muscolare, colle gioie del turismo, e chiamerò turismo il viaggio indipendente, l'automobilista puro resta una ec-

cezione. Tutti i chauffeurs sono stati ciclisti, ed a fianco alla passione maestra, gravita una folla di passioni accessorie, che toccano direttamente lo sport, sia esso la spada, il remo, la pelotta o la bicicletta ».

Accettata questa originale ed un po' enigmatica premessa, e la relativa formula, si può senza altro seguire l'autore nei suoi ragionamenti: l'automobilista deve conoscere se stesso, e poichè il dottore deve parlare di medicina ad automobilisti, trova comodo e naturale paragonare il motore a scoppio al corpo, o meglio al motore umano. Questo studio costituisce la prima parte del libro ed in verità riesce abbastanza interessante, benchè l'obbligo prefissosi di stare in argomento abbia spinto l'autore a connubi non sempre accettabili.

Il motore dell'automobile trae la sua energia, la sua forza, la sua vita da un liquido capace di trasformarsi rapidamente in vapore, e tra essi il preferito è la benzina, distillazione del petrolio: provenga essa dalla decomposizione animale o vegetale, dalla condensazione dei gas dell'olio riscaldato dal calore centrale, o dall'azione dei vapori d'acqua sui carburi metallici ad alta temperatura, il fatto non ha importanza: la benzina viene dalla terra, dall'*alma mater*: dalla terra l'uomo trae i suoi alimenti sia vegetali che animali. La benzina è un composto di idrogeno e carbonio: come tale incapace di bruciare e tanto meno di produrre esplosione: perchè ciò avvenga occorre la presenza di un'altra sostanza che è precisamente l'aria, la quale conta tra i suoi principali componenti l'azoto e l'ossigeno. I quattro elementi: carbonio, idrogeno, azoto e ossigeno devono necessariamente entrare negli alimenti del corpo umano, perchè sia possibile la vita e la conservazione dell'individuo.

Nei motori a scoppio si ottiene la miscela dell'aria atmosferica e della benzina per mezzo della carburazione: il miscuglio risultante compresso scoppia in presenza di un agente calorifico: da questo contatto si formano essenzialmente due corpi: acqua allo stato di vapore, ed acido carbonico: nel contempo la temperatura sale a 1500 e più gradi e la pressione a 15-20 atmosfere.



Favasi, 6° della classifica generale del giro di Sicilia. (Fot. Lo Cascio, Palermo).

L'Igiene dello "Chauffeur",

I.
Il motore umano.

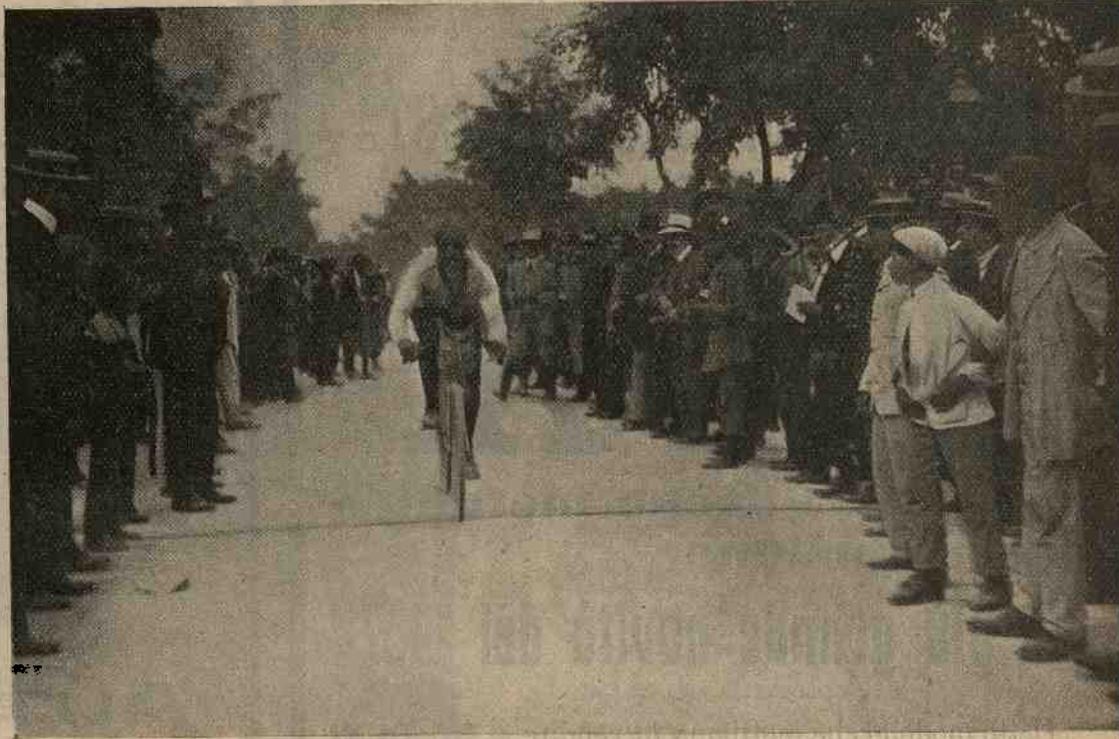
L'automobilismo ha dato occasione in questi ultimi anni, specialmente in Francia, a pubblicazioni svariatissime. Alcune di esse costituiscono



F. Torri, vincitore del campionato ciclistico bresciano.

Per i lavori scientifici: analizzando l'automobile in ogni singola sua parte, portano alla conoscenza perfetta del suo meccanismo e del suo funzionamento. Per molte altre pubblicazioni, e forse la maggior parte, l'automobilismo non è che un pretesto per la concezione di un lavoro più o meno letterario. Non appartiene alle due classi *L'Igiene du Chauffeur*, manuale pubblicato dal dottor R. Bommier: il libro uscito in ricca veste tipografica fa parte della *Biblioteca dello Chauffeur*, edita dalla casa H. Dunod & E. Pinat di Parigi, la quale si è proposta di raccogliere in queste sue pubblicazioni « le cognizioni indispensabili ai costruttori, proprietari e meccanici di vetture automobili »: la biblioteca dovrebbe colpire l'opinione del corrente anno comprendere oltre una dozzina di pubblicazioni, con prefazioni di collaboratori della *Vie Automobile*.

Il dottor Bommier è certamente un fervente cultore dell'automobile: già prima egli aveva pubblicato il *Breviario dell'Automobilista*, e sta preparando una *Petite Chirurgie automobile*: tra i suoi libri sta *L'Igiene del Chauffeur* sul quale ci intratteremo oggi.



L'arrivo di Ganna a Catania. (Fot. Lo Cascio, Palermo).

E. LA MANNA-GUIDOTTI - MILANO

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

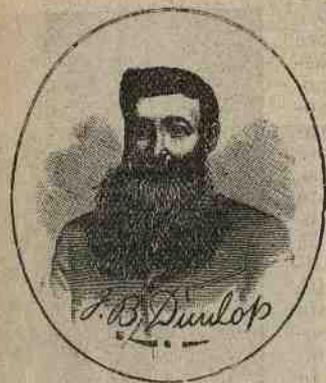
Automobili - "SAN GIORGIO", - "S. A. L. V. A."

Il Baron Friederich Von Born

scrive a proposito delle

COPERTURE

DUNLOP



“...meglio di quelle fin qui adoperate,”

“ È col massimo piacere che vi informo che sono infinitamente soddisfatto delle **Coperture DUNLOP** 915×105, che mi avete vendute. Esse vennero montate su una mia vettura Mercedes 70 HP, che pesa circa 2000 Kg. ed hanno coperto più di 5000 Km.

“ Malgrado la grande velocità, la pesantezza della vettura e le cattive condizioni delle strade che ho percorso, esse si sono comportate meravigliosamente, tanto che a Vienna ho potuto farle ricoprire di *croissant*, per modo che mi potrò servire di esse ancora a lungo.

“ Vi dichiaro inoltre che dette Coperture hanno corso **meglio di quelle che io ho fin qui adoperate.**

Firmato: Friederich Freiherr Von Born.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^A - Milano
Telefono 12-70 - Indirizzo Telegrafico PNEUMATIC

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

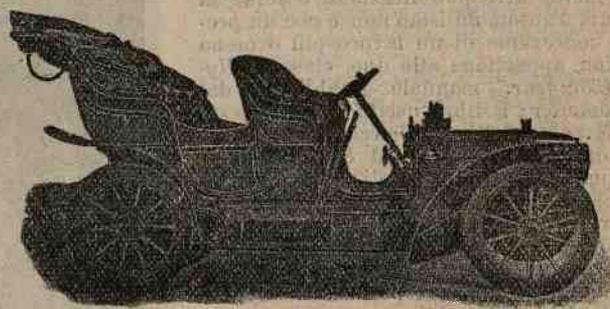
Via Monginevro, 141-147.

“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

Nel motore umano il polmone assorbe l'aria, ritiene ossigeno ed emette acido carbonico e vapore acqueo. L'utilizzazione da parte dell'organismo dell'ossigeno produce il calore interno del corpo, causa della temperatura abituale: si brucia per mezzo dell'ossigeno respirato coll'aria il carbone e l'idrogeno degli alimenti o dei tessuti. Con queste combustioni l'organismo produce dalle 2700 alle 3250 calorie nelle 24 ore.

Da tutti questi atti di combustione residuano evidentemente delle scorie, che, se ritenute nell'organismo, sarebbero di grave danno: speciali organi (polmoni, cute, reni, intestino) attendono a questa importante funzione.

L'eliminazione delle scorie di combustione nel motore a scoppio è di somma importanza, e a ciò si provvede per mezzo dello scappamento col suo silenziatore.

Se ad ogni immissione di nuovo gas nel cilindro si trovassero i residui dell'esplosione precedente, la forza del motore, diminuendo la quantità di materia carburante, andrebbe gradatamente scemando: se il polmone non può sbarazzarsi dei gas deleteri, oppure è obbligato a respirare un'aria impura, la vita vien meno: gravi disturbi si producono ancora per la mancata funzione del rene, dell'intestino, che devono provvedere all'epurazione dell'organismo.

Si è detto che nelle varie combustioni, che avvengono nel corpo umano, e per cui risalta la vita, si produce una quantità di calorie (una media di 112 all'ora nel riposo, fino ad oltre 220 nel movimento) le quali tenderebbero ad innalzare la temperatura, che in corpo normale si mantiene attorno ai 37 gradi circa: l'innalzarsi della temperatura porta allo stato anormale detto febbre. Il corpo mantiene la sua temperatura costante mediante l'evaporizzazione, la quale produce la sottrazione di calorie. A questa funzione attendono il polmone e la cute. La superficie del polmone misura all'incirca ottanta metri quadrati: se nelle ventiquattro ore vengono aspirati da 50 a 60 gr. di vapore acqueo, i polmoni ne emettono all'incirca otto volte tanto, con una sottrazione al corpo di oltre trecento calorie. La maggior parte dell'acqua però viene emessa dalla pelle, che si presenta continuamente umida: nel riposo il sudore si perde nell'epidermide, durante il lavoro appare sulla superficie sotto forma di gocce.

L'innalzamento della temperatura che si verifica nel motore dopo l'esplosione porterebbe a molti inconvenienti di funzione, e alla impossibilità di lubrificazione: nei piccoli motori per mezzo di vallette saldate al cilindro si aumenta la superficie di irradiazione; nei grandi motori si ottiene l'abbassamento di temperatura per mezzo dell'acqua che viene a raffreddarsi nel radiatore, al quale viene aumentata la superficie di irradiazione.

I movimenti nel corpo umano avvengono per mezzo dei muscoli, cui il sangue porta il nutrimento, e che prendono punto d'attacco sulle ossa, di cui una parte sono lunghi con ingrossamenti all'estremità, paragonabili quindi alle bielle dell'automobile. Nell'organismo umano ogni articolazione è rafforzata dai legamenti e protetta dalla capsula, e lubrificata per mezzo del liquido sino-



La Coppa di Vetturette dell'Auto - Il Circuito di Rambouillet - La strada subito dopo Rambouillet.

viale, nel motore i *carters* difendono gli ingranaggi e servono come organi di sostegno.

L'olio ed il grasso distribuito in ogni parte attenuano lo sfregamento degli organi in movimento, ed anziché il loro riscaldamento.

Descritti così succintamente i vari organi componenti il corpo umano il dottor Bommier, sempre mantenendosi in argomento, si propone di studiarne il funzionamento e di suggerire quelle regole che devono seguirsi perchè l'organismo si mantenga normale. Lo seguiremo in una prossima puntata.

Il Dottore.

Il trionfo di un'idea

La corsa automobilistica ideale.

La vetturina dalla Sicilia al Moncenisio.

Una corsa di vetturette, alla quale parteciperanno i più noti *gentlemen*, sta per effettuarsi in Sicilia. Il 20 ottobre lo sport automobilistico segnerà con l'avvenimento dell'isola una nuova festa ben riuscita. Basti il dire che essa fu caldeggiata dal cav. Vincenzo Florio, il quale, ad onor del vero, ci ha più volte dato prova di essere un organizzatore sperimentato ed entusiasta. Il nuovo tentativo siciliano avrà esito felice certamente, come del resto lo ebbero finora tutte le feste sportive della grande isola, dalla Targa Florio alla Perla del Mediterraneo, dal Giro di Sicilia al Concorso ginnastico di Messina. La prova delle vetturette si ripeterà nella prossima

stagione, ed allora, lanciata e preparata con maggiore *réclame*, essa assurgerà a grande avvenimento sportivo.

Dopo la Sicilia, un'altra prova per vetturette avrà luogo in Francia. Ne è organizzatore il confratello l'Auto, e precisamente la « Coppa delle vetturette », indetta per il terzo anno dal giornale parigino, e che sarà disputata dal 21 al 27 corrente sul circuito di Rambouillet, trentadue chilometri di strade buone ed accidentate.

La lunga prova (1500 km.) è riservata alle monocilindriche con motore di 100 mm. di diametro e alle bicilindriche di 80 mm. Peso del veicolo proporzionato.

Trenta marche, quasi tutte francesi, figurano iscritte con 67 veicoli complessivamente.

Nel 1908 le gare automobilistiche continueranno ad interessare il grande pubblico sportivo italiano.

E' stata di questi giorni offerta all'Automobile-Club di Torino, dalla Direzione della *Stampa Sportiva*, una ricca coppa, destinata alla gara di vetturette e motociclette al Moncenisio che si annuncia fin d'ora di una importanza eccezionale.

L'iniziativa è stata accolta favorevolmente nel campo industriale, e numerosi sono già i fabbricanti di vetturette che espressero la loro soddisfazione per la futura prova del Moncenisio.

Quasi tutti i giornali sportivi del mondo si sono già interessati della nostra grande manifestazione. Il confratello la *Gazzetta dello Sport*, in un recente articolo, così si esprimeva: « Il pittore Moncenisio vuol nuovamente aprirsi a valide prove, e le vetturette si prenderanno la briga di scarlo, in una riunione che deve essere, e che sinceramente auguriamo, importante, internazionale e concludente ».

Come più sopra abbiamo accennato, la gara di vetturette per la coppa della *Stampa Sportiva* è posta sotto l'alto patronato dell'A.-C. di Torino, il quale una volta ancora ha voluto accogliere favorevolmente una nostra proposta, come in altra epoca aderì all'invito per una riunione automobilistica sullo storico colle del Cenisio ed una Esposizione internazionale presso le rive del Po.

Ci crediamo anzi in dovere di rendere pubblico il pensiero del presidente della grande associazione automobilistica torinese, riportando qui sotto le sue cortesi espressioni a proposito della nostra gara:

Signor Gustavo Verona
Direttore della *Stampa Sportiva* — Città.

Prendendo nota della sua bella nuova iniziativa, di cui la ringrazio vivamente, mi riservo di comunicarla alla prima adunanza della Direzione dell'A.-C. di Torino, affinché si pronuncii sul suo desiderio che la corsa venga da essa organizzata. Credo per ora prematuro il parlare di regolamenti, pel fatto che, come Ella avrà appreso dal verbale dell'ultima riunione dell'A.-C. I., è intenzione di questo di proporre una nuova divisione di categorie per le corse di vetture di turismo. Occorre quindi attendere la deliberazione che in merito prenderà la Conferenza di Parigi del 21 novembre prossimo.

La data che Ella mi propone per l'attuazione della gara mi pare opportuna, e ne prendo nota per farne richiesta al Congresso del Calendario.

Accolga, egregio signor Direttore, i miei distinti saluti.

Il Presidente dell'A.-C. T.
A. FERRERO VENTIMIGLIA.



Il Circuito di Rambouillet - La strada dopo la foresta di Dourdan.

"The Pearl",

Marcia depositata

La migliore Serie per
costruzione di Biciclette

Vendita esclusiva: Bozzi, Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

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

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingresso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCHEY
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

ALPINISMO

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

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giocchi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono
articoli ed accessori di
qualunque fabbrica.



Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici

FABBRICA ITALIANA DI
RECIPIENTI INESPONIBILI
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

Non più ESPLOSIONI!!!

SEDE TORINO | AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI, 26
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

PEUGEOT sempre prima!

Vittoriosa nei Records e nelle Corse più importanti

RECORD ITALIANO, stabilito il 3 Ottobre 1907 da **Giovanni Aymar** (socio del Club Audace di Torino), sul percorso Torino-Trieste-Torino, Km. 1056, coperti in ore 67 e 45 minuti, su macchina **PEUGEOT** originale, gomme **Wolber**. — Tempo straordinario. Record svoltosi con strade impraticabili e sotto pioggia dirotta.

GRAN GIRO DI SICILIA (Km. 1100 in otto tappe, 3-13 Ottobre 1907), promosso dal giornale *Il Mezzogiorno Sportivo*.

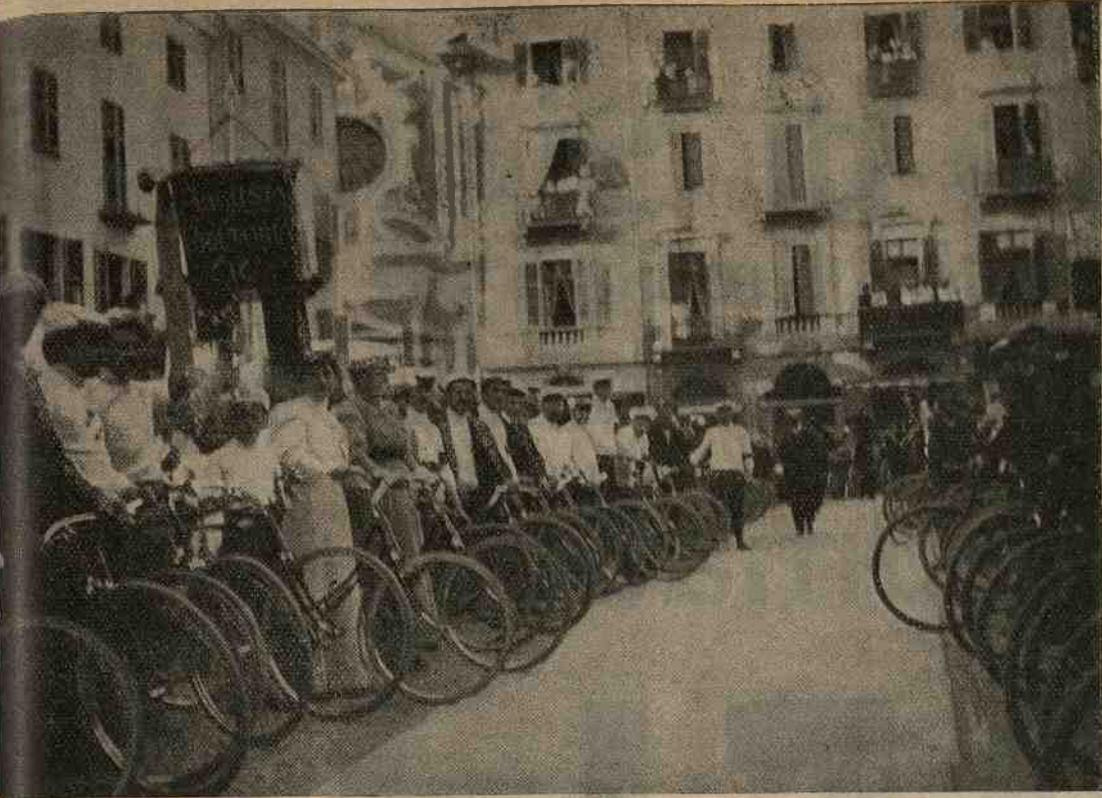
CLASSIFICA FINALE. CATEGORIA MACCHINE PUNZONATE: 1° **Gargiuio** su bicicletta **PEUGEOT** originale, gomme **Wolber**, vincendo le più forti concorrenti nazionali.

In **ITALIA**, come al Giro di **FRANCIA** e come dovunque, la marca originale **PEUGEOT** e le gomme **WOLBER** si impongono e vincono.

Vera ambizione della Casa **PEUGEOT** è quella di costruire un materiale che, in fatto di robustezza e perfezione meccanica, sia a tutti superiore. Il fatto di vincere sempre le **Categorie Macchine Punzionate** (cioè macchine che devono ritornare al traguardo di partenza come sono partite) lo prova luminosamente.

Ciclisti! Non esitate nella scelta, se intendete raccogliere molti allori.

Via Cesare Correnti, 3 - **Milano - G. C. F.lli PICENA - Torino** - Corso Principe Oddone, 15-17



Il Convegno di Ivrea. - I ciclisti allineati sul piazzale prospiciente il Municipio. L'Augusta Ciclo Praetoria di Aosta, prima classificata. (Fot. Brocherel - Aosta).

GLI ULTIMI CONVEGNI CICLISTICI IN ITALIA

La riunione nel Canavesano.

Dopo il convegno di Conegliano Veneto, due altre riunioni importanti abbiamo avuto la scorsa settimana.

Fra il concorso di numerosi forestieri e la più grande animazione della città, che prese vivo interesse ed entusiasmo, si svolse il grande convegno ciclo-moto-automobilistico indetto dalla Federazione fra esercenti e commercianti di Ivrea.

Esso non poteva avere esito più soddisfacente se bene l'incostanza del tempo abbia impedito l'intervento di molte società, che pur avevano aderito.

Presero parte: l'Unione sportiva di Torino, la Pro-sport della Barriera di Nizza, l'Augusta praetoria di Aosta, formata da ciclisti e motociclisti, l'Unione sportiva di Rivarolo Canavese, il Club sportivo Lys di Pont St-Martin, la società Pedale di Castellamonte, che annovera varie gentili signorine, e l'Unione sportiva di Biella, nonché molti altri ciclisti.

Varie furono le automobili, e fra esse notammo quella del cav. Bosso, dei signori Cagno e Nazzaro, Chiantore Silvio di Torino e Grosso Gabriele di Biella. Alla sfilata, che procedette tra due fitte colonne di persone veramente entusiasmata per tale splendido ed attraente spettacolo di sport, presero parte circa quattrocento.

Magnifico il getto di fiori fatto dagli automobilisti ed esime automobiliste.

Alle quattro, coll'intervento del sindaco, dalle gentili patronesse e dalle autorità, venne fatta al palazzo comunale la distribuzione dei premi, che vennero assegnati come segue:

Categoria II. - 1° premio, oggetto artistico e medaglia vermeil grande, quale premio speciale essendo intervenuti 90 soci, alla società di Rivarolo; 2° premio, medaglia d'oro al Club sportivo Lys di Pont St-Martin; 3° premio, medaglia vermeil grande alla società Pro-sport della Barriera di Nizza.

Per distanza assoluta: 1° premio, splendido oggetto artistico alla società Augusta praetoria di Aosta; 2° premio, medaglia vermeil grande all'Unione sportiva di Torino e Pro-sport della Barriera di Nizza.

Per distanza relativa: 1° premio, splendida coppa alla Pro-sport; 2° premio, medaglia vermeil grande all'Unione sportiva di Torino.

Categoria III. - Touring Club Italiano. - 1° premio, medaglia d'argento all'Augusta praetoria; 2° premio, all'Unione sportiva di Biella.

Categoria IV. - Audax Italiano. - 1° premio, medaglia vermeil all'Unione sportiva di Biella.

Categoria V. - Fortiores. - 1° premio all'Unione sportiva di Biella.

Categoria VIII. - All'Unione sportiva di Biella e Pedale di Castellamonte.

Categoria XI. - Squadre canavesane, premio speciale. Grande coppa alla Società sportiva di Leyni.

Il premio speciale per le motociclette, dono del Duca di Genova e da estrarsi a sorte, toccò al n. 2, di cui ignorasi il nome.

Il premio speciale per le automobili toccò in sorte all'egregio signor Nazzaro.

Non vennero assegnati i premi della 1ª categoria e di altre.

Arsennio.

Le feste sportive di Intra.

Il mio pronostico non fu per nulla errato. Le grandiose feste sportive iniziate dall'Unione sportiva Intraese, ebbero

il miglior successo, un vero trionfo. Il concorso degli sportsmen per le due giornate fu veramente numeroso, sorpassando le aspettative, ed è quindi giustissimo ch'io tributi una parola di lode, un plauso sincero a quella società iniziatrice, a quella infaticabile direzione che tutto curò, che in tutto arrivò, perchè concorrenti e pubblico avessero a riportarne i migliori ricordi.

Nella mattinata del convegno ciclistico, la banda cittadina, adornata a festa, ricca ovunque di gonfalon e di belle fanciulle, pareva una sposina che attendesse l'arrivo del suo amato. Intra attendeva invece la balda gioventù italiana, la forte della libera Elvezia!

Ovunque era in quel giorno allegria, la cordialità era più schietta, il lago più incantato ed il sole più ruggiante.

Ogni cosa pareva prendere gran parte alla festa giovanile, ovunque un entusiasmo, raro il trovarsi; ovunque un desiderio vivo di godere di quella festa.

A mille circa furono i concorrenti, un numero superbo, in questi tempi in cui il ciclismo risente di molta rilassatezza; migliaia e migliaia i forestieri convenuti da ogni parte del magico Verbano, che prendevano d'assalto i piroscafi accontentandosi di trovarsi pigiati come le acciughe, pur di non perdere l'occasione di tanta festa.

Eccovi frattanto il risultato delle premiazioni nel convegno.

Categoria numero.

Gran Premio d'onore, Grande Medaglia d'oro, dono di S. M. il Re, Velo Club Locarno.

Alle squadre più numerose (non inferiori a 20 ciclisti):

1. Premio - Coppa d'onore (dono del cav. uff. ingegnere Silvio Viglino, sindaco d'Intra), Club Sportivo Mariano Comense.

2. Premio - Medaglia d'oro, Unione Sportiva Ome-gnese, Omegna.

3. Premio - Medaglia vermeil, Club Ciclistico Canturino, Cantù.

4. Premio - Medaglia d'argento, Sempre Avanti, Cavaria.

Categoria distanza A.

Gran premio, Coppa d'onore, dono del giornale locale La Voce, Club Ciclistico Canturino, Cantù.

1. Premio - Medaglia d'oro, Unione Ciclistica, Bergamo.

2. Premio - Medaglia vermeil, Sport Dongo Club. Id. di pari grado, Il Pedale Parabiaghese di Parabiago.

3. Premio - Medaglia d'argento, Club Sportivo Mariano Comense.

Categoria distanza B, distanza assoluta.

Gran premio, Coppa d'onore (dono dell'egregio socio avv. Francesco Franzosini), Unione Ciclistica, Sondrio.

1. Premio - Medaglia d'oro, Club Ciclistico Inzino, Valtrompia.

2. Premio - Medaglia vermeil, Unione Sportiva, Tre-mezzo.

3. Premio - Medaglia d'argento, Sport Dongo Club, Dongo.

Categoria fanfara.

1. Premio - Medaglia d'oro, Club Ciclistico Canturino, Cantù.

2. Premio - Medaglia vermeil, Club Ciclistico Bergamese.

3. Premio - Medaglia d'argento, Unione Ciclistica Bergamasca, Bergamo.

Categoria costume.

1. Premio - Medaglia d'oro, Il Corpo Volontari Ciclisti Automobilisti, Milano.

2. Premio - Medaglia vermeil, Sport Edera, Monza.

3. Premio - Medaglia d'argento, Società Iris, Milano.

Premio sezione Audax Italiano.

Medaglia d'argento con contorno (dono dell' «Audax Italiano», Unione Ciclistica Sondrio).

Premi sezioni Rouliers e Fortiores.

1. Premio - Gran Targa (dono del sig. P. Landi), Circolo Sportivo Bohemien, Como.

2. Premio - Medaglia argento (dono del T. C. I.), Unione Ciclistica, Bergamo.

Nella Gara di Tiro collettivo ottennero i premi le seguenti società:

1. Premio - Medaglia d'oro, Velo-Club L'arno.

2. Premio - Medaglia vermeil, Il Corpo Volontari Ciclisti, Milano.

La bella giornata si chiuse con gare di nuoto e di barche splendidamente riuscite ed alla sera con una festa veneziana sul lago ruscitissima.

La seconda giornata sportiva, favorita da un tempo sempre più splendido, non riuscì inferiore e per importanza e per concorso di pubblico alla prima.

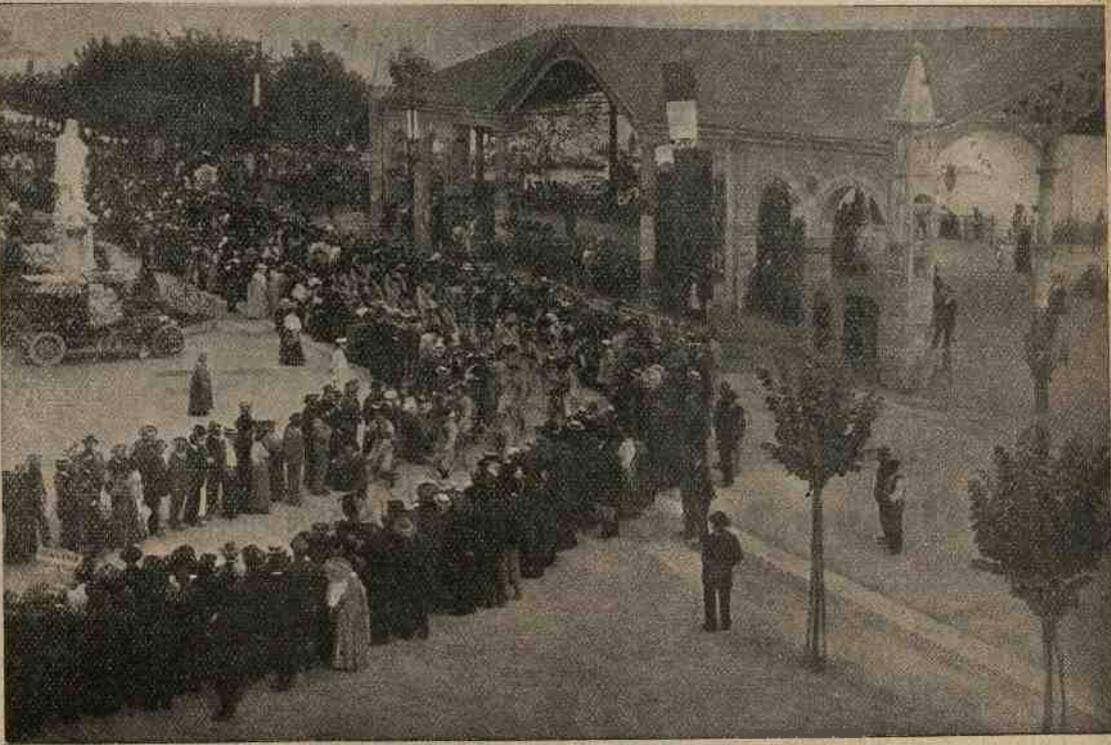
Questa era riservata alle Gare ciclistiche e podistiche, con un buon programma e premi di tutta importanza.

Nella gara podistica nominata: Doppio Giro di Intra, km. 10,820, t. m. 45', vi parteciparono i migliori campioni d'Italia, fra questi il noto campione Pietri Durando, che alla partenza prese subito la testa.

Arrivarono in quest'ordine: 1. Pietri Durando, in 38' 3" (medaglia d'oro del valore di L. 100); 2. Zanti Fortunato, in 39' 26", medaglia d'oro; 3. Vagge Giuseppe, in 40' 21", medaglia d'oro; 4. Daverio Cesare, in 41' 55".

Segue subito la Gara Ciclistica «Unione», libera a tutti. Percorso: km. 40, t. m. 1.30, arrivano in quest'ordine: 1. Mozzanini Luigi, in ore 1.12', medaglia d'oro; 2. Barbieri Eligio, in 1.20', medaglia vermeil; 3. Zorzoli Antonio, in 1.20', med. d'argento; 4. Poli Giovanni, in 1.26', med. d'argento.

Gara Ciclistica Incoraggiamento, libera a tutti i ragazzi d'età inferiore ai 16 anni. Percorso: km. 16, t. m. 50'.



Il Convegno di Intra. - Durante la sfilata. (Fot. G. Stucchi - Intra).

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

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

Articoli d'illuminazione, casalinghi e chinociglierie.

FABBRICA

F.lli SANTINI - Ferrara

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

Il Giro di Sicilia

Km. 1100

colla vittoria di GALLETTI, conferma la supremazia dei

Pneumatici

PIRELLI

riaffermata anche nel 1907 colle numerose vittorie, fra le quali:

Milano-Bergamo-Erba-Como: 1° Pavesi.

Campionato Italiano Dilettanti: 1° Ferrari.

Campionato di Lombardia (Km. 200): 1° Danesi - 2° Pavesi -
3° Ferrari.

Corsa Dongo-Colico-Lecco-Como: 1° Pavesi.

Gran Circuito Lombardo (Km. 170): 1° Ganna.

Corsa Regina Margherita sul percorso MILANO-COMO-VARESE-ARONA-NOVARA-
MILANO: 1° Danesi - 3° Ganna.

Milano-Pavia-Lodi-Crema-Treviglio-Milano (Km. 140): 1° Ros-
signoli - 2° Farina.

Parma - **Gran Corsa Nazionale** (Motociclette): 1° Bellowini.

Cremona - **Coppa Città di Cremona** (Motociclette): 1° Bellowini.

Milano-Torino-Milano (Motociclette): 1° Bellowini.

ecc., ecc., ecc.

PIRELLI e C. = Milano.

Nel mondo commerciale sportivo

A Milano un amico del ciclismo e dei ciclisti, Scipione Balbiani, ha lasciato dal 1° ottobre la Casa *Dunlop*, essendo stato nominato agente generale per l'Italia della rinomata Casa francese « *Wolber* » di Vally sur Aisne, una delle più importanti fabbriche di pneumatici già conosciuta anche in Italia per le vittorie riportate nelle principali gare ciclistiche.

Egli ha aperto il suo studio e deposito in *Milano, piazza Castello, 20*, e la larga conoscenza dei ciclisti italiani acquistata non solo nello sport, ma in tanti anni di propaganda del pneumatico apporterà a lui numerosi affari, il che gliel'auguriamo sinceramente.

A Milano la Casa *Bonzi e Marchi*, conosciutissima rappresentante delle celebri gomme piene *Polack* per omnibus e camion, ha ampliato i suoi magazzini trasladandosi nei nuovi locali di *via San Nicolao, n. 1* (angolo corso Magenta), continuando a trattare su vaste basi la vendita delle gomme *Polack*, pezzi staccati e accessori per velocipedi. Ecco una Ditta che per la serietà del suo commercio ha fatto passi da gigante.

A Milano si è fondata la Società (capitale lire 150.000) *Tattersall Automobilistico Italiano*, che si occuperà specialmente della compra-vendita per conto terzi di vetture nuove ed usate, contro una modestissima provvigione.

Il *T. A. I.* acquisterà però anche vetture per proprio conto, sia per rivenderle, sia per destinarle al noleggio, al cui riparto verrà dato un grande sviluppo e sarà oggetto di speciali cure. Il *T. A. I.* farà pure un accurato servizio di *garage* ed istituirà anche una scuola per gli *chauffeurs*.

Da Milano ci avvertono che la nota Casa di biciclette e automobili *E. Bianchi e C.* non partecipava ufficialmente alla corsa ciclistica del Giro di Sicilia. Hanno corso bensì corridori con macchine Bianchi, ma il servizio eventuale di rifornimento che venne ad essi prestato è stato fatto da amici dei corridori stessi senza che la Casa incaricasse taluno, nè ne fosse informata.

Questo per la verità.

La gran Casa *Peugeot*, amministrata egregiamente in Italia dai signori fratelli *G. C. Picena* di Torino, registra oggi un nuovo trionfo. Il record italiano Torino-Trieste-Torino (chilometri 1056 coperti in ore 67 e 45 minuti dal forte pedalatore Giovanni Aymar del *Club Sport Audace* di Torino). La bicicletta *Peugeot* originale, montata dal *recordsman*, era pure munita di pneus *Wolber*, che sono una specialità introdotta in Italia dalla Casa *Picena*, e che rappresentano quanto di meglio si possa desiderare per viaggi su strada. Il viaggio dell'Aymar si svolse con un tempo pessimo e strade veramente impraticabili, per la grande acqua caduta. *Peugeot* e *Wolber* fecero quindi una prova delle più splendide.

Al *Cantiere Fit* di *Guido Romano*, a Napoli (spiaggia della Marinella), si è svolta una festa simpaticissima. Alla presenza di gran numero di invitati, fra cui le autorità, è stato varato lo splendido canotto da diporto (capace fino di 30 persone) *Jela*, fornito d'un motore di 15-25 HP, camminando facilmente alla velocità di 10 miglia all'ora. Appena data la benedizione tradizionale, il canotto scese a mare fra grandi applausi, e fece tosto delle evoluzioni sorprendenti, dimostrando facilità di manovra, velocità e assoluta obbedienza ai comandi. Lo scafo fu trovato perfetto. A coronamento della festa fu servito un *lauto buffet*.

Negli splendidi uffici e magazzini di *via Nino Bixio, 17 a Milano* si è impiantata con lusso e grande comodità la nota Casa di rappresentanze e depositi *Alterauge e Hardy*, la conosciutissima rappresentante in Italia della gran Casa germanica *Goericke* di Bielefeld.

Inutile, quasi, il presentare e decantare i prodotti

di *Goericke*. Tutti li conoscono ormai. Dal pacifico turista al gran corridore di strada e di pista, tutti lodano e si servono della geniale costruzione meccanica che solo sa produrre quel vasto stabilimento.

Guignard, Robl, Rosenlocher, Dickentmann, Wanderingstuyft, Schipke, Ledig, Vendredi, Hathvasser, Guenther, Mauss, Schulze, ecc., insomma tutti i più famosi *stayers* d'Europa, veri divoratori dello spazio su tutte le piste, montano esclusivamente la bicicletta *Goericke*, e la filza dei loro trionfi ininterrotti, e dei loro *records* sorprendenti, dimostra luminosamente quanto deve essere superiore tale prodotto, e quanta appunto la illimitata fiducia che quei campioni riposano sulle loro macchine.

Quel che abbiamo detto per i corridori di pista vale naturalmente per quelli di strada, e diremo anzi che molte delle più famose corse su strada, specie quelle su grandi distanze, segnarono un trionfo completo della robusta e leggiera bicicletta *Goericke*.

Ma non basta. *Alterauge e Hardy*, che sono di una attività instancabile, oltre la bicicletta *Goericke*, presentano pure altre importanti creazioni della stessa Casa. Quali: motociclette, serie di costruzione, scematiche, macchine da cucire, ecc., tutta merce che *Goericke* circonda dell'istessa sorprendente cura, vera ambizione che aleggia su tutto il suo commercio.

Goericke è quindi presentato. Ma *Alterauge e Hardy* trovano ancora il tempo di accudire agli interessi di altre grandi Case, e sono ancora i rappresentanti delle seguenti Ditte: *O. Englebert Fils et C.* di Liegi (pneumatici per biciclette, motociclette e automobili); *Etablissements Blériot* di Parigi (fari e fanali per automobili); *A. Coppel* di Solingen (tubi svedesi senza saldatura); *Morgenstern e Jhle* di Chemnitz (fanali ed oliatori per biciclette); *H. W. Braun* di Hagen (Trousse e chiavi per biciclette, automobili, torni, ecc.); *H. Hemmelskamp* di Bielefeld (manopole per biciclette); *J. P. Gruber* di Hagen (ghisa malleabile); catene e ruote libere *Conventry*, *Mozzi New-Departure*, macchine da scrivere.

Non è il caso di aggiungere di più. Ogni fabbrica d'automobili, ogni *garage*, ogni negoziante, ogni privato conosce a fondo oggigià la superiorità di tali prodotti, e giova dire che i signori *Alterauge e Hardy* non ne sono spiacenti, inquantochè gli affari procedono assai bene, con soddisfazione reciproca di chi vende e di chi ha comprato.

CORRISPONDENZA.

Milano. — Luigi Livio. Ha letto lei i nostri precedenti articoli sulla dibattuta questione?

Noi non abbiamo mai inteso dare l'ostracismo ai giocatori esteri; abbiamo soltanto difesa la causa dei giocatori italiani, riservando *esclusivamente a loro* i campi italiani nazionali.

Siamo perciò dolenti di non poterla, per questa volta, accontentare. (G. C. C.)

Tivoli. — T. Lucherini. Come vede, la serviamo subito.

Besana-Brianza. — Gian Guerrini. Grazie ugualmente. A noi premevano, più che il resoconto, le fotografie.

Padova. — E. G. Pubblicheremo.

Torino. — G. Marena. Grazie. Ne approfitteremo.

Brescia. — Nino dei Fiori. La favorirò nel prossimo numero. (G. V.)

Sampierdarena. — Orazio Vignale. Veramente obbligati. La fotografia tipo quella spedita è da noi preferita. — Al prossimo numero.

Foligno. — Campitelli. Sta bene. Vi ricordiamo però sempre le fotografie.

Novara. — G. A. C. La collaborazione al nostro giornale è libera a tutti. Come vede, abbiamo subito dato corso al suo scritto.

Genova. — Fortior P. I. Grazie, ad un prossimo numero. Saluti.

Milano. — Guffanti. Sentiti ringraziamenti.

Messina. — Trombetta. Idem.

Serravalle Sesia. — Mongini. Ringraziamenti.

Novi Ligure. — Gemme e Lagazzo. Ne avremmo approfittato volentieri se fossero state riproducibili, ma le fotografie non si prestano per fare *clichés*.

Loano. — G. Genta. Idem. Ne mandi altra più chiara.



Urani Egidio, dello Sport Pedestre Robur di Torino, vincitore del campionato piemontese di marcia (Coppa Roggero) negli anni 1906 e 1907.

Emanuele Rambaudi del Club Sport Audace di Torino, 2° arrivato nel Campionato piemontese, ed eterno rivale dell'Urani.

Arrivano in quest'ordine: 1. Ugo Besozzi, in 32'20", medaglia *vermeil*; 2. Ugo Bassi, in 32'25", medaglia *d'argento*; 3. Lucetti Amilcare, in 32'35", medaglia *d'argento*; 4. Pizzigoni Luigi, in 32'35", medaglia *d'argento*.

Così ebbero termine le feste sportive dell'industriosa Intra, lasciando nell'animo dei partecipanti il migliore ricordo, e la speranza di nuove riunioni per la prossima stagione sportiva.

Gino Allario Caresana.

LA CORSA

Eccolo il forte, il tenace giovane, che, energicamente, con uno sforzo straordinario, ha staccato, sorridendo, in cima ad una lunga, faticosa salita, il gruppo meravigliato.

Lo snello, leggiadro cavallo d'acciaio vola sicuro e silenzioso sotto l'azione delle sue nervose, ritmiche pedalate. Un'energia insolita, inesauribile sorregge il osso corridore. Egli si volta repentinamente indietro e i suoi occhi lincei si accorgono che il gruppo poco lontano si avvicina minaccioso ed incalzante.

Ma egli non si avvilisce, no; e scossa, per lo scatto, intamente la sua testa bruna spiccante su un collo turino, si precipita ad una folle corsa lungo la strada interminabile e snervante. Egli vuole vincere, anzi stravinere; mostrando così una meravigliosa forza superiore; vuole essere solo, come uno sdegnoso lone nel deserto, od un'aquila superba, sotto Febo, che sembra voglia incendiare con i suoi cocenti raggi la sua maglia vermiglia.

E la superba fiaccola ardente corre, corre sicura e veloce lungo la strada, ora perduta in campi sterminati, ora difesa da folte siepi, ed ora chiusa tra oblunghe valli.

Il *tac-tac* rapido dei pedali è l'unica musica incantevole che il corridore a pedalare verso la mèta non lontanano.

E con le braccia rigide, ricurvo sul manubrio di acciaio, egli pedala quasi rabbiosamente, guadagnando rapide e terribili salite, imboccando con una rapidità fulminea strettissime curve ed audacemente divorando esse lunghissime e ripide. Egli passa rapido, come un bolide, inebbrandosi e fuggendo, fuggendo sempre più....

Passano vicino a lui, in una ridda fantastica, come ombre fugaci, uomini, carri, alberi, case, e l'eroe della corsa, con un passo infernale, aumenta sempre la sua distanza dagli altri corridori, mentre, pregustando già l'onore della grande vittoria, un dolce, continuo sorriso sfiora lievemente le sue labbra...



I primi arrivati nella gara di corsa Giro di Intra. - Da sinistra a destra: Zanti (2°), Baruffaldi (3°), Pietri (1°), Durando (1°), G. Vagge (5°), Salina (9°), Protasoni (6°), Daverio (4°), Ambrosini (8°). (Fot. Stucchi, Intra).

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

FRERA ZEDDEL

VETTURETTA IDEALE
 PER CITTÀ E PER PROFESSIONISTI
 4 Cilindri - 8 HP - 3 Velocità e Marcia indietro
 Consumo inferiore a 10 litri per 100 Km.
 Chiedere listino alla:
SOCIETÀ ANONIMA FRERA - MILANO

GENOVA
Piazza Marsala

= GARAGE SQUAGLIA =

GENOVA
Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

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

Modello 1907: 40-48 HP - L. 25.000

Châssis LA BUIRE con la nuova trasmissione ad assi ruotanti

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

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

Rappresentanza Generale d'Italia

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

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp-as	Lire	Longh.	Longh.	Alt. lat.	TIPO	NOME	Imp-as	Lire	Longh.	Longh.	Alt. lat.
2 H 2	Moto	20	24	124	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	102	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacoche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

PREMIATA FONDERIA

GIACHERO & DELPONTE

Via Giacinto Collegno, 40 - TORINO - Telefono 18-85.

Specialità per Automobili

Getti in Alluminio e Bronzo

Provveditore della Spettabile F. I. A. T.

e delle migliori Case Automobilistiche d'Italia

Casa Fondata nel 1878.

Motociclette BORGIO montate con Motore

FAFNIR

MOTORI - SERIE - PEZZI DI RICAMBIO

MACCHINE D'OCCASIONE

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

Ancora e sempre la BOUGIE

Vittoriosa in tutte le recenti corse.

- Domandate Catalogo -

POGNON

Economia per lottima qualità
Evita le panne ed aumenta la forza dei motori.

Prezzi: { Modello Corrente L. 7
" Magneto L. 9
Altri modelli

Monopolio per l'Italia: D. FILOGAMO & Co. - TORINO

BOUGIE POGNON Ltd. - 29, Vauxhall Bridge Road - LONDON S. W.



DIFFIDATE DELLE IMITAZIONI

BIANCHI

VELOCIPEDI MILANO AUTOMOBILI

FORNITORI DELLA R. CASA VIA NINO BIXIO 21-25



SOCIETÀ FORNITURE PER AUTOMOBILI
Ingegneri **PERINO & FORTINA**

Grandi Corse Motociclistiche

6 Ottobre 1907 - **TORINO** - 6 Ottobre 1907

Tutte le Corse vinte lo furono da macchine munite dell' **AUTOLOC**

Due Records Italiani vinti da macchine munite dell' **AUTOLOC**

Match Motociclistico in 2 prove

Le due prove furono vinte da **BORGO MICHELE** su macchine Borgo, munite dell' **AUTOLOC**

Corsa dei 5 Km. vinta da **BORGO M.** su macchina Borgo, munita dell' **AUTOLOC**

Record Italiano del Km. battuto dal Conte **MONASTEROLO** su macchina Borgo M., munita dell' **AUTOLOC**

Record Italiano dei 5 Km. battuto dal Conte **MONASTEROLO** su macchina Borgo M., munita dell' **AUTOLOC**



AUTOLOC

AUTOLOC

AUTOLOC

Rappresentanti esclusivi per tutta l'Italia:

INGEGNERI PERINO E FORTINA
TORINO

Via Baretti, n. 33
Via Ormea, n. 26

Telefono 29-19
Telegrammi **"PERFOR,"**