

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Acrostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

INSERZIONI

Anno L. 5 - Estero L. 9

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

Per trattative rivolgersi presso

Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15

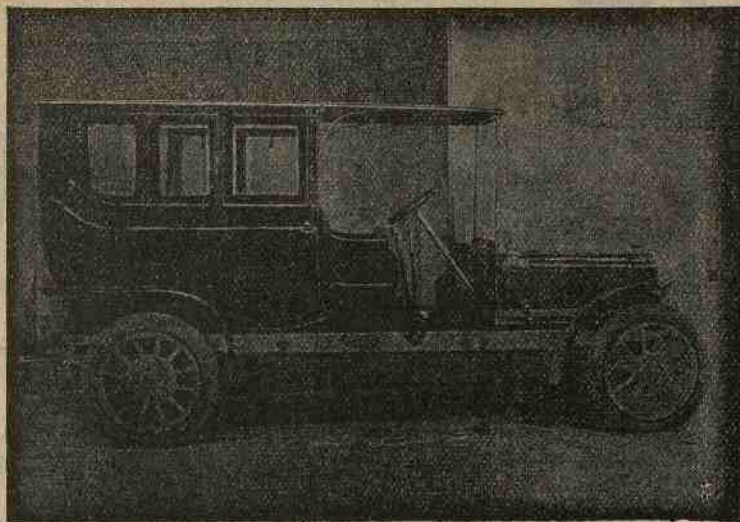
TELEFONO 11-86

l'Amministrazione del Giornale

LE GRANDI PROVE AUTOMOBILISTICHE DEL 1907

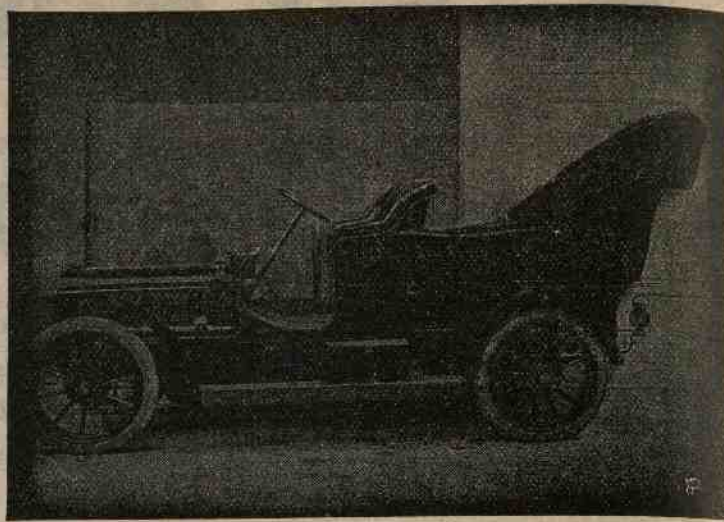


Ricordi del Circuito delle Ardenne 1907. - Il vincitore, Moore Brabazon, nella curva di Longlier.



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

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



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

Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

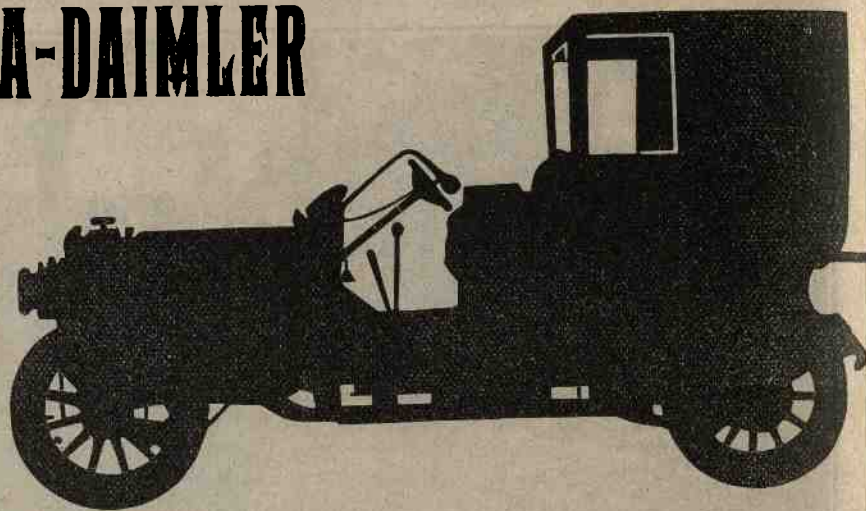
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



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

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

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



Standard

Automobili 14 HP

TORINO

ANTIDÉRAPANTS METZELER "ORANGE,"



a "croissant", corazzato.

Sono insuperabili per efficacia e durata.

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

I migliori
ANTIDÉRAPANTS
per Automobili

Sino a 50 % di risparmio
col loro impiego

SOCIETÀ PER AZIONI
METZELER & C. - Monaco di Baviera

Cantieri Baglietto

SOCIETÀ ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI
SEDE IN GENOVA

lancha e
schia a vela
schia
a vapore
schia
automobili
ancie 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.

SI SA COME SI PARTE MA COME SI ARRIVA?

MARCA DEPOSITATA

I VERI
FANALI
"AQUILA"
LA PORTANO
IMPIESSA
SENZA ESSA
NON SONO VERI
AQUILAS

COL FANALE
"AQUILA"
PRESTO E BENE !!

SENZA FANALE
"AQUILA"
TARDI E MALE !!

GUARDARSI DALLE IMITAZIONI

FABBRICA F. SANTINI
FERRARA

CITE NOTTURNE

Un milione di pezzi venduti

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

RIUNIONE DI TORINO - MOTOVELODROMO UMBERTO I (10 Novembre 1907)

RECORD DEL CHILOMETRO con soli 200 metri di slancio.

BORGO con macchina **BIANCO-GOLZIO-BORGO**, Gomme Soly, in **41" 1/5**, battendo il Record detenuto da RIGAT su Rigat in **46"**.

A cosa valgono le macchine di 12 e 14 HP se una **3 1/2** da Turismo le sorpassa anche in velocità?? Infatti nella Riunione del 13 Ottobre, **BORGO** su Macchina

BIANCO-GOLZIO-BORGO- da Turismo

3 1/2 HP - Gomme SOLY.

copre 10 Km. in **7"**, mentre nella odierna Riunione, le 2 prove di soli **5 Km.**, per Macchine di qualunque forza, furono vinte da

OLIESLAGERS (Anzani 12 HP) in **3,34**
e da **MONASTEROLO** (Peugeot 12 HP) in **3,48**

cioè ad una velocità molto inferiore alla **Bianco-Golzio-Borgo**, **3 1/2 HP**.

MOTOCICLISTI! GIUDICATE!!!

I NUOVI Modelli

ASTA

1908

si vendono **esclusivamente**

dall'Agente Generale

ENRICO MAGGIONI
MILANO

LA SETTIMANA SPORTIVA

L'Assemblea dell'Automobile Club d'Italia ha deliberato il suo verdetto tanto atteso dagli automobilisti italiani, chiamando a coprire la carica di presidente, in surrogazione del defunto principe Strozzi, il marchese Ferrero di Ventimiglia. La scelta non poteva essere diversamente, avendo il marchese Ferrero, nella sua qualità di vice presidente dell'A. C. d'Italia, saputo finora assai bene impegnare le delicate mansioni di chi deve sovrintendere al magno ente automobilistico della nazione.

La sua nuova nomina gli permetterà ugualmente di essere il presidente dell'A. C. di Torino, nella carica venne pure di questi giorni conferita. Noi ci congratuliamo vivamente col marchese Ferrero, il quale in più occasioni si è reso veramente benemerito per lo sport e l'industria dell'automobile, e quindi degno dell'alto mandato conferitogli dai rappresentanti dei diversi Clubs nazionali. Noi facciamo fin d'ora un augurio di piena riuscita alle iniziative che il marchese Ferrero ed i suoi colleghi hanno in animo di preparare per il 1908.

Lo sport automobilistico reclama da voi, onorevoli signori Ferrero, Crespi, Guastalla, Gamba, Borgehe, Johnson, in questo momento tutto poggia serio, disinteressato, benefico, che voi podare a ciascuna iniziativa.

Lo sport deve richiamare ancora l'attenzione dello straniero sul nostro Paese, dove esiste un'industria più volte premiata che reclama in questo momento un maggiore successo nell'esportazione dei propri prodotti.

Con la certezza che tali personalità sportive fanno del loro meglio per il completo successo di ogni iniziativa, noi facciamo un secondo augurio, cioè che i signori industriali vogliano apprezzare maggiormente lo scopo di ogni singola iniziativa, cercando a renderla più importante e non a smeggiarla con un rifiuto di partecipazione, come troppo si è verificato in qualche prova di quest'anno.

Il 1908 sarà ricco di manifestazioni automobilistiche, ed oggi anzi noi siamo in grado di dare ai nostri qualche notizia confortante in merito a quella che dovrebbe costituire nella prossima stagione la prima prova italiana.

Vi sarà nel 1908 una gran corsa automobilistica in Italia? Quando forse il nostro numero comparso al pubblico, questo problema sarà risolto. Poiché, come dice il comunicato dell'A. C. I., l'idea della corsa, nonostante molti possano essere di parere contrario, è ben salda nella mente dei bolognesi, che all'uopo hanno già fatto un bellissimo circuito.

La corsa di Brescia non ha luogo nel 1908; questo hanno detto i delegati dell'A. C. di Milano alla seduta della Commissione sportiva dell'A. C. venerdì scorso. Non ha più luogo, non perché l'A. C. di Milano non si senta il coraggio di organizzarla, ma perché non vi è stato accordo tra l'A. C. di Milano e quello di Brescia sulla questione finanziaria.

Per fare una grande corsa, o meglio una corsa possa dirsi riuscita, occorre, oltre ad uomini di grande capacità e di forte tenacia, parecchio denaro, all'incirca, qualche cosa come 300.000 franchi. E' pur vero che a completo successo una parte di questa somma può ritornare a casa dei sottoscrittori, colle tribune, ecc., ma l'ente che s'incassa ad una cotale impresa corre sempre un rischio (al giorno d'oggi il successo può anche essere problematico) di dover sopportare a una non piccola differenza.

La corsa di Brescia del 1907, non v'ha dubbio, fu una bella gara, perfettamente organizzata, e ha dimostrato che la perfezione dei particolari non era stata raggiunta. L'A. C. di Milano ha constatato che, ad esempio, per la strada occorrono maggiori lavori, per cui le spese di organizzazione, anche ripetendosi la gara su un medesimo circuito, devono essere portate ad una somma ragguardevole.

Nulla di sorprendente quindi se l'A. C. di Milano ha domandato a Brescia un maggior contributo pecuniario per l'eventuale riunione del 1908: la di più naturale se Brescia non ha potuto raggiungere tale somma.

Ecco sorgere allora una proposta dall'Emilia. L'A. C. di Bologna, giovane di vita, ma pieno di energia, coadiuvato dalla Società bolognese per il miglioramento dei forestieri, si è fatto promotore della corsa 1908, assicurando un concorso oscil-

lante dalle 100.000 alle 125.000 lire, il che costituisce già una bella cifra, ma non sufficiente ancora per l'adempimento del progetto. Il giovane sportsman bolognese signor O. Gregorini Bingham ha gettato il dardo nella seduta dell'A. C. d'Italia ed ha invocato l'aiuto del grande ente.

Forse a quest'ora la risposta sarà stata data e con tutta probabilità... negativa, poichè le finanze dell'A. C. I. non avrebbero permesso di andar contro ad un'impresa il cui bilancio avrebbe potuto chiudersi con parecchie migliaia di deficit. Né al suo appello avrebbero potuto rispondere i Clubs regionali i quali, dalla corsa non avrebbero potuto sperare grandi vantaggi per i loro soci.

Ed allora, certamente, le trattative saranno riprese con Milano, e con esito favorevole. Quindi tra pochi giorni si potrà conoscere il programma di questa grande manifestazione, la quale verrà lanciata al Salon di Parigi.

Per intanto possiamo dare qualche notizia sul circuito che probabilmente sarà scelto per la corsa. Esso ha la forma di un pentametro irregolare; dei cinque lati, due misurano all'incirca 9 km. (San Giovanni in Persiceto-Palazzo Limpido km. 9,300, Palazzo Limpido-Castelfranco Emilia km. 9), il terzo (Castelfranco-Borgo Panigale) km. 19,900, il quarto (Borgo Panigale-San Giovanni in Persiceto) km. 14. Il quinto lato (m. 800) unisce questi due rettilinei, in una località che dista da Bologna all'incirca 6 chilometri.

Il circuito percorre nella sua gran parte la strada

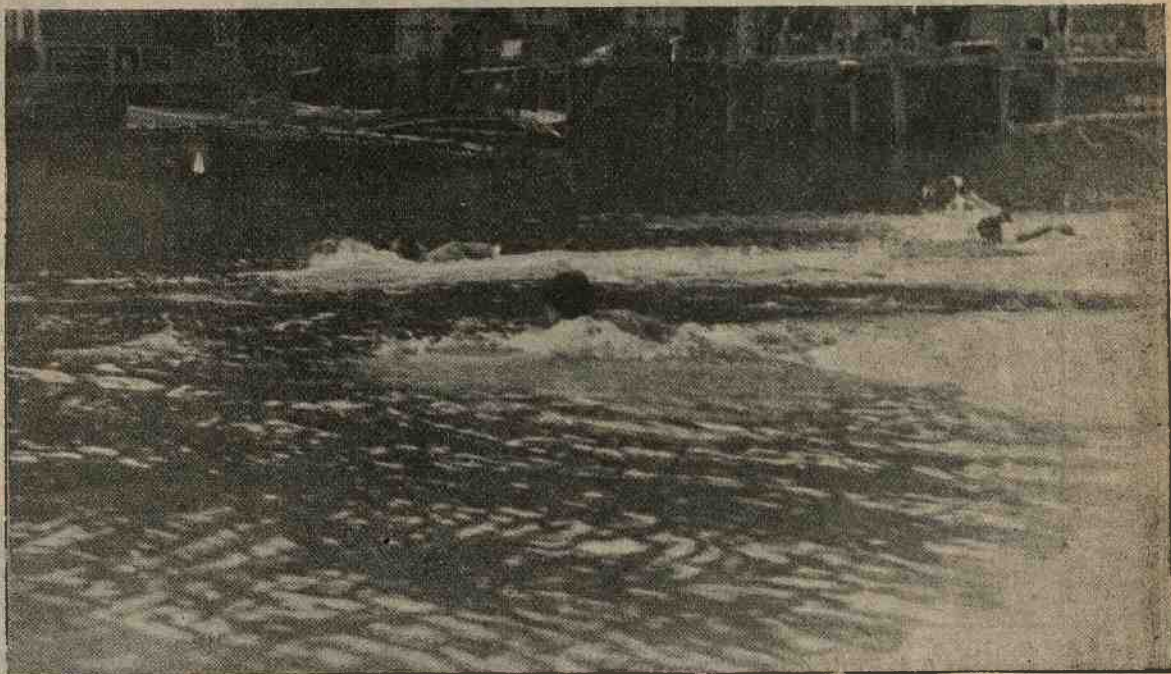
pello della giovane Società, ma già questo era da aspettarsi in una città come Napoli, dove, se pur grande è il numero degli sportsmen, maggiore però è l'indolenza che li domina. Questo è un vero peccato, ma pur troppo è impossibile scoterli dal dolce far niente.

Alle ore 13 precise, come nel programma, lo starter signor Arna'do Bonacci, del Real Club Canottieri Italia, diede la partenza ai concorrenti della Gara indumentale. Questa avviene veramente non molto regolamentare, perchè i concorrenti, un po' troppo ammuccchiati, cominciano tosto a danneggiarsi vicendevolmente, e le maggiori vittime ne sono i rari nantes Bayon e Campiotti, i quali sono costretti a rallentare e cambiar rotta, il che agevola grandemente il Cremonini, che con una bella andatura si distacca dal gruppo, arrivando per il primo al traguardo. Ma ecco l'ordine di arrivo:

1. Cremonini Giulio, della R.N. Partenope;
2. Bayon Hector, id.;
3. Campiotti Giuseppe, della R. N. Roma;
4. Guardati Andrea, del Real Club Canottieri Italia;
5. Clescovich Spiro, della R. N. Partenope.

Subito dopo viene data la partenza ai concorrenti al Campionato sociale di velocità, m. 100, della Rari Nantes Partenope.

Sino dalla partenza il forte Gorini con potenti bracciate si distacca dal gruppo, ma è raggiunto dal neo-rari nantes Garzelli, che per tutto il per-



Gorini Enrico. Bayon Hector.
Gare di nuoto a Napoli.

Garzelli Giuseppe.
(Fot. A. e C. Gaggiano - Napoli).

Emilia: tocca piccoli paesi, attraversa centralmente Castelfranco, gira attorno a San Giovanni in Persiceto: nessun passaggio a livello; lunghezza del percorso 53 km. Secondo i promotori è un circuito ideale!...

Auguriamo quindi che l'idea si concretizzi, che anche l'Italia abbia nel prossimo anno la sua gran corsa.

GUSTAVO VERONA.

Gare di nuoto a Napoli

Venerdì, giorno di tutti i Santi, la Rari Nantes Partenope effettuò la sua Prima gara indumentale, metri 150.

Il tempo splendido ed il mare calmissimo, sebbene a stagione avanzata, fecero sì che questa manifestazione dello sport natatorio, forse l'ultima dell'anno, riuscisse veramente bene.

Non grande fu il numero dei concorrenti che risposero all'ap-

corso danneggia seriamente la chance del campione meneghino-napolitano.

L'arrivo avviene in questo ordine, cioè: 1. Gorini Nino, per una corta testa; 2. Garzelli Giuseppe, un nuotatore che farà molto parlare di sé nella prossima stagione; 3. distanziato, Bayon.

A questo doveva seguire il campionato di resistenza, ma per deferenza al forte Cancelli Cesare, assente per malattia, fu rimandato.

La Commissione di rimonta nella Maremma Toscana

(Vedi illustrazioni a pag. 9).

La Commissione governativa militare per l'acquisto dei cavalli di servizio, presieduta dal maggiore Piacentini, si è recata alla Vignarca (Vignale, comune di Piombino) per l'acquisto dei puledri di tre anni. I puledri presentati sono stati dodici e ne sono stati presi undici.

La Vignarca-Sdriscia fa parte della tenuta di Vignale ed è proprietà ora del conte Giuseppe Vignale, e lo splendido risultato ottenuto dimostra ancora una volta che l'antica razza dei conti Franceschi e Rossellini, avi materni del proprietario, si mantiene sempre all'altezza di quel nome, che con tanti sacrifici di tempo e di denaro e con selezioni razionalmente elaborate ha saputo procacciarsi.

A. B.

CORRISPONDENZA

Portomaurizio. — C. Bastianetto. Appena potremo.

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.

Ciclisti!

Volete viaggiare sicuri?
Munite la vostra Bicicletta con

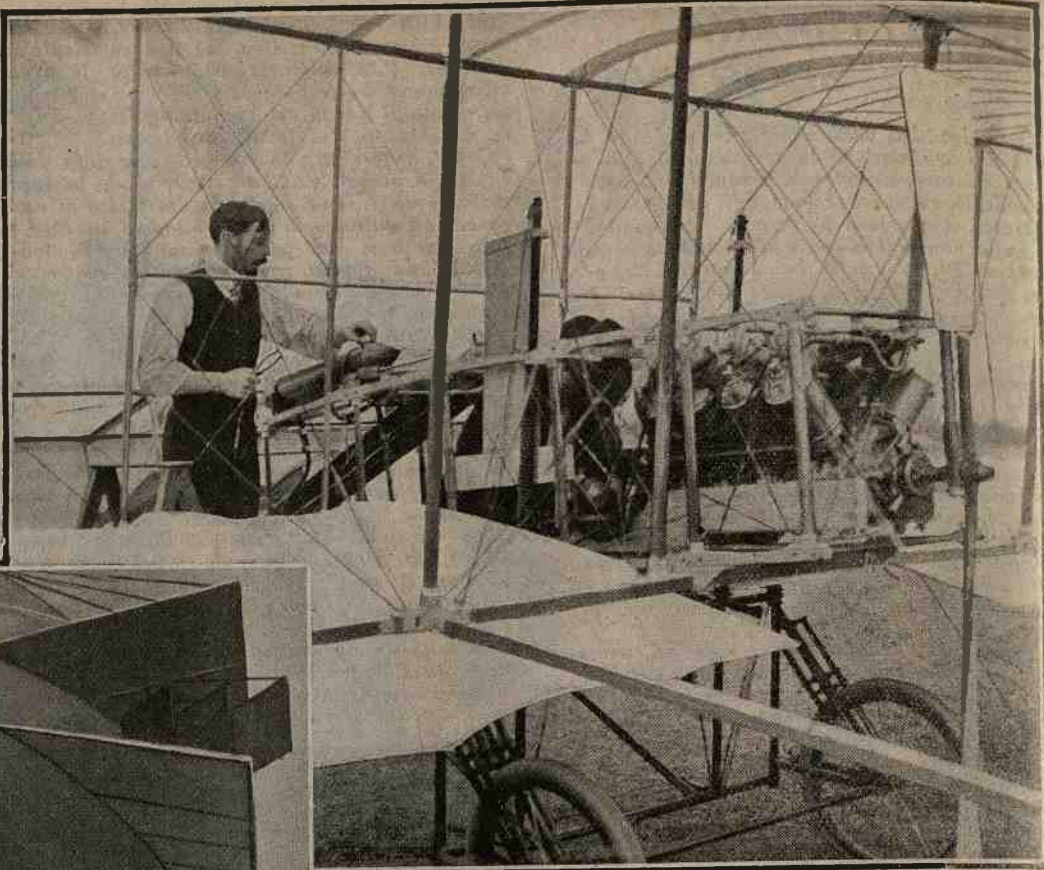
FRENO BOWDEN

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

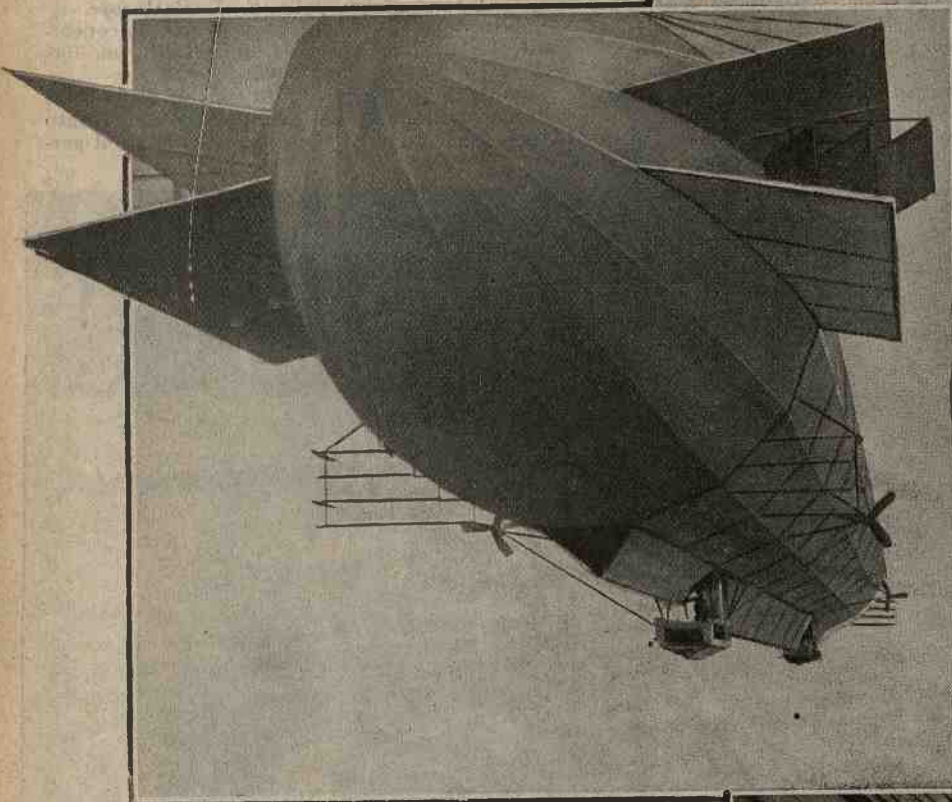
Dai "più leggero", al "più pesante"

Circa due anni or sono, il 18 gennaio 1906, il pallone dirigibile dello Zeppelin, partito da Manzell, sul lago di Costanza, per eseguire la sua terza ascensione di prova, veniva durante il tragitto colpito da un uragano, che lo trascinava fuori di rotta, obbligandolo a discendere in territorio svizzero ad Allgaeu. Nel prender terra le ancore non riuscirono a mordere, e l'aeronave urtò contro alcuni alberi per cui ne ebbe gravi avarie. L'uragano, durante la notte, completò l'opera sua, producendo notevoli deformazioni sull'involucro, ed il conte di Zeppelin furioso, ordinò la distruzione dell'opera sua. L'abbandono delle esperienze dello Zeppelin venne presto propagato per tutto il mondo aeronautico, e non mancarono allora le critiche acerbe sopra il sistema da lui adottato, specialmente in Francia, dove parve che lo scacco subito dallo Zeppelin segnasse la disfatta della Germania, in materia di navigazione aerea.

La via seguita dallo Zeppelin lascia luogo infatti a critiche per la carcassa rigida entro la quale è rac-



Farman e il suo aeroplano.



Il dirigibile Zeppelin nell'aria.

chiuso il sistema aerostatico; questa carcassa, per quanto fatta in alluminio ed in sottili fili d'acciaio, immobilizza un peso enorme di circa quattro tonnellate e mezza, mentre i dirigibili francesi hanno potuto ottenere risultati rilevanti più semplicemente, raggiungendo l'invariabilità di forma mediante un palloncino compensatore posto dentro al pallone. Nello Zeppelin tuttavia è rimarchevole l'applicazione di alcuni principii che sono di capitale importanza per i dirigibili, primo tra tutti quello d'aver subito adottato una forte cubatura e quasi come conseguenza di questo, l'aver dato forma cilindrica al pallone. Il vantaggio delle grandi cubature è evidente perché la grande cubatura porta ad una migliore utilizzazione della forza motrice, per cui a parità di forza è maggiore il peso utile sollevato. La forma cilindrica è conveniente specialmente per le grandi cubature, perché permette di avere, a parità di volume del pallone, la minor sezione normale, pur utilizzando alquanto della contropressione in poppa, e ha la proprietà di una maggior semplicità sia nella costruzione, sia nella ripartizione dei pesi della sospensione.

Dopo quel disastro, era assolutamente imprevedibile che lo Zeppelin trovasse, come trovò infatti, nuova lena per riprendere le sue esperienze. Erano già più di dieci anni che lavorava attorno alla sua aeronave e vi aveva speso più di un milione, di cui una metà rappresentava la sua fortuna personale, completamente sacrificata alla causa della navigazione aerea. Fu coll'aiuto dell'Imperatore di Germania e del Governo tedesco, nonché del Re del Wurttemberg che poté continuare le esperienze e finalmente sorse anche per lui il giorno del trionfo. Ora la sua aeronave è oggetto d'ammirazione, avendo battuto tutti i records di distanza, di durata, di velocità posseduti fino ad ora dai dirigibili francesi.

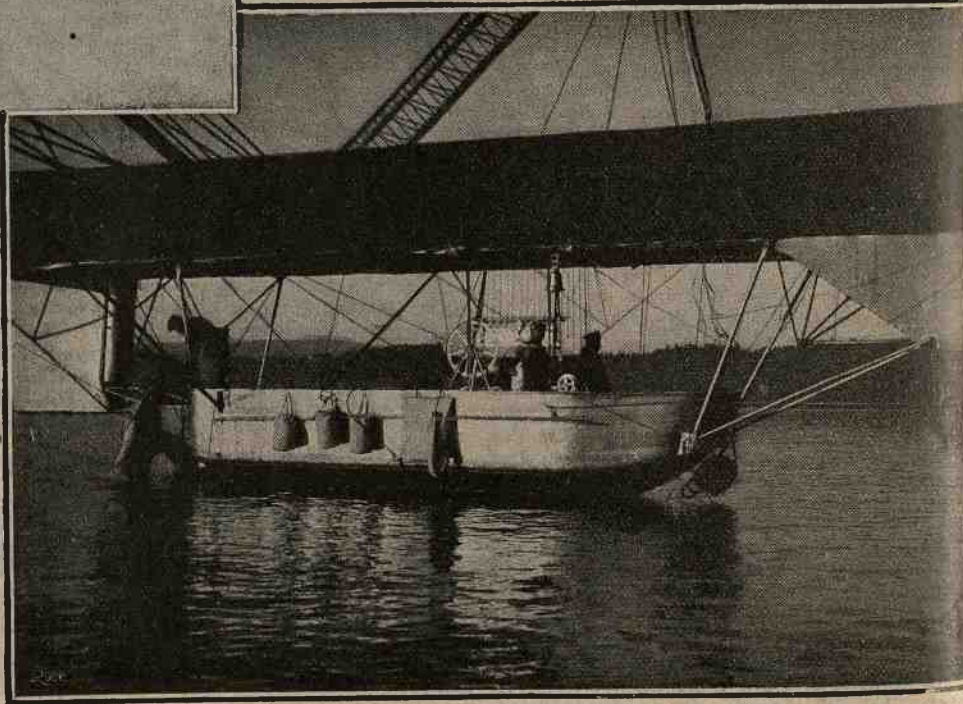
L'importanza dei risultati ottenuti è tale che mette conto dire qualche notizia dei particolari di costruzione di quest'aeronave.

Il sistema aerostatico ha la forma di un lungo cilindro, terminato da due ogive. E' lungo 128 m. ed ha il diametro di m. 11,66, per cui la cubatura è di mc. 11.300. E' formato da molteplici intelaiature d'alluminio, rinforzate

da tiranti in acciaio, attorno sopra una rete di corda è applicato l'involucro esterno di stoffa verniciata. Nell'interno sono disposti 17 palloncini riempiti di gas idrogeno.

Le navicelle sono due, una ad ogni estremità. Esse sono sospese ad una trave a traliccio che trovasi lungo la generatrice inferiore del pallone, di m. 56 di lunghezza. Appoggiato a questa trave, tra le due navicelle, scorre un peso mobile di 150 kg. per regolare l'equilibrio della aeronave ed arrestare i movimenti di beccheggio.

Ogni navicella contiene un motore a benzina. Da principio la forza di questi motori era di 16 cavalli, ma venne in seguito portata ad 85 cavalli. Le ruote degli ingranaggi delle trasmissioni sono di alluminio fuso, le piccole ruote sono di cuoio, chiuso tra due lamine



Una discesa del Zeppelin sul lago di Ginevra.

d'alluminio. Alla propulsione provvedono quattro eliche poste ai lati del pallone e sensibilmente all'altezza del centro di spinta che trovasi a m. 10 sotto l'asse del cilindro. La forma e le dimensioni delle eliche vennero determinate mediante numerose esperienze di trazione fatte su canotti. Essi sono a 4 palette in alluminio, ed hanno il diametro di m. 1,50.

Completano l'aeronave quattro piani d'impennaggio accoppiati a due per ogni lato del pallone presso la parte posteriore, inoltre una serie di piani stabilizzatori mobili formati da strati paralleli di stoffa trovata lateralmente alle estremità del dirigibile.

Il 30 settembre questo dirigibile riuscì a mantenersi per sette ore sopra il lago di Costanza e correre con una velocità media di 54 km. all'ora.

AUTO GARAGE FRERA

COMPLETO ASSORTIMENTO

Gomme - Pezzi ricambio - Accessori - Olii

Grassi - Benzina.

Aperto tutta la notte.

MILANO - Piazza S. Giovanni in Conca (Piazza Duomo) - MILANO

11 passeggeri a bordo, compiendo un percorso di oltre 340 km.

Lo Zeppelin sta ora costruendo un nuovo dirigibile, lo *Zeppelin IV*, che potrà sollevare 18 persone. Avrà due motori di 120 cavalli ciascuno e misurerà 130 m. di lunghezza per 12 m. di diametro. Ma è un vero peccato che lo Zeppelin continui a mantenere nei dirigibili l'armatura rigida che non presenta alcun vantaggio per la stabilità di forma, mentre immobilizza una così rilevante quantità di forza ascensionale, il che fa perdere molta parte della superiorità che gli conferisce la sua grande cubatura.

Pare che anche in Francia vogliano presto riprendere il terreno perduto costruendo dirigibili a cubatura rilevante.

Ma ai progressi dello Zeppelin la Francia può contrapporre nel momento presente il meraviglioso sviluppo del *più pesante dell'aria* coi suoi recenti trionfi in fatto di aeroplani ed elicotteri. Questi progressi si succedono con notevole rapidità, e la loro insistenza ci fa ritenere di essere alla vigilia di straordinarie conquiste in questo campo della navigazione aerea.

Enrico Farman, che già da parecchio tempo sperimenta un aeroplano costruito sotto la sua direzione dall'ingegnere Voisin, già costruttore dell'aeroplano Delagrange, di cui ci siamo occupati in queste colonne tempo addietro, ha recentemente avuto un risultato che lascia di gran lunga dietro di sé quelli ottenuti dai suoi predecessori. Egli è riuscito ad attraversare in aeroplano tutto il campo di manovra di Issy-les-Moulineaux, a circa 6 m. da terra scendendo di propria volontà dopo un percorso di 771 m. di volo. Questo percorso venne effettuato in 52 secondi, ossia con una velocità media di 88 km. all'ora.

Farman aveva già da parecchi giorni tolto al Santos Dumont il record del volo meccanico, percorrendo 280 m. in una sola volata, tratto che successivamente portò a 350 e 410 m. in volate successive.

L'aeroplano del Farman è costituito da una cella centrale a due piani sovrapposti di m. 10,20 d'apertura per m. 2 di lunghezza antero-posteriore, divisi fra di loro verticalmente m. 1,50. Questa cella è collegata ad un'altra cella posteriore mediante un corpo affusolato di m. 4,50 di lunghezza e di sezione rettangolare. La cella posteriore ha 6 m. di fronte per 2 di profondità, ed è munita di uno speciale sistema stabilizzatore e posta al centro il timone verticale. L'aviatore ha il suo posto presso l'attacco della cella anteriore al corpo a fuso, e dietro trovasi un motore di cavalli, che muove un' elica di m. 2,10 di dia-

metro per 1,10 di passo. Due piani anteriori costituiscono il timone di quota. L'apparecchio è posato sopra un carrello orientale, tale cioè da permettere di prender terra in qualunque direzione cada l'aeroplano.

La superficie di sostentamento è di 50 mq., il peso totale dell'aeroplano montato ed allestito per la marcia è 500 kg.

Quello che è più importante nelle esperienze del Farman è l'aver egli già eseguito delle voltate. La voltata è la parte più difficile della condotta dell'aeroplano, e contro questo scoglio urtò il Santos Dumont, quando nel febbraio di questo anno, volendo provare le prime voltate, ruppe il suo apparecchio. L'aeroplano Farman dette prova di una grandissima stabilità trasversale, conseguenza dello studio accurato dell'equilibrio; in grazia a questa stabilità egli poté ottenere i suoi sorprendenti risultati.

Molti altri aeroplani si stanno ora provando a Parigi, così l'*Antoinette* con motore Levavasseur di 100 HP, il *Delagrange-Archdeacon*, l'*Henry Kapferer-Paulhan*, l'*Esnault-Pelterie*, il *De-la-Vaulx* e l'*Edmond-Seuz*.

Il giornale sportivo *L'Auto* ha indetto per l'8 dicembre una gara apposita. Essa non mancherà di segnare un momento importante per lo sviluppo di queste interessantissime macchine per volare.

L. M.

GIUOCO DEL CALCIO

La nuova Federazione.

Non esitiamo a chiamar nuova la Federazione attuale, perchè quasi interamente rinnovato ne è il suo Consiglio direttivo, sortito con una maggioranza incontrastata dalle ultime elezioni avvenute a Milano domenica scorsa 10 novembre.

I colpi di scena preveduti, le attese argomentazioni dell'elemento straniero, non solo non sono state avanzate, ma sono scomparsi, si sono eclissati i loro strenui paladini, lasciando completamente libero il campo della discussione all'elemento nostrano.

Si discusse serenamente da buoni amici, e si condusse felicemente in porto il programma pre-stabilito.

Anzitutto diamo i risultati delle elezioni:



Santos Dumont alla guida del suo idroplano.

Presidente: Emilio Barbiano di Belgioioso d'Este.

Vice-Presid.: Ing. F. Bertinetti.

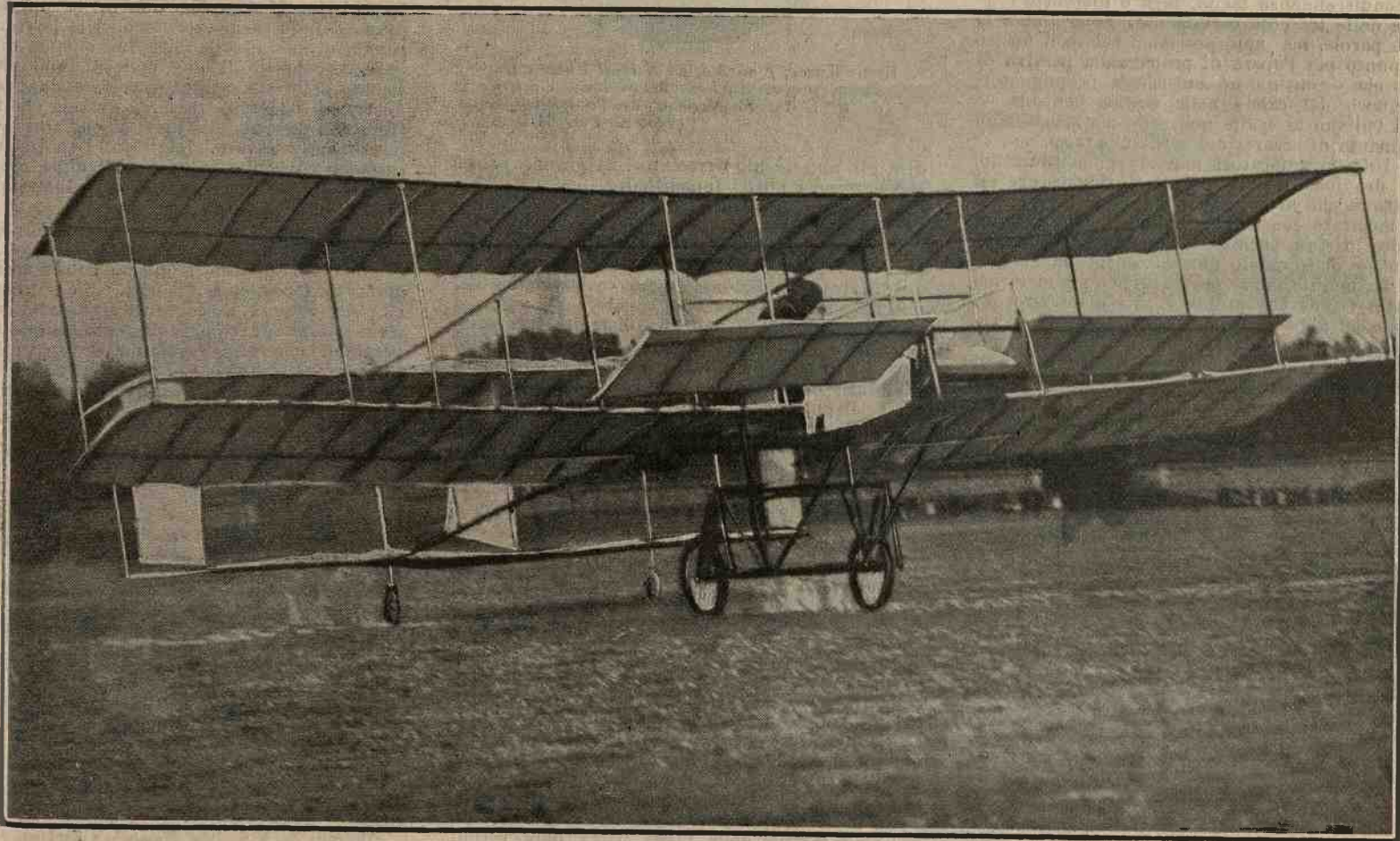
Consiglieri: Recalcati, Zaccaria Oberti, Crivelli, Baraldi, Schoembrod, Norak, ing. Gamba M., avv. Stroppa, Goetzloff.

In questa eletta schiera vi vediamo dei nomi cari e noti di profondi conoscitori in materia, come vi appaiono pure persone che finora non furono ufficialmente messe.... alla prova del fuoco.

Ciò non vuol dire. Noi abbiamo sempre raccomandato di battere via nuova per non morire anemici, e perciò i nuovi nomi non ci spaventano, anzi, siamo certi che i nuovi eletti lavoreranno di buona lena riscuotendo ancora più meriti della scelta se sapranno togliersi presto e bene dall'attuale momento critico.

Raccogliete le vele e mettetevi in rotta chè l'orizzonte si presenta radioso d'un avvenire brillante!

Nè vogliamo tornare sull'appunto mosso nel nostro penultimo numero al principe di Belgioioso.



L'aeroplano di Henri Farman.

SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI ELETTRICI

concessionaria dei Brevetti Krleger

Vetture e Veturlette Elettriche ad accumulatori.

VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA

Omnibus e Camions dei due sistemi.



Principe, m. s. 3 a, da Prince Herschel e Filimba, propr. fr.lli Bonadimani. (Fot. A. Foli, Milano).

La volontà unanime lo chiamò alla presidenza e noi c'inchiniamo al deliberato dell'assemblea. Se fu riletto, forse più per ragioni di opportunità che per altro, fu perchè le gambe del suo scranno sapevano di poterlo sostenere. E gambe solide il cadreggino presidenziale ne ha nel Bertinetti, nel Bosio, nell'Oberti, nel Recalcati ed altri ancora. In questa seduta, nella quale furono convalidate le deliberazioni prese nella precedente adunanza, venne pure discussa ed approvata la suddivisione anche del campionato di II categoria in: federale ed italiano.

Vennero inoltre trattate le due questioni da noi sollevate: del cambio di sede della Federazione, e delle riduzioni ferroviarie per concorrenti ai campionati. Sul primo punto si decise di rimandare il cambiamento della sede all'anno prossimo, accordando la precedenza alla città di Vercelli. Sulla seconda questione fu stabilito di interessare un influente deputato piemontese. Noi consiglieremmo pure alla Federazione di rivolgersi a quell'intelligente propugnatore del Comitato nazionale per l'incremento dell'educazione fisica, che è l'ex-onor. Lucchini. Siamo certi che ne avremmo tutto il suo efficacissimo appoggio.

Ed ora ci si permetta una domanda: Come dobbiamo giudicare la condotta dell'elemento straniero, assentatosi per intero dall'odierna seduta? Accondiscendenza tacita, fuga o disprezzo?

Una delle tre cose certamente. Sono amare le nostre parole, ma non possiamo celare il nostro disappunto per l'opera di propaganda passiva di coloro che — un giorno entusiasti propugnatori del giuoco del calcio nella nostra penisola — ora ci voltano le spalle non solo, ma minacciano tacitamente di crearci dei seri imbarazzi.

Ma i nostri giocatori non si sgomenteranno. Forti dei loro diritti, pronti a riconoscere ed ammettere che lo sport non ha confini, sapranno pure mostrare che il vassallaggio non è completamente lo stato sociale della gioventù sportiva italiana, e che quando una nazione, benchè giovane, ha nell'intimo la persuasione e gli elementi da poter far da sè, sarebbe il suo suicidio se continuasse ad abbassare il capo, acquiescente al volere di una minoranza che pur di imporsi tenta una tresca con quell'antipatico figuro che è il professionismo sportivo!

G. C. C.



Impero, m. b. 4 a, da Fiumalbo e Invidia, propr. march. L. di Bagno. (Fot. A. Foli, Milano).

Varie.

Due matches abbiamo avuti domenica scorsa. L'uno a Milano, fra il Cricket e l'Ausonia, che volle nuovamente contendergli la Palla Dapples, e l'altro a Vercelli, fra la Minerva di Milano e la Pro Vercelli, che rimase vittoriosa con 6 porte a zero.

Il match di Milano non poté essere ultimato a causa d'un incidente di giuoco che il giudice di campo non riuscì a comporre.

Ma cosa fanno questi nostri giocatori che non sottostanno mai alle decisioni superiori?

Sono essi, od è il giudice di campo, che deve comandare una volta cominciata la partita?

Un po' di disciplina una buona volta!

Il Naples F. O. pare continui a dormire sonni profondi. Già siamo al mese di novembre ed ancora nessuno dei suoi numerosi soci è sceso sulla pelouse di Bagnoli a sgranchirsi le gambe.

Si dice che causa di ciò sia il divieto pervenuto alla Società da parte del Comando della Divisione militare di giocare sul terreno di Bagnoli. Ma, se il fatto è vero, non pensa la Direzione del Naples F. O. di procurare ai propri soci un altro campo?



Nizzardo, m. b. 7 a, da Prince Herschel e Olga, propr. cav. Rossi. (Fot. A. Foli, Milano).

Il cav. Rossi, solito a trionfare nelle prime corse, non vi ha figurato che con Antartico, faceva parte degli undici partenti.

Tra i vincitori in queste tre prime giornate ricordiamo Kirkwood, del signor Lamma, or padrone del campo internazionale; Impero, marchese L. di Bagno; Principe, dei Fr. Bonadimani; Nizzardo, del cav. Rossi; Bie della Società Parmigiana, Tosca, ecc.

Oltre a queste tre prime riunioni il mese del Trotter di questo novembre comprende quattro giornate.

Hector

Al Trotter italiano

Chiusa la interessante riunione al galoppo di San Siro, tutto il pubblico sportivo di Milano si dà convegno all'Ippodromo del Turro, dove la Società del Trotter Italiano organizza delle interessantissime gare. A Milano il pubblico elegante, il pubblico che giuoca, che si appassiona alle filate del puro sangue, non isdegna di applau-



Epine Kuser, f. m. 2 a, da Kolonel Kuser e Gardenia, propr. Scuderia Ambrosiana, vincitrice del 10° Criterium Nazionale del Trotter italiano. (Fot. A. Foli, Milano).

dire gli americani, i trottatori di grande valore che battono i nostri ippodromi.

Mentre quasi tutte le più importanti città italiane hanno una Società per le corse al trotto; mentre nei piccoli centri dell'Emilia, delle Marche, della Romagna, ecc., la corsa al trotto costituisce la tradizionale gara caratteristica del programma per la festa patronale del paese, nel nostro Piemonte, si può dire, il trotto tace completamente. La Società sorta a Torino ha avuto una breve vita. Si deve riconoscere che il nostro pubblico, dall'elegante che non si interessa di corse, al pubblico-giucatore, cui interessa più una sfida al bracciale, non ha passione per l'ippica. Risorgeranno in Piemonte, e più specialmente a Torino le corse al trotto? Ma... la grande Esposizione del 1911 potrebbe forse destare questo sport dal suo letargo.

Per intanto le classiche prove del trotto si disputano a Milano, e domenica scorsa il « Criterium Nazionale », di L. 10.000, m. 1200, ha offerto una bellissima corsa, concretatasi colla vittoria, vittoria del resto da molti preveduta, della Scuderia Ambrosiana, che con Epine Kuser (Gallo) e Elizir Kuser (G. Tamberi) ha occupato il primo e terzo posto. Tra i due si è trovato un altro prodotto di Kolonel Kuser, Cleveland, del signor G. Sesana.

La corsa ha quindi segnato un completo trionfo per l'allevamento del signor Beretta (il proprietario della Scuderia Ambrosiana), il quale possiede in Kolonel Kuser un ottimo riproduttore, che colle fattrici della razza potrà dare ottimi trottatori.

Le corse ippiche

Note storiche.

Altissime querce si elevavano gigantesche e rigogliosa vegetazione della prima età della Terra e in mezzo alle folte selve fuggiva, nitrendo cavallo selvaggio, inseguito da cervi o daini, inseguente un'agile puledra che ratta come un'ala saltava dirupi e attraversava torrenti e criniera ondeggiante e colle narici fumanti.

Da una caverna, che formò nella rupe una camera di mozione vulcanica, e che resero confortabile mora per la state i correnti rigagnoli d'acqua freschissima e limpida, usciva la più superba opera della creazione: l'uomo. Alta la fronte, ronata di edera, colla foltezza chioma disciolta appena coperto di una pelle di lupo montano, trionfo della sua ultima caccia, stringeva nella destra un poderoso ramo di quercia che non potremmo sollevare. Dagli occhi suoi scintillava tutta la selvaggia potenza dell'animo che per la società incivile e rese o debole o ipocrita.

Quest'uomo primitivo vide attraversar le selve cavalli fuggenti, e la snellezza, l'eleganza, il fulgor dello sguardo di questo nobile animale, ammalato, lo conquistò. E però volle sottometterlo alla sua volontà, associarlo alla sua vita, non farne preda di cibo, non per ucciderlo e nasarsi dei suoi lucidi crini; ma per trovar in un aiuto alla rapida corsa che gli sarebbe necessaria onde sfuggire l'investimento delle

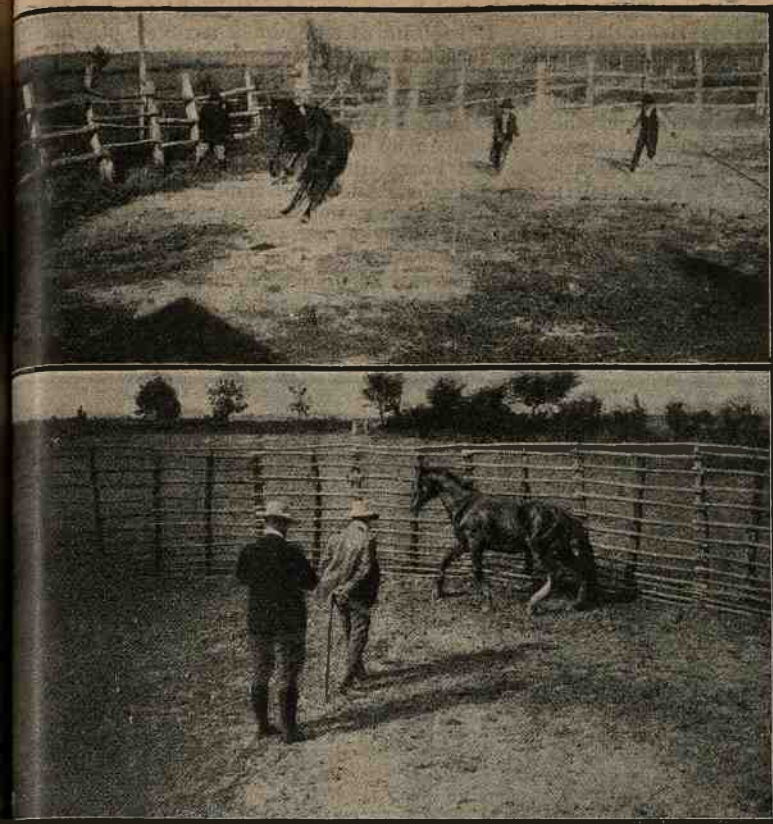


Brenno, m. b. 6 a, da Fiumalbo e Zerbina, propr. Scuderia Parmigiana. (Fot. A. Foli, Milano).



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





La Commissione di rimonta nella Maremma Toscana.
 Alto: I butteri fanno entrare i puledri nel mandriolo. In basso: La Commissione visita un puledro (Fot. A. B. - Piombino).

scontro de' suoi rivali per la contesa di un ucello o di un caprio selvaggio. Quando le vicine genti videro quell'uomo che selve cavalcare il focoso destriero e — affatto colle mani alla criniera e strette le rotte gambe ai fianchi — col capo riverso e la ghigliissima chioma fluttuante al vento, attraverso rapido correndo i vasti campi e le alte montagne, credettero che quell'uomo e quel cavallo fossero una cosa sola; e allora l'immaginazione popolare nella sua fantasia creò i centauri, di cui popolata tutta la mitologia degli antichi.

Quelle prime corse in cui l'uomo mostrò la prevalenza della sua forza morale sul resto degli animali, quelle corse iniziarono le gare che si con istraniero nome diconsi sport, ma che, come in quella età lontanissima, fanno palpitar d'ansia e di nuovi affetti qualche gentile.

Ecco adunque che le Società ippiche richiamano vita un'antica costumanza, cioè le corse dei cavalli che hanno luogo nei parchi suburbani durante la primavera; e questo costume è fiorente solo in Roma, ma ancora nelle altre principali città d'Italia, fra cui primeggia Milano per le celebri corse a San Siro.

Nella nostra Roma non solo il popolo accorre folto alle corse; ma è il ceto aristocratico che sfoggia un lusso di toilettes e di equipaggiamente splendido e ricchissimo.

Tuttavia questo divertimento per le sue conseguenze è poco degno dei nostri costumi incivili (che vollero abolita l'innocua e brillante corsa dei barberi nel Carnevale); poichè vi è la quasi certezza che ogni anno vari cavalieri riportino

durante la corsa o il capo sfraccellato, o le braccia rotte, o qualche gamba spezzata. E ciò è tanto vero che la prima cosa che si prepara innanzi che avvengano le corse stesse è un vasto e lugubre servizio di ambulanze ospitaliere, che, vuote al mattino, tornano in sulla sera con qualche ferito anche grave. Ma le grida strazianti di questi sono soffocate dalle festevoli acclamazioni della moltitudine, che applaude ai cavalieri vincitori, così paralizzando ogni sentimento di umanità.

Queste corse ippiche si facevano anticamente prima nel Campo Marzio (da cui forse la Via in Aqiro) e poi in altri luoghi, dal gen-

naio all'aprile, come si deduce dal Calendario romano; anzi il 27 di febbraio e nei primi giorni di marzo queste corse (Equiria) celebravansi in onore di Ares (poi confuso con Marte) come quella divinità che proteggeva le gare coi cavalli che servono alla guerra.

Da quanto risulta dal Calendario romano, nei primi tre mesi le corse avevano luogo nel Campo Marzio o sul Celio, come ci conferma Ovidio (Fasti, l. III):

Altera gramineo spectabis equiria campo — Quem Tiberis curvis in latus urget aquis, — Qui tamen ejecta si forte tenebitur unda — Caelius accipiet pulverulentos equos.

Nel mese di aprile poi avevano luogo al Circo Massimo, il che darebbe a credere che le corse dei primi tre mesi fossero eseguite da cavalli, e le altre da bighe, quadrighe, o sejughe, sebbene vengano tutte classificate col nome di Equiria o Equorum cursus. E' tuttavia da notarsi che il circo era appositamente costruito per la corsa dei carri e non dei cavalli, tanto più che Ovidio (Fasti, l. II), sebbene

non escluda le corse a cavallo, pure quelle che accenna esplicitamente sono le corse dei carri, nelle quali, assai più che in quelle a soli cavalli, avvenivano morti o stragi di membra umane. E Virgilio (Georg., l. II), dopo aver descritto con espressivo laconismo l'impeto con cui i carri si slanciavano nel circo, sebbene non lo indichi, fa nondimeno prevedere le conseguenze funeste che doveano succedere agli automedonti, i destrieri dei quali non sentivano più il morso; ma i romani, avidissimi di tali spettacoli, non si curavano di ciò e plaudivano freneticamente ai vincitori.

Ovidio ci riferisce (Fasti, l. IV) che dopo le Equiria, che avevano luogo nel mese di aprile, si facevan correr le volpi con sarmanti attaccati alle code in modo che ne rimanessero bruciate:

Tertia post hyadas quum lux erit orta remotas Carcere partitos Circus habebit equos.

Cur igitur missae junctis lardentia caedis Terga ferant vulpes causa idocenda mihi est.

E il poeta spiega questa costumanza narrando che in tempi remotissimi un contadinello sedicenne di Carsoli, avendo presa una volpe, la quale menava strage nel suo pollaio, attaccò alla sua coda un fascio di fieno onde bruciarla e quindi gli diede fuoco. La bestia però, sentendosi ardere, si svincolò dalle mani del giovinetto e datasi alla fuga pose in fiamme le messi dei campi carsolani. La colpa di questo disastro era da addebitarsi più alla stupidità di quel contadinello che alla malizia della volpe; ciò non ostante, siccome gli uomini hanno ragionato sempre allo stesso modo, i Carsolani decisero che d'allora in poi ogni volpe che fosse presa, si facesse inesorabilmente morire coll'istesso mezzo, col quale essa avea distrutto le biade di Carsoli.

Basati su questa tradizione, i romani nelle corse di cavalli che si facevano per le feste Cereali di aprile, introdussero il co-

stume di sacrificare le volpi a Cerere, facendole abbrustolire in quel modo nel Circo Massimo.

E ciò spiega l'origine delle celebri caccie alla volpe che hanno luogo nei parchi suburbani nella stagione invernale. Questa caccia, organizzata all'uso inglese, si fa a cavallo, e appena una qualche volpe è scovata dalla sua tana, cani, cacciatori e cacciatrici le si fanno addosso massacrandola; e quando la volpe è caduta, il direttore della caccia ne strappa la coda e l'offre in dono alla donna che si è portata più valorosamente nella corsa.

Sola differenza in questo costume, derivato dalle antiche Equiria, è che allora si bruciava la coda della volpe in onore di Cerere, ed oggi si recide per offrirle in dono alla signora della festa, novella Diana; sicchè sempre confermato il vecchio adagio: nil sub sole novum!

Francesco Sabatini.

La memoria dei cavalli

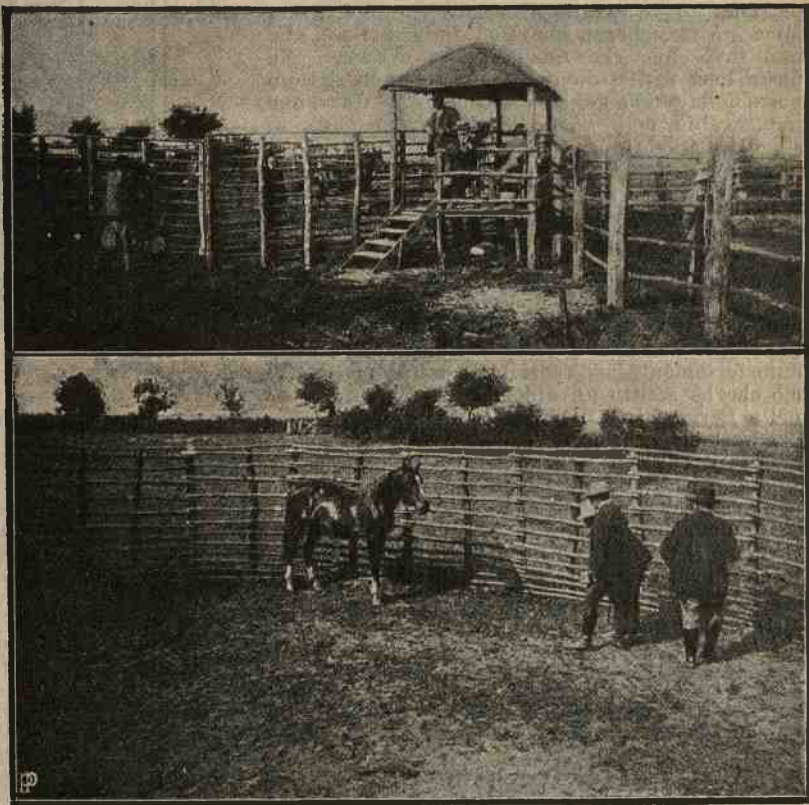
Il signor Henry de Parville ha riuniti molti esempi che mostrano l'intelligenza degli animali, e diversi fra di essi sembrano provare che gli animali si ricordano sempre delle cose che essi hanno l'abitudine di fare.

Questo autore racconta a tale soggetto un aneddoto curioso su sei cavalli da tiro che conducevano la diligenza tra Berna e Gurnigel, in Svizzera. Essi arrivavano ciascun giorno a Gurnigel, dopo un tragitto lungo e faticoso, ed all'hôtel si distaccavano e si lasciavano andare soli alla scuderia. Prima di recarvisi, essi facevano invariabilmente un giro nella corte dell'hôtel, dove i viaggiatori avevano l'abitudine di dar loro dei pezzi di zucchero. Essi andavano dolcemente dall'uno all'altro a questuare il loro pezzo di zucchero. Era un'abitudine regolata, e se dei nuovi arrivati vi si opponevano qualche volta al principio, finivano sempre per prendervi gusto e si recavano nella corte per incontrarvi i cavalli.

La diligenza non funzionava che durante quattro mesi dell'anno, e durante gli altri otto mesi si impiegavano altrimenti i cavalli. Ma subito quando l'estate faceva riprendere il loro lavoro, i cavalli, abituati da vari anni a fare il servizio della diligenza, ricominciavano la loro passeggiata nella corte e nei giardini dell'hôtel, in questua del loro zucchero.

Il signor de Parville cita un altro aneddoto su di un cavallo di cavalleria chiamato Ménelas, appartenente al 10° reggimento cacciatori.

Dopo aver fatto diverse manovre in un maneggio situato nella corte della caserma, egli prese tanto gusto a questi esercizi, che la sera, appena ch'esso poteva lasciare la sua stalla, andava al maneggio e compieva solo gli esercizi che gli si avevano insegnati. Si finì per conoscere le sue scappate notturne, e gli ufficiali e gli uomini venivano di sovente a guardarlo lavorare. Lo si lasciava nella sua stalla senza legarlo, e quando tutto era silenzio, esso usciva dalla scuderia, andava al maneggio e, lestamente, ma con solennità, esso eseguiva tutte le manovre, sembrando ricordarsi del dettaglio di ciascuna di esse e dell'ordine nel quale esse si seguivano.



La Commissione di rimonta nella Maremma Toscana. Durante la visita. (Fot. A. B. - Piombino).

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. "

Lo sport nell'esercito

Ciclismo militare in generale.

In questi ultimi 30 anni le armi a piccolo calibro ed a tiro celere hanno progredito di molto: di qui il bisogno di piombare all'improvviso sul nemico; di evitare l'effetto pernicioso del tiro alle medie e piccole distanze; di diminuire il tempo durante il quale siamo esposti alle perdite, e decidersi dopo una buona preparazione col fuoco o di ritirarsi.

Alle grandi celerità di tiro si aggiunga ora l'assenza quasi totale del fumo: quindi la difficoltà di riconoscere le posizioni dell'avversario, l'estensione del ponte, l'intensità vera della forza, dati necessarissimi, essenziali per svolgere con successo un'azione tattica.

Una fanteria che per gir più veloce cavalea, così chiamava il Montecuccoli quella specie di fanteria leggera, incaricata di speciali mansioni. Era formata «da fanti posti a cavallo con moschetti leggeri, un poco più corti degli altri, con mezze picche e spade, per occupare con diligenza un posto, per prevenire l'inimico ad un passaggio, epperò forniti di zappe e pale, e porsi a cavallo in mezzo o nel vuoto dei battaglioni per quindi tirare sopra gli altri, combattendo essi altrimenti per l'ordinario a piedi» (1).

Appena comparvero i primi modelli del *velocipede moderno*, si creò una *velocipedia militare*, la quale, dicevano i promotori, potrà rendere alla cavalleria, nelle guerre future (vedi più sotto), grandi vantaggi, poichè, unendosi ad essa, ne risulterà un riparto che avrà le due qualità per eccellenza, della regina del fuoco e della regina dell'urto, ed abilmente diretta potrà servirsi a meraviglia di questi grandi fattori.

Siamo quindi in coscienza noi cercando di sviluppare il ciclismo, il quale, oltre a rispondere ai medesimi scopi di ginnastica, per i quali si ebbero i giuochi olimpici ad Atene, e la corsa, il pugilato, la lotta, gli eroismi dei gladiatori a Roma, dà un risultato utile e non trascurabile per l'educazione fisica della nostra gioventù. E, siccome la guerra è ora più perniciosa che nei tempi antichi, perchè sospende la vita economica e sociale delle nazioni in lotta, così non si deve trascurare alcun elemento che possa abbreviare questa sospensione di vita nazionale, e ci conduca al più presto possibile alla desiderata vittoria.

Si dia pur largo incremento alle scuole popolari, agli sports, al tiro a segno, alla ginnastica di campagna. Quando i cittadini andranno sotto le armi, la patria avrà un elemento più facile ad essere dirozzato: e così, fortificato il fisico, non si avrà che ad educare la mente ed il cuore del nostro soldato. Il tenente colonnello d'artiglieria Sabino Stella, nel suo opuscolo *La Bicicletta*, scrive a tal proposito:

«Il ciclista, dai muscoli di ferro, dal cuore di patriota, ed il cavallo d'acciaio che non sente fame nè stanchezza, che non imbibizzisce, che non invecchia, che non conosce distanza, che passa inavvertito dovunque, hanno preso il loro posto nella scuola del combattimento, e lo avranno immanicabile nelle battaglie avvenire, e posto di singolare importanza e di onore».

Il ciclo negli eserciti europei.

Il ciclismo, che è oramai penetrato così profondamente nelle nostre abitudini, dando impulso al commercio e alle industrie, non è solamente pregiato (come vedremo più sotto) nel nostro paese, ma anche e più specialmente fuori d'Italia, vale a dire in Germania, in Francia ed in Inghilterra, dove, per le ultime vittorie riportate, s'è associato fortemente nell'esercito. A tal proposito cito ciò che ha scritto un ufficiale superiore francese nella *Revue Bleue* dell'ottobre 1898:

«La bicicletta, entrata di straforo e modestamente per qualche servizio secondario da rendere all'esercito, prenderà trionfalmente il suo posto nell'avanscoperta».

Dunque, qual'è il vero scopo della *fanteria ciclistica*? Il vero scopo di questa *nuova arma*, come la chiama il capitano Natali dell'11° bersaglieri,

(1) CHAPERON, *L'organica ai tempi del Montecuccoli e del Louvois*.

CENTAUR

della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry
Solidi - Scorrevoli - Convenienti

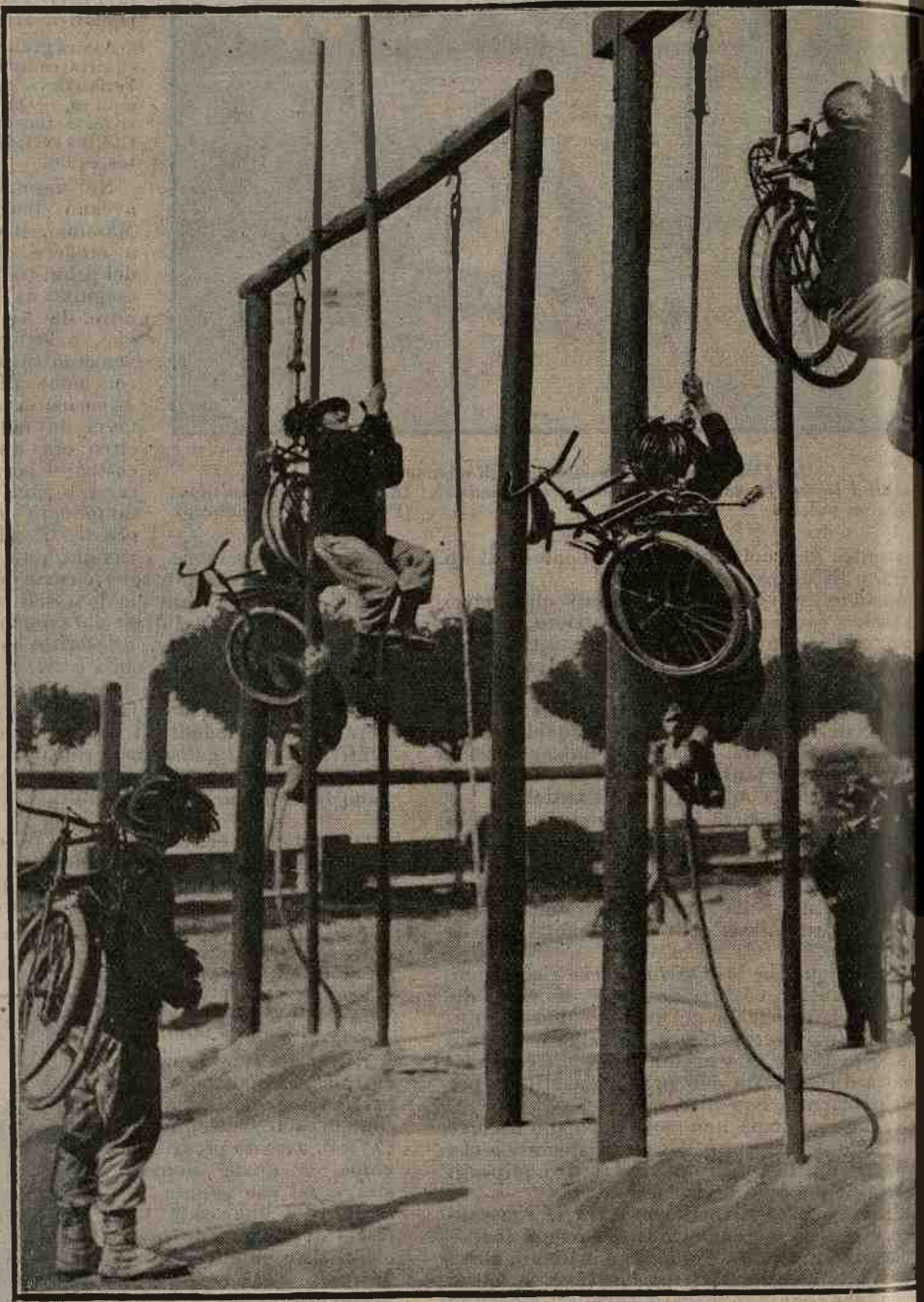
Agenti per l'Italia con deposito:
BONZI & MARCHI - MILANO, Via S. Nicolao, 1

«è di riunire in sé ad una grande mobilità una forte potenza di fuoco, in modo da rispondere a tutte le svariate esigenze, per le quali i grandi capitani di tutti i tempi escogitarono infiniti mezzi di ripiego. Con la cavalleria e l'artiglieria i ciclisti formano un reparto autonomo delle tre armi che in guerra potrà dare splendidi risultati, possedendo le caratteristiche delle tre armi: potenza di fuoco alle grandi distanze (5000-2000 metri), alle piccole ed alle medie distanze (2000-700), (700-100) gran potenza di fuoco e massima d'urto.

La Francia, fra tutte le altre, è la nazione di Europa che ha dato maggior incremento alla praticità del ciclismo in genere, e specialmente alle «compagnie ciclistiche combattenti».

e i ciclisti vengono distribuiti tra i vari reparti. L'Inghilterra essendo la nazione più manifatturiera del mondo e la più ciclistica anche, non ha difficoltà di arruolare, in caso di bisogno, quanti ciclisti vuole. La sola Londra conta più di 100.000 velocipedisti, senza i *chauffeur*. L'armamento consiste in un moschetto ed in un *revolver* a 6 colpi, una borsa di prima necessità e due cartucce.

Anche l'Austria, a somiglianza della sua vicina Germania, tiene una scuola centrale di fanteria a Wiener-Neustadt, centro ginnastico-militare delle esperienze. Una macchina per battaglia assegnata ad ogni reparto di fanteria; altre distribuite tra i vari comandi e corpi. La fabbricazione si fa nelle manifatture delle armi.



Lo sport nell'esercito

In ogni corpo d'armata a due divisioni vi sono 97 velocipedisti. La macchina regolamentare è la Gérard, pieghevole, costruita all'opificio meccanico di Puteux.

L'armamento consiste in una carabina e di due giberne sul tipo italiano. In Francia ora vi è il progetto di formare 25 compagnie con l'effettivo di 200 uomini ciascuna: una per corpo d'armata, ed una per le 7 divisioni di cavalleria indipendente.

La Germania è una delle potenze europee che ha accettato ed applicato con grande slancio ed interesse, nonchè su sufficiente scala, il nuovo mezzo di locomozione. Per ognuno dei 624 battaglioni di fanteria ha assegnato due macchine. L'armamento consiste in un moschetto, una tasca per riparazioni, una borsa per i primi oggetti e due cartucce.

In Inghilterra i ciclisti sono 1400, riuniti in un battaglione (5 compagnie, ognuna di 280 uomini). L'insegnamento è impartito nella scuola di Aldershot, in pace; in guerra la scuola si scioglie

nell'opificio governativo. L'armamento è stabilito in un moschetto con due cartucce, una scialbaionetta, pugnale agganciato sulla forcella anteriore, una borsa per riparazioni.

L'arma è portata ad armacollo. Il piccolo Belgio ha pure i suoi ciclisti, anche nello stesso modo dei francesi.

Armamento ciclistico dell'esercito italiano

L'Italia non occupa un posto molto importante nel ciclismo e si fa volentieri trasportare dalle nazioni vicine, valendosi delle loro svariate esperienze, prima di adottare un modello regolamentare. L'ordinamento del servizio ciclistico è stabilito da apposito regolamento.

L'istruzione che viene impartita al soldato velocipedista riguarda la lettura pratica delle carte, l'orientamento nel terreno; scomposizione e ripartizione della macchina, nomenclatura delle parti e manutenzione; allenamento, esercizio di corsa con la bicicletta su strade piane e su pendenze.

LA MOTOSACOCHÉ

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTOR

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

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

L'impiego del *velocipede* come mezzo di corrispondenza in guerra venne tentato per la prima volta in Italia nel 1875, durante le grandi manovre al campo di Somma.

L'esito di questo esperimento e di due altri, fatti successivamente nel 1876 nel territorio del Comando generale di Milano e nel 1877 in quello del Comando generale di Torino, avendo confermato tutta la convenienza di trarre partito di questo nuovo mezzo di locomozione, il velocipede venne compreso tra il materiale di mobilitazione dei corpi.

Così appena il velocipede è sostituito dalla *bicicletta* e si è constatata l'importanza assunta nel nostro esercito, consiglia di regolarlo almeno nelle

Qualcuno predice che come finirono i dragoni così si eclisserà l'astro dei reparti ciclisti per i quali ora si ha tanto entusiasmo. La cosa è ben diversa, e senza approfondire molto la questione, basta accennare il diverso spirito del dragone e del bersagliere ciclista.

Il dragone doveva essere prima di tutto ottimo soldato di fanteria e poi anche buon cavaliere. Ecco già due cose che mentre in teoria sembra si possano facilmente conciliare, in pratica riescono difficili se non impossibili e così i dragoni cominciavano a diventare perfetti soldati, ma del soldato di fanteria perdevano le doti per acquistare di preferenza quelle del cavaliere.

A questa tendenza furono pure attratti i loro

il terreno non offriva modo di nascondersi: le biciclette invece sono facilmente nascoste e non conoscono la paura.

Una compagnia ciclisti in marcia, ad un passo di 15 km. all'ora, in 20 secondi si precipita in catena ed apre un fuoco coi suoi 120 moschetti da raggiungere con facilità l'intensità di 1500 proiettili al minuto. I dragoni erano ben lontani da tanta potenzialità e prontezza d'azione.

Il bersagliere ciclista.

Echi del Giro di Lombardia

Le sottoscritte Case costruttrici di velocipedi e Rappresentanti generali di marche estere:

di fronte ai deprecabili sistemi adottati da qualche corridore al servizio di certe Case nel disputare in Italia le corse ciclistiche;

constatato che ai detti sistemi disonesti e disgustosi messi in maggior evidenza nel recente «Giro di Lombardia» occorrono rimedi radicali;

deliberano di astenersi dal far disputare da propri corridori corse ciclistiche in Italia;

e si obbligano di non appoggiare sotto nessuna forma dette riunioni fino a che non si abbiano elementi sicuri e prove delle mutate condizioni in cui le corse dovrebbero svolgersi;

e stabiliscono in ogni caso l'astensione assoluta fino al 31 luglio 1908 (millenovecentootto).

Firmati: Officine Türkheimer (O. T. A. V.)

Veladini e Delle Piane (Rudge Whitworth).

Fratelli Picon (Peugeot).

La classifica ufficiale degli arrivati nella corsa Giro della Lombardia resta dunque la seguente:

1. Gustave Garrigou di Parigi, 2. Ernesto Azzini di Milano, 3. Luigi Ganna di Varese, 4. Galazzi di Busto Arsizio, 5. Massironi di Milano, 6. Rheinwald di Ginevra, 7. Ferrari E. di Roverbella, 8. Miranelli F. di Genova, 9. Gajoni di Milano, 10. Alberti di Legnano, 11. Jacchino G. di Genova, 12. Bertarelli di Milano, 13. Lampaggi P. di Genova, 14. Maggi A. di Milano, 15. Nosedà di Como, 16. Verga E. di Milano, 17. Guffanti C. di Musocco, 18. Carminati di Milano, 19. Mustacchi di Milano, 20. Gobbi Belcredi di Pavia, 21. Bertoni di Gallarate, 22. Terruzzi di Milano, 23. Niccolini di Meda, 24. Marchesi di Torino, 25. Lonati di Musocco, 26. Gazzaniga di Milano, 27. Cravotto di Torino, 28. Capitani di Bergamo, 29. Ferrari di Gagliate, 30. Visconti di Genova, 31. Ardemagni di Milano, 32. Castelli di Milano, 33. Magnaghi di Milano, 34. Andreoni di Milano, 35. Cavazzoni di Milano, 36. Trombetta di Mondovì, 37. Giovanni Gerbi di Asti.

La nuova Carta d'Italia dal Touring-Club Italiano

Due nuovi fogli sono attualmente in distribuzione: il *Roma* ed il *Napoli*. Coi precedenti sei già pubblicati e cogli altri quattro che usciranno prima della fine dell'anno, il Touring avrà distribuito gratuitamente ai propri 65.000 soci ben 800.000 fogli.

I due fogli recentemente pubblicati sono particolarmente interessanti per la speciale natura delle regioni illustrate, che nella forza del tratteggio e nell'effetto plastico dell'assieme hanno rispecchiata vivamente la varia conformazione fisica e le caratteristiche del territorio.

Come è noto, la carta del Touring è alla scala di 1:250.000, in incisione e ad otto colori: essa dovrà venir compiuta in un periodo di circa cinque anni. Ad opera finita la carta conterà di 58 fogli.

Nel mondo commerciale sportivo

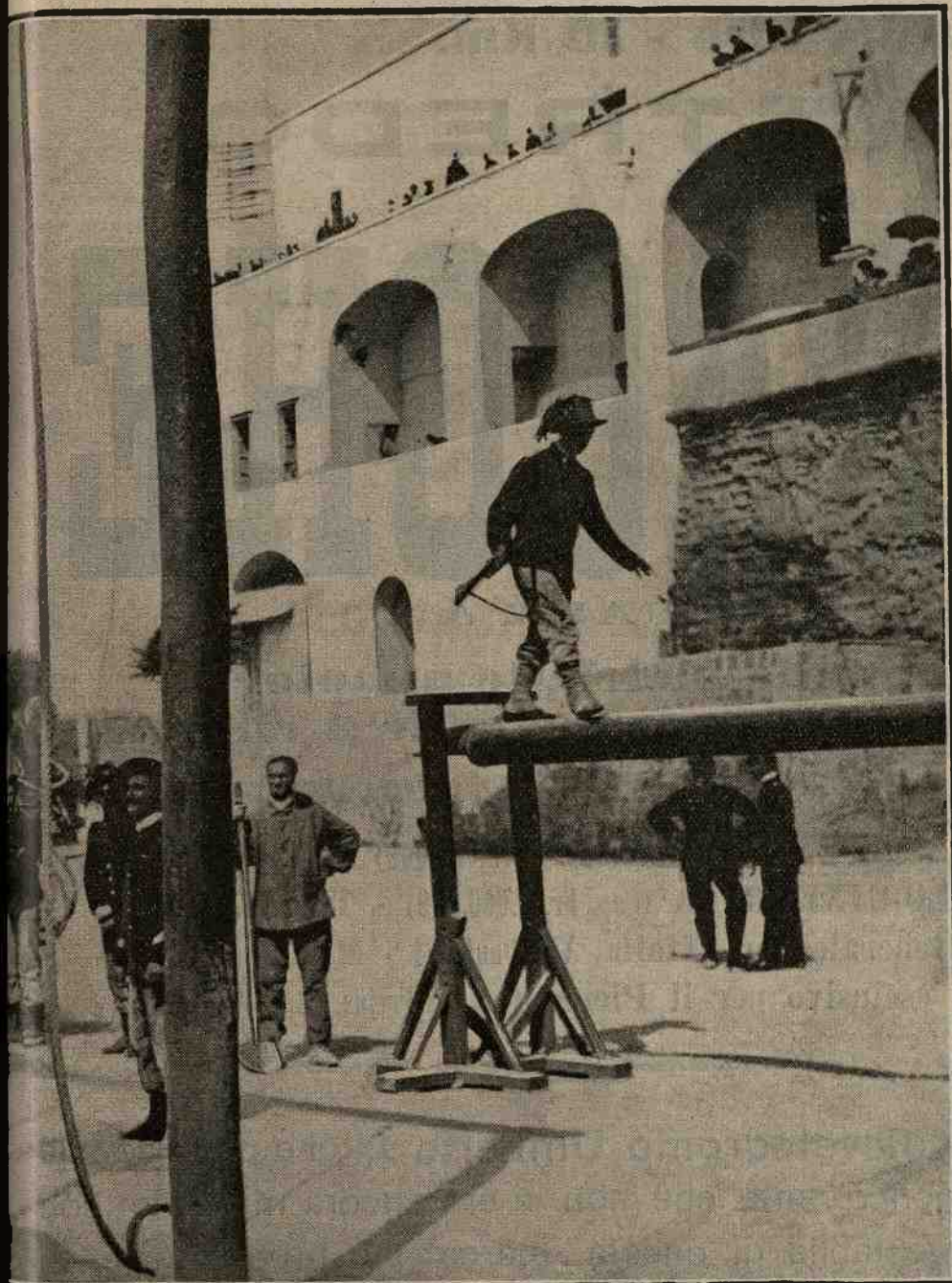
Ecco alcune note di viaggio dei valorosi automobilisti Ezio Giachino, tenente Pietro Bruno e Achille Nebiolo, che il 29 dello scorso ottobre lasciarono Torino a bordo di una robusta macchina *Standard* per intraprendere un lungo viaggio di 8000 chilometri attraverso la Spagna, il Portogallo e la Francia, con meta al *Salon* di Parigi.

«Sospello, 29 ottobre 1907.

«Per strade terribilmente fangose ed inghiaiate, tormentati anche da una pioggia di troppo costante, siamo nullameno felicemente giunti colla ottima nostra *Standard*, ben coadiuvati dagli smontabili *Michelin*, in questo alpestre paesello. Dovemmo variare l'itinerario Tenda-Ventimiglia per interruzione stradale causata da grande frana tra Breglio e Piana, in territorio francese, e siamo ora diretti su Nizza attraverso gli erti contrafforti di Monte Clapier. Di veramente notevole fin qui nulla, poichè non è nuova la strada ed abbastanza battuta; solo devo avvertire che la neve ha di già invase le alte valli ed al Tunnel di Tenda comincia ad essere abbondante. Nell'attesa di comunicarvi più importanti notizie, ecc. ecc.»

«Brignoles, 30 ottobre 1907.

«Partiti stamane da Sospello sotto una pioggia torrenziale, abbiamo facilmente superato il difficile Colle di Braus (m. 1200) dirigendoci su Nizza, ove arrivammo verso le ore 10. Di là dovemmo ancora cambiare il prefisso itinerario, perchè, causa le alluvioni, la strada su Tolone e Marsiglia è impraticabile. Da Nizza quindi



Attività dei bersaglieri ciclisti.

sue linee generali con norme uniformi, le quali valgono a meglio chiarire lo scopo, ad eliminare i dubbi che possano affacciarsi circa l'impiego del personale ciclistico.

Così, alla fine del 1899, l'esercito italiano possiede cento macchine per ogni suo reparto. Le biciclette in servizio sono fornite dall'officina militare di Pavia.

Il soldato ciclista ha il seguente armamento: una borsa per la corrispondenza, una piccola tasca speciale da fissarsi nell'intelaiatura, un moschetto da cavalleria mod. 1891.

Ora il servizio tattico è esclusivamente fatto dai reggimenti di bersaglieri.

capi falsandone l'indirizzo ed adoperando i dragoni nientemeno che per cariche.

Il bersagliere ciclista non avrà questa tendenza di trasformazione. Egli rimarrà sempre bersagliere e cioè il più bel tipo di vigoroso ed ardito soldato che combatte a piedi, e del suo cavallo d'acciaio solo usufruirà come celere mezzo di locomozione.

Ma questa non è la sola ragione che farà trionfare l'idea dei reparti armati di ciclisti. Ben superiori sono essi ai dragoni di una volta, in primo luogo per l'arma. Quella dei dragoni lanciava i proiettili a poco più di 100 metri, ed una volta fatto un primo sparo ci voleva molto tempo per ricaricarla; invece il moschetto dei ciclisti in un minuto può lanciare anche 20 pallottole alla distanza di 1500 metri. Come ciò non bastasse bisogna considerare che tanti sono i ciclisti, altrettanti sono i moschetti, mentre invece i dragoni avevano bisogno di lasciare almeno un uomo su cinque a custodire i cavalli se non volevano perderli. Questi poi molte volte erano d'impaccio se



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**

Motovelodromo Umberto I - Torino

CORSA MOTOCICLISTICA 10 NOVEMBRE

Categoria 1¼ litro - 10 Km.

PRIMO ATTREDO

SU

MOTOSACOCHÉ

(Brevetto H. & A. DUFAUX & C.)

**L'invincibile regina delle biciclette a motore,
ancora una volta trionfatrice perfino sulle 2 cilindri.**

CATALOGHI GRATIS

SUCCESSO MONDIALE

SOCIÉTÉ ANONYME H. & A. DUFAUX & C. (Cap. Fr. 2.000.000) - Ginevra.

SOCIETÀ MECCANICA ITALO-GINEVRINA (Cap. Fr. 2.000.000) - Torino.

G. F. MONTCHAL, Agente Generale per l'Italia, Via Dante, 4 - Milano.

Avv. LUIGI PINNA, Agente esclusivo per il Piemonte, Via Frejus, 26 - Torino.

La Corsa di Domenica sul **Motovelodromo Umberto I**, che permise alla **Motosacoche** di battere l'unico concorrente che non si era ancora misurato con essa, dimostra la superiorità incontestabile di questa marca su tutte quelle in commercio.

Nel 1907 la **Motosacoche** trionfa nelle Corse in salita (Cenisio-Semmering-Faucille-Pratolino, ecc.), nelle marcie di regolarità (Milano-Torino-Milano; Torino-Pino-Chieri-Torino; Concorso "Touring Automobile", ecc.), nelle Corse su pista di Firenze e di Torino. La **Motosacoche** fece il suo raid Roma-Brindisi con giro di Grecia senza panne. Alle Grandi Manovre di Agosto essa supera tutti gli ostacoli.

In due parole la **Motosacoche** ha provato che è la sola macchina di turismo e l'unica bicicletta a motore che ha dell'avvenire nel campo pratico.

Al **Salon di Parigi** un successo colossale è riservato ai suoi costruttori per il loro meraviglioso motore d'avviamento. Motore che prova una volta per sempre che le nostre Officine di Ginevra e di Torino fanno della meccanica di alta precisione.

Nel 1908 si parlerà soltanto della **Motosacoche**, la macchina *à la mode*.

Frejus e Plaisance, attraversando le catene dei Monti Esterel, pittoresche per gli erti boschi e la selvaggia plaga disabitata quasi come la nostra campagna romana, puntiamo su Aix la Chapelle ed Avignone, tenendoci sempre al Nord per evitare le zone maggiormente danneggiate dalle interminabili piogge.

Se possibile, saremo domani nei pressi di Narbonne, rientrando così nella retta prestabilita. Salondovi, ecc., ecc. ».

Le esposizioni automobilistiche della stagione

Mentre andiamo in macchina due grandi Mostre aprono i loro battenti. Il Salon di Parigi e quello di Londra, richiamano al Gran Palais presso la Senna ed all'Olympia presso il Tamigi la folla sportiva del mondo intero.

Non è ancora terminata l'era propizia alle esposizioni. Esse necessitano e sono d'aiuto al commercio ed all'industria dell'automobile. Una mostra annuale ed una sola ma completa occorre, e basta in ciascun paese.

Come in Francia, così in Italia questo anno avremo un solo Salon, quello di Torino, che per la quinta volta sorgerà nell'incantevole parco del Valentino.

Nell'attesa che la Commissione Esecutiva della V Esposizione Internazionale di automobili (18 gennaio-2 febbraio) ci faccia noto il programma dei concorsi e delle gare sportive che si svolgeranno in quella quindicina, è d'uopo constatare che l'interessamento per parte dei costruttori e degli industriali per quella Mostra italiana va mano mano crescendo. Nonostante che pochi giorni siano trascorsi dalla diffusione dei regolamenti, la Commissione ha già ottenute varie adesioni, ed altre numerose verranno ancora, quando industriali e commercianti avranno fatto ritorno dal Salon di Parigi, che si inaugurerà martedì prossimo.

La sua data è ormai nota in ogni parte del mondo per la grande pubblicità che la Commissione ha giustamente creduto doveroso di fare, non mancandole l'appoggio dei Clubs esteri e nazionali e delle Associazioni sportive. E questa rivelazione sarà più particolarmente continuata al Salon di Parigi per cura del Touring Club Italiano, sempre pronto a mettere a disposizione dei comitati ed enti la sua energia e potenza per tutto quanto ridonda ad onore dello sport e dell'industria italiana.

Nello stand del T. C. I. a Parigi i visitatori di quel Salon potranno ammirare il cartello réclame della Mostra torinese; in un altro quadro D. Gaido di Torino ha umoristicamente ricordato il crescente sviluppo delle quattro Mostre torinesi.

Per intanto ricordiamo che le iscrizioni si chiuderanno il 30 corrente novembre, alla sede dell'Automobile Club di Torino.

Il giorno 11 novembre si è inaugurata l'Esposizione di Londra. Il Duca di Connaught, fratello di re Eduardo, ha inaugurato questa VI Esposizione annua di automobili all'Olympia.

Il Duca di Connaught ha percorso le sale dell'Esposizione e si è fermato particolarmente dinanzi alla vettura storica Italia montata dal principe Borghese nel suo viaggio Pechino-Parigi.

Le decorazioni degli stands hanno quest'anno raggiunto un lusso strepitoso. Anche l'interno della navata è tutto decorato a nuovo e degli ascensori elettrici sono stati messi per il servizio della galleria superiore; un'innovazione questa che è apprezzatissima perchè mette in facile comunicazione gli espositori del piano terreno con quelli di sopra, dove specialmente hanno trovato posto i fabbricanti e rappresentanti di accessori e pezzi staccati.

Diciotto fabbriche italiane prendono parte al Salon di Parigi, inauguratosi il 12 novembre nel Grand Palais. Esse sono:

Automobili Alba, Aquila Italiana, Ing. Attilio Franco di Sesto San Giovanni, Edoardo Bianchi, Brixia-Züst, F. A. Standard, F. I. A. T., Florentia, H. I. S. A., Isotta-Fraschini, Itala, San Giorgio, Società Esperia, Rapid, S. P. A.; O. T. A. V., Rossi, Soldati.

Il Touring Club Italiano pure vi partecipa come negli anni precedenti, organizzando un grande Salone nel quale figurerà la dimostrazione di tutto quanto l'istituzione ha fatto in favore del ciclismo e dell'automobilismo, sin dal loro nascere, con impianto di servizi, convenzioni doganali, segnalazioni stradali, miglioramento strade, affiliamenti e benzina e meccanici, miglioramento alberghi, pubblicazione d'indole e d'interesse turistico, ecc.

Il Touring Club Italiano, mentre in tal modo espone in sintesi tutta l'opera da esso compiuta in favore dello sviluppo del turismo in generale e del movimento dei forestieri in Italia, mette come di consueto a disposizione il proprio Salone agli industriali italiani che si trovano colà numerosi come espositori e come acquirenti, alla stampa italiana ed estera ed ai rappresentanti delle Associazioni confederate.

Il Touring Club Italiano farà anche il suo Salone centro di propaganda per la Esposizione 1908 di Torino e per le complesse manifestazioni ed i festeggiamenti di Piazza nel venturo anno, per l'inaugurazione del nuovo ponte sul Po.

Per cordiali accordi di concessione del Touring Club Italiano, l'Automobile Club di Milano partecipa pure al Salon di Parigi, accanto al Touring, a dimostrazione della varia sua opera esplicata nei concorsi e nelle corse, le maggiori che si siano organizzate in Italia ed a propaganda delle sue iniziative a venire.

Dell'importante Mostra pubblicheremo una interessante corrispondenza del nostro inviato speciale nel prossimo numero, il quale conterrà pure ricche e numerose illustrazioni degli stands italiani.



Il monumento a Levassur, opera di O. Lefevre, che (viene di questi giorni inaugurato nei pressi del Salon Automobile di Parigi). (Fot. di Photo Rapid - Parigi).

La gara del gruppo studenti tiratori

Si è chiusa al Poligono del Martinetto la gara sociale, che era stata indetta dal gruppo studenti tiratori, fiorente ed ottima istituzione che da molti anni vive e prospera nel seno della nostra Società mandamentale di tiro a segno. La gara, ricca di numerosi premi in denaro e medaglie, per le quali ultime il gruppo ha inaugurato il nuovo conio, pregevole opera d'arte del Rubino, è riuscita ottimamente ed ha una volta di più addimosttrato quanto amore hanno i nostri studenti per la santa carabina, alla quale, pur non distogliendosi dai loro studi, dedicano con passione le ore di libertà.

Diamo ora i risultati delle diverse categorie di cui si componeva il programma.

Cat. 1. Serie Fisse - Premiazione in piedi: Bracco, Sartorari, Binotti — Premiazione in ginocchio: Vercellone S., Vercellone C., Gaj Levra — Premiazione a terra: Alfieri, Borda, Villa — Premiazione complessiva: Bracco, Sartorari, Vercellone C., Vercellone S., Binotti, Gaj Levra, Borda, Alfieri, Villa, Maffoni, Cernuschi, Colpani, Contino, Quaranta, Ceriana-Majneri, Gilardini.

Cat. 2. Serie ripetibili - Tiratori scelti e di prima categoria: Sartorari, Gaj Levra, Bracco, Borda, Binotti, Maffoni, Villa, Quaranta, Alfieri, Vercellone. — Tiratori di seconda e terza categoria: Colpani, Cernuschi, Orlandini, Scalvedi, Gilardini, Ceriana-Majneri, Contino.

Cat. 3. Fondatori: Bona, Pasquario, Durelli. Cat. 4. Incoraggiamento: Gilardini, Colpani, Orlandini, Ottolenghi, Scalvedi, Cernuschi, Contino, Chiesa, Ceriana-Majneri.

La Presidenza, preoccupata che, per forza maggiore, non potesse aver luogo la gara primaverile e che, stante l'incostanza del tempo, anche la gara autunnale non poteva effettuarsi, togliendo così ai soci l'opportunità ed il piacere di misurarsi in gara e vedere premiata la loro abilità, ha disposto che la gara comunale, già stata rimandata, abbia invece luogo nel corrente mese e nei giorni 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 24, dalle ore 10 alle 12 e dalle 13 alle 16.

La Presidenza è fidente nell'entusiasmo dei suoi soci per un numeroso concorso che assicuri un'ottima riuscita della gara.



Grand Palais e decorazioni pel Salon, presso il ponte Alessandro a Parigi. (Fot. di Photo Rapid - Parigi).



BEJNA-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



GENOVA
Piazza Marsala

= GARAGE SQUAGLIA =

GENOVA
Piazza Marsala**Châssis SAN GIORGIO** Motore a 6 cilindri - Brevetti NapierCarburatore 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

"AUTOLOC"

Il più semplice congegno di blocaggio: istantaneo, automatico, fortissimo, sicurissimo.

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC"**V. RICHIARDONE e C.**Via Cibrario, 10 - **TORINO** - Via Cottolengo, 30

Telefono 29-14

Stabilimento Italiano
per le Riparazioni dei Pneumatici d'Automobili**Rinforzo in Cuoio**

(Brevetto Richiardone e Bertalmia)

Fari, Fanali, Cornette e Trombe
della Casa **ARNOLD** di Dresda.**CANTIERE NAVALE****NAPOLI**

= Spiaggia delle Marinelle =

F.I.T.

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo

Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina

Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.

Telegrammi: **FIT** - Napoli.**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

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Largh.	Alte.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Amp-ora	Lire	Largh.	Alte.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	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

RIUNIONE DI TORINO**Corsa Traguardi****DE-MATTEIS****PRIMO** con un giro di vantaggio sugli altri, vincendo 8 traguardi, su macchina**LUX**

Fabbrica di Automobili e Cicli "LUX"

← **TORINO** →

PER LA VERITÀ

proposito del Giro di Lombardia.

Il nostro giornale, che oggi ha il vanto di contare i suoi numerosi abbonati tutti i migliori elementi dello sport italiano, dai quali riceviamo continue prove di stima e di incoraggiamento, non può offrire loro della prosa polemica, bensì la buona letteratura sportiva, fornitaci da giovani e valenti scrittori.

Un solo miraggio hanno avuto sempre gli scritti nostri collaboratori, e cioè quello di ricercare forme sane il trionfo della moderna scuola di educazione fisica, combattendo tutto quanto può torcere noie alla causa sportiva.

Oggi siamo costretti aprire una parentesi nel nostro programma e dire una verità, che per quanto possa tornare sgradita a qualcuno, è ispirata al migliore scopo.

I colleghi della Gazzetta dello Sport, i quali in questi ultimi tempi hanno preso non solo a patrocinare col loro organo tutte le iniziative di Comitati privati, ma sono divenuti essi stessi i dittatori di tutte le corse ciclistiche di qualche importanza, hanno tentato tempo addietro di commiserare in qualche modo il nostro idealismo in fatto di sport.

Noi abbiamo infatti sempre sostenuto a spada tratta quella che dovrebbe essere l'unica e vera anima di competizione sportiva, ossia il dilettantismo, mai prestandoci in modo alcuno a favorire una iniziativa piuttosto che un'altra.

Credevamo proprio che si potessero scindere gli interessi industriali da quelli sportivi, e che l'esito di una qualsiasi prova ciclistica dovesse tornare incoraggiamento alle nuove reclute e non avere alla massa giovane l'effetto contrario.

Oggi ci accorgiamo una volta di più che l'opera di puristi non ha fatto troppa strada in Italia, dove ormai lo sport ciclistico non è più regolato da alcun regolamento, dove l'Unione Ciclistica pare esistere solo più di nome che di fatto. Credevamo, in poche parole, frenare l'abuso di qualche Comitato, reclamando l'intervento del nostro organo ente ciclistico, ma ebbimo ragione di persuaderci che sarebbe stato invano. Ecco così oggi di fronte ad un risultato negativo, ecco una volta ancora gli organizzatori che fungono da giudici.

Non vogliamo confutare con ciò l'operato dei giurati del Giro di Lombardia; desideriamo solo chiedere al signor cav. Cavanenghi ed ai suoi colleghi dell'U. V. I. come non abbiano sufficientemente salvaguardato il regolare svolgimento della prova.

Infatti noi ci permettiamo chiedere ai signori dirigenti dell'Unione, i quali certo a quest'ora avranno preso atto dell'incartamento riferentesi al verdetto della Giuria del Giro di Lombardia, la ragione del mutamento di classifica del Gerbi dal primo posto all'ultimo. Perché, o l'astigiano era realmente responsabile dei disgustosi fatti avvenuti allora si doveva senz'altro subito squalificarlo, e non se ne aveva la persuasione sicura ed allora non si doveva mutare l'ordine d'arrivo. In ogni modo l'espedito trovato non ci soddisfa, come non ci soddisfa la squalifica ingiustificata fino a nuovo ordine, del campione francese Petit Breton.

Riassumendo, quello che noi preconizzavamo il criterium ciclistico dell'annata non è riuscito che a dare amara disillusione per la massa sportiva, che aveva avuto nel Gerbi il migliore difensore del colore italiano e nel Petit Breton il vero campione francese.

Quello che maggiormente ci stupisce si è che gli apologeti di ieri si siano oggi mutati in giudici severissimi!

GUSTAVO VERONA.

L'offesa francese

A proposito della squalifica di Giovanni Gerbi.

Coscienze oneste, giornalisti non prezzolati né venuti ad alcuna Casa, noi abbiamo sempre bollato l'arbitrarietà, stigmatizzato il professionismo sportivo! Ma la staffilata a sangue che monsieur Alibert ci ha in uno degli ultimi numeri dell'Auto, è troppo forte per il nostro onore d'italiani, è troppo feroce per un uomo che — eroe del ciclismo italiano fino al 3 novembre — oggi viene calpestato nella sua dignità personale, viene tacciato di apache, come il barabba che vi attende col coltello all'angolo della via.

Monsieur Alibert! Voi non avete il diritto di gettare il vostro sputo di sprezzo su tutto un passato glorioso, su tutta la vita sportiva di un giovane che ha il sangue del nostro sangue, che è cittadino italiano!

Non ve lo permettiamo in nome di quell'imparzialità ed illibatezza che ha informato sempre la nostra stampa onesta.

A Giovanni Gerbi diciamo: Sii tu colpevole o non delle imputazioni che ti procurarono la squalifica nel III Giro di Lombardia, sii tu il mistificatore o il mistificato, levati dal tuo silenzio e mostra alla stampa sportiva di Francia le cicatrici che hai sul capo e sulla mano, cicatrici di ferite rimarginate materialmente, ma non moralmente, che hai avuto dai bastoni francesi tre anni or sono nella Lione-Parigi, quando — secondo nella prima tappa — minacciando il primo posto nella seconda, poco dopo di St-Etienne, a 270 km. da Marsiglia, dopo avere con le tue forze poderose superato il primo una salita, la plebaglia di Francia ti circondò furibonda, e, imbestialita dal rosso della tua maglia trionfatrice, di rosso, di sangue ti coperse la fronte generosa, cento contro uno, vigliacca aggressione di strada, di quelle strade in confronto delle quali le nostre sono: « moins bonnes certainement que nos vulgaires chemins de traverse », come dice monsieur Alibert!

La fama di critico profondo del signor Alibert è ormai consacrata dal primo foglio sportivo di Parigi. Lo stipendiato di Casa Peugeot s'è arrogato il diritto di dire che « pour lâcher des champions de la valeur des vainqueurs du Tour de France, il faut être un autre coureur que l'italien ».

Ebbene, o uomo dai poulains che presentate con gran sussiego come bestie rare, nelle grandi occasioni, voi siete un uomo da tenersi caro dalla Casa che rappresentate.

Se l'équipe italiana al Giro di Francia di questo anno, se Galletti, Ganna, Pavesi avessero avuto con loro un uomo come voi, difficilmente sarebbero stati buttati a terra più d'una volta, difficilmente avrebbero corso il pericolo di morire avvelenati come cani rabbiosi, difficilmente sarebbe stata trafugata, in momento così opportuno, la macchina del Pavesi!

E poi ci parlate delle disposizioni e punizioni severissime dell'Unione Velocipedistica francese! Via! Riconoscete i vostri torti. Noi fummo più generosi di voi perché, credendo di colpire i colpevoli, vi abbiamo favorito nel modo più servile, abbiamo fatto, o creduto di fare, in buona fede, giustizia vera e solenne!

Le tattiche dei chiodi, della chiusura in gruppo, e mille altri mezzi extraregolamentari non venite a dirci d'averle apprese da noi... Siete in vena di celiare voi, che due domeniche or sono vedeste chiodi da per tutto, meno quello che in prevenzione v'eravate ficcato in capo!

Da noi le corse ciclistiche su strada non si conoscevano ancora, quando dalla sorella Francia ci giungevano notizie di quei tali espedienti che dite nostri, e che voi già impiegavate...

E poi quest'anno stesso, nell'ultimo vostro Giro di Francia, non li avete mai visti i chiodi dalla notissima forma? No? Li hanno però visti Ganna e Pavesi... Domandatelo a loro!

E ancora. Perché mai sul finire del Tour de France si ritirava una nota Casa francese per quegli stessi incidenti deplorevoli che voi dite avverarsi solo presso gli italiani che hanno dei mœurs d'apaches?

L'egregio Ravaud dell'Auto del resto riconsacra il vostro pensiero quando dice che se noi non scendiamo a punizioni draconiane, finiremo di non aver più nelle nostre corse che les bandits de la Calabre!

Grazie del complimento ai disgraziati fratelli calabresi. Che le rovine delle loro case sgretolate siano leggere al collega parigino!

Cet homme (Gerbi) qui est considéré l'abas (in Italia) comme

champion national, n'a nullement droit à tant d'honneur. Ed inoltre: Gerbi, d'ailleurs, ne possède l'estime de personne. Il a tout simplement des partisans fanatiques dont l'éducation est entièrement à faire.

Così venne giudicato Giovanni Gerbi, il magnifico vincitore di tutte le più grandi corse ciclistiche italiane da tre anni a questa parte.

No, noi vedendolo oggi nella nostra Redazione, con quella espressione dura e severa del piemontese, col viso dalla taglia



Il motociclista Oleslagers in corsa.

"The Pearl"

Marcia depositata

La migliore Serie per costruzione di Bicyclette

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

BIANCHI

VELOCIPEDI MILANO AUTOMOBILI

FORNITORI DELLA R. CASA

VIA NINO BIXIO 21-25

Attenti !!

Attenti !!

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

PERRY The PEARL



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

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

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	" Tonrand

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,"

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



Dematteis (macchina Cicli Lux), dell'Unione Sportiva Torinese, vincitore della corsa dilettanti traguardi. (Fot. Ditta Ambrosio e C., Torino).

E chiudiamo con un generoso perdono all'offesa venutaci di Francia in un momento d'impulsività e di rabbia che non fu repressa, ricordando che ventott'anni fa in oggi che scriviamo, i zuavi francesi e i battaglioni piemontesi muovevano all'assalto dei colli di Solferino e di S. Martino, confondendo, fra il rombo delle artiglierie e il fuoco dei moschetti delle odiate divise austriache, in un solo evviva, in un sol grido fraterno, i nomi cari delle due sorelle latine: *Francia ed Italia!*

Torino, 11 novembre 1907.

G. Corradino Corradini.

L'ultima riunione al Campo Sportivo Torinese

Ebbe luogo domenica 10 novembre con grande concorso di pubblico. Eccone i risultati:

Corsa ciclistica dilettanti traguardi (m. 9600). Il primo traguardo è vinto da Della Ferrera, *Unione Sportiva*; il secondo da Durando, *Velo Hermes*; il terzo da Della Ferrera; i traguardi dal quarto al dodicesimo spettano a Dematteis, ch'è riuscito a scappare al gruppo magnificamente, *Unione Sportiva*. Il traguardo d'arrivo dà quindi: 1. Dematteis, 2. Gamba, *Velo Hermes*, 3. Durando, 4. Arlorio, *Pro Sport*, 5. Cattabiani, *Audace*. Tempo 16.30 2/5.

Match motociclistico franco-italo-belga (chilometri 5). Prima prova: la corsa tanto attesa si svolge fra il massimo interesse. Parte in testa Olieslagers, e dopo due giri è sorpassato da Monasterolo, che marciava velocemente; segue terzo Grapperon. Al quarto giro Monasterolo per lo slittamento della ruota posteriore cade violentemente sulla pista. Fortunatamente non si ferisce che leggermente ad una mano. La corsa è quindi perduta per lui. La fine della prova dà: 1. Olieslagers (belga), in 3.34; 2. a parecchi giri, Grapperon (francese).

Prima che si cominci la seconda prova, procedutosi ad una sommaria riparazione ai guasti di poco conto della ormai celebre 12 HP Peugeot, Monasterolo rimonta in macchina con la mano fasciata e fa un paio di giri di prova per assicurare il pubblico numerosissimo della sua incolumità. L'ardito campione, dal sangue freddo eccezionale e dalla temerità unica, è salutato da un lunghissimo, scrosciente applauso, che si ripete per ben due volte al passaggio delle tribune e dei posti popolari.

Si dà quindi la partenza ufficiale per la seconda prova. Il campione italiano parte in testa, e velocissimo tiene per tutta la corsa la prima posizione. Rallenta negli ultimi giri per guasto all'oliatore. Nondimeno Monasterolo passa primo il traguardo d'arrivo accolto da grandi applausi; secondo, vicinissimo, è Olieslagers; terzo il francese Grapperon, che si dimostrò meno abile dei suoi avversari. Tempo 3.48 1/5.

Corsa motociclette (km. 10). Giunge primo assai bene Attredo con *Motosacoche*, in 10.54 4/5, riconfermando il valore della sua corsa al Moncenisio; secondo Biagio, *Moto Réve*, a due giri di distanza. Il corridore Rava, *Primus*, per un guasto alla macchina deve rinunciare alla corsa.

Corsa motociclistica per macchine di 500 cm. (km. 5). Corsa interessantissima. Prende il comando Borgo, *Borgo*. Verso la fine della corsa a Rigat e Borgo sfugge la cinghia e così l'ordine d'arrivo è il seguente:

1. Bianco, *Rigat*, in 3.34; 2. Borgo, *Borgo*; 3. Rigat, *Rigat*; 4. Rava, *Primus*.

Record del chilometro e dei cinque chilometri. Sono malissimo riusciti. Partirono nel chilometro il solo Borgo, *Borgo*, che stabilì il tempo di 41 1/5; nei cinque chilometri fu novamente il solo Borgo che si metteva in pista, ma dopo aver percorso pochi giri si produceva un guasto al motore e doveva necessariamente abbandonare la prova.

G. M.

Corriere automobilistico

All'Automobile-Club di Torino si è tenuta l'assemblea generale dei soci.

Vennero respinte ad unanimità le dimissioni del presidente marchese Ferrero di Ventimiglia.

Fuoro eletti delegati presso l'Automobile-Club d'Italia i signori Montù, marchese Ferrero e conte Claretta; a revisori dei conti l'avv. Ricchiardi e l'ing. Marengo.

L'assemblea, riconfermando, col marchese Ferrero, tutta la vecchia Direzione, ha fatto voti perché questa insista nell'organizzazione di un programma sportivo, il quale dovrà avere sempre per caposaldo l'Esposizione di Torino dando allo stesso mandato di studiare e preparare una grande manifestazione automobilistica per il 1911.

Nulla sede sociale dell'Automobile-Club d'Italia, via Bogino, n. 13, in Torino, si è radunata la Commissione sportiva dell'Automobile-Club d'Italia, sotto la presidenza del marchese Camillo di Soragna.

Dopo aver rivolto un mesto ricordo al compianto collega principe Piero Strozzi, la Commissione approvava in prima lettura il testo del regolamento di corse dell'Automobile Club d'Italia, riservandosi di procedere alla definitiva approvazione nella prossima seduta di dicembre, lasciando nel contempo ai membri di fare quelle opportune modifiche che crederanno del caso.

Circa il calendario sportivo 1908, la Commissione deliberò di concedere agli organizzatori di manifestazioni sportive in Italia una proroga fino al 20 corrente mese di novembre per la presentazione dei relativi programmi, che devono essere prima di detta data indirizzati all'Automobile-Club d'Italia.



Olieslagers e Monasterolo prima della corsa dei 5 km. al Motovelodromo Umberto I. (10 novembre). (Fot. Ditta Ambrosio e C. - Torino).

Per intanto la Commissione propone al Consiglio direttivo di prendere nota delle seguenti manifestazioni e di promuovere l'iscrizione delle relative date nel Congresso del calendario di Parigi:

18 gennaio-2 febbraio: Esposizione internazionale di automobili a Torino.

26 gennaio: Criterium delle vetturine - Torino - Coppa dell'Esposizione (motociclette).

5-10 aprile: riunioni dell'Automobile Club Veneto.

10 maggio: Targa Florio. Da fissarsi la data delle corse delle vetturine in Sicilia (Comitato Panormitan).

14 giugno: corsa vetturine Susa-Moncenisio (giornale *La Stampa Sportiva*).

Seconda quindicina di settembre: Concorso Camions a Piacenza.

Circa la Coppa Florio, non avendo luogo nel prossimo anno la corsa sul circuito di Brescia, l'Automobile-Club di Bologna presenta un progetto di corsa nel suo territorio, invocando che l'organizzazione sia assunta dall'Automobile-Club d'Italia. Questo si riserva di rispondere entro una settimana se accoglie o no l'incarico. In caso negativo, l'Automobile-Club di Milano prenderà in considerazione il progetto.

Pure nella settimana scorsa si è radunato in Torino il Consiglio direttivo dell'Automobile Club d'Italia, sotto la presidenza del vice-presidente marchese Ferrero di Ventimiglia.

Approvato il verbale della seduta precedente, il marchese Ferrero commemora il defunto presidente principe Piero Strozzi, rimpiangendone la perdita, tanto più che le sue condizioni di salute, che parevano migliorare, potevano lasciare l'affidamento che egli si dedicasse attivamente alla carica che copriva da due anni.

Interviene alla seduta il colonnello Capello, in rappresentanza del Comitato di Piacenza, ed espone il progetto di concorso di omnibus e camions. Il Consiglio prende in considerazione le sue proposte e delibera di concorrere efficacemente alla organizzazione della interessante manifestazione, augurandosi che a tale concorso possa essere annesso quello che sta per bandire il Ministero delle poste e telegrafi.

Il Consiglio approva in seguito le deliberazioni prese dalla Commissione sportiva ed il testo del regolamento interno.

Si procede quindi alla nomina delle cariche sociali. In seguito a votazione segreta sono proclamati eletti il marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia a presidente con voti 12; l'on. Silvio Crespi e l'ing. C. Gamba a vice-presidenti con voti 13; il signor M. Montù a segretario a pari voti.

Dopo alcune proposte, la cui discussione è rinviata alla prossima seduta, il Consiglio direttivo è sciolto.



Il motociclista Olieslagers.

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

Biciclette
Motociclette

Serie A.G.B.
Scrematrici

Produzione annuale
40.000 Biciclette

1000 operai



Edoardo Biotti
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

Ancora e sempre la BOUGIE
POGNON
Economia per l'ottima qualità
Evita le panne ed aumenta la forza dei motori.

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

"Salon di Parigi" - STAND N. 22 - Gallerie,,
Monopolio per l'Italia: D. FILOGAMO & Co. - TORINO

Vittoriosa in tutte le recenti corse.
— Domandate Catalogo —



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

Cycles e Serie **I. G.** di Parigi
Deposit. Gen. **G. MARENA** - TORINO, Via Po, 32-34

La più cara, ma la migliore delle Biciclette.
Visitate i nuovi modelli 1908.
Questa celebre Marca vinse il **Giro di Francia** nel 1904, battendo nettamente un formidabile lotto di corridori, come Pottier, Aucouturier, Garin, ecc.

Ciclisti! Turisti! Dilettanti! Professionisti! Conoscete il manubrio **I. G.**? E' quello adottato da tutti i corridori del mondo.
Non troverete mai la vostra posizione se non adoperate un manubrio **I. G.**
Guardarsi dalle imitazioni.

S.I.F.F.
Società Italiana
FARI e FANALI



Accomandita per Azioni **A. SCAGLIA & C.**
Sede: **MILANO**, Via Felice Bellotti, 15.
Telefono 66-38.
— Domandare Preventivi e Cataloghi —

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

il **"Pneu-Cuoio Vulcan"**

il nuovo **"Pneu-Vulcan lisse ferré"**,
che ai pregi del Pneumatico liscio unisce quelli d'un perfetto antidérapant.

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

AL SALON DI PARIGI

*visitare lo Stand N. 126
ove sono esposti i nuovi tipi (Mod. 1908)
delle Vetture*

"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**

III° GIRO DI LOMBARDIA - Km. 210

3 Novembre 1907

Sventate le imboscate

Scoperti i tranelli

Migliore è il trionfo!

1° assoluto GARRIGOU

2° PETIT-BRETON

3° e 1° degli Italiani - 1° dei dilettanti: AZZINI ERNESTO

tutti su

PEUGEOT

ORIGINALE

Gomme WOLBER

Agenzia Generale Stabilimento PEUGEOT

G. C. FLLI PICENA - TORINO -

Corso Principe Oddone, 17
Via Lagrange, 41