

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo

Alpinismo - Areostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9

Un Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 { Estero .. 15 |

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - V. c. Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

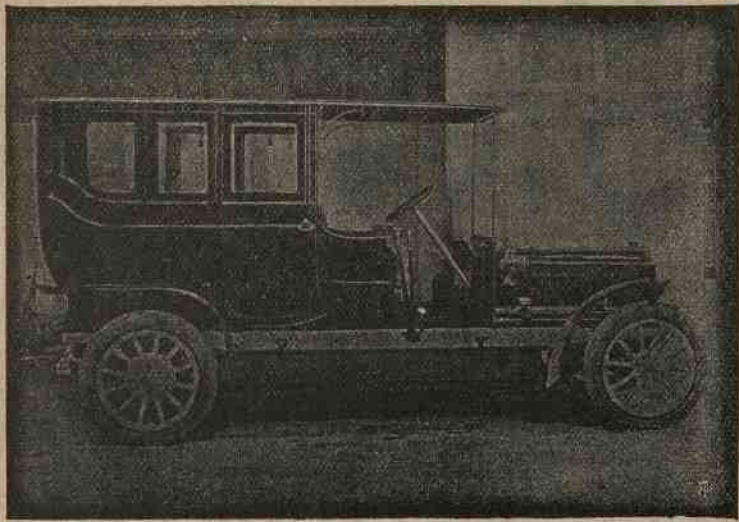
Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

LA TARGA FLORIO DELLE VETTURETTE

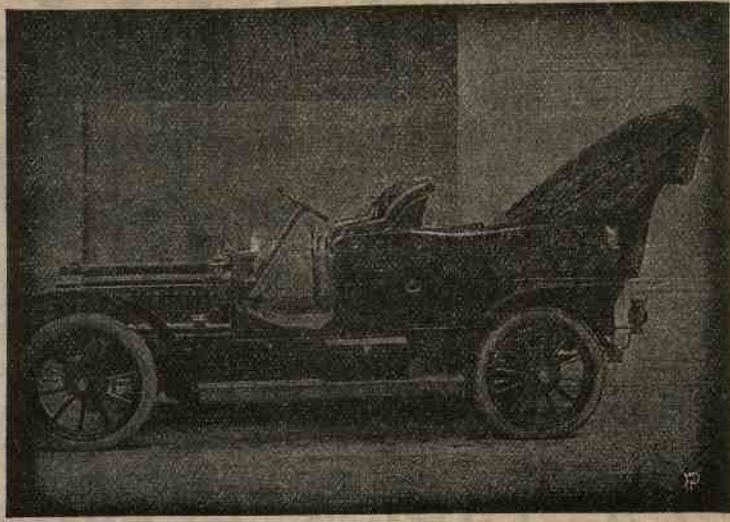


Naudin, su *Sizaire Naudin*, vincitore della Targa Florio delle vetturette (Circuito siciliano) e della Coppa dell'Auto (Circuito di Rambouillet).



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.

Visitate lo **STAND N. 126** al Salon di Parigi

"Junior,"

Châssis 20|24 e 30|40 HP

Trasmissione a catene

"Otav,"

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

Trasmissione a cardano

Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi

MILANO - Via Sirtori, 5

—

Corso Mass. d'Azeglio, 58 - **TORINO**

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.

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

GOMME PIENE PALACK

PER OMNIBUS E CAMIONS

ADOTTATE DALLE PIÙ IMPORTANTI FABBRICHE ED IMPRESE DI TRASPORTO

RAPPRESENTANTI GENERALI PER L'ITALIA:

BONZI & MARCHEI - Milano - Via S. Nicolao, 1

SI SA COME SI PARTE MA COME SI ARRIVA?



COL FANALE "AQUILAS" PRESTO E BENE !!

SENZA FANALE "AQUILAS" TARDI E MALE !!

LA PORTANTO IMPRESSA

SENZA ESSA NON SONO VERI "AQUILAS"

GUARDARSI DALLE IMITAZIONI

FABBRICA F. SANTINI FERRARA

CITE NOTTURNE

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

Un milione di pezzi venduti

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

FABBRICA ITALIANA

RECIPIENTI INESPLODIBILI

SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI !!!



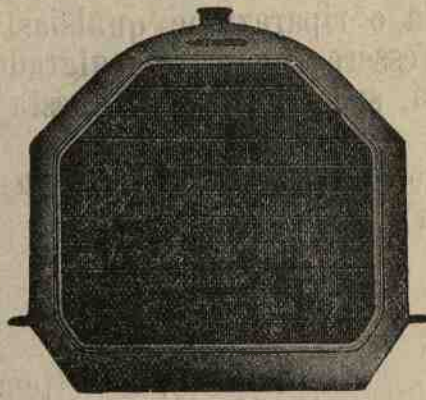
SEDE TORINO

AMMINISTRAZIONE: Via Sacchi, 26

STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

Raffreddatore G.A.

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



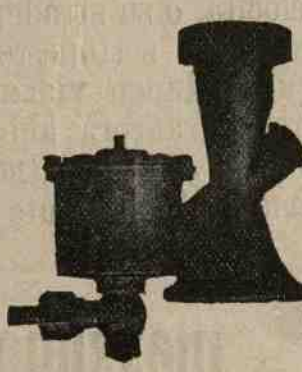
Il solo adottato dalle grandi Officine Francesi

Carburatore G. A.

Circuito delle Ardenne 1907.

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

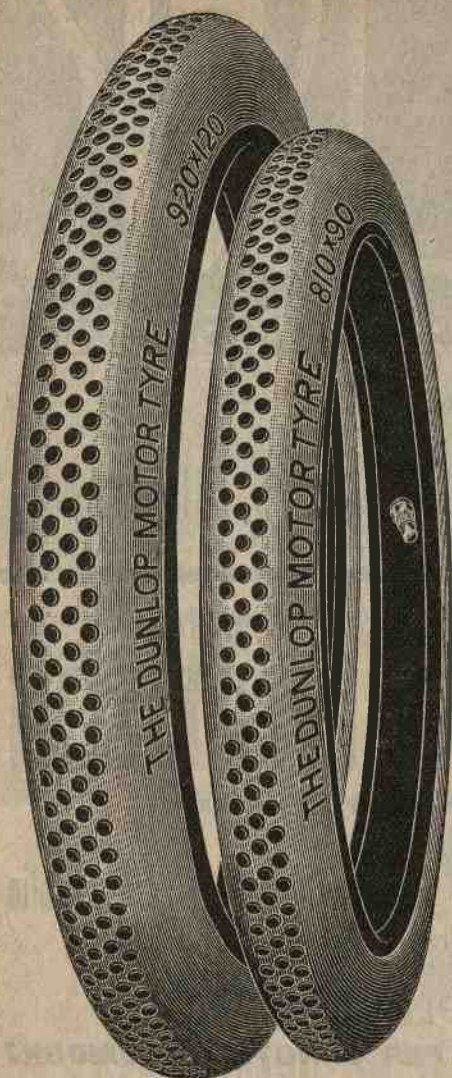
(Al TAUNUS, Nazzaro fece solamente Km. 84 e metri 700).



MODELLI per:
Vetture - Veturlette - Motociclette

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

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



DUNLOP

sia nelle corse che nei viaggi turistici
riesce sempre ad affermarsi
superiore a tutti
per resistenza e velocità

Shelbourne Hôtel - DUBLINO, Aprile 1907.

« Sento il dovere d'informarvi che le vostre gomme **DUNLOP** montate sulla mia vettura **Deasy**, si sono comportate splendidamente durante le corse di resistenza di **1000 miglia** che ho compiuto sotto il controllo ufficiale dell'A. C. Irlandese. In sei giorni la mia automobile ha coperto più di 1000 miglia senza alcuna fermata involontaria o riparazione qualsiasi per le gomme, le quali non hanno mai avuto bisogno d'essere rigonfiate, malgrado le strade fossero cattivissime, quali sono quelle irlandesi, specialmente in questa stagione, largamente inghiaiate e non ancora compresse.

« Mi congratulo dei vostri *Antidérapants*, che ritengo insuperabili per efficacia e resistenza ».

Firmato: H. H. P. DEASY.

TORINO, 9 Settembre 1907.

« Sono arrivato ora a Torino sulla mia **Mercédès 90 HP**. Ho percorso 3900 chilometri, dei quali 500 furono effettuati a velocità di corsa; il resto o su strade buone, come quelle di Châlons e Rheims, le quali mi permettevano di sviluppare la massima velocità, o su strade cattivissime, come quelle del Monte Cenisio, dove le gomme sono state sottoposte a durissima prova per il frequentissimo uso dei freni. E dopo questo lungo viaggio le vostre gomme **DUNLOP** non hanno sofferto e la scannellatura è ancora abbastanza visibile. Io spero di ritornare a Bruxelles sulle stesse gomme, e personalmente rinnoverò la mia sincera soddisfazione, che fin d'ora esprimo colla presente ».

Firmato: E. P. PILETTE.

DUNLOP massimo successo al Salon di Parigi

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

"Salon de 1907", o la "Décennale"

L'Apoteosi dell'automobilismo.

Il nostro posto d'avanguardia.

(Nostra corrispondenza particolare).

Parigi, 18 novembre 1907.

Quest'articolo — è bene dirlo subito — non è per tecnici; è un assieme confuso d'impressioni ricevute da un italiano (un italiano che non vuol fare dello stupido campanilismo, intendiamoci) che dopo avere osservato parecchie esposizioni dello stesso genere, qualcuna delle quali... pazientemente, per la eccessiva appariscenza, ha visitato con sorpresa, prima, e con ammirazione e amore e orgoglio, dopo, questo grandioso Salone di quest'anno, o meglio, questa « Décennale », come amano chiamarla gli iniziatori.

Ho detto con sorpresa, ed è proprio così; nessuno, neanche gli stessi parigini che giustamente non avrebbero a sorprendersi di nulla in questo mondo, nessuno, ripeto, può dire di non essere rimasto sorpreso e meravigliato di questo trionfo dell'evoluzione umana, tanto della forma quanto della sostanza.

Solo per chi conosce Parigi è possibile farsi una debbole idea dello spettacolo che offre il *Grand Palais*, il fortunato edificio che ormai può chiamarsi il tempio dell'ingegno. La piazza della Concordia, i Campi Elisi, il ponte superbo d'Alessandro III, una parte della Spianata degli Invalidi, e lo stesso *Grand Palais*, sono immersi nella sera in un oceano di luce polieroma, con un effetto variatissimo, superbo, stupendo, fantastico. Tutta una degna ghirlanda attorno al palazzo: tutta una festa indescrivibile, unica. Migliaia d'automobili, convenuti da tutte le parti del mondo, corrono all'impazzata per i viali e per le piazze, gridando con entusiasmo ai battelli che scivolano sotto, nella Senna, agli *omnibus*, ai treni e ai *fiacres*: « Largo! largo! E' la nostra volta! Affermiamo il nostro presente! temetene l'avvenire! ».

Mi fermo sul marciapiede, nell'angolo della piazza della Concordia coll'*Avenue des Champs Elysées*, e mi provo a contarli coll'orologio alla mano: ne passano 42 nel primo minuto primo, 85 nel secondo, 48 nel terzo, e perdo il conto del quarto perchè passano addirittura a frotte di sei, otto, quindici alla volta, incrociandosi e scartandosi meravigliosamente, dividendosi lo spazio disponibile dell'ottimo pavimento, tanto che quest'ultimo in certi istanti è assolutamente e letteralmente coperto, invisibile, come le acque di un gran porto commerciale. Oh! certo, se hanno progredito talmente i motori, gli *chauffeurs* non si sono fermati a ciò che erano ai primi giorni di questa arte nuova: totalmente padroni del volante e del tempo, dimostrano la loro abilità sorprendente.

E si osa parlare di crisi automobilistica... Ma, un po' di pazienza, ne parlerò fra breve di questo spauracchio che non ha ragione d'esistere più, specialmente per ciò che interessa noi italiani.

Eccomi nel Salone: chiudo gli occhi per un istante, abbarbagliati dalla prima impressione: li riapro: ri-

mango immobile! Non so più che fare: se fuggire o andare innanzi; ho un brivido per tutto il corpo, sento che non posso staccare lo sguardo, che vedo tutto e che non distinguo niente perchè mi manca la calma. Mille domande e mille impressioni si fissano nel mio cervello: provo un indicibile orgoglio d'appartenere alla società umana, perchè essa ha creato tutto ciò, e insieme ho un immediato senso di avvillimento per la mia intima debolezza.

Sono sempre sul parapetto del primo piano, c'hi mi amolo così; la musica delicata dell'orchestra vicina mi avvince ancor di più. Ma finalmente mi rianimo, osservo, e con gioia leggo *FIAT!* — lo *stand* mi sta in faccia — e immediatamente *ITALIA!*... tra due deliziosi alberi di candele elettriche tricolori. Fermo gli occhi su quella parola cara... finisco per non leggerla più come realmente è scritta, i miei occhi creano una vocale fra quelle lettere: leggo *ITALIA!* *ITALIA!*... e con passo svelto e contento, pieno di gioia, mi stacco da quel posto d'osservazione e scendo le scale per raggiungere gli *stands* del posto d'onore.

Quanti hanno esposto? Tutti, io credo. Tutte le Case, sapendo quanta importanza doveva avere la presente Esposizione, hanno mandato i loro prodotti; e non credo che tanta importanza possa avere il *Salon* di Londra, contemporaneo a questo di Parigi, giacchè mi si dice che parecchie fabbriche hanno creduto bene di riservarsi a Parigi, convinti che gli interessati che ieri visitarono la Mostra inglese, oggi o domani saranno a Parigi. Io credo inutile ogni altro Salone, sia pure in Italia. Raggiungere questo parigino è impossibile. E poi? non è la Francia la patria di questa nuova e grande industria? Qui dunque si festeggia la festa, l'apoteosi; e non importa se oggi i migliori prodotti non siano francesi. Come corro!... dirà qualcuno; infatti non volevo proprio entrare così subito nella questione... è stata la penna, e seguimola per questa volta.

Del resto, non sono io italiano ad affermare che i trionfatori della Decennale non siano i francesi, ma è la stampa competente, parigina per giunta, e quindi francese. Basta leggere l'*Auto* del 18 corrente.

Procediamo con un po' d'ordine. Esteticamente gli *stands* più attraenti sono i nostri: *Fiat, Itala, Bianchi, Isotta Fraschini, Spa*; e gli altri di varie nazionalità: *Brasier, De Dion-Bouton, Gillet-Forest, Darracq, Pipe, Bayard-Clément, De Dietrich-Lorraine, Rochet-Schneider, Panhard-Levassor, Renault, Peugeot, Benz, Opel*, ecc.

Espongono anche la Spagna e la Russia, abbastanza degnamente. Tutto il mondo dunque è preso dalla febbre dell'automobilismo, il momento è giunto, dieci anni di vita sono bastati, un progresso unico; abbiamo questa nuova macchina generosa in tutti gli usi di trasporto; è diventata necessaria, indispensabile alla vita moderna; tutti lo sanno, ormai, tutti lo vogliono: i ricchi e non ricchi; tutti applaudono, festeggiano e augurano ancora ulteriori perfezionamenti, se mai non siano stati già raggiunti; in una parola: è l'apoteosi! Oh! e chi tiene alto lo stendardo? Chi è l'imperatore su tutti i re dell'automobilismo? E quali i colori di questo stendardo da porre in mezzo tra le guardie d'onore?

Lo dice la folla, la folla composta di competenti e

di profani: i colori sono il bianco, il rosso e il verde: lo stendardo è quindi italiano: evviva! E l'imperatore — è sempre la folla che parla — è invece imperatrice: la *Fiat*! Perchè nessuna altra Casa può presentare le sue vittorie, in tutto il campo automobilistico. La *Fiat* vince la gara « al consumo » (Grand Prix dell'Aut. Club de France); la *Fiat* vince la gara all'« alesaggio » (Targa Florio), e finalmente vince quella alla « cilindrata » (Circuito del Taunus). Questo è l'oggi, nessuna può dirsi né eguale, né superiore. Ma non basta all'Italia il primo posto; spetta al nostro paese anche il secondo posto: l'*Itala*! (Raid Pékin-Matin e Circuito di Brescia). A questo proposito voglio informarvi d'uno *stand* eccentrico, quello della *De Dion-Bouton*. Orbene, esso è su motivi cinesi, quasi a dimostrare al pubblico ignorante chela gran vittoria di quella... giterella è stata ottenuta da quest'ultima Casa. Io non nego né dimentico i suoi meriti sul *raid*, ma affermo che non ad essa spettava un tale onore decorativo, tanto per la verità. Ricordo, fortunatamente, la frase spiritosa di un... francese che ho raccolta mentre osservavo questo *stand*: « Évitez les contrafaçons ». Ed io m'allontanai sorridendo, perdonando questa contraffazione non eccessiva, e pensando che anche Colombo aveva scoperto per primo l'America e che Amerigo Vespucci andatovi in seguito ebbe la gloria del nome. Il paragone, penso, non è errato totalmente, giacchè tanto la gran Casa francese come il non meno grande navigatore hanno importantissimi meriti. Ammirazione destano pure gli *chassis Isotta-Fraschini*, splendidi; certamente sull'esito commerciale che ne verrà dopo questa marcia milanese, di cui tutti ricordano l'ultima vittoria del Circuito di Brescia, potrà sperare assai, giacchè moltissimi pensavano agli acquisti della prossima stagione dinanzi alle magnifiche *Isotta-Fraschini*. E poichè ci siamo, parliamo del lato commerciale dell'industria automobilistica.

Ritorno all'accenno della crisi. Si parlava, infatti, d'una superproduzione, ebbene, no, il mercato è favoloso, e le conseguenze saranno soddisfacentissime. Tutte le grandi città, e non sono poche, sono destinate ad avere gli automobili invece delle carrozze a cavalli. Parigi sprona le consorelle francesi ed estere. Milano, in Italia, comincia ad essere ognora a suo posto. Se dunque tutti gli agiati possiedono una bella *limousine*, e non sono disposti ad acquistare i modelli nuovi, sarà il gran pubblico il futuro consumatore. Le fabbriche hanno diritto di avere degli alleati che contemporaneamente appoggino lo sviluppo dell'industria e mettano dei capitali a buono e certo frutto. I servizi pubblici si moltiplicano, le merci e le derrate cominciano a passare dai cavalli ai carri-automobili.

Ora al Governo italiano: incoraggiare praticamente le nostre fabbriche (bene ha fatto l'on. Schanzer nel bandire il concorso dell'auto-postale), e ridurre il dazio sulla benzina, il solito ritornello, che è bene di non stancarsi dal ripeterlo.

Quando infatti il prezzo della benzina in Italia sarà quanto lo è in Francia, se l'oggi è nostro, il domani non potrà mancarci ancor più luminoso e glorioso.

Bastia Pirisi.



Ricordo delle Grandi manovre in Germania. — L'Imperatore Guglielmo segue le manovre in automobile.

La Coppa Gordon-Bennett per l'aeronautica 1907

Fu verso la fine del 1905 che l'eminente direttore del *New York Herald*, dopo aver fondato la coppa per l'automobilismo, che è stata ed è tuttora soggetto di gare internazionali del più vivo ed emozionante interesse per il pubblico sportivo ed industriale e che ha dato argomento alle più belle vittorie dell'industria italiana, fondava anche un'analoga coppa per l'aeronautica, per dare impulso al movimento mondiale anche in questo nuovo ramo dell'industria e dello sport.

La Federazione Aeronautica Internazionale, alla quale sono iscritte le Società aeronautiche dei vari paesi, venne incaricata dal Gordon-Bennett di indire annualmente una gara *challenge* tra i clubs aeronautici delle varie nazioni, dotandola del premio di una coppa del valore di L. 12.500, e d'un premio di L. 12.500 in danaro per le prime tre gare, aggiudicando la coppa definitivamente alla federazione o società che la guadagnerà tre volte di seguito. Alle gare ogni nazione ha diritto di farsi rappresentare da tre aerostati sferici della cubatura da 900 a 2200 metri cubi, pagando un diritto di L. 500 ogni pallone. La gara può essere indetta per gli apparecchi di navigazione aerea di qualsiasi sistema e specie, ma venne sul principio limitata ad un concorso di distanza tra i palloni sferici permettendo che vi potessero prendere parte gli aerostati con motore.

Dell'organizzazione del primo concorso, che ebbe luogo l'anno scorso, venne incaricato l'Aero-

in seguito al 21 ottobre per assicurare il rifornimento del gas ai palloni partenti.

Il risultato di questa seconda gara è stato assai più importante ed interessante di quello dello scorso anno, basti il dire che il pallone vincitore ebbe un percorso circa doppio di quello fatto dal Lahm nel 1906, e che nessuno dei partiti restò in aria meno di 24 ore.

La Società Aeronautica Italiana, per un ritardo di qualche giorno nell'iscrizione, venne esclusa, sebbene si presentasse con ben tre palloni concorrenti; venne pure esclusa più tardi la spagnola, per cui alla gara furono rappresentati solamente gli Aero-Club di Francia, Germania, Inghilterra ed America; in tutto nove concorrenti: due francesi, tre tedeschi, uno inglese e tre americani.

L'organizzazione della festa fu perfetta, quantunque non fossero poche le difficoltà; le partenze vennero



Alfred Leblanc.

dell'Atlantico. Il rappresentante dell'Aero Club di Francia, signor Alfred Leblanc, pilota del pallone *l'Ile de France*, ebbe il secondo premio, per la differenza di pochi chilometri, dovuti più che ad altro al fatto che la sua rotta lo portò sulle coste dell'Atlantico, in un punto più vicino a St-Louis. Ebbe nondimeno il premio per la massima durata dell'ascensione, poiché rimase in aria ben 44 ore. Vincitore così anche il record mondiale di durata di navigazione aerea, che finora era tenuto dal conte Enrico De La Vaulx con un'ascensione durata 41 e 5 minuti.

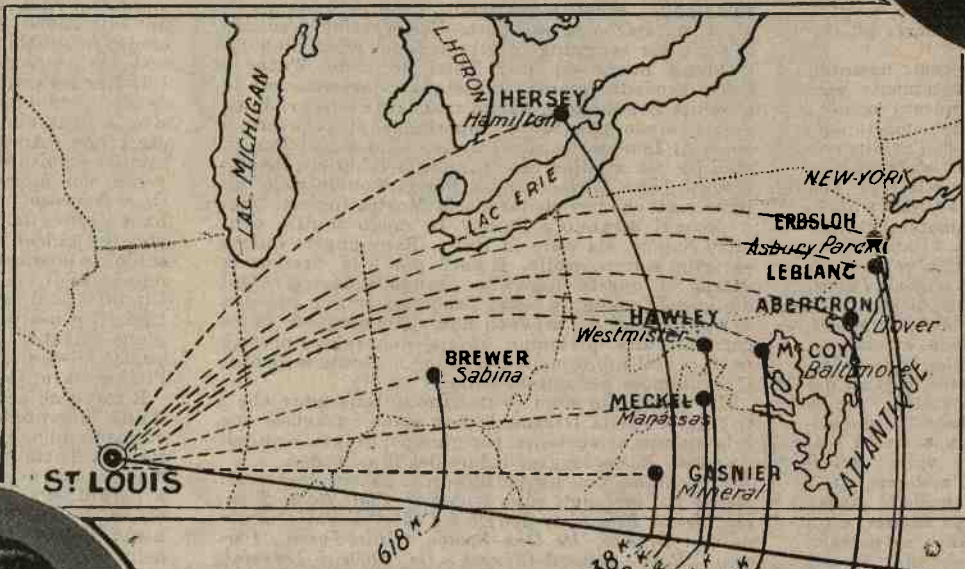
La Società Aeronautica Italiana non venne compresa tra i concorrenti alla gara per una formalità d'iscrizione, come si è detto. Fu un vero peccato per noi, perché non da dubitare che i nostri piloti sarebbero fatto onore. Il sig. Usnelli di Milano, che era in nota tra i concorrenti, scriveva nel febbraio

da New York al tenente Cianetti: « La S. A. I. ha telegrafato da Roma avvisando 3 adesioni, il 9 corrente. Ora la data per la chiusura delle iscrizioni era il 1° corrente, quindi non possono decidere in merito alla validità delle iscrizioni ed hanno interpellato in merito la Federazione. Dunque, sappiate che se ci accettano verrò anch'io a St-Louis in compagnia di Borsalino ed in questo caso avrò fatto due volte in un anno il viaggio in America ».

« Qui sono entusiasti, il presidente è spiacentissimo di questo contrattempo temendo reclami da parte delle Società federate, ad ogni modo farò tutto quanto starà in lui perché l'Italia prenda parte alla gara ».

Ma con lettera del 15 aprile la presidenza della Federazione Aeronautica Internazionale comunicava alla Società Italiana che il voto dei componenti l'ufficio della Federazione era stato contrario all'ammissione perché non venisse trasgredito un regolamento formale promulgato già da un anno e comunicato a tutti i Clubs interessati.

La direzione centrale della Società Aeronautica Italiana insistette per essere ammessa nonostante la sua tardiva iscrizione, valendosi dell'appoggio del presidente dell'Aero Club d'America, il quale scriveva all'Auto queste parole: « Noi non vogliamo approfittare dei regolamenti per levar di mezzo un



Le distanze percorse dai concorrenti.

fatte con un tempo magnifico e furono impressionanti. Ciascun concorrente fu salutato alla partenza dall'inno nazionale; il pubblico intervenuto venne valutato a circa 800.000 persone. I palloni furono trascinati dal vento prima verso nord, poi furono presi da una corrente di ovest e spinti attraverso la Pennsylvania sulle coste dell'Atlantico, dove si effettuarono le discese. Il risultato della gara fu il seguente:

- 1° Società Aeron, tedesca (D. L. V.), pilota Erbsloh, percorso km. 1409;
- 2° Aero Club di Francia, pilota Leblanc, percorso km. 1406;
- 3° Società Aeron, tedesca, pilota Abercron, percorso km. 1252;
- 4° Aero Club d'America, pilota Mac Coy, percorso km. 1150;
- 5° Società Aeron, tedesca, pilota Meckel, percorso km. 1132.

Il vincitore, il tedesco M. Carl Erbsloh, ebbe la fortuna e l'ardire di percorrere km. 1409, cioè un buon terzo del continente americano, in sole ore 41. Se fosse partito da Parigi con tale percorso avrebbe potuto raggiungere Lemberg in Polonia, oppure qualunque altra città della circoscrizione che passa per tale punto con centro Parigi, ad esempio, la città di Potenza nella Basilicata. Egli prese terra ad Asbury Park, poco a Sud di New York, proprio sulla costa

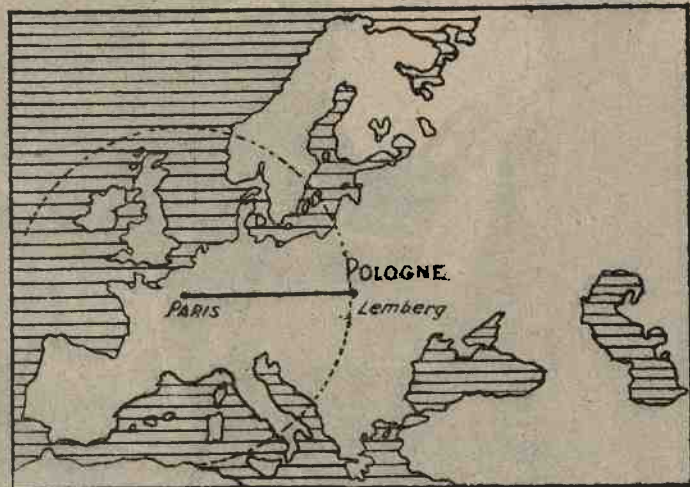
Club di Francia, e la gara ebbe luogo a Parigi il 30 settembre.

Vi presero parte quasi tutte le Società aeronautiche e tra i concorrenti vi furono francesi, inglesi, tedeschi, americani, spagnoli, ecc. La Società Aeronautica Italiana fu rappresentata dai suoi piloti Vonwiller e Cianetti. Alla partenza, che ebbe luogo dal Giardino delle Tuileries, intervennero rappresentanti del Governo francese, gli ambasciatori di tutte le nazioni concorrenti nella gara, un gran numero di notabilità cittadine e sportive ed una folla enorme di circa 200.000 persone. Il vento spinse i concorrenti verso la Manica che venne attraversata da 7 dei 16 palloni partiti. Il pallone italiano, al quale per sorte toccò di partire per primo, trovandosi in testa a tutti fu il primo a sfidare quella traversata dandoli l'esempio agli altri. Le discese tuttavia ebbero luogo in gran numero sul litorale francese della Manica, i vincitori si spinsero fino alle coste inglesi sul mare del Nord, lasciandosi arrestare soltanto da questo ostacolo poderoso. La classificazione finale fu la seguente:

1. Aero-Club d'America, pilota Lahm, percorso km. 647;
2. Società Aeronautica Italiana, pil. Vonwiller e Cianetti, percorso km. 598;
3. Aero-Club di Francia, pil. De-La-Vaulx, percorso km. 462;
4. Aero-Club of United Kingdom (Ingh.), pil. Rolls, percorso km. 460;
5. Id. id. id., pil. Kuntington, perc. km. 320.

In questa gara, quantunque la Società Aeronautica Italiana non sia riuscita a vincere la coppa, che spettò all'americano Lahm, riuscì tuttavia seconda, passando avanti alle Società francesi. La Società aeronautica tedesca, destinata a vincere la coppa questo anno, non ebbe nessun concorrente che si sia spinto al di là della Manica.

Secondo i regolamenti della coppa, quest'anno toccava alla Società Americana, alla quale apparteneva il vincitore Lahm, di indire la nuova gara 1907. L'Aero-Club d'America, la cui fondazione data soltanto dal 1905, già così presto in lizza collerimanti Società aeronautiche del mondo, scelse come punto di partenza la città di St-Louis, una della più centrali del continente americano. Per la gara venne stabilito da principio la data del 19 ottobre, portata



La Coppa Gordon-Bennett in Europa.

Se la partenza della Coppa Gordon-Bennett fosse stata data a Parigi, il vincitore sarebbe disceso a Lemberg, in Polonia, o in un punto qualsiasi della circoscrizione qui segnata.



I punti di discesa di Erbsloh e Leblanc.



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





Veduta dell'Esposizione di Madison Square.
(For. Penazzo - New York).

concorrente temibile. La Società Aeronautica Italiana, in conseguenza d'una falsa interpretazione delle condizioni stabilite, ha inviato la sua domanda per tre palloni qualche giorno più tardi. Questo errore ha dato luogo a molte discussioni, tra i differenti Aero-Clubs del mondo. Le opinioni sono state molto diverse. Alcuni sono stati nettamente contrari agli italiani. Noi dell'Aero-Club d'America abbiamo insistito per la loro ammissione ed insistiamo ancora e ciò tanto più in quanto li consideriamo dei pericolosi rivali.

«Io sto appunto ora in Europa per cercar di convertire al nostro liberalismo gli Aero-Clubs che non sono del nostro avviso su questo punto.

«Più la Coppa Internazionale degli Aeronauti troverà concorrenti che vi prendano parte, e più sarà grande la gloria del vincitore».

Ma questo benigno patrocinio non dette risultati gli italiani debbono rimandare la loro prova all'anno prossimo, a Berlino.

Un particolare curiosissimo e degno d'attenzione relativo alla gara per la Coppa Gordon-Bennett è stata la corsa di dirigibili che susseguì le partenze dei palloni.

La corsa è certamente da considerarsi come una parodia di quello che saranno in avvenire le gare di dirigibili, ma intanto quella si può dire la prima gara nella quale compariscano vari concorrenti simultaneamente. I dirigibili che vi presero parte non erano, a vero dire, molto rimarchevoli per novità, il loro tipo avvicinavasi a quello dei primi Santos Dumont, allestiti alquanto rudimentalmente con prima ed andature assai imperfette. Tuttavia la prova riuscì interessante e gli americani sono fieri di aver organizzato così la prima corsa di dirigibili. Il percorso da compiersi non oltrepassava i 3 km. fu fatto in un quarto d'ora dal vincitore Lincoln Beachy di Toledo (Ohio).

L. MINA.

Da un "Salon", all'altro

La chiusura dell'Esposizione americana

(Nostra corrispondenza particolare).

L'ottava Mostra nazionale d'automobili ha avuto luogo nella scorsa settimana al Madison Square Garden, un edificio di stile barocco ed ibrido, ma vastissimo nell'interno, tanto che non si può chiamare diversamente d'un giardino-teatro.

Una Mostra nazionale in America non presenta, a prima vista, gran che d'interessante per l'Europa; ma un'ottima organizzazione, le novità, le tendenze e il prezzo dei prodotti sono sempre cose degne d'attenzione.

La decorazione interna, data l'immensità del locale, è stata abbastanza indovinata per ottenere un ricco ed artistico insieme. Guardando la sala da uno dei suoi punti più alti, la scena generale era soddisfacentemente pittoresca e più che ad una Esposizione d'automobili, sembrava di trovarci in un parco delle ville romane.

L'Esposizione di New York, promossa dall'Association of Licensed Automobile Manufacturers, ha messo al giudizio del pubblico circa duecento modelli 1908, prodotti dalle primarie fabbriche, e l'impressione speciale che ho avuto nell'osservare i nuovi tipi, è stata d'un sensibile sforzo, da parte dei fabbricanti, per dare alle loro macchine quel tono di genialità latina, la più forte nemica forse del prodotto americano.

Una quindicina di motori a sei cilindri attiravano l'attenzione ed alcuni di essi erano presentati da fabbricanti che nel passato si erano esclusivamente dati ai quattro cilindri.

A. Winton, uno dei più reputati studiosi e fabbricanti del motore, mentre negli anni passati mai ha costruito un sei cilindri, quest'anno non presentava che tre bellissimi chassis con motori a sei cilindri. Egli è stato complimentato e criticato ad un tempo per tale sua decisione; ma se ciò può essere un'evidenza della superiorità dei sei cilindri o semplicemente una risposta alle domande degli acquirenti, lascia pur sempre incerta la questione della prevalenza d'un tipo sull'altro.

Rimarcabile era la spaziosità e la nettezza degli stands, quasi tutti decorati nel vecchio stile inglese, con profusione di piante e di luce. La Packard, la Pope Toledo, la Franklin e la Columbia erano le più ammirate. Quest'ultima presentava un tipo alquanto simile alla Krieger italiana e cioè una vettura completa, di lusso, pesante circa Kg. 1800, con motore a benzina e trasmissione elettrica, al prezzo di L. 42.500. Fra i più potenti motori primeggiava l'Apperson, 96 HP; chassis L. 42.000.

Chiunque ha potuto, visitando l'Esposizione, trovare di che interessarsi: dall'automobile a buon mercato a quello di lusso, dalla leggiera ed elegante vettura per città all'enorme carro per

pesanti lavori, dagli accessori d'ogni genere alle parti vitali del motore.

Questa mostra è stata la seconda e la più importante del 1907, ma molti si sono domandato perchè negli Stati Uniti non si facciano, che rarissimamente, delle esposizioni internazionali di automobili. Premettendo che gli americani sono più chauvinistes dei francesi, ch'essi proteggono qualsiasi industria nazionale e che in genere tali esposizioni sono promosse (al contrario di quanto avviene a Parigi ed a Torino) dai fabbricanti stessi, la risposta viene da sé: i fabbricanti temono la concorrenza estera soprattutto quando gli ordini importanti si ricevono durante un'Esposizione.

New York, 10 novembre.

Rag. Francesco Penazzo.

Il decimo Salone dell'Automobile a Parigi

Il successo.

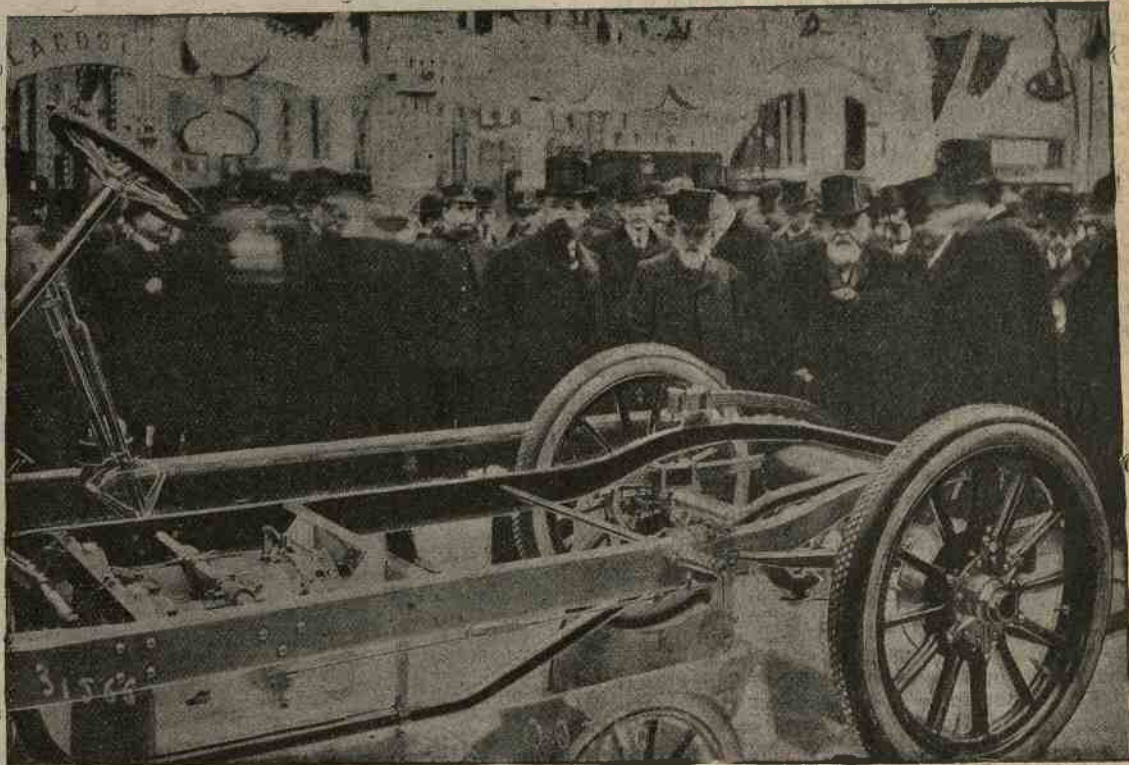
La Dccennale, come la distinsero quest'anno i giornali parigini, si è inaugurata il 12 novembre, ed alla cerimonia inaugurale ha assistito la massima autorità francese, il presidente della Repubblica signor Fallières. Il corteo presidenziale, circondato da una coorte di agenti, ha percorso lentamente le ampie navate del Grand Palais, soffermandosi di tanto in tanto dinanzi alle ditte più importanti. Il Presidente ha visitato anche gli stands delle ditte italiane, e dinanzi a quello dell'Itala e della Fiat si è intrattenuto per qualche minuto a discorrere intorno alla vittoria del principe Borghese e di Nazzaro. Il corteo, giungendo alla sezione degli abiti ebbe la sorpresa di scorgere un gruppo di figure di cera che rappresentano al naturale Fallières, Clemenceau e altri ministri e personaggi politici in atteggiamenti curiosi.

Il presidente Fallières fu il primo a sorridere dello scherzo. Un altro scherzo che lo ha divertito fu quello preparatogli da una fabbrica di pneumatici. Un pallone dalla forma di gigante salutò il Presidente al suo passaggio e poi si sgonfiò con un sospiro.

Lo spettacolo serale è riuscito quest'anno veramente eccezionale. Basti dire che l'illuminazione costa 3000 franchi all'ora e che vi sono più di 200.000 lampadine distribuite sopra fili che formano un percorso complessivo di 30 chilometri.

La festa della luce è coronata da un faro potentissimo che irradia i suoi fasci da 300 metri di altezza sulla cima della torre Eiffel.

La Mostra attuale fa in certo modo assistere alla rapida evoluzione della formidabile industria, e anche da questo punto di vista essa offre un interesse veramente eccezionale. E' una evoluzione di una rapidità sorprendente; ma vi è un piccolo angolo della mostra che suggerisce una speranza anche più audace. E' l'angolo della sezione retrospettiva, dove sono raccolti alcuni mo-



La cerimonia inaugurale del decimo Salon automobilistico di Parigi. Il presidente della Repubblica, Fallières, compie il giro degli stands. (Fot. Branger - Parigi).

Un Concorso d'illuminazione per automobili

L'iniziativa utile e geniale è emanata dall'Automobile Club di Milano. Nei primi mesi del 1908 si svolgerà a Milano un concorso internazionale per l'illuminazione degli automobili. La Commissione esecutiva è composta del presidente onorevole Silvio Crespi, nobile Fazio Dal Pozzo, dottor Alberto Pirelli, conte Carlo Sormani e signor Brigatti Luigi. Assai presto uscirà il programma dettagliato. Il concorso sarà per il migliore generatore, per il miglior faro e per il miglior complesso di illuminazione dell'automobile. Quasi tutte le case italiane e diverse case estere hanno dato affidamento di partecipare a questo importante concorso, il quale sarà dotato di ricchi premi offerti dall'Automobile Club di Milano.

L'abbonamento alla

Stampa Sportiva

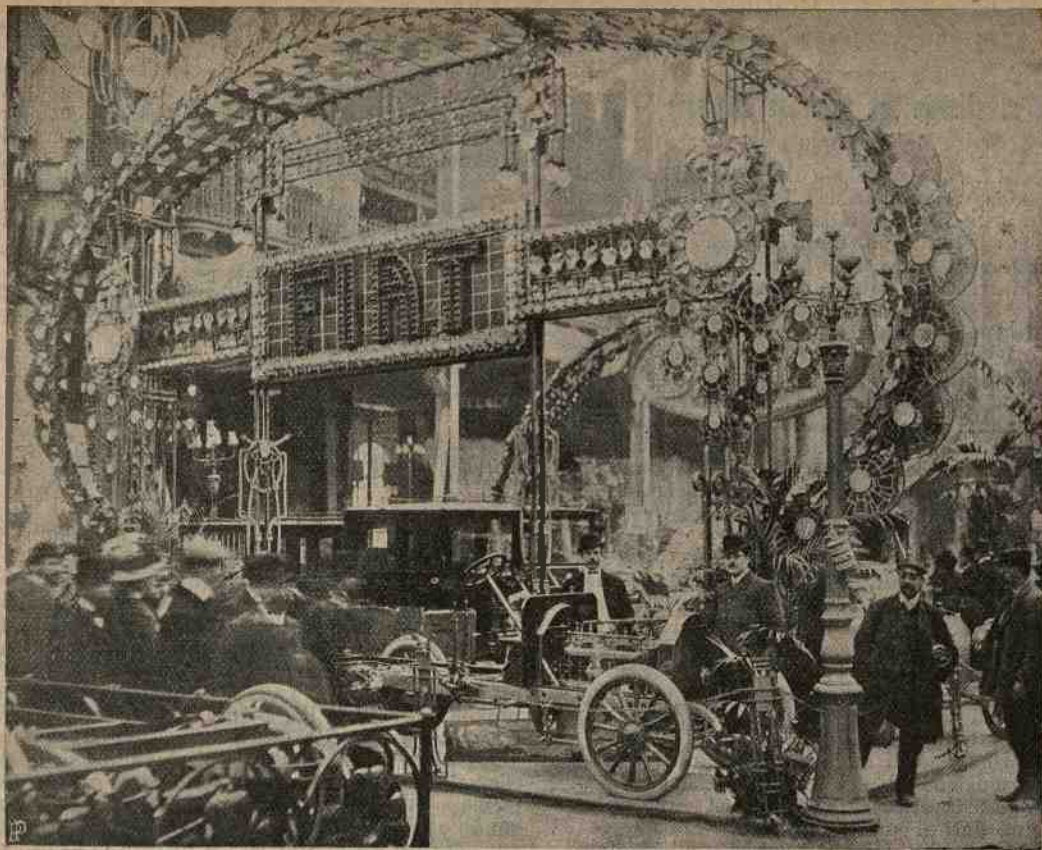
costa L. 5

Attenti!! Avendo dato gli **Scatti liberi PERRY** risultati non soddisfacenti, saranno quest'anno sostituiti col nuovo tipo portante la Marca brevettata:

Verificate prima di farne acquisto, perchè non verrà garantito, nè cambiato che solo questo tipo.

PERRY "The PEARL,"

BOZZI DURANDO & Co. — Milano, Corso Genova, 9



X Salon di Parigi. - Lo stand della Fiat, di Torino.

(Fot. Branger, Parigi).

delli di vetture di 15, 20, 25 anni fa. Accanto alle ultime vetture snelle, eleganti, dagli organismi poderosi e delicati, quei vecchi modelli sembrano datare da parecchi secoli. Il progresso compiuto in così breve volgere di tempo, un decennio o poco più, appare così meraviglioso, che lo sfarzo di luce profuso intorno alla Mostra appare degno del prodigioso avvenimento.

La Mostra occupa, come è noto, il grande palazzo delle Belle Arti ai Campi Elisi, che fino a pochi giorni or sono ospitava ancora i quadri e le statue del Salone d'Autunno. La immensa navata centrale è stata trasformata come per incanto ed offre un colpo d'occhio magnifico. E' una festa di colori e di eleganza che di sera, alla luce di migliaia di lampade polierome, assume un aspetto fantastico.

Il lampadario che sta nel mezzo della cupola pesa più di tre tonnellate ed è rutilante di luce. La base rappresenta un gigantesco diamante a miriadi di faccette: veli trasparenti dalle sfumature delicate temperano alquanto lo splendore dell'illuminazione interna.

Nel mezzo della navata un palco d'onore è riservato alle vetture vincitrici del gran premio automobilistico di Francia. Prima è la *Fiat II* di Nazzaro, tutta rimessa a nuovo, e dipinta di un colore rosso vivo: le stanno accanto una *Renault* e una *Darracq*. Le ditte italiane rappresentate alla Mostra sono 18 e quasi tutte occupano lo spazio della navata di fronte all'ingresso principale.

Nelle navate inferiori e sui loggiati espongono le ditte degli accessori, pneumatici, impermeabili, ecc. Un'ampia tettoia eretta sulla spianata dell'altro capo del ponte Alessandro III, e sormontata in lontananza dalla cupola dorata degli Invalidi, ospita l'interessantissima mostra retrospettiva, quella dei canotti automobili e quella delle vetture pesanti da trasporto.

Attraverso gli "stands".

Tutti i francesi, dalle più spiccate autorità allo studente, dal benestante alla *midinette*, hanno visitato più volte ed ammirato la raccolta lussuosa e strabiliante di vetture che stanno oggi al decimo *Salon* dell'automobile, e non pochi complimenti sono toccati all'industria italiana, la quale, come sempre, si è presentata seria e potente e tale da non temere concorrenza.

Come si vede quindi, un successo dei più belli e tale che non si sarebbe potuto desiderare maggiore.

Riepilogando, parleremo in succinto degli *Stands* italiani, riproducendo qui quanto ha interessato già la stampa italiana e francese.

Fabbrica «Alba». — L'hanno battezzata vettura austriaca, ed è invece creazione italiana. Nella visita presidenziale il signor Fallières si è fermato lungamente avanti allo *Stand* di questa Casa,

ammirando la 4 cilindri di 45 cavalli, una creazione che merita veramente un esame coscienzioso e lungo.

La vettura *Alba* riassume veramente tutto: solidità, resistenza, leggerezza, perfetto maneggio sulla strada, eleganza e comodità; tutte qualità che sono la sua distinzione. Questa marca è assai temuta dalla concorrenza francese, perchè numerosi sono gli intenditori che le hanno accordata la loro preferenza.

Fabbrica «Bianchi». — La Casa Bianchi ha esposto dei *chassis* d'una perfezione veramente ammirevole.

La Casa Bianchi espone una vettura della forza di 40-50 HP, montata con carrozzeria da turismo e nella quale è applicato un nuovo dispositivo semplicissimo per la messa in marcia automatica. Questo dispositivo è concessione esclusiva per il 1908. Espone ancora due *chassis*, uno di 70-90 HP, ed uno di 14 HP, quest'ultimo con tre velocità e

marcia diretta in terza, assai preferito dai compratori.

Fra le novità presentate dal Bianchi occorre ricordare il nuovo carburatore, i freni interni e le ultime modificazioni al *grasseur*. La Casa Bianchi ha concluso un contratto col signor Tapsky per l'apertura di un'Agenzia Bianchi a Pietroburgo. Ciò significa che i limiti di simpatia della Casa Bianchi si allargano in modo lusinghiero.

Fabbrica «Esperia». — Fra gli *Stands* più ammirati, conviene citare quello di questa Casa Bergamasca, dove sono esposti dei meravigliosi *chassis*. Specialmente il *chassis* 20 HP di 4 cilindri, in un sol blocco, e il *chassis* corrente di 40 HP sempre a 4 cilindri, resi alla pari. Le vetture *Esperia* sono adunque rimarcabili per la loro semplicità. Si tratta d'un materiale di qualità superba, vetture ben finite, comode per viaggiare e perfette sotto ogni punto di vista.

Fabbrica «Fiat». — E' la trionfatrice del 1907, con le vittorie di Sicilia, di Germania, di Francia. La madre dell'automobilismo italiano. Non poteva quindi mancare. Espone due *chassis* e tre vetture. Dei *chassis* è ammiratissimo un sei cilindri di gran passo, con semplicità e leggerezza d'assieme.

La *Fiat* ha lanciato nel 1908, oltre ai tipi già noti favorevolmente 18-24 e 28-40 HP a 4 cilindri a catena, tre nuovi tipi: un tipo 4 cilindri 20-30 HP a cardano e un tipo 6 cilindri 35-45 HP a catena. Il successo del 1907 è certo la vettura a cardano 15-30 HP per il servizio di lusso in città. Nazzaro, Lancia e Wagner, i guidatori mondiali di questa marca, si presenteranno ai grandiimenti del prossimo 1908, più fidenti e più audaci che mai, guidando tre nuovi modelli *Fiat*.

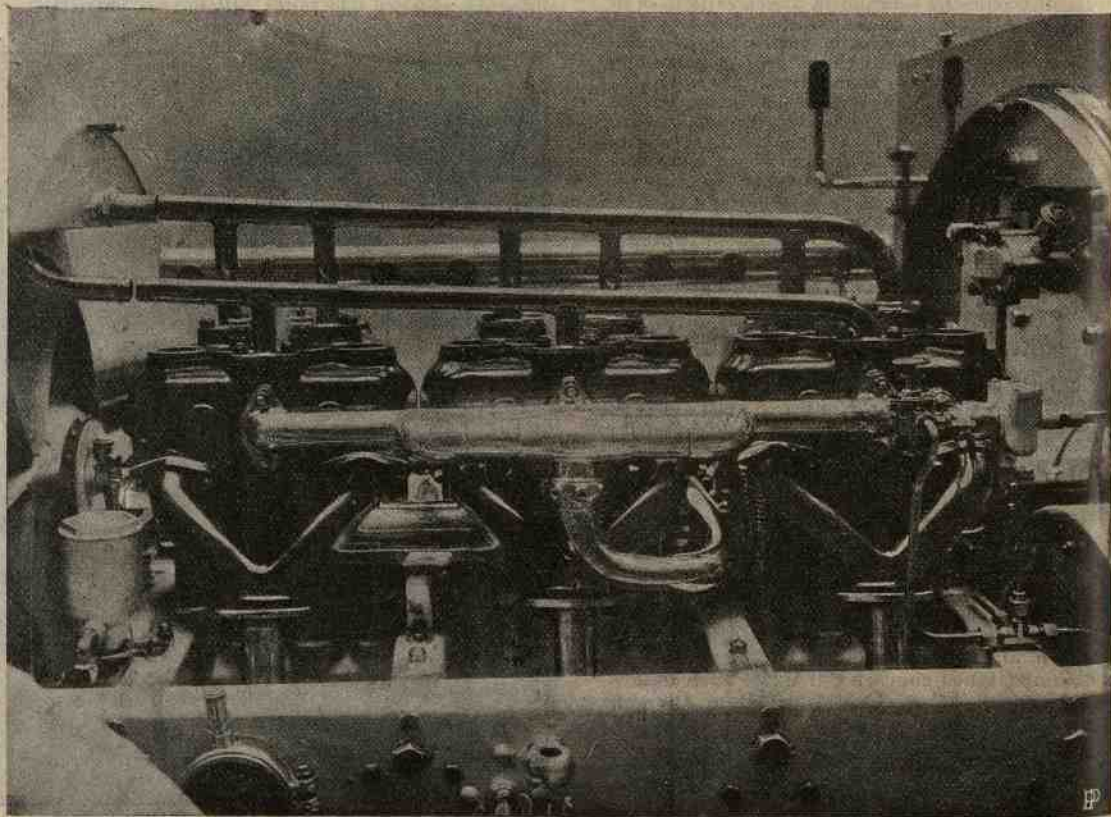
Brava *Fiat*! Così si difende il prestigio nazionale!

Fabbrica «Florentia». — Sempre di bene in meglio la *Florentia*. Non presenta novità marcate, ma in complesso si nota in tutto il suo materiale una continuata perfezione meccanica ed un gusto dei più delicati. *Chassis* più snelli, più semplici e più leggeri. Ecco le prerogative di quanto espone la Casa fiorentina, sempre il tutto contornato da quella leggiadria che è carattere proprio del suo paese.

Fabbrica «Italia». — Il presidente della Repubblica Francese ha fatto una lunga visita allo *Stand*, ed ha ammirato i nuovi modelli 1908. Il successo per la marca italiana è stato decisivo; all'unanimità i *chassis* presentati sono stati trovati una vera perfezione industriale. Dalla 14-20 HP a cardano, per sole lire 10.500, alla potente 6 cilindri 60-75 HP, così superbamente robusta e di grande velocità.

L'*Italia* ha chiuso il bilancio del 1907 con la splendida vittoria sulle strade bresciane. A giusta ragione il 1908 s'apre per essa colle più lusinghiere speranze d'un buon proseguimento!

Fabbrica «Isotta-Fraschini». — Prerogativa di



X Salon di Parigi. - Il motore a 6 cilindri della fabbrica San Giorgio, di Genova.

(Fot. Branger - Parigi).

LA MOTOSACOCHÉ

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

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

CATALOGO GRATIS

OLISTII Provv.
del vero Fanale
AQUILAS
di 100 metri.

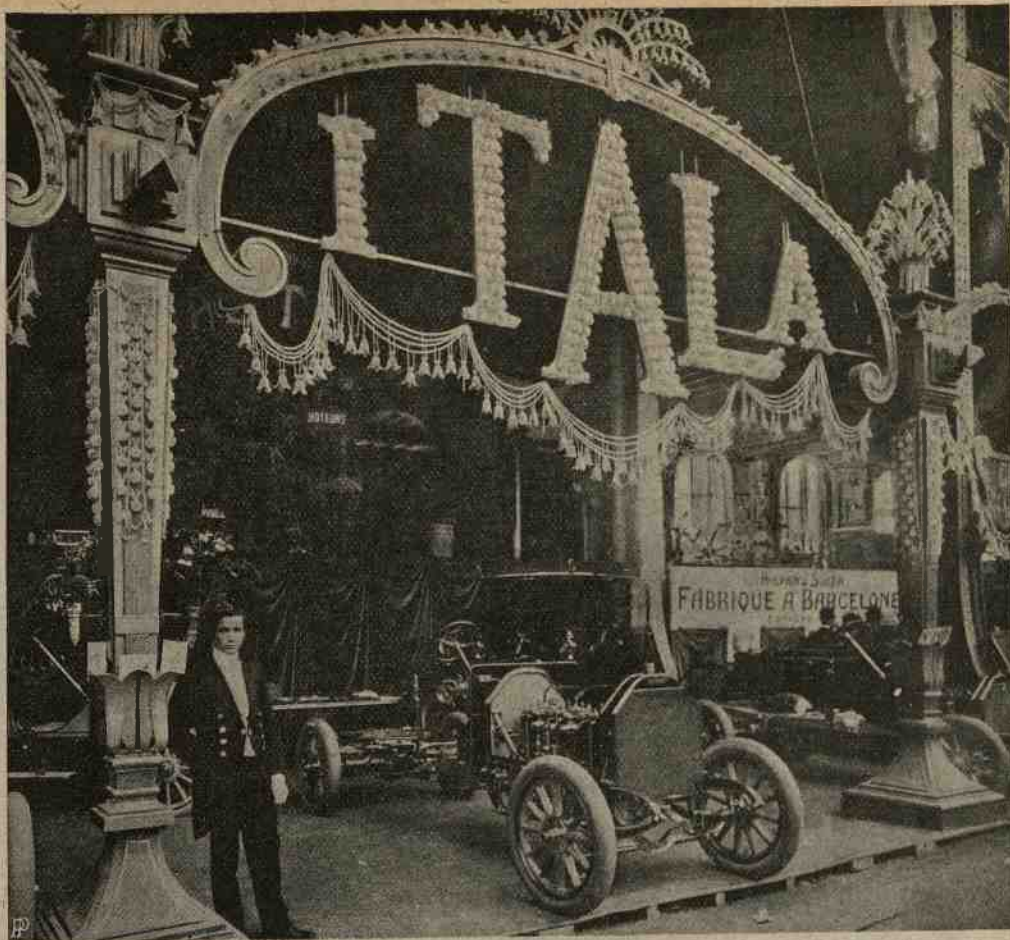
I veri
"Aquilas",
portano
impresa
la Marca
di fianco
e la pa-
rola "A-
quillas".
Arti-
coli d'il-
lumina-
zione,
casalln-
ghi e
chinca-
glierie.

FABBRICA
SANTINI - Ferrara
Internazionali
Bruxelles 1906
Grand Prix
Milano 1906
Medaglia d'Oro

questa Casa la distinzione. Essa non ha mai indietreggiato di fronte a spese e sacrifici pur di migliorare e rendere impeccabili i propri prodotti. Quanto essa ha esposto al Salon di Parigi ne è una prova delle più evidenti. E tutto questo, con grande semplicità, quasi che la *Isotta-Fraschini* non fosse la grande marca nazionale che ha vinto quest'anno così brillantemente la Coppa Florio, innanzi a un formidabile lotto di concorrenti nazionali e stranieri. Troviamo nello *Stand* un *chassis* 14 HP a cardano, a 4 cilindri, velocità 45 km. all'ora; un *chassis* 18-24 HP a catena, a 4 cilindri, velocità 65 km. all'ora, prezzo lire 14.000; un *chassis* 40-HP, trasmissione a catena, a 4 cilindri, velocità 80 all'ora, prezzo lire 18.000; un *chassis* 40 45 HP, a catena, a 4 cilindri, velocità chilometri all'ora, prezzo lire 20.000; un motore HP, a 6 cilindri, prezzo dello *chassis* L. 15.000. È facile dire che questo *Stand* è fra i più frequentati e che le ordinazioni numerosissime giunte alla Casa sono ben meritate, trattandosi d'una Casa che onora veramente l'industria italiana.

O. T. A. V.». — Le Officine Türkheimer per automobili e velocipedi presentano, oltre alle vetture *Junior*, dei modelli di vetture e vetturine sotto le apparenze di veicoli di gran lusso, secondo le qualità principali di vetture serie lungo servizio. Gli *chassis* «*Otav*» sono una relazione alla Mostra attuale; poichè dimostrano l'industria dell'automobile è capace di produrre veicoli a prezzi abbastanza ragionevoli. Vetture e vetturine *Otav* sono costruite con materiali di prima qualità e di una finitura veramente marcabile.

Fabbrica «*Rapid*». — Lo *Stand* della marca cinese è uno dei più lussuosi, e dei meglio piazzati nel grande *Salon*. Un pubblico numeroso sofferma lungamente a complimentare i nuovi modelli 1908 presentati da questa Casa. Si era detto da taluni che la Casa torinese non intendesse più occuparsi delle vetture automobili per limitarsi, limitando il suo lavoro nel campo commerciale, alla costruzione di camions, inaffiacchi, ecc. L'attuale grandiosa e completa mostra di Parigi dimostra non solo infondate quelle voci, ma afferma una volta di più i progressi giganteschi di questa Casa nella costruzione di vetture. Sono il massimo della comodità e di quell'eleganza che oggi imponendosi a ogni genere di costruzioni. Questo naturalmente senza la collaborazione da parte di costruttori di veicoli indu-



X Salon di Parigi. - Lo stand della fabbrica Italia, di Torino. (Fot. Branger, Parigi).

striali che ha pur procurato tante soddisfazioni alla *Rapid*.

Fabbrica «*S.O.A.T.*». — La giovane Casa italiana conferma il suo successo industriale esponendo nello *Stand* N. 1 una vettura che nei minimi dettagli è una perfezione meccanica. Il suo debutto allo *Stand* di Parigi, molto osservato, è stato accolto col migliore favore, e per quanto ci consta, non poche saranno le ordinazioni che giungeranno alle Officine torinesi, quasi a compenso di questo

suo primo passo, che, diciamolo francamente, è stato felicissimo.

Fabbrica «*S.P.A.*». — Anche la *S.P.A.* si ripresenta al *Salon* parigino. Essa è considerata come una delle Case italiane più prospere e più ricche, grazie ad una fabbricazione impeccabile che ha portato l'industria dell'automobile ad una grande perfezione di meccanica e di comfort. Tutti, senza eccezione, restano ammirati dei 3 *chassis* esposti; il *chassis* 15-20 HP a 4 cilindri; un *chassis* 28-40 HP che fila i 90 km. all'ora, il veicolo ideale per turismo; poi ancora un *chassis* di 60 HP a 6 cilindri di grande semplicità e molto armonioso. Prestissimo, a questi modelli seguirà un *chassis* 30 HP a 6 cilindri, e sarà, a quanto si dice, un tipo sensazionale di vettura.

La *S.P.A.* onorevolmente si è ripresentata al *Salon* di Parigi.

Fabbrica «*Standard*». — È la macchina che sta peregrinando attraverso l'Europa, che vuole compiere in condizioni disagiate un *raid* di più che 8000 km. Per una giovane casa non è poco tutto ciò.

Il successo che essa ha riportato al *Salon* è significativo. Sapevamo già che la vettura 14 HP, a quattro velocità, costruita con grandi cure nelle Officine di Torino, era un veicolo silenziosissimo, dolce, regolare e al tempo stesso robusto e veloce. La sua debole consumazione (10 litri ogni 100 chilometri), la sua facilità di superare le salite, il suo *chassis* facile a ricevere qualunque tipo di carrozzeria, la sua entrata laterale, la sua media chilometrica di 48 all'ora, tutto questo assieme di cose fanno della *Standard* un tipo perfetto di vettura per città e per turismo, e giova dire che il nostro concetto è condiviso da tutti i competenti, se al *Salon* di Parigi, come altrove, la *Standard* trova un terreno facilissimo per trattare numerose ordinazioni di consegna.

(Continuazione e fine al prossimo numero).

CORRISPONDENZA

Tortona, Gianotto. Eccola servita.

Novi Ligure, L. Secondi. Grazie.

Potenza, Fortiter. Al prossimo numero.

Genova, Rota. Non è colpa nostra. I nuovi avvenimenti del podismo ci impongono il ritardo del Fortior. Al prossimo.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

Automobilisti!

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

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

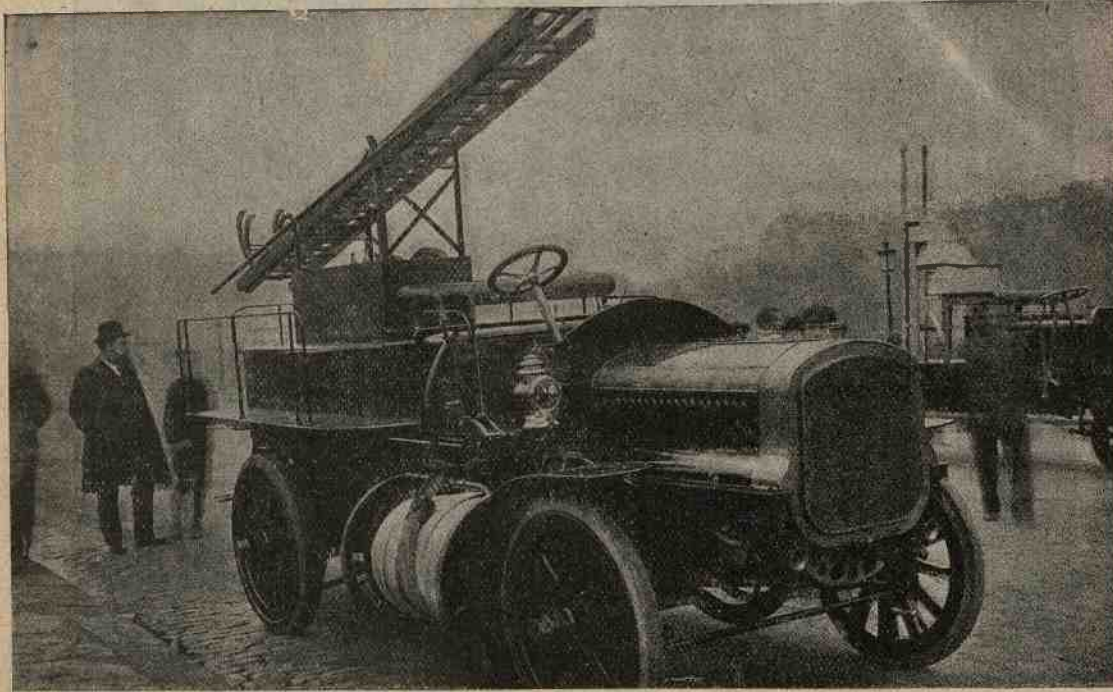
BOWDEN

Syndicat Français des Brevets
E. M. BOWDEN

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

L'apertura del Salon inglese all'Olympia

Se il Salon decennale di Parigi attrae in questo momento gli sguardi entusiasti di tutto il mondo, non è però da trascurare quello inauguratosi contemporaneamente a Londra, all'Olympia, organizzato dalla Society of Manufacturers and Traders. La inaugurazione fu fatta domenica alla presenza del Duca di Connaught, fratello di S. M. Edoardo VII,



Carro dei pompieri di Parigi con motore Delahaye. (Fot. Branger - Parigi).

e di un numeroso stuolo di personalità e di invitati che resero attraentissima la festa.

L'Olympia Show, come già altra volta dicemmo, presenta la sola vettura automobile da turismo, escludendo anche la vettura da piazza; le altre esposizioni, come la stessa Olympia che riaprirà le sue porte a marzo per i canotti, la Stanley, Show, conterranno ciò che rimane da esporre nell'industria del ciclo e dell'automobile.

L'attuale Esposizione dell'Olympia è molto superiore per numero di stands e per lusso di ambiente alle precedenti. Anche quest'anno l'internazionalità degli espositori ne ha fatta una delle migliori concorrenti del Salon di Parigi per evitare appunto la forte concorrenza di quello di Londra.

All'Olympia si notano oltre trecento stands, son circa centocinquanta fabbriche d'automobili. Fra le italiane abbiamo le Fiat, le Isotta-Fraschini, l'Itala, la Spa, e fra le marche belghe, tedesche, francesi, ecc., si notano la Pipe, la Germain, la Ford, la Spyker, la De Dion Bouton, la De Dietrich, la Clément-Bayard, la Charron, la Motobloc, la Mors, la Berliet, la Panhard, la Pilain, la Renault, la Buire, la Gobron-Brillié, la Delaunay, la Bollé. Le fabbriche inglesi sono tutte presenti alla riuscita della mostra e così sono ammirate la Napier, la Daimler, la Deasy, la Rover, la Humber, la Rolls-Royce, la Crossley, la Ariel-Symplex, la Austin, la Syddley, la Argyll, la Dennis, la Adams, ecc.

Molte sono le case fabbricanti di accessori che fanno bella mostra di sé nella galleria del primo piano; trovansi tra esse i nomi di: Bleriot, Lucas, Godin, Salsbury, Smith e Son, Aster, Dunlop, Michelin, Continental, Collier, Hutchinson, Clincher, Palmer, ecc.

Il raid Pechino-Parigi è rappresentato alla mostra dell'Olympia dalle tre vetture Itala, Spyker e De Dion Bouton; esse sono l'attrattiva e la curiosità principale della Mostra, la quale, sebbene oscurata in questo momento dal Salon di Parigi, non cessa di essere una grande e riuscita Esposizione automobilistica.

S. SINIGAGLIA & C.

Casa fondata nel 1880

Studio Tecnico Industriale

TORINO - Via Andrea Doria, 18 - TORINO

Tubi flessibili in metallo

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

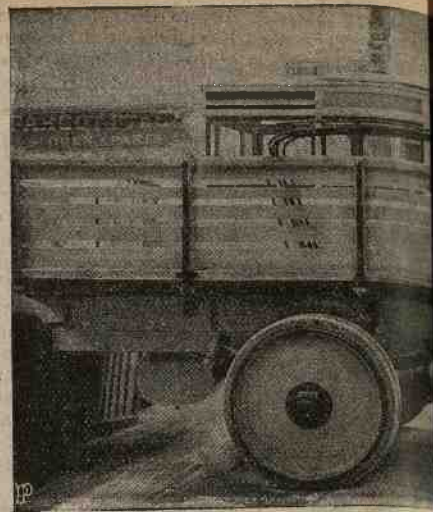
MEDAGLIONI SPORTIVI

L'Orso della Montagna

(In memoria dell'abate Amé Gorrel).

Ricordo: una sera d'estate, or son cinque anni, su pel sentiero roccioso che da Valtournanche conduce alla verde conca del Breuil.

Avevo lasciato il paese sull'imbrunire, in compagnia d'una vecchia guida, una di quelle guide



Esposizione decennale d

dei fien falciati: nessun segno di vita in quella natura assonnata, all'infuori del rombo dell'acqua nella caverna delle Buserailles, all'infuori del nostro passo ferrato sulle pietre della via, il silenzio era nell'ora e nel luogo, ed obbedendo a un comune istinto, tacevamo.

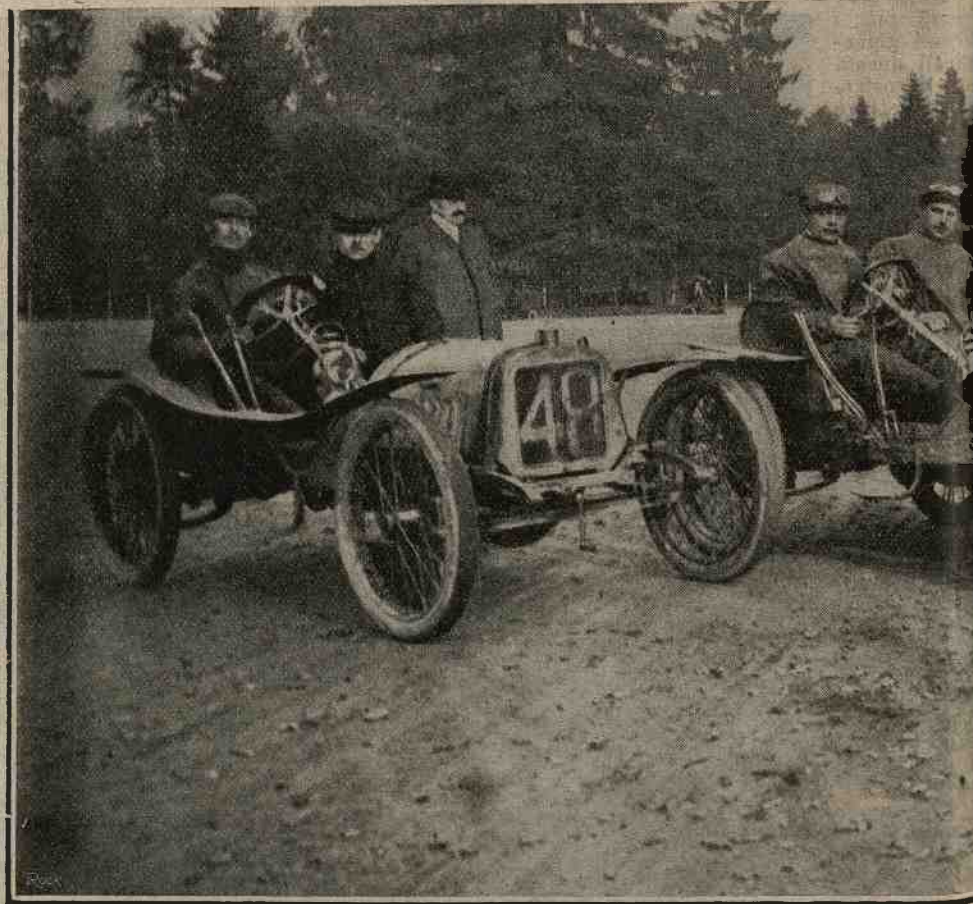
Ad un tratto, ricordo che un sonoro grido d'addio mi parti dalle roccie sottostanti:

— C'è gente! — sentenziò la guida, continuando il passo cadenzato, senza nemmeno voltarsi a guardare.

Non risposi e mi fermai. Chi poteva esser quell'ora? Forse qualche alpinista solitario, qualcuno che lanciava un grido d'intesa ad un compagno perduto, qualche guida, forse; le roccie il fogliame m'impedivano di vedere tutta la persona della quale scorgevo ora il cappello ed ora la gonnella, un uomo o una donna, dunque, meglio qualche essere appartenente a... sesso neutro, ed ecco che allo svolto del sentiero apparve una figura nera, un prete; in montagna, conoscenze non necessitano una presentazione, il nuovo venuto mi ringraziò d'averlo atteso e mi salutò con un salto raggiungemmo la guida, che lo salutò gentilmente: si conoscevano.

Uniformò il suo passo al mio e poi mi guardò sorridendo; il mio amor proprio alpinistico d'aver forse sentirsì colpito, perchè ricordo d'avergli chiesto:

che portan nel viso severo il bacio incancellabile del sole e della neve, e silenziosamente avevamo oltrepassata la bianca casetta delle Buserailles, senza che il noto fragore dell'acqua biancheggiante nella penombra velata della sera avesse avuto il potere di strapparci una parola d'ammirazione o di meraviglia, una parola anche convenzionale..., nulla. Una luce rosea tenuissima aleggiava sulle pinete odoranti, e nell'aria era il profumo acuto



Goux.

L'équipe delle vetturine Lion-Peugeot.

BRIXIA-ZÜST

DOMANDARE LISTINI ALLA
SOCIETÀ ANONIMA FRERA - MILANO

AUTOMOBILI PER CITTA'
18-24 HP

Gebrüder
Stoever
di
Stettino.

CAMIONS OMNIBUS

di ogni
forza e di
qualunque
tipo.



... della Fiat di Torino. (Fot. Branger - Parigi).

— Perché ride?... Le sembra forse un passo troppo comodo?

— No — rispose semplicemente — però io cammino sempre più forte.

Borbottai una risposta tra i denti... L'esordio non era certamente lusinghiero: il nuovo compagno doveva esser noioso e pedante, e per di più... non v'era mezzo di cavarcela.

— Però — aggiunse dopo un po' e seguendo il filo del suo pensiero — lei è un ragazzo e non è abituato forse...

— Oh! no, anche le guide camminano adagio, ed esse stesse consigliano un passo moderato.

La mia risposta risentita suscitò una risata, con un'eco più benigna sulle labbra della mia guida, e per un po' tacemmo.

Strano tipo quel compagno capitato lì come una folgore a ciel sereno! Sul viso intelligente e caratteristico rughe aspre e violenti segnavano i solchi dei tempi passati e presenti, tempi di studio e di fatica, e sul naso una macchia pavonazza lasciava facilmente capire quale fosse il vizio prediletto; infagottato in un vestito abbastanza trascurato, s'avanzava a balzi, a salti, fissandomi di tanto in tanto con quegli occhi profondi, come se avesse voluto scrutarmi sino in fondo all'anima...

— Siamo alla Nôtre Dame de la Garde! — disse la guida dopo un po' di cammino, scoprendosi il capo davanti al piccolo santuario.

Noi due lo imitammo, senza dir parola, ed oltrepassammo la rozza croce piantata arditamente sulla roccia sovrastante l'orrido delle Buserettes: sotto, il fogliame palpitava al soffio potente della cascata...

— Dove andate? — chiese finalmente il nostro compagno, rompendo il silenzio.

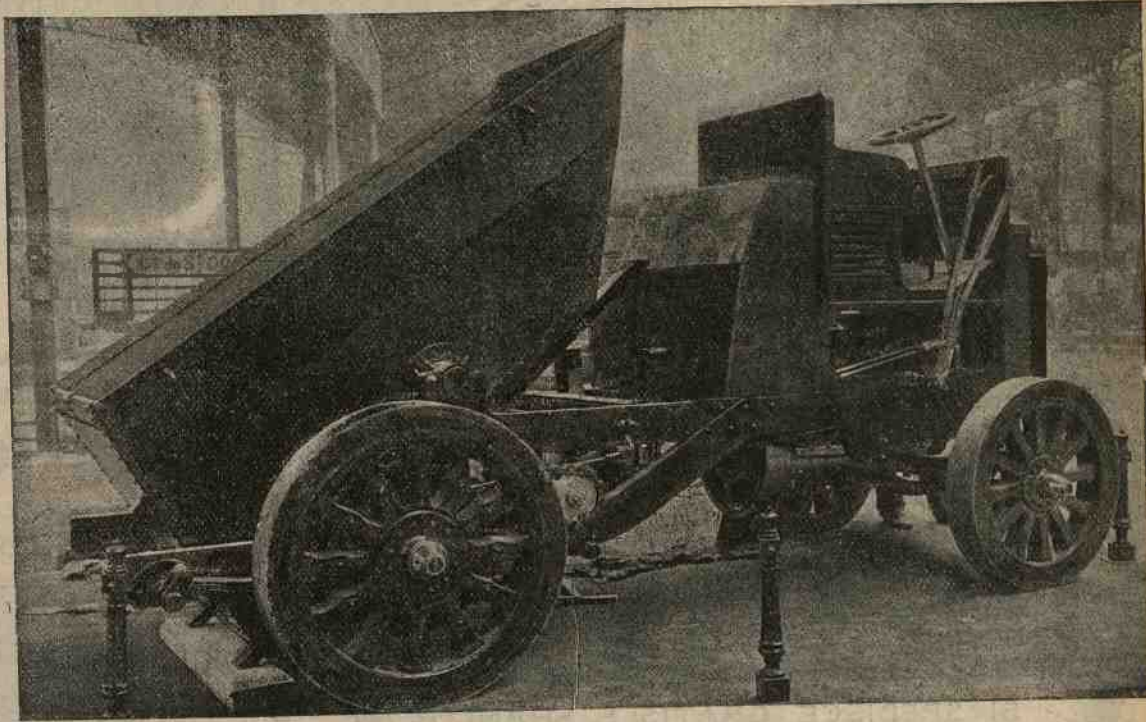
— A Zermatt, passando pel Théodul... è una passeggiata facilissima — risposi, prevedendo qualche sua uscita.

Non m'ero ingannato.

silenzi delle montagne... — e tacque, temendo forse d'aver detto troppo.

— Come?... Lei non va mai in città? — chiesi stupito.

— No...; ho vissuto molto in Francia e molto in Italia, ma più che le città conosco le montagne dei due paesi, montagne belle e grandi più di tutte le città: lo posso assicurare... E poi — continuò rudemente — io preferisco stare in mezzo alle montagne, perchè son sicuro d'andar perfettamente d'accordo. Non parlano? Poco male, parlo



Carro automobile per trasporto di materiali.

(Fot. Branger - Parigi).

— Eh, sì! — rispose — la fanno anche le vacche...
— Ciò che non esclude, però, che la possan fare anche i cristiani...

— Certamente — e rise, poi continuando con altro tono di voce: — Però è una bella passeggiata, e lei fa bene ad abituarsi alla montagna, che fortifica e migliora... Vede?... io non scendo mai nelle città rumorose; ad esse io preferisco i

io per due. Non rispondono? Meglio, ho ragione io... Ed è per questo che giro solo, che vivo solo — e rise schiettamente.

Lo guardai meravigliato. Era proprio lui che parlava in quel modo?... Eh, sì... a guardarlo non si poteva dubitare un sol momento della verità delle sue parole.

— Lei è giovane — continuò dopo un silenzio e con un tono di voce assai dolce — e forse non sarà del mio parere, ma se provasse a vivere un po' a lungo tra le montagne, son certo che le amerebbe molto, forse più degli uomini, perchè le montagne non tradiscono mai, non rubano mai, uccidono qualvolta, sì... ma... — e tacque, rievocando qualche visione dolorosa.

Noi capimmo quel silenzio più di una storia di sangue e tacemmo aspettando.

Per un po' non si udì che il nostro passo e il chiacchierio monotono del torrente sulle sponde petrose.

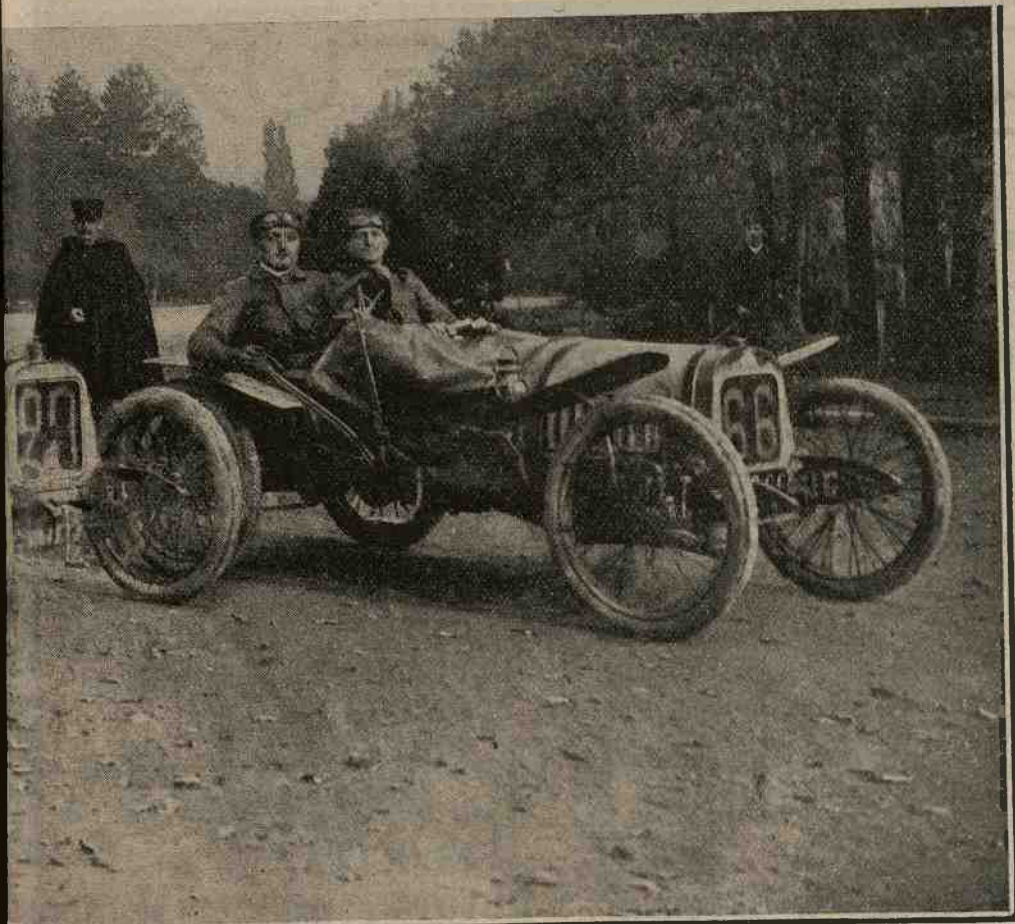
— Certo — riprese poi come conclusione d'un discorso non fatto, ma perfettamente capito — certo che la montagna per chi la conosce è amica che appassiona e che avvince, amica che unica e sola può lenire grandi e reali dolori, perchè per chi la conosce, ripeto, non è una cosa, una povera cosa immobile e senz'anima... no, la montagna sente e vede... ma non può parlare, e se potesse parlare... — pensò un momento e poi scoppiò in una risata.

Rimasi piuttosto male, lo confesso, e pensai se non si facesse gioco di me: no, non era possibile, così doveva essere il suo carattere, perchè passava da scoppi d'ilarità improvvisa a silenzi penosi ed imbarazzanti.

Intanto era calata la notte, una notte di stelle e di profumi: pel nostro sentiero, ancora immerso nell'ombra e posto a ridosso d'una rupe odorante di timo e di rododendri in fiore, passavan folate di venti gelidi, ondate di resine, bisbigli indistinti di foglie smosse... una luna chiara e serena era già sorta sulle vette sfidanti il cielo ed ora principiava a disegnar arabeschi bizzarri di luci ed ombre giù per le masse immobili di conifere, giù per le roccie scure, in mezzo ai prati di smeraldo, giù ancora nei boschi leggermente ondeggianti all'acqua sonora del torrente...

Guardai il nostro compagno, e su quello sfondo magnifico la sua figura fortemente maschia non mi parve la figura d'un uomo... mi parve un essere che avesse in sé qualcosa più d'un uomo.

La valle s'era a poco a poco allargata ed ora s'apriva in una splendida conca: il Breuil; in



Duvernoy.

... di Regularità nel Circuito di Rambouillet.

AUTOMOBILISTI!!

Volete viaggiare con piena sicurezza?!

Usate

BENZINA

"

CARBURINE

"

TORINO - Via Almese (Barriera di Francia) - Telefono 26-90. - MILANO - Foro Bonaparte, 2 - Telefono 95-76.



DOMANDATE IL
CATALOGO
DEI VELOCIPEDI
BIANCHI
SI SPEDISCE GRATIS E FRANCO
MILANO
VIA NINO BIXIO 25

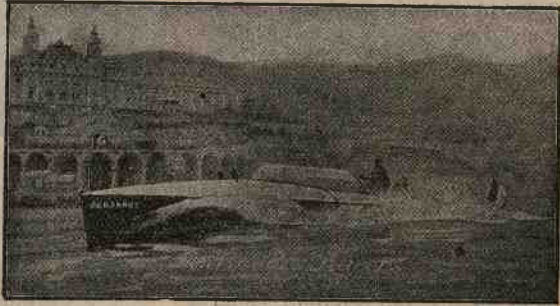


ANTIDÉRAPANT
A ROULEMENT CAOUTCHOUC

Senza cuoio,
antidérapant
per
eccellenza,
è il solo
che possiede
i pregi del
PNEU LISCIO

Agenzia Italiana
PNEU VULCAN
Via Sebastiano Valfrè, 18 - TORINO

Cantieri Baglietto
SOCIETÀ ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI
SEDE IN GENOVA



Barche e
Yachts a vela
Yachts
a vapore
Yachts
automobili
Lancie da
salvataggio

Idroplani
Canotti
Automobili
Trasporti
Rimorchia-
tori fluviali

GRAND PRIX all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.
Preventivi e Cataloghi a richiesta. Per telegrammi: SIAM - Genova.

MEETING D'EVREUX

Il Pneumatico "PETER,"

Vince la Coppa di turismo con la 4 cilindri **Minerva**, montata da **Henry Guyot**, classificandosi 8 volte **primo**, 6 volte **secondo** ed 1 volta **terzo**, come segue:

ELIMINATORIE.

I. — TURISTI.

Cat. F. 110-120	1° STOECKER	Vettura Benz
" I. 131-140	2° GUYOT	" Minerva
" J. più di 141	1° GEORGEL	" Mors
" B. 6 cilindri	1° CELLIER	" Minerva

II. — VELOCITÀ.

Cat. B. Coppa Imperatore	2° GUYOT	Vettura Minerva
Targa Florio	1° FLAMENT	" Clément-Bayard
Cat. F. Senza limitazione	2° GEORGEL	" Mors
	3° PHILY	" Tourand

FINALE.

I. — TURISTI.

Cat. F. 110-120	1° STOECKER	Vettura Benz
" J. più di 141	1° GEORGEL	" Mors
" I. 134-140	1° GUYOT	" Minerva
" B. 6 cilindri	1° CELLIER	" Minerva

II. — VELOCITÀ.

Coppa dell'Imperatore	2° GUYOT	Vettura Minerva
Targa Florio	2° FLAMENT	" Bayard-Clément
Senza limitazione	2° GEORGEL	" Mors

Tutti su Pneus "PETER,"

Rapp. Gen. per l'Italia: **ADAM BOOS**, Foro Bonaparte, 70, MILANO - Col 1° Genn. 1908 Succursale in TORINO, Via Carlo Alberto, 49.

s'ergeva nitido, aguzzo come un cristallo, il vino. Ah! — disse finalmente la nota voce — che cosa sarebbe se il mondo fosse piatto! — la strana idea detta così da quell'uomo orlato non mi parve nemmeno bizzarra lì, in mezzo nella corona di montagne bianche, che una luce accarezzava. Ci avvicinammo alle poche addormentate. Ecco, io son giunto — disse, tendendomi la mano — ...lei a che ora parte domani?... Alle cinque: potremo forse rivederci ancora, è vero? Forse — rispose dopo un momento d'indugio. — Buona sera, allora, e buon viaggio... Buona sera e grazie — gli risposi. L'ultima parola era uscita spontanea, senza che nemmeno ne sapessi il perchè, e credo che l'avesse detto perchè lo sentii ridere. Ci avviammo per l'ultima salita, su, sino al tetto albergo, e dopo qualche momento di silenzio la mia guida mi chiese con mistero: Lo conosceva? Chi?... il nostro compagno? Io no... Chi era? L'abate Gorret... l'orso della montagna. Che stupido ero stato a non accorgermene, e credessi di non averlo conosciuto meglio, di non averlo interrogato di più: la sua fama non m'era nota, sapevo del suo ingegno, della sua passione infinita per la montagna, del suo vizio prediletto... Pazienza! pensai, l'avrei rivisto l'indomani; quando all'alba m'alzai per partire, seppi che c'era più: se n'era andato tutto solo alle quattro.



L'abate Amé Gorret.

Da allora non l'ho più rivisto; ebbi, è vero, altre notizie e seppi così del suo lavoro per Club Alpino, del suo giornalismo sul Touriste di Firenze, sul Figaro, sulle Alpes Dauphinoises di Ginevra; seppi che esplorò appunto queste montagne quando era parroco di Grenoble dal 1881 al 1884, che rifiutò soccorsi e aiuti da S. M. la Regina Margherita; seppi che realmente viveva da solo, che compieva le escursioni da solo, che beveva solo... Una settimana fa ebbi ancora una sua notizia, fu l'ultima: era morto. Strano tipo di forte alpinista, bizzarro ingegno geniale, uomo originale e simpaticissimo, poco e male ho saputo dire di lui, della sua opera, della sua passione grande e sola... la montagna, la montagna ch'egli ha sentita, ha provata, ha adorata... la montagna che sente, che vede, ma... che purtroppo non può parlare, perchè essa sola saprebbe dirci quanto il rozzo orso della montagna l'abbia amata.

Torino, novembre.

Nino Salvaneschi.



Cav. Luigi Capuccio, presidente del R. Rowing Club Italiano, rieletto nel recente Congresso di Firenze.

Sempre per la verità

L'amico Magno nel suo roseo giornale (ultimo numero) mi dedica una buona colonna in risposta alle mie note della scorsa settimana. Alla sua chiacchierata umoristica... non risponderò con altrettanta prosa, poichè lo spazio è prezioso e l'amministratore si opporrebbe alle lunghe mie parentesi.

Ripeterò qui una volta ancora e con maggiore chiarezza, quanto ho creduto sempre di dire a favore dello sport ciclistico. Questo, caduto nelle mani di speculatori, si è svolto fino a ieri l'altro con poca serietà, ed il risultato degli avvenimenti, sia su strada che su pista, lasciò sempre una cattiva impressione.

Quasi tutte le corse del 1907 diedero luogo a reclami, i quali pur troppo rimasero sempre lettera morta. Oggi invece il risultato cambia radicalmente; il favorito, l'uomo tanto decantato, è improvvisamente caduto nell'abisso, egli solo oggi ha dato prova di correre male, ed eccolo squallificato (pardon distanziato), e passato all'ultimo posto.

Contro l'odierno vincitore già in altre occasioni si protestò, ma nulla valsero i reclami, nè l'Unione Velocipedistica pensò mai a scuotersi da quel letargo che la caratterizza, per venire in chiaro di certe infrazioni al suo Regolamento Corse.

Noi insorgemmo più volte contro l'operato della Unione, ma pur troppo, s'intende, non ci trovammo mai d'accordo con l'organo ufficiale, il quale, interessato a patrocinare ora l'una ora l'altra riunione ciclistica approvata dall'Unione, non poteva muoverle rimproveri quando anche giusti si presentassero.

Dopo la lettura del verdetto emesso dai tre giurati del Giro di Lombardia, fummo noi i primi a condannare il Gerbi, e quanto scrivemmo sul giornale ripetemmo verbalmente al condannato, quand'egli venne a noi per invitarcisi a sollecitare nella questione Giro di Lombardia l'interessamento dell'Unione e protestare contro l'Alibert, il quale

si permetteva di offendere tutto lo sport italiano. Credevamo che, per quel sentimento di nazionalità che deve esser vivo in ciascun sportsman ed in ciascun giornalista sportivo, fosse nostro dovere di rispondere alla protesta del giornalista francese. Egli, per quanto (come ci scrive l'amico Picena) sotto la grave impressione dei fatti rilevati a danno del Gerbi dai Commissari Buni e Carozzi, non doveva, nè poteva dare pubblicità a mezzo di un importante confratello come l'Anto al suo brano di prosa.

Se abbiamo nella protesta rilevato quanto il Gerbi ci ha raccontato, non vuol dire che noi ci siamo fatti paladini del condannato. Il verdetto della Giuria e la debole risposta all'insulto francese per parte dei colleghi giurati ci ha impressionati e sotto tale impressione scrivemmo appunto l'articolo del passato numero.

Noi non possediamo il carattere dei nostri colleghi milanesi i quali sanno mutarsi ipso-facto da apologisti di un campione a suoi giudici severissimi; perciò rinunciammo sempre ad organizzare e giudicare da soli.

Sappiamo un pochino organizzare, ma preferiamo lasciare tale compito agli enti sportivi riconosciuti, ed è perciò che in tutte le numerose manifestazioni sportive ideate dal nostro giornale chiamammo sempre a giudicare la personalità dello sport.

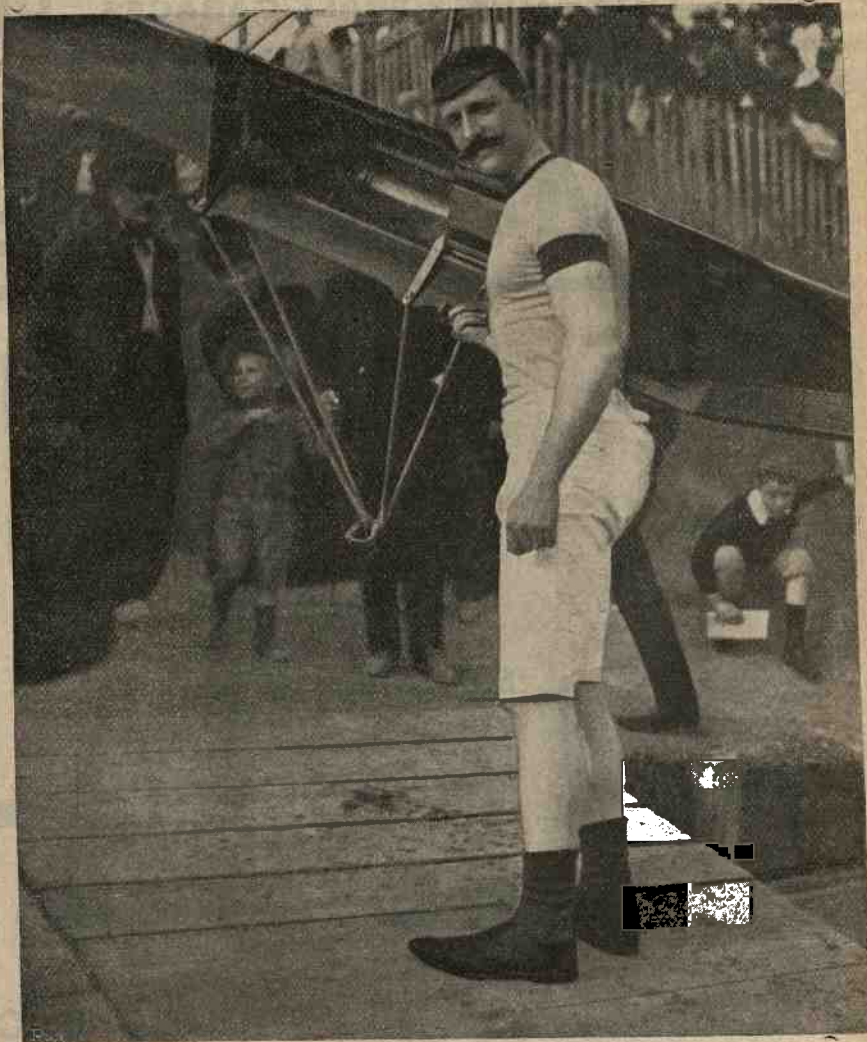
A noi spetta il compito di giornalisti e come tali appoggiammo e appoggeremo sempre le buone iniziative, cercando appunto con la forma del purismo, di rilevare il colpevole, di incoraggiare il buono. Credevamo di essere su tale punto d'accordo con i colleghi milanesi, ma essi organizzano e non possono seguire il nostro programma.

Dopo ciò crediamo chiusa ogni discussione sul Giro di Lombardia.

GUSTAVO VERONA.

La nuova direzione del "R. Rowing-Club Italiano"

Presidente: cav. cap. Luigi Capuccio con voti 60 — Vice-presidenti: ing. Giuseppe Bon, 58; cav. Iginio dott. Pampano, 56 — Consiglieri: on. Di Palma, 60; dott. Caccialanza, 59; Colombo, 59; Rolando, 58; on. Baragiola, 58; Pasquali, 58; Galardelli, 57; Enrietti, 53 — Revisori: prof. ing. Regis, 60; Moglia avv. G., 60; cav. Torretta rag. E., 60.



Il campione francese Delaplane.

"CENTAUR"
della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry
Solidi - Scorrevoli - Convenienti
Agenti per l'Italia con deposito:
BONZI & MARCHI - MILANO, Via S. Nicolao, 1

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI
G. DAMIANI & C. TORINO
VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. 30-49

[illegible]

De FORNIER, 7, Avenue de la Capelette - MARSEILLE.

FLORENCE: NAGLIATI, 6, Via Ponte alle Mosse.

TURIN: CARPIGNANO, CASALIS & C., 53, Via dei Fiori.

GÈNES: SQUAGLIA, Piazza Marsala.

BOLOGNE: GARAGE LIBERTAS, 32, Via Milazzo.

ED IN TUTTI I PRINCIPALI GARAGES

AUTO - GARAGE

I Modelli 1908

BRIXIA-ZÜST 18/24 HP.

si vendono esclusivamente



campione italiano Cuniolo, di Tortona, (macch. Maino).
(Fot. L. Secondi - Novi Ligure).

GIUOCO DEL CALCIO

La Coppa Lombardia.

Con la disputa delle gare per la *Coppa Lombardia* la stagione del calcio può dirsi ufficialmente inaugurata.

A Casteggio domenica scorsa, se scarso fu il numero delle società concorrenti allo splendido trofeo munificamente messo in palio da tre anni dal *Casteggio Club*, oltre ogni dire saturo di interesse fu lo svolgimento dei tre *matches* disputati dal *F. C. Torino*, dal *Milan Cricket* e dalla *Unione Sportiva Milanese*. Quest'ultima società, prettamente *pura*, seppe portarsi con molto onore contro le due fortissime rivali, e lodata va questa sua partecipazione al duro cimento, come prova dell'iniziativa e dell'ottima volontà di lavorare e di progredire del forte sodalizio milanese.

Non nascondiamo poi il nostro disappunto per la mancata partecipazione dei *bianco e neri* torinesi, che avrebbero potuto con la loro presenza attestare coi fatti la loro vitalità rigogliosa.

Le gare si svolsero col sistema del girone semplice. Com'era prevedibile, rimase vincitore il *Milan Cricket*, che batté l'*U. S. M.* con 3 goals a 2, ed il *F. C. Torino* con 1 goal a zero. Essendo il terzo anno che i *rossi e neri* vincono la *Coppa Lombardia*, questa passa così definitivamente in loro proprietà.

La loro vittoria non si può negare che fu abbastanza contrastata. Per un solo punto (2 a 3) vinsero l'*U. S. M.* (che dal *Torino F. C.* era stata battuta con 3 a zero), e per un solo punto, segnato

sull'inizio della partita, le *casacche granate* rimasero soccombenti.

Si potrebbe da ciò arguire che le tre squadre che han debuttato in quest'inizio di stagione siano presso a poco delle stesse forze dell'anno scorso. Di fatto Milano e Torino si mostrarono presso che pari, con una leggerissima supremazia, nella contabilità matematica, rei milanesi.

La squadra dell'*U. S. M.* pare migliorata dall'anno scorso, e non dubitiamo che in questa stagione darà il suo bel filo da torcere ai concorrenti al Campionato Italiano.

Non sarà pertanto inutile che diamo i nomi dei componenti la sua *équipe*, come quella delle altre due Società che giuocarono contro di lei a Casteggio:

U. S. M.: De Simoni; Pirovano, Magni; Morbelli I, Varisco, Colombo; Morbelli II, Meazza, Franziosi, Pizzi, Bojocchi.

Milan Cricket: Radice; Markt, Moda; Bossard, Trere A., Bianchi; Sala, Kilpin, Imhoff, Maddler, Lana.

Torino F. C.: Mac Luen; Bollinger, Morelli; Bollinger, Morelli; Rhodgers, De Fernex, Diment; Squair, Zuffi, Frey, De Bernardi, Jaquet.

Giudice di campo: l'egregio ing. Bertinetti della *Pro Vercelli*.

A titolo di cronaca noteremo come con la *casacca granata* abbia giuocato il sig. Diment, che giorni fa, di propria o per altrui iniziativa, volle dimostrare d'appartenere ancora al *F. C. Juventus*.

G. C. C.

Varie.

*. A Milano la seconda squadra del *Cricket* si misurò con la seconda dell'*Ausonia F. C.* in amichevole *match*. Nel primo tempo segnò tre *goals* l'*Ausonia*; nel secondo due il *Cricket*, che rimase così soccombente benché contasse nella sua squadra una discreta accollita di giuocatori... incalliti.



Anche a Livorno sono ricominciati i *matches* d'allenamento. Domenica scorsa la *Virtus Juventusque* si misurò con una squadra di marinai inglesi, con la quale rimase ad un punto pari. I *bianchi e bleu* se, come si annuncia, avranno per lo innanzi sovente occasione di giuocare con dei *teams* inglesi, non mancheranno di migliorare assai di tecnica e disciplina di giuoco, venendosi ad assicurare una buona *chance* di vittoria nel Campionato Federale di II categoria, al quale ci consta intendono partecipare.

Contrariamente alle asserzioni di una rivista milanese, non è per nulla ancora accertata la presenza del *F. C. Torino* ai prossimi campionati. Nessuna decisione venne ancor presa in merito da questo Club, pel semplice fatto che la sua direzione è da qualche tempo... latitante.



Tamponi Pietro, del Veloce Club Ligure.

Fra i campioni dello sport ciclistico

Ne presentiamo quattro: Cuniolo e Tamponi, italiani; Friol e Darragon, francesi.

Tamponi Pietro appartiene alla numerosa schiera dei bravi campioni del *Veloce Club Ligure*.

Nelle corse che ha partecipato quest'anno ha sempre figurato bene aggiudicandosi otto primi; domenica scorsa tagliò primo il traguardo nella grande corsa Voltri-Savona Sestri, km. 70, battendo il secondo arrivato di dieci minuti.

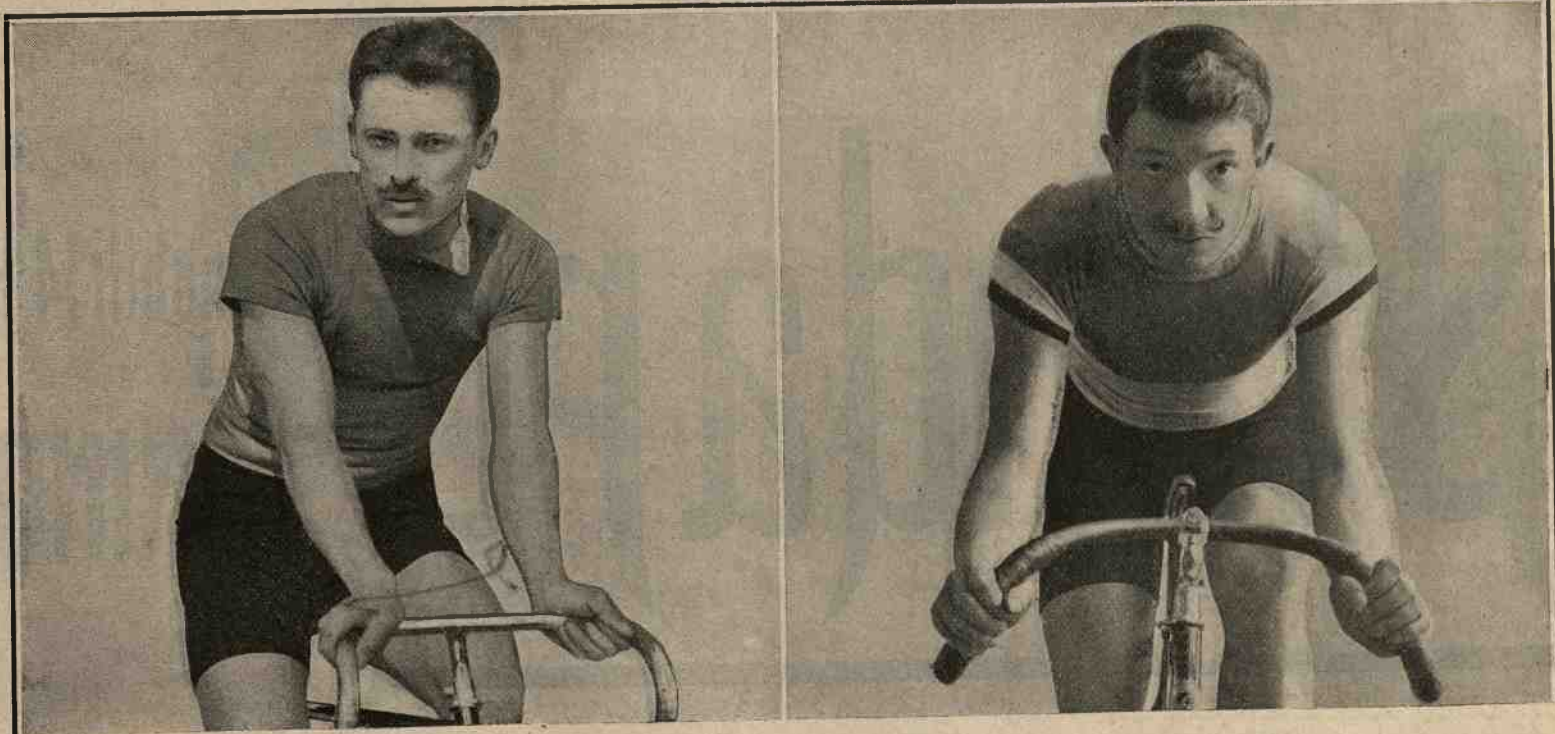
Gli impegni professionali e forse, più d'altro, la non piena conoscenza del suo valore lo distrassero dalle più importanti riunioni.

Valgano queste parole d'augurio e d'incoraggiamento.

Cuniolo, il tortonese. Chi non lo conosce? Con Gerbi ed Azzini egli forma l'*équipe* italiana, che degnamente può opporsi a quella francese formata da Garrigou, E. Georget e Petit Breton.

Povero *Manina*! Il Campione italiano, simpatico e leale, ci ha lasciato! Fin dal mese di giugno, dopo il suo forzato ritiro nel Premio Regina Madre, ci aveva manifestata l'intenzione sua di fare un viaggio in Australia, colà chiamato da intimi suoi amici. Credevamo che avesse a ciò accennato per celia, in un momento d'ira, in seguito al suo forzato ritiro nella gara suddetta, ma invece, ancora tutto indolenzito per le ferite riportate nel *match* italo-francese al velodromo di Torino, domenica 10, tra una vera folla di *sportsmen* plaudenti, partiva col piroscafo *Gneisenau* per l'Australia in cerca di nuovi gallori.

La partenza di Giovanni Cuniolo ci toglie una



I due campioni Friol (a sinistra) e Darragon.

Pneumatici
per
Cicli

WOLBER

Modello
1908

Chiedere listino alla:
Agenzia Italiana Pneumatici WOLBER
Scipione Balbiani
MILANO
Piazza Castello, 20.

"AUTOLOC"

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

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC"

DITTA ALTERAUGE & HARDY

MILANO - Via Nino Bixio, 17 - MILANO

Agenti generali e depositari delle Case:

AUG. GOERCKE, Bielefeld (Germania):

Biciclette, Motociclette, Serie di costruzione, Screamatrici, Macchine da cucire.

O. ENGLEBERT FILS & C., Liegi (Belgio):

Pneumatici per Biciclette, Motociclette e Automobili.

ETABLISSEMENTS BLERIOT, Parigi (Francia):

Fari e Fanali per automobili.

A. COPPEL, Solingen (Germania):

Tubi svedesi senza saldatura.

MORGENSTERN & JHLE, Chemnitz (Germania):

Fanali ed Oliatori per Biciclette.

H. W. BRAUN, Hagen (Germania):

Trousse e Chiavi per Biciclette e Automobili, Torni, ecc.

H. HEMMELSKAMP, Bielefeld (Germania):

Manopole per Biciclette.

J. P. GRUEBER, Hagen (Germania):

Ghisa malleabile.

Catene e Ruote libere COVENTRY

Mozzi NEW-DEPARTURE  Macchine da scrivere.

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 BORGO montate con Motore

FAFNIR

MOTORI - SERIE - PEZZI DI RICAMBIO

MACCHINE D'OCCASIONE

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

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 Outtriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.



Telegrammi: FIT - Napoli.

Standard

Automobili 14 HP

TORINO



Regio Arturo, vincitore dei Campionati podistici Siciliani. (Fot. Blasi P. - Messina).

delle più belle figure atletiche che abbiano militato nel campo ciclistico italiano.

Estremamente buono ed onesto, il forte Campione tortonese è sempre stato, cosa non sempre facile ad ottenersi, amato e stimato da' suoi colleghi, poichè egli correva con un ardore e con una passione non comuni. Speriamo, anzi sono certo, che anche in Australia Giovanni Cuniolo saprà tenere alto il nome d'Italia e della fama acquistata.

Con noi, gli *sportsmen* tutti, ammiratori di Manina, saranno dolorosamente colpiti per la sua improvvisa partenza; ma crediamo che essi però saranno con noi nel formulare pel nostro caro e glorioso emigrante tutti quei voti che egli si merita.

I francesi Friol e Darragon sono fra i migliori che conti lo sport ciclistico d'oltre alpe. Darragon specialmente ha interessato le cronache con la sua performance di domenica scorsa al Velodromo d'Inverno. Si disputava la *Poule internazionale di mezzofondo*: quattro

ve di 25 km. ciascuna (allenatori meccanici). Arrisero Darragon, Walthour, Simar e Collins. Prima prova: 1. Darragon, in 18' 51" 3/5, batte record della distanza; 2. Collins, a due giri; 3. Simar, a cinque giri. Seconda prova: 1. Simar, in 19' 51" 1/5; 2. Collins, a cinque giri; 3. Walthour, a otto giri. Terza prova: 1. Darragon, in 16' 46"; 2. Walthour, a tre giri; 3. Collins, a cinque giri. Quarta prova: 1. Darragon, in 18' 42" 2/5; 2. Walthour, a 250 m.; 3. Simar, a quattro giri. Darragon correrà il 23 novembre al *Park Square Garden*, di Boston.

Campionato podistico italiano

Il Congresso.

Nella prima seduta il Congresso ha stabilito di fare un referendum fra le 65 Associazioni federate varie questioni tecniche. Nella seconda seduta il Congresso ha emesso, fra altri, i seguenti voti: si fa voto al Governo che dovendo studiare una norma nei programmi delle scuole secondarie, tenga conto del podismo sportivo come efficace mezzo per seguire una sana costituzione fisica. La F. P. I. dichiara che il podismo educativo e militare costituiscono parte del suo programma.



Campionati podistici italiani. - A destra: Durante le corse a Villa Borghese. - A sinistra: Lisarelli Cesare, del Club Sportivo Brizzia, 2° nella gara ostacoli. (Fot. A. Collari - Roma).

Si invita la F. P. I. a compilare delle norme di allenamento per le gare e per i campionati podistici.

S'invita il Consiglio della presidenza di formulare delle raccolte di guide e massime sull'utilità educativa del podismo, da distribuirsi dai maestri nelle scuole serali ed affini del regno.

Delibera che per partecipare alle gare, ai campionati occorre far parte di una Società federata.

Invita la presidenza a fare opportune pratiche per riattivare l'*Audax* podistico e federarlo.

Invita il Consiglio di previdenza ad introdurre nei programmi di campionati nazionali e provinciali delle gare per campionati militari previo accordo col ministro della guerra.

Si delibera che in Italia non ha ragione di esistere il professionismo podistico.

Prima di chiudersi il Congresso, viene votato un voto di ringraziamento alla presidenza e al Consiglio direttivo della F. P. I.

I campionati nazionali. I risultati.

Metri 100 (corsa) — 1. Barozzi (Novara) 11" 7/10; 2. Tarella (Torino); 3. Zeri (Roma); 4. Casalis (Torino).

Metri 400 (corsa) — 1. Barozzi (Novara) 54"; 2. Tarella (Torino); 3. Fanfani (Firenze); 4. Mortara; 5. Venti (Roma); 6. Zeri (Roma).

Metri 1500 (marcia) — 1. Pittarello (Padova) 7' 1"; 2. Paolucci (Roma); 3. Caniggia (Roma); 4. Di Castro.

Metri 1000 (corsa) — 1. Cartasegna (Torino) 2' 47"; 2. Pietri Durando (Carpi); 3. Ambrosetti (Varese); 4. Bettoli; 5. Mariani (Roma); 6. Corazzi; 7. Ircanio; 8. Cadari (Intra).

Metri 110 (ostacoli) — 1. Pinzi (Roma) 21" 2/5; 2. Lisarelli; 3. Casalis; 4. Zaragna (Roma).

Metri 5000 (corsa) — 1. Pietri Durando (Carpi) 16' 27" 2/5; 2. Giordano (Torino); 3. Caporali (Roma); 4. Zanti (Milano); 5. Brunner (Roma); 6. Trivellini; 7. Cadari.

Campionato dei 20 chilometri di corsa. Arrivano: 1. Pietri Durando, della Società *Patria* di Carpi, in ore 1, 6' 32". Egli ha battuto i seguenti records: 5 chilometri in 16"; 10 chilometri in 32' 30"; 18 chilometri in ore 1, 17". Secondo Pagliani Pericle, della Società *Lazio*, in ore 1, 9' 17" (anche Pagliani ha fatto una bellissima corsa). Terzo Zanti Fortunato, della *Post-Resurgo* di Milano, in ore 1, 9' 54". Quarto Blasi Umberto, della Società *C. Colombo* di Roma, in ore 1, 10' 30". Quinto Figali Romolo, della stessa Società. Sesto Cadari, della Società *Speranza* di Intra.

Pietri si è proposto di battere prossimamente il suo stesso record di oggi, e credo che vi riuscirà.

Marcia dei 10 chilometri. Arrivano: 1. Balestrieri Arturo, del Club sportivo *Virtus* di Roma, in 48' 48"; egli ha battuto il record italiano e stabilisce il nuovo record con lo stesso tempo del record francese. Secondo Pittarello A., dello *Sport Pedestre* di Padova, in 50' 17"; durante la marcia è caduto, ma senza alcuna conseguenza. Terzo Fornari Enrico, della Società *C. Colombo* di Roma. Quarto Mandrioli Eraldo, della Società *Felsina-Sport* di Bologna. Quinto Trivellini, di Brescia. Sesto Veschi, di Roma.

I Campionati podistici Siciliani

Pubblichiamo la fotografia del noto corridore Regio Arturo, vincitore dei Campionati Podistici Siciliani, organizzati dalla benemerita Società Podistica C. Colombo, e indetti dalla Federazione Podistica Italiana.

Regio Arturo appartiene alla Società Ginnastica *Garibaldi*, egli ha vinto le più interessanti corse svoltesi in Sicilia e nell'Italia Meridionale durante l'anno 1907. Ultimamente nella corsa dei 10 km. del Concorso Ginnastico di Messina battè per 800 m. il na-



I Campionati Podistici nazionali.

Da destra a sinistra: Cartasegna (Torino), 1° arrivato nella corsa di m. 1000; Barozzi (Novara), 1° arrivato nelle corse di m. 100 e m. 400; Tarella (Torino), 2° arrivato nelle corse di m. 100 e m. 400; Giordano (Torino), 2° arrivato nella corsa di m. 5000. (Fot. Collari - Roma).

poletano Mazzarella Bernardino, campione d'Italia Meridionale. Ora il forte campione, nei Campionati Podistici Siciliani, ha vinto facilmente e senza sforzo alcuno quattro campionati.

Ecco i risultati:

Campionato corsa, m. 100: 1. Correnti Domenico della *Garibaldi* di Messina, in 12"; 2. Ferro Vincenzo della *Fulgor* di Messina, in 12" 8/5; 3. Greco Pasquale della *Garibaldi* di Messina, in 12" 4/5; 4. Ciaccio Giuseppe dell'*Operaia* di Messina, in 18".

Campionato corsa, m. 400: 1. Regio Arturo della *Garibaldi* di Messina, in 58"; 2. Ferro Vincenzo della *Fulgor* di Messina, in 1' 4"; 3. Correnti Domenico della *Garibaldi*, in 1' 4" 3/5.

Ritirato Palladino Ignazio.

Campionato corsa, m. 100: 1. Regio Arturo della *Garibaldi*, in 2' 50"; 2. Calarese Giuseppe dell'*Operaia*, in 3' 14"; 3. Ferro Vincenzo della *Fulgor* di Messina, in 3' 14" 3/5; 4. Ricciardi Francesco della *Pro Patria* di Palermo, in 3' 25".

Campionato corsa, m. 5000: 1. Regio Arturo della *Garibaldi* di Messina, in 17' 29"; 2. Ferro Vincenzo della *Fulgor* di Messina, in 18' 45"; 3. Gentile Giglio dell'*Aspromonte* di Reggio Calabria, in 19' 11"; 4. Ricciardi Francesco della *Pro Patria* di Palermo, in 25".

Ritirato Regio Amedeo.

Campionato marcia, km. 10: 1. Regio Arturo della *Garibaldi* (facilmente), in 58'; 2. Scuardi Ugo della *C. Colombo* di Messina, in 1' 30"; 3. Arena Gaetano della *Garibaldi*, in 1' 35"; 4. Regio Amedeo, Ferro Vincenzo, Belluso Costantino a pari merito, tutti della *Fulgor* di Messina; 5. Costa Adolfo della *Garibaldi*; 6. Ricciardi Francesco della *Pro Patria* di Palermo.

— Numeroso e scelto pubblico assistè alle gare. Facevano parte della Giuria: Presidente, capitano cav. De Angelis A.; Vice-Presidente, prof. Canneva cav. Giovanni; Segretario, Salvago rag. Mazza, commissario della F. P. I.; Starter: prof. Marino e professore Severino Ferrari. Giuristi: Le Donne, Donati cav. Giovanni, Trombetta Luigi. Cronografisti: ufficiale Francesco Coglitore, Cardullo Antonino.



Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - Lire 5 all'anno

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.

CICLI

Le BICICLETTE

FRERA

sono le più convenienti per

Solidità - Eleganza - Economia

CICLI

Società Anonima FRERA - Milano



MARCHE
Hutchinson Aigle - Ibis - Lecoq - Hibou - Camere Aigle

**I PNEUMATICI
ALLA DECENNALE DELL'AUTOMOBILE
PARIGI - Novembre 1907**

1128 ruote con pneus **MICHELIN**

681	"	"	"	X
350	"	"	"	Y
314	"	"	"	Z
138	"	"	"	W
58	"	"	"	K
218	"	"	"	di 63 Marche diverse.

È così dimostrato ancora una volta che il preferito anche dai Costruttori ed Agenti dell'Automobile è sempre il Pneumatico

MICHELIN

Agenzia Italiana Pneumatici MICHELIN - Milano - Via Foro, 14.

" FIDES "

Fabbrica Automobili Marca **BRASIER**

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

Officine: **TORINO** - Via Monginevro

Chassis 16-26 HP

30-40 HP

45-60 HP (a 6 cilindri)

Corse Internazionali di Velocità a Conegliano Veneto

(6 Ottobre 1907)

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

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

Fabbrica Italiana di Vettura Automobili **Marchand-Dufaux**

Nuovi Modelli 1907

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VEETURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

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

Agenzie di Vendita:

ITALIA

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

FRANCIA

Ch. MARCHAND - Rue Lamenais, 12 bis - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. - Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

" Aquila Italiana "

Fabbrica di Automobili
TORINO

Chassis 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 8^a 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

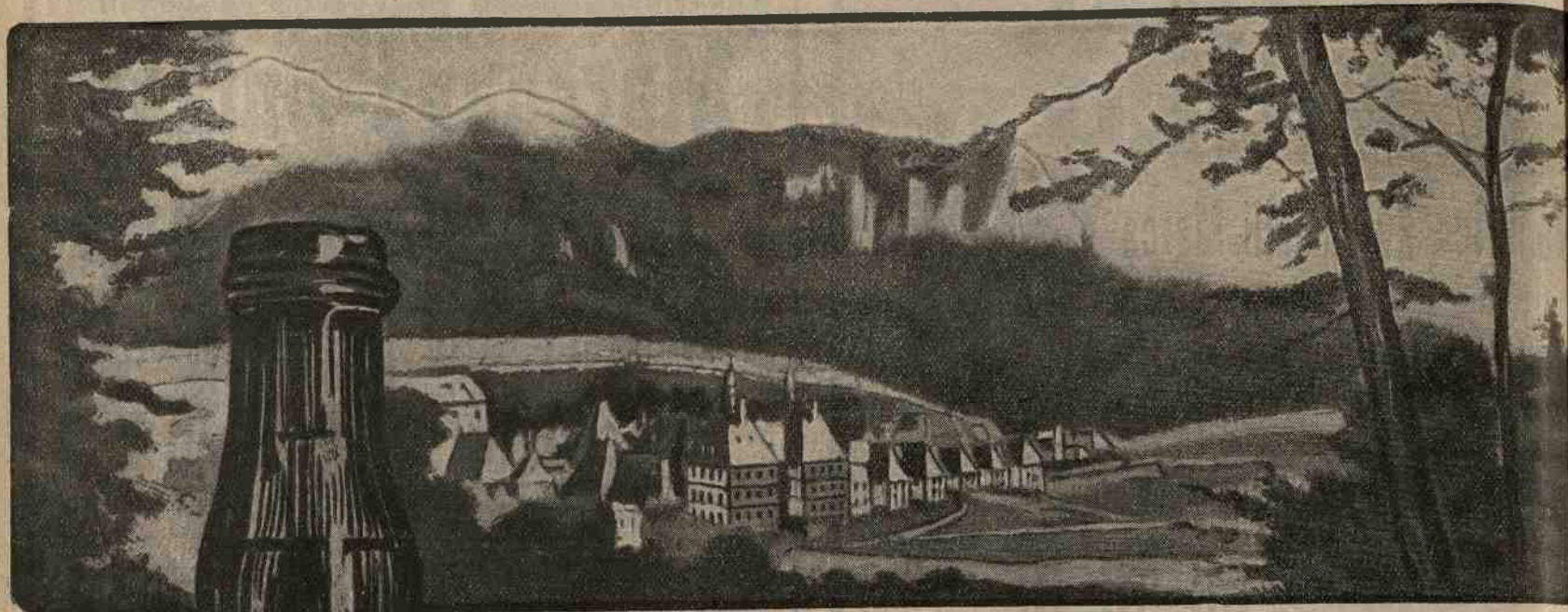
Moteurs et Automobiles "LUCIA"

di **GINEVRA**

Chassis 6 cilindri

con tutti i perfezionamenti moderni

Frs. 17500 a Ginevra



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

**LIQUEUR FABRIQUÉE
A LA GRANDE-CHARTREUSE**

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

"CHARTREUSE"



CORSO VITTORIO EMANUELE 68
TURIN

**GRANDE
CHARTREUSE**

**EXIGER
LA BOUTEILLE
ET LA MARQUE**

L. Garnier