

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Recreative
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conta corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Da Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 { Estero .. 15

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

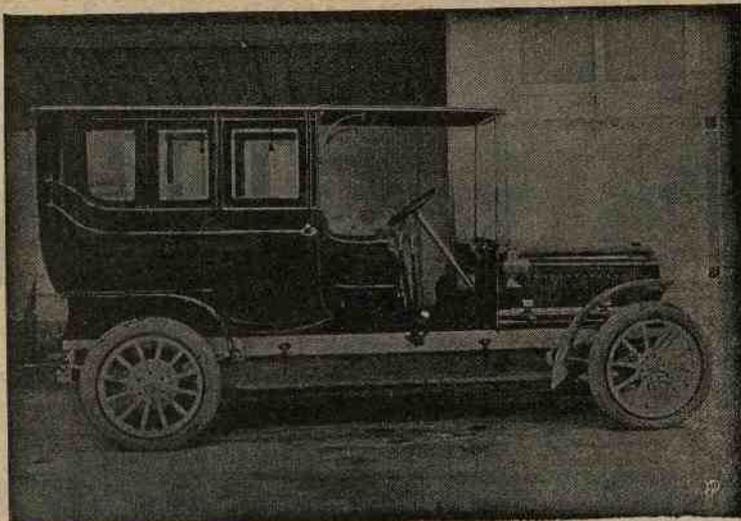
INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

Il presente numero, di 24 pagine, costa cent. 10.

LA NUOVA VITTORIA AUTOMOBILISTICA ITALIANA

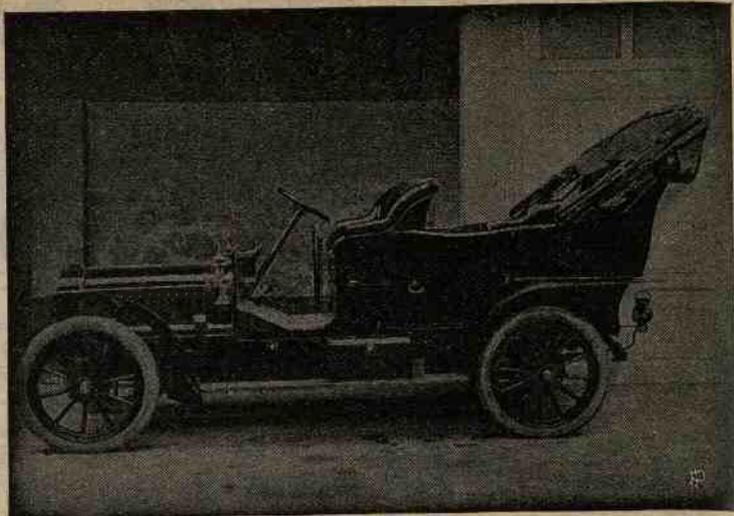


FELICE NAZZARO, su una vettura F. I. A. T., vince la corsa per la Targa Florio 1907
(Km. 450 in ore 8, 17' 36'')



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.

S. I. A. M.

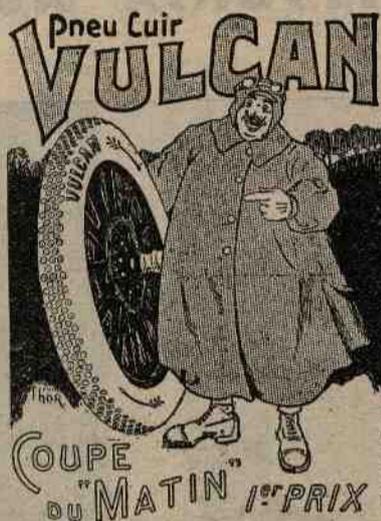
Società Italiana Automobili Marittimi
 Sede in GENOVA - Stabilimento a Mlitedo (Genova)

Rappresentanza esclusiva per l'Italia dei

Motori DELAHAYE

da 8 HP a 600 HP

Canotti e Yachts Automobili - Barche da pesca e fluviali
 Cataloghi e preventivi a richiesta.



Il Pneumatico-Cuoio "Vulcan"

ha vinto nel 1905 l'unico premio nel Concorso della "ROUE" su 4000 Km. e nel 1906 il 1° premio nella Coppa del "MARTIN" su 6000 Km.

Rappresentante Generale per l'Italia:
Bassano G. B.
 Via Sebastiano Valfrè, 18 - (Corso Siccardi)
 TORINO

Stabilimento
 Madonna di Campagna
 TORINO

Pneus tout cuir "DURIO"

COPERTONI
 in
 cuoio senza giunta
 per
 Automobili e Vetture

Sezione speciale di "RECHAPAGE"
 per ogni specie di Copertoni e Camere d'aria.

TARGA FLORIO

il più difficile e il più faticoso dei Circuiti

1° Nazzaro su vettura FIAT

2° Lancia vett.	FIAT	6° Gabriel vett.	DE-DIETRICH
3° Fabry „	ITALA	7° Tamagni „	ISOTTA FRAS.
4° Duray „	DE-DIETRICH	8° Weill-Scott „	FIAT
5° Cagno „	ITALA	9° Sorel „	ISOTTA FRAS.

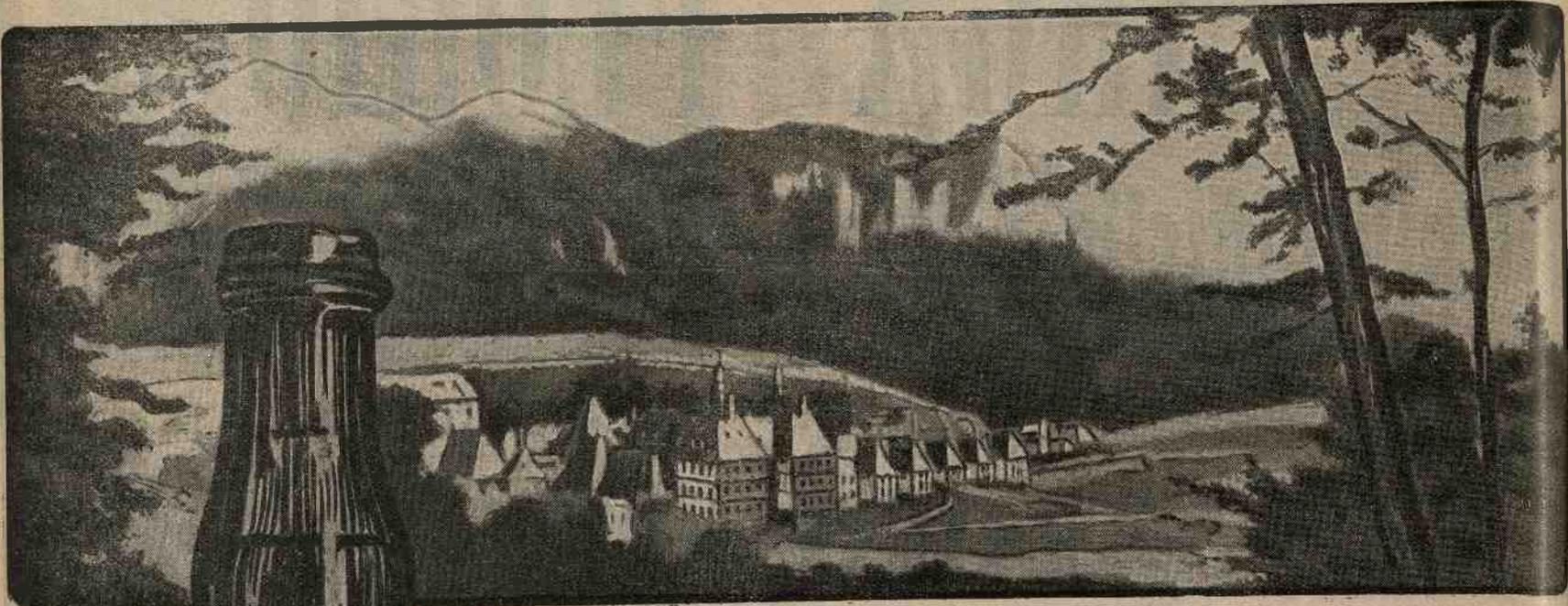
con

Antidérapantes Semelle

MICHELIN

e Cerchioni smontabili comuni da Turismo

Agenzia Italiana Pneumatici MICHELIN - Milano, Via Foro, 14



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 88
TURIN

**GRANDE
CHARTREUSE**

**EXIGER
LA BOUTEILLE
ET LA MARQUE**

L. Gaimier



GLI ITALIANI TRIONFANO NELLA CORSA INTERNAZIONALE PER LA TARGA FLORIO

1° Nazzaro (F.I.A.T.) - 2° Lancia (F.I.A.T.) - 3° Fabry (Itala)

VITTORIA

Così si legge alla fine del registro del cronometrista ufficiale della Targa Florio signor Marley. Vittoria italiana, ci ha confermato il nostro inviato speciale, e questa grande vittoria dei nostri campioni è stata riconosciuta dagli stessi avversari. Nell'autorevole Auto l'amico Desgrange così termina un articolo di commento che fa seguire al risultato ufficiale:

« L'anno scorso fu l'Italia colla Fiat, quest'anno la Fiat coll'Italia. La conferma di un successo, che alcuni avevano giudicato troppo facile l'anno scorso, quest'anno è clamorosa ed impressionante. Ebbene, noi vogliamo essere giusti e gridiamo: « Viva l'Italia! », un sincerissimo evviva che ogni buon sportsman deve emettere dinanzi ad un risultato così nettamente stabilito »...

La Targa Florio rimarrà dunque in Patria passando ad arricchire il grande trofeo che si ammira nel cosiddetto « Salone delle Vittorie » della grande marca F. I. A. T. di Torino.

La nuova vittoria dell'industria italiana in Sicilia, non è una vittoria morale né una vittoria incerta. E' molto di più. E' vittoria mondiale.

Il Circuito delle Madonie è uno dei più difficili della gara testè disputata, concorsero campioni di ogni nazione, rappresentanti d'ogni industria, e quello che più importa notare, si è che l'avversario francese, quello che sul campo sportivo preoccupa sempre ogni concorrente, ha passato questa volta numeroso il mare Mediterraneo. Così a fianco degli italiani erano in Sicilia i migliori guidatori da Lemery a Wagner e da Duray a Gabriel rappresentanti tutte le più note marche francesi.

In totale 46 vetture preparate da tempo, studiate appositamente nei loro particolari per la prova dei 450 chilometri. La vettura F.I.A.T. ha trionfato su tutte ed è stato un trionfo strepitoso, quello da essa riportato. La fabbrica F.I.A.T. ha dimostrato una volta di più al mondo intero, la perfetta costruzione del suo macchinario e la insuperabile abilità dei suoi guidatori.

E dopo la F.I.A.T. l'Itala, l'Isotta Fraschini, la Junior, la Rapid, la Diatto Clément, la Züst, tutte hanno concorso al trionfo dell'industria nazionale.

La Targa Florio del 1907 è riuscita d'insegnamento non solo agli inventori ma pure agli organizzatori delle grandi prove sportive.

In Sicilia ha avuto luogo la gara automobilistica che ha finora raccolto il maggior numero di concorrenti. Essa è riuscita priva di incidenti, nonostante nel servizio d'ordine pubblico fossero esclusi i soldati. Risultato questo veramente magnifico che torna doppiamente d'onore a chi come il cav. Florio sa assumere la grave responsabilità di una simile organizzazione. Mentre dunque ci rallegriamo col vincitore, mentre salutiamo il vinto augurandogli maggior fortuna nel prossimo cimento sportivo, diciamo: bravi, sportsmen siciliani.

GUSTAVO VERONA.

LE GRANDI PROVE SICILIANE

(Dal nostro inviato speciale)

A bordo del « Balduino »,

18-19 aprile.

« Temevo di scontare con un penoso isolamento il mancato imbarco di lunedì, ed invece comincio a regalarmi il lusso di una emozione trovando a bordo la rumorosa schiera dei confratelli parigini, venuti in Italia a documentare con solennità il grande avvenimento siciliano. Fanno corona all'alta sagoma del nostro Magno, il Pontifex maximus del giornalismo sportivo italiano. Vecchi e giovani, consumati o da poco iniziati alle grandi corvées giornalistiche, ma tutti di un parisiismo incantevole. Ve ne consacro i nomi, poichè io credo che per un tacito patto di reciprocità essi tramanderanno ai posteri anche il mio.

Reichel (Figaro), Mery (Le Gaulois), Sencier (Les Sports), Brouazin (Libre Parole), Cousin (Presse), Boureau (Les Debats), Verhaegne (Gil-Blas), Wimille (Petit-Parisien), Dacier (Messidor), De Lafrete (Echo de Paris).

Come vedete, i maggiori giornali di Francia sono rappresentati e l'importanza della Targa può davvero legittimare un sì notevole consentimento di simpatia. Di italiani siamo tre: io (a tout seigneur... poichè sono il più giovane), Costamagna della Gazzetta Sport e Guterriez, il brillante direttore dell'Auto d'Italia, nonchè, per l'occasione, mio amabile compagno di cabina. Così, in tutto, tredici despoti dell'opinione pubblica consacrati o in predicato: brutto numero se la rituale onnipotenza che i giornalisti si decretano non valesse a scongiurare ogni pericolo di jettatura. Magno e Guterriez navigano in perfetto francese; io, poichè mi ostino, come gli inglesi, a decretare l'abolizione di tutte le lingue all'infuori della patria, son davvero desolato di non essere all'altezza della posizione glottologica e vado riflettendo alla mutabile saggezza dell'aforismo che « il silenzio è d'oro »...

Proviamo le prime delusioni: il mare è di una calma irritante, è supremamente antisportivo. Non valeva davvero la pena di dilapidare a Genova, per eccesso di precauzione, la vistosa somma di L. 5,60, per provvedersi di una rivoltella e relative sei pallottole da servire, caso mai, nella funebre contingenza di un sinistro. Poichè per uno come me che non ha visto mai altra acqua che quella di una vasca da bagno o di qualche pozzanghera cittadina, il

commettere la propria preziosa esistenza alla fortuna di un viaggio per mare equivale a una decisione delle più temerarie o ad un atto di estrema volontà. Invece mi accorgo, altra emozione, che la mia resistenza alle insidie marine è delle più rispettabili e che il meno che possa avere per la decantata impassibilità dei così detti lupi di mare è un sincero compatimento. Il giornalista è sempre un animale d'eccezione; sfugge alle consuete sensazioni della rimanente volgare umanità, e se per giunta è sconvolto da una morbosa ansia come quella suscitata dalla Targa Florio, il suo ardore



Felice Nazzaro col meccanico Fagnanò Antonio il trionfatore della Targa Florio.

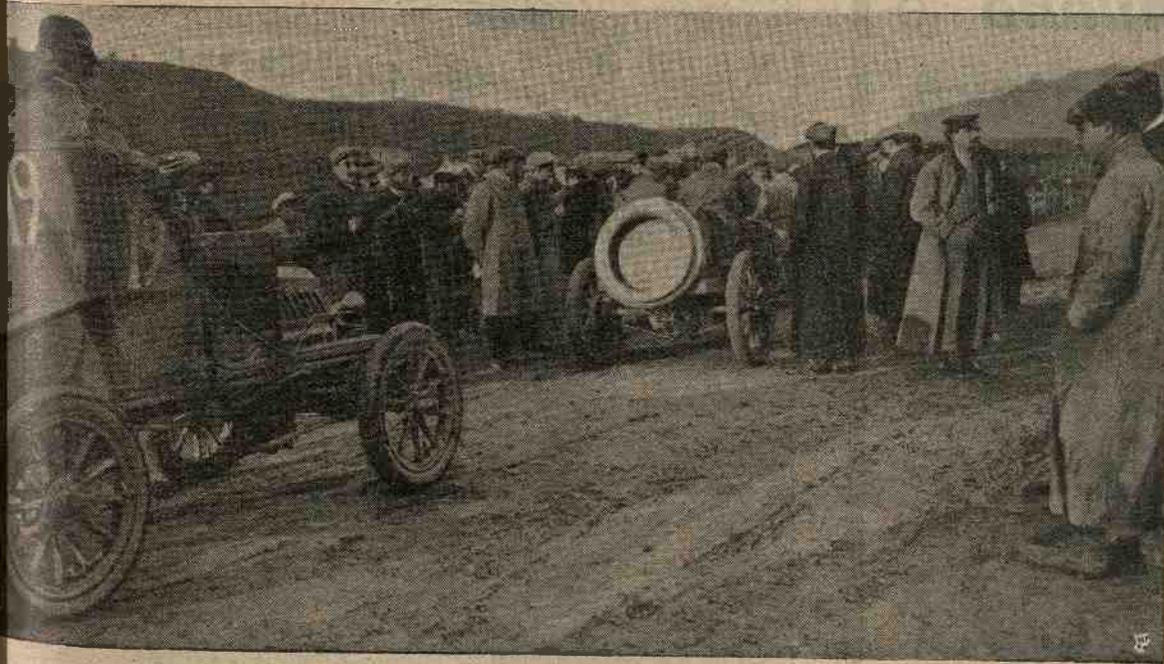
sportivo gli costituisce un eccellente viatico per affrontare da eroe le maggiori violenze di Nettuno. Veramente qui le Furie mancano; se mai, sono delle benigne Ondine...

Il cielo non è bello, annega in un grigiore britannico, ci dà l'apprensione della piovra imminente. Difatti ne siamo sorpresi all'altezza della Capraia. E' grossa, insistente, senza promesse di tregua. E' davvero un funesto privilegio dello sport italiano l'inimicizia del tempo, e per di più essa investe sempre le manifestazioni meno cotidiane. A Roma, giorni fa, per poco il Derby non s'è corso... nel Tevere; che non ci aspetti la sorpresa di trovare la Sicilia cancellata alla geografia da una liquida superficie di diluviana memoria?

Simili miracoli è capace di operare lo sport!

Per fortuna, qui a bordo è rigorosamente proibito ogni motivo di noia o di musoneria, e ciascuno mette in serbo i moccoli e le giaculatorie, se mai, per la giornata campale. Si chiacchiera di tutto, meno, s'intende, del dossier Montagnini o dell'igiene della castità, e meno che mai, parola d'onore, della Targa. Un giornalista che si rispetti non parla mai dell'argomento che l'occupa e lo preoccupa: è una specie di obbligo presunto, un canone di dignità professionale. Nè abbiamo l'ipocondriaca idea di intervistarci l'un l'altro; sarebbe il colmo dell'ingenuità e dell'auto corbellatura. Poichè io mi immagino che i colleghi francesi, con un duro sacrificio di chauvinisme, preconizzerebbero vincitori gli italiani, come noi, per uno stretto dovere di ospiti, daremmo la preferenza ai loro campioni. E simile garbata strategia non peserebbe davvero sui destini della corsa siciliana.

Intanto, il mare s'è degnato di scomodarsi un po', ma son delle piccole creste bianche



Il Circuito siciliano delle vetturine. - Naudin sta per lasciare il traguardo.

(Fot. C. Abeniacar - Roma).

Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli né guasti, 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.



Le recenti vittorie dei

PNEUMATICI

DUNLOP

nelle Corse Ciclistiche:

Milano-San Remo (Km. 289):

1° Petit Breton

3° Gerbi — 4° Ganna

San Remo-Ventimiglia-Dneglia-San Remo:

1° Ganna — 3° Pavese

2° Danesi — 4° Brambilla

confermano le precedenti vittorie nella **Milano-Torino-Milano** e nella **Milano-Mantova**, sempre dovute alla straordinaria scorrevolezza e resistenza dei

PNEUMATICI

DUNLOP

The Dunlop Pneumatic Tyre Co LTD

MILANO — Via Giuseppe Sirtori, 1A — MILANO



Ecco il miglior Mozzo del mondo a scatto libero e freno contropedale, il

NEW-DEPARTURE

3 milioni ne sono in uso.
milioni di primarie referenze sono disponibili.
anni di garanzia si danno contro qualsiasi difetto di costruzione o cattivo materiale impiegato.

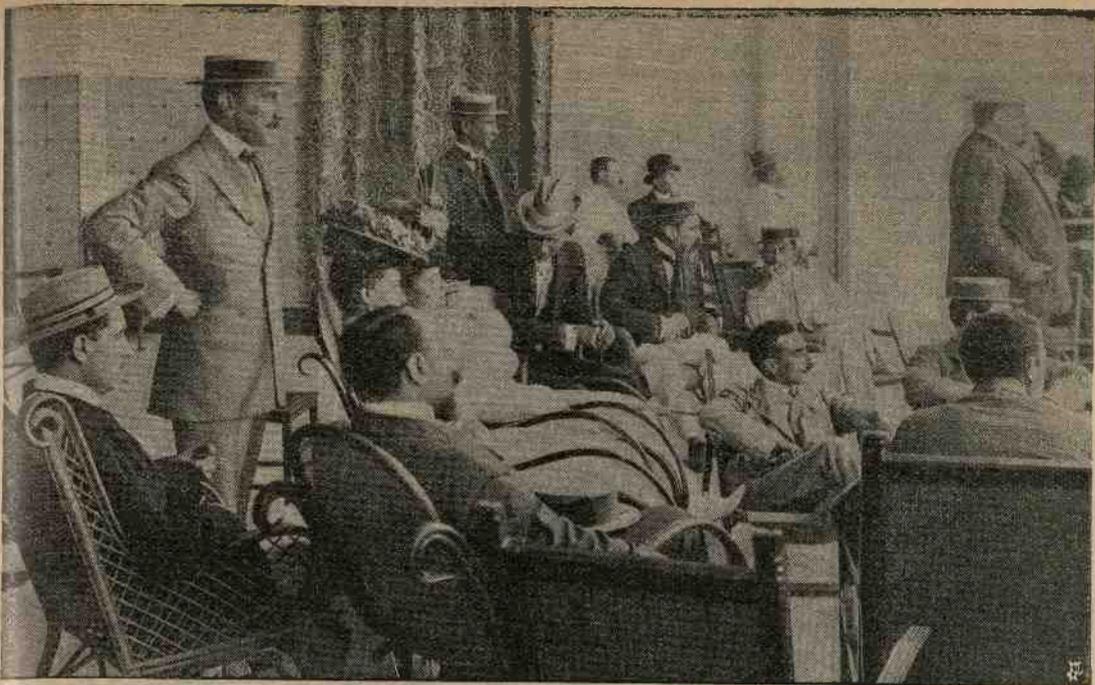
THE NEW-DEPARTURE C.o - Milano, Via Giuseppa Verdi, 11

FABBRICA ITALIANA DI
RECIPIENTI INESPIONIBILI
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NOI PIÙ ESPLOSIONI!!!

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

P. PEDRINI-ING.



Un gruppo di sportsmen siciliani che presenzia alla gara per la Targa Florio.

(Fot. Cacioppo - Palermo).

senza alcuna virtù di commozione. Evidentemente il fervore nell'attesa del pericolo è sciupato; l'acqua è così ordinaria, così « di tutti i giorni »... Soltanto, la perfetta marcia del *Balduino* ci compensa del doveroso ripudio alle tardigrade locomotive di Stato. Gutierrez ha l'ammirabile idea di un approccio al piano: ne è vivamente complimentato. E mentre egli accompagna maestrevolmente, io faccio un tentativo di oltraggio a qualche canzonetta napoletana, col solo effetto d'imitare un pessimo grammofono e forse riuscendo a screditarlo. I colleghi francesi si danno il fastidio di andare in visibilio e gratificano d'applausi; io penso: *pas trop de zèle...* o si tratta di un'atroce ironia?

Dopo, il programma cambia; giochiamo piastrelle, permettendo a *Magno* di aggiudicarsi una parte leonina del guadagno.

Altra variazione: uno spunto di *baccarat*, innocentissimo. Il cielo è sempre minaccioso, e andiamo a letto con la provvista di moccoli che cerca una via d'uscita. Per un certo scrupolo di diligenza profetica ho almanaccato durante la notte intorno al probabile vincitore, senza riuscire a concentrare su qualche nome tutte le mie simpatie.

Ciò che mi ha spinto stamane, non appena levato, ad aggredire il primo individuo capitato mi a portata di parola.

- Che ne pensa lei, chi vincerà?
- Ma se è stato già vinto...
- Che cosa?
- Il milione...
- Vada all'inferno!

Nel quale, purtroppo, ci si presenta Napoli, tutta livida nel mattino scialbo, opaco. Piove sempre. Se San Cristoforo, il gran patrono degli automobilisti, non pensa d'intercedere per noi e per la bella festa siciliana, sarà proprio una vera... porcheria.

Intanto, facciamo tutti un energico scongiuro... stile napoletano!

Da Napoli a Palermo.

19-20 aprile.

Per una singolare fortuna, abbiamo ripreso il mare con le più belle speranze sul tempo della gran giornata. E' cessata la pioggia; forse domani sarà bello. L'*Umberto I* che ci trasporta, è per tre quarti, se non completamente, ipotecato alla corsa siciliana; son tutti *sportsmen* o meccanici o semplici insignificanti borghesucci che non sanno resistere — questi ultimi — al richiamo di una gara di velocità, e specie di velocità automobilistica. Imbarchiamo anche diverse automobili in pesante assetto di turismo; sono le tardatarie che, pur destinate soltanto ad un servizio di scorta per i loro padroni, si limitano a fare « atto di presenza » sul Circuito Siciliano. Intanto, a guisa d'intermezzo, leggiamo negli napoletani che portano un diffuso dettaglio di duello Greco-San Malato; i francesi ne prevedevano l'esito e Reichel, il redattore del *Figaro*, ci dice: « San Malato è l'uomo più forte del mondo per la spada da combattimento ». Considerate e applicate.

Con la gioia in cuore per una tale francese constatazione mi son rifugiato nel mio navale « buen retiro » e stamane... ma son desto o sogno? Io apro gli occhi davanti alla luce più folgorante che mai abbia battuto su questa miserabile valle di lagrime. Non c'è da dubitare: è proprio il sole maestoso, che spazia incontrastato. Piombo come un proiettile sulla loggia per bermi giocondamente tutti quei tesori di limpida fulgida aria e, se non mi avesse trattenuto la paura del ridicolo, avrei espletato vittoriosamente un *cake-walk*. Intanto una piccola mole si disegna all'orizzonte, è la terra benedetta, Trinacria bella. Si avvanza con celerità, si moltiplicano col nostro pensiero i travagli dell'elica; tutti si protendono ad ammirare lo spettacolo meraviglioso. Un limpido specchio d'acqua costretto in una rude cerchia di altopiani e di vette, un pulviscolo d'oro che crea una visione di Nimbo, dei soffi di primavera tiepida e profumata... Palermo!

La vigilia.

Palermo, 20.

Ci siamo ora. Buttiamo a mare ogni velleità di fantasticheria; l'avvenimento ci possiede inesorabile, con la sua forte realtà. Eppure, se non avanzaste il vostro occhio indagatore, non potreste dire d'essere qui in quella effervescenza che precede sempre i grandi avvenimenti sportivi lungamente accarezzati. Il siciliano contiene in questa occasione la sua natura esplosiva; è sobrio nel suo fervore, e ciò è indice di un'educazione sportiva davvero confortevole.

Ma la battaglia si rivela con altri segni e ben più notevoli. Le strade si nobilitano di forestieri, venuti dalle più lontane regioni; soltanto il sole siciliano non potrebbe aver provocato una sì brillante accolta di elemento cosmopolita. Gli alberghi rigurgitano, senza che perciò qualcuno corra il rischio di rimanere *au grand air*, come in altre occasioni e in altri luoghi... Noi siamo alloggiati sontuosamente a villa Igea, accompagnati dalla squisita cortesia dell'avv. Savarese, direttore degli uffici del *Panormitan*.

Ma l'albergo, in siffatte circostanze, costituisce un semplice « piede a terra »; si va attorno perennemente, come presi da una incurabile monomania, poichè, se è lecito trascurare il dovere professionale, sarebbe addirittura ignominioso partirsi da una grande città senza averla minutamente scrutata — specialmente quando questa città si chiama Palermo. I miei colleghi di Francia

ne sono soggiogati; dicono sempre: *O'est plus jolie que Naples...* Io rifuggo dai paragoni, ma per amor di verità devo dire che essi han visto Napoli in una giornata di pioggia.

Una punta alla sede del Comitato, brevissima: vi ferve un lavoro incessante, operoso, ma son tutti al loro posto, in una distribuzione precisa d'incombenze. In questo mentre viene il cavalier Florio: è raggiante per il bel tempo. Egli spera che non saremo disgraziati come per la corsa delle vetture. E intanto da buon stratega dà un'occhiata a tutto, non escluse delle ottime fotografie che Abeniocar gli mostra con napoletana compiacenza.

Palermo si appresta a suffragare degnamente la grande iniziativa. Domani molti negozi chiuderanno; l'esodo sarà generale.

Il servizio dei treni è stato disposto mirabilmente. Il primo parte alle tre. Stanotte, certamente, non si dormirà poichè se l'ansia non trapasce, è però in tutti vivissima. Da Termini giungono notizie contraddittorie. Chi dice che la strada, causa le recenti piogge, è pessima; chi pur ammettendo questo, aggiunge che poteva essere peggio se la pioggia durasse ancora... Mi risparmio di riferirvi tutti i pronostici che ognuno si crede in diritto di fare, poichè non c'è mortale che non si creda investito d'una certa facoltà divinatrice. Vi dico però soltanto questo: i francesi son decisi a vincere a qualunque costo. Essi vogliono riabilitarsi dalla sconfitta dell'anno scorso. Il *Figaro*, specialmente, rinfocola questo sentimento di *revanche*. Se noi vinciamo ancora questa volta la Francia cade in lutto.

E' terminato il peso delle vetture. La più pesante è la *Pilain* (kg. 1455), poichè è uno *chassis* assolutamente commerciale. Dopo viene la *Gobron-Brillié* (kg. 1415). La più leggera, come sempre, è la *Darracq*.

Una particolarità curiosa: il guidatore più pesante è Faure, che guida una *Gobron-Brillié*. Pesa 139 chili!

A Termini son convenuti tutti i *gros bonnets* dello sport e dell'industria; ogni ora si registra l'arrivo di qualche nuova personalità.

Ieri giunse, su *Rochet-Schneider*, il cav. Bergougnan, proprietario della fabbrica di pneumatici *Le Gaulois* a Clermont Ferrand. Era accompagnato dalla sua signora, con la quale ha fatto in vettura tutto il viaggio dal suo paese attraverso l'Italia.

I campioni sono oggetto di continue inchieste, ma ognuno si tiene, come suol dirsi, il rospo in corpo. Se insistete, ognuno vi dice che vincerà lui indubbiamente.

Certo, la corsa sarà durissima, e richiederà un vero *maximum* di sforzo da parte dei corridori e delle macchine.

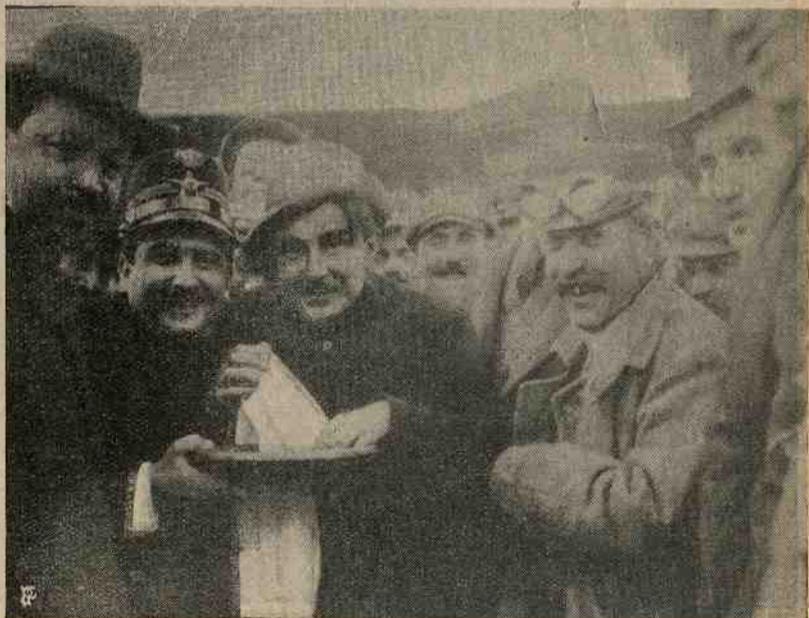
Si prevede che si avrà una forte selezione dopo qualche centinaio di chilometri.

A domani.

A Bonfornello.

Bonfornello, 21.

Oh, che folla! non la scorderò mai! Si precipita dal treno, s'arrampica rabbiosamente sulla passerella, si sparpaglia nella *pelouse*, nelle tribune, nei campi, su per le colline. Il terreno è ancora molle d'acqua: si affonda nelle pozzanghere, il sudiciume viola anche le belle *toilettes* femminili e i costumi *dernier-cri* degli elegantoni.



Il cav. Vincenzo Florio, 2° arrivato del Circuito siciliano, fra un gruppo d'amici. (Fot. C. Abeniocar - Roma).

LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICIGLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

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

CATALOGO GRATIS

I colleghi francesi sono tutti a posto; in treno cantavano o motteggiavano: ora sono gravi, compassati. E' l'imminenza della battaglia che li preoccupa. C'è anche *Miral*, dell'*Auto*, venuto da diversi giorni. Incontro pure l'avv. Leonelli, della *Tribuna*, l'avv. Colombo, direttore del *Mezzogiorno Sportivo*, che, in occasione della Targa, ha compilato un riu-scitissio numero unico.

Intanto contempliamo questo minuscolo paese in legno, che è sorto per celebrare la festa sportiva. Le tribune sono alte, spaziose. Le installazioni delle Case sono dall'altro lato della strada, si seguono in fila, attaccate l'una all'altra. *Michelin*, *Continental*, *Dunlop*, *Pirelli*, *Le Gaulois* mettono in mostra delle vere castate di gomme. Ne è stata fatta già la ripartizione fra le diverse Case; ognuna s'è assicurata la dotazione di sette treni completi, vale a dire un settemila franchi di sole gomme. Vi dia ciò un'idea delle spese che sopportano le fabbriche in una corsa.

Corro al traguardo. Le vetture sono tutte lì pronte, sonnecchianti. I campioni le assistono con amorevole cura, danno gli ultimi ordini ai meccanici, non trascurano ogni più piccolo particolare per una meticolosa *mise en point*. Anche i maggiorenti delle fabbriche sono qui; danno consigli ai conduttori, organizzano la vittoria. Tutti hanno l'aria di sentirsi un cumulo di responsabilità sulle spalle. Ritorno presso le tribune. Rigurgitano. Impossibile dirvi tutte le personalità che si sono date qui convegno. Vedo di sfuggita il principe Colonna, l'on. Ravaschieri, Scarfoglio, direttore del *Mattino* e *Ora*, Roberto Bracco.

Il sole si palesa già, libero; questa campagna d'un verde cupo, così snperba di vita e di seduzioni, dà uno sfondo magnifico al mirabile quadro; pare fatta apposta per idillii georgici. Di contro, il mare s'acqueta, placido, ha mille punte brillantine, è davvero stupendo. S'ode il primo fragore; è un rapido travaglio di cilindri che s'accingono a smuovere, veementi. Siamo alla

Partenza.

Marley è lì pronto, nel suo sussiego di gran funzionario. E' una *Pilain* la prima vettura che si presenta; è condotta da Salvioni, italiano. I francesi esaltano tanto questa fabbrica, dicono che è fatta apposta per illustrarsi sul circuito delle Madonie. Staremo a vedere...

Una breve attesa: al cenno parte. Sono le 5,40. Segue Opel, con una *Opel*. E' terzo uno dei maggiormente quotati: Wagner della *Darracq*. Ha una calma nordica, ma dà a tutti l'impressione dell'uomo temibile. Poi Maggioni, con *Züst*. Il secondo arrivato della Coppa d'Oro legittima le più buone speranze: accoglie molti augurii. Indi Ceirano con una *Rapid*, Trucco con *Isotta-Fraschini*. Il campione della *Junior*, ing. Tolotti, il vincitore di Verona, è molto osservato; si sa che è abilissimo e audace; parte settimo. Segue Garcet, con *Clement*. Non si può dire che la *Clément* abbia mandato in Sicilia dei *châssis* commerciali; hanno una sagoma nuova. Certamente, fra le vetture francesi qui presenti, sono fra le meglio disposte ad affrontare l'aspro percorso. E' la volta di Rigal, direttore del garage di Casa Florio. Guida una

Berliet, ottima marca francese. E' decimo Duray, il primo campione della *De Diétrich*. Anche la *De Diétrich* ha preparato una vettura speciale, ha tutto il *cachet* di un mostro di 100 HP. Duray sarà certamente l'osso duro per gli italiani; è audacissimo, ma senza perdere nulla della prudenza propria del suo carattere di bretone. Prima di partire calza la sua abituale «casquette» tricolore: colori francesi. Tutti i francesi gli augurano *bonne chance*. Un decimo

l'aria di un *campagnard* ingrassato fra il suo bestiame. Porta in giro come niente fosse la bellezza di 140 kg. Seguono Nazzaro, applauditissimo, con *Fiat*, Fabry con *Itala*, di Boiano con *Benz*, da Zara con *Züst*, Cariolato con *Rapid*, Soul con *Isotta-Fraschini*, De Martino con *Junior*, Collinet con *Clément*, Le Blond con *Daimler*, Donet con *Gobron*, Weill-Schott con *Fiat*. Su quest'ultimo anche si ripongono grandi speranze; si sa che egli è un fervente am-



Ison della *Daimler*. Guidatore valoroso; anche la macchina si presenta bene, nella sua mole imponente. Si aspetta con viva curiosità il debutto in Italia della rinomata marca inglese poiché, come si sa, essa costruisce anche a Napoli sotto la ragione *De Luca-Daimler*. Quindi ha ora mezza nazionalità italiana. 12. Buzio della *Diatto-Clément*. E' giovanissimo, ma forte e audace. Ha una bella vettura svelta, elegante: farà certamente bene. 13. Gasté con *Radia*. Forte guidatore e buona fabbrica, che ha eccellenti qualità per turismo. Segue Hieronimus con *Suddeutsche*; *châssis* speciale. Indi Dureste, con *Gobron*, la vincitrice di tanti meetings.

Si presenta Lancia con la *Fiat*. Il giovane campione è rosso, sorridente. Non appare per nulla impressionato. Abituato com'è ai 150, la velocità di una vettura da turismo sarà per lui un vero giochetto. Difatti la *Fiat* non presenta niente di anormale: toglie quell'abbozzo di carrozzeria ed avrete lo *châssis* che si consegna tutti i giorni ai clienti. Lancia è molto festeggiato; anche il cav. Florio gli va a stringere la mano, augurandogli;Segue Cagno con *Itala*. Sento una signora che dice: «simpatico giovane». Ad ogni buon conto, giro il complimento al valoroso conduttore, che certo in questo momento non pensa a lusinghe muliebri, ma a difendere strenuamente la sua vittoria dell'anno scorso. Parte bene, applaudit.

Indi Caspar, con *Aiaz* (Svizzera). E' l'unica macchina a 6 cilindri. Seguono Erle con *Benz*, Pizzogalli con *Pilain*, Hanriot con *Darracq*. Non si riconosce più la celebre marca francese: ha una linea tozza, massiccia, che si discosta molto dalla consacrata snellezza. E' 22° Conti con *Züst*, 23° Gallina con *Rapid*, 24° Minoia con *Isotta-Fraschini*, 25° Gremo con *Junior*.

Anche la *Junior* è molto apprezzata: si ricordano le prove fornite a Verona. 26° Gandermann con *Clément*, Porporato con *Berliet*, Gabriel con *Diétrich*, Héméry con *Daimler*. Il campione francese tenta una nuova macchina ed egli si batterà da suo pari. La *Daimler* non poteva affidar meglio la sua fortuna.

Indi Marnier con *Radia*, Hubel con *Suddeutsche*, Faure con *Gobron*. Faure desta molta ilarità; è mastodontico, rubicondo, dal

Vincenzo Lancia (macchina Fiat) 2° arrivato nella corsa Targa Florio (km. 450 in ore 8 29' 29'') e vincitore della Coppa della Città di Termini, per aver fatto il primo nel tempo più veloce.

miratore della gran marca italiana e un guidatore dei più sperimentati. Indi di Spamann con *Benz*, Cappuggi con *Züst*, Tammagni con *Isotta-Fraschini*. L'ultimo è partito alle 7,55.

I partenti, in tutto, sono stati 46. Ho notato che quasi tutte le vetture erano munite di *jantes amovibles*: ho detto quasi, poiché non mancavano di quelle che, per una *pruderie* che non riesco a spiegarvi, ne erano prive.

Il circuito, come sapete, comprende km. 451,800, e

data la sua grande asprezza, si prevede che il primo non ripasserà che fra qualche mezz'ora. Intanto il pubblico si sbanda; i commenti sono infiniti, vivacissimi, le previsioni... ma chi le conta? Però i competenti non si nascondono che Duray e Gabriel della *De Diétrich* sono molto minacciosi.

1° Giro.

Intanto più di mezz'ora è passata; s'ode una detonazione secca di petardo: è la segnalazione: il 1° corridore è avvistato sul rettilineo. Tutti accorrono, è una curiosità affannosa di migliaia e migliaia di persone. Ancora qualche secondo, una fugace apparizione è Opel, partito 2°. Prosegue bene, senza rifornirsi. Lo segue Wagner, si ferma a cambiar le gomme, ma è un affare di un attimo. E' davvero sorprendente la celerità con cui nei diversi posteggi si procede ad un simile lavoro. Riparte. Giunge 3° Trucco con *Isotta-Fraschini*. Ferma anche lui per cambiare, perde un po' di tempo. Peccato perché marcia splendidamente. 4° passa Maggioni; fila benissimo, non ha bisogno di nulla. 5° Garcet, si ferma un po' mentre cerca di ripartire, rompe la catena e s'indugia ancora. (E' inutile avvertire che l'ordine di arrivo nel 1° giro non ha nessun valore, se non si tien conto dell'ora di partenza). Arriva 6° Ceirano; si rifornisce, ma troppo: riparte dopo aver perso più di mezz'ora. 7° Duray, prosegue come un fulmine. 8° Ison, neanche lui ferma, va molto forte, è applaudit.

Giunge, poco dopo, Lancia, ma non si ferma, sicurissimo; tutti gli battono le mani, egli alza la braccia per salutare. 10° Buzio, dopo una breve fermata riparte. 11° Cagno, si rifornisce e riparte subito, applaudit anche lui. Seguono nell'ordine Donet, Henriot, Erle, Minoia e a brevissima distanza l'uno dall'altro, Gasté, Gremo, Conti (non si ferma), Gabriel che va come una freccia, Gandermann. 21° Nazzaro, non ferma, la macchina va a meraviglia, è uno scoppio nudrito d'applausi. 22° Fabry, ferma subito, ha un bellissimo tempo. 23° Héméry, non ferma, ma non va molto forte. Seguono Cariolato



M. Fabry (macchina Itala), il 3° arrivato nella corsa Targa Florio, (km. 450 in ore 8 32' 47''), davanti a un lotto formidabile di concorrenti.

PRIMUS

TRIONFA OVUNQUE SU PISTA ED IN STRADA

RIUNIONE PRIMAVERILE - Campo Sportivo Torinese - Categoria 1^o 2 litro: Arriva 1° splendidamente Rava Agostino in 40' 24"
Categoria 1^o 3 litro: Arriva 2° Bonasso Ortensio, Record del Km.

con Motocicletta PRIMUS e Pneumatici Michelin.

Fabbrica Italiana Motori PRIMUS - TORINO, Via Piazzi, 3.

CICLI BOEMA-SVELTE
DEPOSITO E VENDITA
BONZI & MARCHI - Milano VIA CAPPELLANO N. 9-11
MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI



3° Giro.

Le notizie più caotiche e incerte circolano e magari trovano credito: si parla di *pannes*, di ritardi, di spostamento nella graduatoria.

L'attesa non è lunga, uno squillo di tromba e arriva Duray. I francesi sono esultanti... ma c'è da vedere ancora. Segue Maggioni, e poco dopo, vivamente invocato, Lancia. E' un vero delirio. Tutti gli si stringono attorno, acclamandolo primo. Egli si schermitisce, dicendo che può ancora scendere al 2° posto. In tutti i modi la *Fiat* è già ai primi posti. Seguono Garcet, Cagno, Ison, Dureste, Buzio.

Ancora qualche minuto, e giunge Nazzaro: altra crisi di gioia collettiva. Si fa il computo del tempo... Nazzaro è primo, assoluto... se gli altri non compiranno qualche miracolo. Giungono ancora Gabriel, Minoia, Erle, Fabry, Gremo, Gallina, Sorel, Gandermann, Well-Schott, Tamagni.

Non c'è più dubbio: la vittoria è della *Fiat*. Il grande successo dell'industria italiana riempie tutti di una visibile compiacenza. Tutti festeggiano il vincitore, i rappresentanti della *Fiat*. I francesi sono desolati: è il secondo anno che la Targa sfugge loro. Le tribune intanto si sfollano; i treni si ricaricano di una strabocchevole fumana di gente: ritorniamo verso Palermo, mentre gli automobili sfilano alla spicciolata verso la stessa meta.

Significato della corsa.

E' così palmare che sarebbe davvero una grande ingenuità metterlo in evidenza. E' inutile negarlo: il gran duello era fra l'Italia e la Francia, la quale vede sempre compromesso il suo primato nell'industria automobilistica. Ed essa si era preparata formidabilmente per la Targa Florio, apprestando le sue migliori vetture ed affidandole ai migliori corridori. Di più affrontava il cimento con una vera alterigia: diceva che le *Pilain*, per esempio, e per di più dei tipi da commercio, dovevano sul circuito delle Madonie insegnare qualche cosa agli italiani. S'è visto...

La stampa francese ha sostenuto sempre con accanimento questo insidioso e scorretto sistema d'affermare sempre certe supremazie; il *Figaro*, ultimamente, diceva che nelle iscrizioni alla Targa, se gli italiani avevano il numero, ai francesi spettava la *qualità*.

Certo che avevano la qualità, ma intanto la nostra, con buona pace di tutti i cronisti malati di *chauvinisme*, si è dimostrata di tale consistenza da annien-

marca riesca ad eccellere, lasciando tutte le altre nostre in ombra; ormai anche questa *fiche de consolation* da parte dei francesi è completamente da abbandonarsi. Forse, domani si dirà che con *Panhard* o *Brasier* o *Renault* le cose sarebbero andate diversamente; ma non verrebbero con ciò gli stessi francesi a dare una patente d'inferiorità a delle vetture come la *Diétrich*, la *Clément*, la *Darracq*, che pure hanno sempre vinto e sono state sempre esaltate in patria? Piuttosto, sarebbe meglio riconoscere lealmente quello che una prova così esigente come la Targa Florio è riuscita a mettere una buona volta in luce, in faccia al mondo.

A. Pedone.

LA CLASSIFICA UFFICIALE

Circuito Siciliano delle vetturine.

1. *Naudin* (Sizaire e Naudin) in ore 7,47',9".
2. Cav. *Vincenzo Florio* (De Dion Bouton) in ore 8,3',9".



Il francese Gabriel (macchina De Diétrich), il 6° arrivato nella corsa Targa Florio (km. 450 in ore 8 39' 46").

3. *Stabile* (De Dion Bouton) in ore 9,10',45".
4. *Mollica* (De Dion Bouton) in ore 11,39".

Targa Florio.

1. *Nazzaro* (Fiat) in ore 8,17',36".
2. *Lancia* (Fiat) in ore 8,29',29".
3. *Fabry* (Itala) in ore 8,32',47".
4. *Duray* (Diétrich) in ore 8 39' 7" 2/5.
5. *Cagno* (Itala) in ore 8,39',16" 1/4.
6. *Gabriel* (Diétrich) in ore 8,39',46".
7. *Tamagni* (Isotta) in ore 8,41".
8. *Wellschott* (Fiat) in ore 8,42',52".
9. *Sorel* (Isotta) in ore 8,52',10".
10. *Minoia* (Isotta) in ore 8,53',19".
11. *Garcet* (Clément) in ore 8,58',41".
12. *Maggioni* (Züst) in ore 9,0',7".
13. *Ison* (Daimler) in ore 9,1',22".
14. *Dureste* (Gobron) in ore 9,10',24".
15. *Erle* (Benz) in ore 9,11',15".
16. *Gremo* (Junior) in ore 9,13',39".
17. *Spamann* (Benz) in ore 9,15',56".
18. *Buzio* (Diatto) in ore 9,20',5".
19. *Gandermann* (Clément) in ore 9,29".
20. *Le Blond* (Daimler) in ore 9,31',32".
21. *Conti* (Züst) in ore 9,37',51".
22. *Colinet* (Clément) in ore 9,39',17".
23. *Gallina* (Rapid) in ore 9,50',10".
24. *Boiano* (Benz) in ore 9,53',8".
25. *Da Zara* (Züst) in ore 9,58',58".
26. *Héméry* (Daimler) in ore 10,16',15".
27. *Gaste* (Radia) in ore 10,33',25".

Nel mondo commerciale sportivo

*. Nella sede dell'*Automobile Club* di Milano si è costituita, a rogito notaio Guasti cav. avv. Federico, questa Società Anonima col capitale sottoscritto e versato per intero di lire 250.000 aumentabile a lire 1.000.000, per deliberazione del Consiglio così composto:

On. comm. Silvio Crespi, presidente; Beaux cavaliere Leone e Di Soragna marchese Camillo, Vice-presidenti; Fabre cav. Pietro, Sormani conte Carlo, Negroni Achille, Brigatti Luigi, Curletti Giovanni, Dal Pozzo nob. Fazio, Conti ing. cav. Ettore, Franchini Oreste, Guastalla dott. cav. Gildo, Johnson comm. Federico, Pirelli dott. Alberto, Stanga marchese Ferdinando, Taverna conte Lodovico, Well-schott dott. cav. Aldo, consiglieri.

Ne sono sindaci effettivi i signori: Pennati ragioniere Alessandro, Desana cav. Soave, Torri Emilio, Bertarelli cav. Enrico, Bianchi Edoardo; e sindaci supplenti i signori Fusi Achille e Reinach Ernesto.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

Il francese Duray (macchina De Diétrich), 4° arrivato nella corsa Targa Florio (km. 450 in ore 8 39' 7").

Gallina, Sorel (che passa velocissimo), Faure, De Martino, di Boiano, fermano, meno quest'ultimo. Indi Marnier, Weill-Schott (molto applaudito), Da Zara, che prosegue, Pizzogalli, Tamagni, Gandermann, Leblon, Spamann. Quest'ultimo non ferma, come ormai fan tutti; prosegue benissimo. 38° Donet, ha un tempo scadente. 39° con moltissimo ritardo Tolotti, ferma e non riparte più.

Gli italiani, nel primo giro, si sono comportati molto onorevolmente. E' alla testa Nazzaro col miglior tempo.

2° Giro.

Gli arrivi si seguono a breve distanza. Giunge 1° Wagner, sosta pochi secondi e riparte, ha un tempo splendido, i francesi esultano. 2° Duray, anche lui ha un tempo eccellente, i francesi l'incoraggiano facendogli una vera ovazione. Riprende benissimo. 4° Garcet. 5°, dopo febbrile attesa, Lancia ferma rallentando da lungi. S'inquieta un po', cambia le gomme. Tutti lo circondano. Gli dicono che Duray precede fortissimo. Allora Lancia ha un fremito d'impazienza; si toglie la giacca, restando in semplice maglia bianca, e ripiglia benissimo, fulmineo. Si vede che s'impegna a fondo. Il cuore di tutti gli italiani è con lui. Giunge 6° Cagno, si rifornisce, riparte, molto festeggiato. 7° Ison, indi Buzio, Dureste, Minoia (molto applaudito), Erle che non ferma. Subito dopo Nazzaro: tutti gli animi si rinfrancano. Il campione della *Fiat* è finora primo; ha un vantaggio di parecchi minuti. 13° Gabriel. 14° Gremo. 15° Fabry. Seguono Conti, Gasté, Gandermann, Sorel, Héméry, Gallina, De



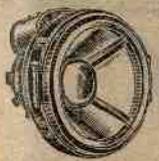
A. Cagno (macchina Itala), 5° arrivato nella corsa Targa Florio (km 450 ore 8 39' 16"). Era partito favoritissimo, avendo già vinta la corsa nel 1906.

tare completamente quella oppostale.

La Francia esce dal circuito delle Madonie completamente battuta, e sarebbe disonesto tentare d'attenuare la gravità di una tale disfatta. Né si può dire che una sola

Martino, Weill-Schott, Ceirano (ha molto ritardo), Tamagni, di Boiano, Spamann, Le Blond, Collinet, Da Zara, Marnier, Faure, Pizzogalli.

Quest'ultimo si ritira. Siamo finalmente al



REJNA-ZANABBINI - Milano -

Bastioni Magenta, 39
Via Lazzaretto, 15

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



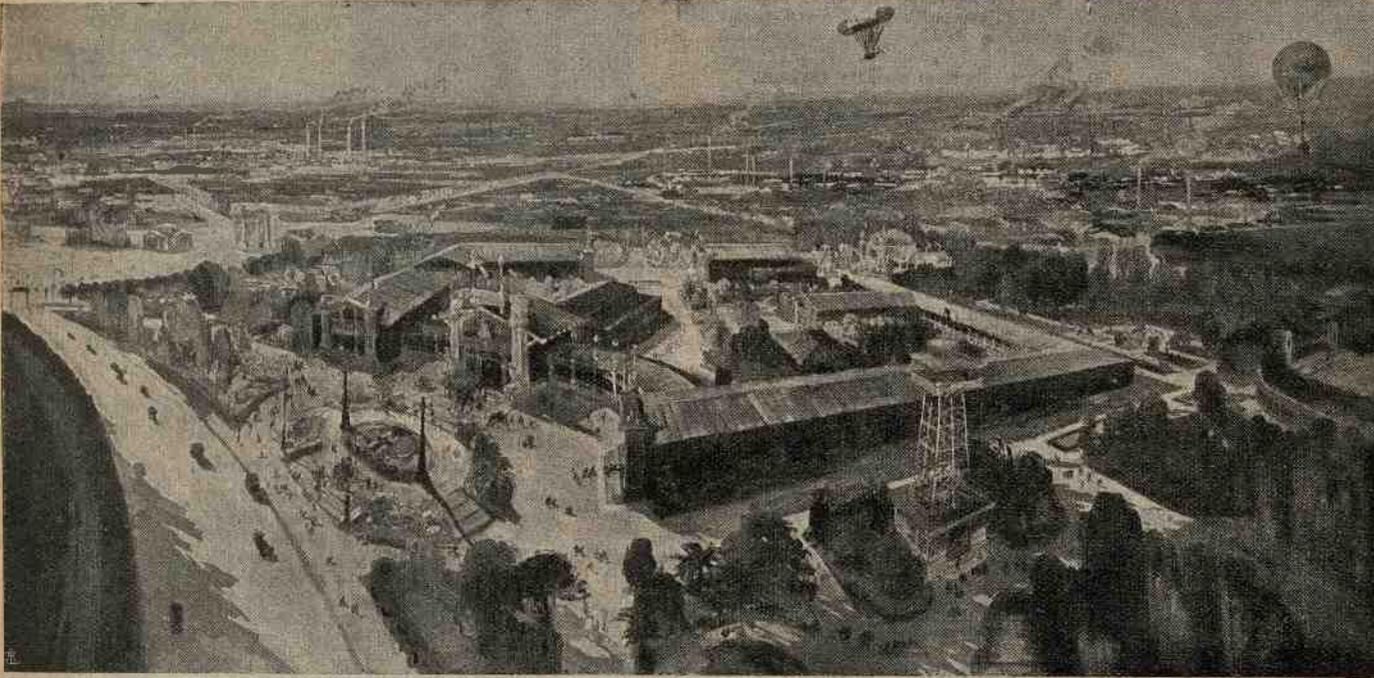
LA MOSTRA DEL CICLO E DELL'AUTOMOBILE

Milano, come Torino, avrà quest'anno la sua mostra automobilistica. Centocinquantesi case industriali automobilistiche sono iscritte all'Esposizione lombarda che si aprirà il 18 maggio per chiudersi il 9 giugno.

La Mostra del Ciclo e dell'Automobile si svolgerà al parco nei padiglioni sorti dopo l'incendio del 3 agosto e che furono adibiti alla seconda Mostra di Arti Decorative e Architettura, sotto l'alto patronato di S. M. il Re e col patronato effettivo dell'Automobile Club di Milano, del Touring Club Italiano, dell'Elce Club Italiano, e dell'Associazione Lombarda dei Giornalisti.

La Mostra del Ciclo è organizzata sotto gli auspici della Società Anonima Cooperativa per la Mostra del Ciclo e dell'Automobile, la di cui presidenza, costituita all'uopo in Comitato Esecutivo, è così composta:

Presidente: Borromeo conte Febo.



Veduta generale della Mostra del Ciclo e dell'Automobile, di Milano.

(Cliché della Ditta Traldi, Salvagni e C. - Milano).

Vice-Presidenti: Dal Pozzo nobile Fazio; Pietro Fabbre.

Segretario generale: Achille Fusi.

Membri del Comitato: Bianchi Edoardo, Crespi on. Silvio, Guastalla dott. Gildo, Isotta avv. Cesare, Johnson comm. Federico, Pirelli dott. Alberto, Turinelli ing. Gino, Zanardini Emilio, Weill Schott dottor Aldo.

La Mostra è internazionale e comprende le sezioni seguenti:

Automobili, *châssis*, motori, motociclette, biciclette, canotti automobili, carrozzeria, fanali, accessori, apparecchi di accensione, pneumatici, materie prime e finite, abbigliamento sportivo, pubblicazioni, progetti, invenzioni riguardanti il Ciclo e l'Automobile.

L'area coperta è di mq. 6300. L'area cinta 25.000 mq. La riuscita della Mostra è quindi assicurata, non soltanto per il numero, ma specialmente per la qualità degli espositori.

Le Gallerie verranno sperimentalmente illuminate da quindicimila lampadine ad incandescenza e circa duecento lampade ad arco. L'illuminazione è così distribuita in modo uniforme a cura del Comitato della Mostra, con un solo impianto effettuato dalla Società Edison che provvede pure all'illuminazione architettonica delle tre facciate degli edifici.

La riuscita della Mostra è inoltre assicurata per il fatto che la disposizione degli *stands* sarà uniforme e ad un solo soggetto, togliendo così agli espositori la possibilità d'installarsi ciascuno per proprio conto: è notorio che nelle esposizioni la libertà di addobramento e decorazione lasciata alle Ditte espositrici è più spesso occasione di nascondere sotto sfarzosi installazioni di *stands* l'inferiorità dei prodotti esposti in confronto di Ditte che preferiscono agli addobbi esporre og-

getti di loro fabbricazione in modo semplice, ma esteticamente visibili.

La decisione del Comitato della Mostra del Ciclo e dell'Automobile non può che essere riconosciuta lodevole e felice dal punto di vista della disposizione estetica delle Gallerie.

In questi giorni furono emessi gli abbonamenti diurni e serali. Abbonamento individuale L. 5; per automobile e meccanico L. 5; per soci delle Società sportive L. 4.

Si è pensato a questi abbonamenti perchè è negli intenti del Comitato che quest'Esposizione, la quale rimarrà aperta di giorno e di sera, abbia a costituire un piacevole luogo di ritrovo e di divertimento.

Fervono intanto i lavori al Parco per dare alle gallerie un aspetto elegante e caratteristico, per rendere il giardino che le circonda ricco di verde, di fiori e di zampillanti fontane. Caffè *restaurants*, illuminazione a giorno, bande musicali, lotterie, ecc., renderanno l'ambiente quant'altro mai pieno di vita festosa. Poichè il successo sportivo è stato ormai assicurato dal più grande concorso di espositori, che esposizioni congeneri abbiano mai avuto in Italia, ora il Comitato giustamente si adopra per dare alla Mostra un contorno che valga a renderla, di giorno e di sera, affollata di un pubblico scelto, numeroso e distinto.

niche e per volere del Kaiser, anche il *chauffeur* Verner colla *Mercedes* imperiale, in totale insomma, una ventina di persone del mondo automobilistico tedesco, compirono su sette vetture un attento esame all'intero circuito del Taunus; sembra che la Commissione esaminatrice non abbia trovato le strade in troppo buone condizioni, e questo è capibilissimo per la stagione non ancora ben definita, perchè furono notati molti punti, soprattutto curve e discese, dove assolutamente v'è bisogno di riparazione; nota infine la Commissione come da parte di tutta la popolazione abbia avuto festose accoglienze e questo fatto è augurio e sintomo che anche i montagnari, in vista del guadagno morale e materiale che ne ritrarranno, incominciano a simpatizzare col *mostrò*.

Il Kaiser, che ultimamente ha dotato di altri premi la già ricca corsa, ha telegrafato al conte Sierstorff affinché lo informasse dell'esito della prova fatta e diede l'ordine che una Commissione ministeriale prendesse cognizione dei luoghi e del circuito e ne informasse il Ministero; infatti il 5 e il 6 aprile, parte delle persone tecniche che avevano compiuto il primo esame, il signor De la Croix, i conti Sierstorff e Arnin, il signor von Gersdorff del Ministero degli Interni, e il dottor Tull del Ministero dei Lavori Pubblici, su tre macchine *Opel*, una *Mercedes* e una *Ad'ler*, esaminarono nuovamente la strada della corsa, fermandosi a parlare coi sindaci di tutti i paesi, interrogandoli in ispezial modo sul sistema migliore di tutelare la sicurezza pubblica. Inoltre sembra che si sia adottato il servizio di segnalazioni internazionali, per quel che si riferisce alle curve pericolose che, se non erro, sono solamente sei, e precisamente vicino a Glasbüt, a Weilburg, a Oberursel a Rindbach, e due a Weital. Ora la Commissione ministeriale riferirà quello che crederà più opportuno in modo che nulla vi sia di manchevole nell'organizzazione d'una corsa imperiale.

Ho già, in altro mio articolo, tratteggiato largamente l'importanza grandissima, veramente nazionale, che ha assunto in Germania la *Coppa dell'Imperatore*, e non credo perciò opportuno ritornare una seconda volta su questo soggetto: basta il sapere come l'interesse per la grande corsa è andata aumentando, e aumenterà sempre quanto più ci avviciniamo alla c'assica data, ora mi parve soltanto esser necessario di tener informato il pubblico italiano di quel che succede in Germania d'attinente ad un fatto che deve avere per la nostra industria automobilistica una grande importanza.

Anzi in questi ultimi giorni a dare una prova che gli allenamenti di qualche Casa son già principati, è uscita sull'*Automobile Welt* copia del regolamento speciale per gli allenamenti, in cui si avvisa come si possa provare il percorso solo in un senso e precisamente in quel senso che la corsa del Taunus ha reso ufficiale, come inoltre il segnale giallo implichi l'ordine di fermarsi, mentre quello azzurro

indichi di rallentare causa una discesa o una curva pericolosa; speciali articoli son poi destinati per il modo di attraversare i luoghi abitati, ed un ultimo articolo è dedicato all'elenco dei giorni di mercato nei diversi paesi. Sul percorso si son già viste una *Benz*, un'*Adler* guidata da Jung, e una *Mercedes*, e mi si assicura che i tempi ottenuti dalle *Benz* e dalle *Mercedes* sono di già ottimi; infine la casa Horch ha reso di pubblica ragione i nomi che formeranno la sua *équipe*, ossia i signori Bruno Büchner, già da molti anni noto nel mondo ciclistico tedesco; Hofmann, che lasciò anche il ciclismo per darsi al volante, e infine il già noto Krapff; ultimamente poi furono resi noti i guidatori delle Case belghe, ossia per la *Métallurgique* i signori Hugo Wilhelm, il vincitore di Ostenda, del *Liedekerke-Preis*, il tedesco Büssing di Braunschweig e Charles Brechen; per la *Minerva* invece Moore-Barbazon, il noto corridore del *Liedekerke*, Lee Guinness il *recordman* delle *Darracq* e H. G' yot; per le *Pipe* poi Lucien Hautrast, il notissimo automobilista belga Baron Pierre de Caters e il Deplus; per l'*Imperie* infine Paul Heutze. Come si vede dai nomi delle macchine e dei conduttori, il Belgio, dopo la vittoria del *Pokal de Liedekerke*, tende ad altre vittorie maggiori, e si presenta preparato e minaccioso per la *Coppa dell'Imperatore*.

Per quello che concerne le *équipes* germaniche, la *Benz* probabilmente terrà gli stessi conduttori che la rappresentano alla targa Florio, ossia il Fritz Erié, il von Bojano e Paul Sparnau, e la *Süddeutsche Automobilfabrik Gaggenu* ha deciso che i suoi rappresentanti siano gli stessi tanto per la Targa Florio, quanto per il Taunus, ossia: De Uebel di Monaco e Hieronymus di Vienna.

Questo è quanto v'è di nuovo intorno la *Coppa dell'Imperatore*.

Ho anche parlato ai lettori della *Stampa Sportiva* della grande gara di resistenza che avrà luogo dall'11 giugno; ossia la *Coppa Herkomer* e per la stessa ragione già data per la corsa del Taunus non ritornerò sull'argomento già trattato, ma mi limiterò puramente a dire le novità.

Scuola professionale per Conducenti automobili di Milano

Con le conferenze del sig. Emilio Zanardini sugli apparecchi di illuminazione e segnalamento che nei giorni di lunedì e martedì 22 e 23 corrente dalle ore 21 alle 22 avranno luogo presso la sede dell'Automobile Club di Milano, si chiudono le lezioni del corso teorico-pratico della Scuola Professionale per conducenti automobili.

Sono pertanto aperte le iscrizioni al corso di guida, le quali si impartiranno a partire dal 25 corrente aprile.

Dal 10 al 18 maggio avranno luogo gli esami sull'intero insegnamento sia teorico che pratico. La Commissione sarà composta dal Direttore della Scuola sig. Luigi Brigatti, dal conte Carlo Sormani, e da uno degli insegnanti, con voto deliberativo; assisteranno poi due membri del Consiglio della Scuola con voto consultivo.

LE DUE GRANDI PROVE AUTOMOBILISTICHE della Germania

(Nostra corrispondenza particolare).

Ormai si può dire che poche settimane ci separino dalla splendida quindicina che la Germania industriale e sportiva ha sapientemente preparato all'automobilismo mondiale; e queste settimane saranno destinate a dare un ultimo sguardo ai regolamenti, a costruire le tribune, a migliorare le strade, e infine a provare i percorsi; anzi, verso la fine del mese di marzo la Commissione esaminatrice del Taunus, composta dal Direttore del *Kaiserlichen Automobil Club* di Francoforte, De la Croix, dai conti von Sierstorff e Arnin, ai quali s'erano unite altre personalità tec-

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

“ PERRY ”

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

Anche per l'organizzazione di questa grande corsa turistica si è camminato di pari passo colla *Coppa dell'Imperatore*, e già molte iscrizioni sono giunte al *Bayerischen Automobil Club* di Monaco e altre moltissime al *Kaiserlichen Automobil Club* di Berlino, un totale insomma di 150 automobili, cifra rispettabile e che garantisce già di per sé un successo, anzi, a proposito di iscrizione, giorni sono è giunta l'adesione di miss Doroty Levit che prenderà parte al circuito su una Napier di 40 HP.

Com'è noto, la prova *Herkomer* che per volere di enti superiori, si correrà per la terza ed ultima volta e che segnò dalla sua non lontana nascita un successo e un interesse sempre crescente, è riservata solamente ai dilettanti, e attraverso regioni fiorenti ed industriali, centri e città importanti come Lipsia, Monaco, Dresda, Francoforte, e appunto per questo fatto deve necessariamente suscitare l'interesse di tutte queste regioni e queste città: infatti, mentre a Monaco si stan preparando le ultime modalità delle *Schönheits Konkurrenz* (l'originale concorso monacense), a Francoforte si pensa a dar ospitalità alle centinaia e centinaia di automobili che verso il 15 di giugno vi si daranno convegno (è noto infatti come le due date dell'*Herkomer* e del Taunus non coincidano, ma si susseguano: e precisamente una l'11 di giugno arrivano a Francoforte le vetture concorrenti della *Coppa Herkomer*, e il 14 dello stesso mese, a breve distanza da Francoforte, si effettui la partenza della corsa della *Coppa dell'Imperatore*), a Mannheim inoltre si sta preparando una *Kunst und Garten Jubiläums Ausstellung*, che si presenterà assai interessante per gli automobilisti, e infine in tutte le altre città che l'*Herkomer* sfiora o attraversa, si erigono tribune e si preparano feste: la popolazione della Sassonia, per la prima, si mostra già sin d'ora assai interessata per la corsa.

Anche qui, molte automobili hanno di già principiato l'allenamento e tra le altre, una *Benz* di 40 HP, guidata dal signor Eugen Benz stesso, ebbe la sgradita sorpresa di trovare ancora il Koriebispass (alto 700 metri sul livello del mare) ostruito dalla neve; infatti si può dire che sia solo da una settimana che la neve ci abbia lasciati, e che perciò le strade di montagna non siano ancora in condizioni troppo buone.

Per la *Coppa Herkomer*, come già abbiamo visto per la *Coppa dell'Imperatore*, una Commissione esaminatrice, facente parte del Comitato esecutivo, cioè oltre le persone tecniche, il conte von Arco, il direttore Habsberg, il Dottor Oehrl, come rappresentante del *Sächsisch-Thüringischen Automobil Club*, partì alcuni giorni sono da Dresda per esaminare il circuito intero; e fin ora non si sa che l'esito della prima tappa: Dresda-Eisenach (362,2 km.). Sembra che la bella strada sassone, larga soltanto 7 od 8 metri, sia in uno stato discreto, abbisognando soltanto un po' di cura e una continua manutenzione: una *toilette* che la prepari per la sua festa; e quest'incarico fu affidato al *Sächsisch-Thüringischen Automobil Club* che farà certamente il possibile per adempiere con onore al delicato ufficio. Probabilmente, l'organizzazione delle singole tappe verrà pedana, come si fece per la prima tappa Dresda-Eisenach, ai locali Clubs automobilistici di Francoforte, Lipsia, di Monaco, ecc., così forse in un certo modo sotto un certo aspetto sarà possibile raggiungere un'organizzazione più accurata e a-sai migliore che se dovesse dipendere da un Club solo.

Anche nella Sassonia, il Ministero dell'Interno ha voluto esser messo al corrente delle disposizioni che si prenderanno per tutelare la pubblica sicurezza, benché questa prova, per la sua essenza stessa turistica, non abbisogni della cautela e dei provvedimenti necessari per il Taunus; il certo si è che questo mese mezzo che ci separa dalla gran prova sarà speso nell'organizzazione e nella manutenzione stradale, finché un buon ricordo dell'ultima *Herkomer* rimanga indelebile nel mondo automobilistico e nel popolo tedesco.

La prima *Herkomer* sorse quasi timorosa di sé stessa riuscì a dimostrare quello che sin allora mancava alla Germania, ossia la potenza della sua nuova industria; la seconda prova fu pari alla prima e per interesse suscitato e per numero di concorrenti. La terza accenna a divenir grandiosa; già la *Gordon Bennett* 1904 aveva schierata la Germania a fianco della Francia tra le prime nazioni automobilistiche, ma l'altro anno si vide in lotta con una nazione nuova alle lotte frenetiche, ma già minacciosa nell'industria: l'Italia, sinché quest'anno la Germania attende l'esito delle grandi gare che ha diligentemente e coscientemente organizzate.

La lista dei concorrenti alla *Coppa Herkomer* ammonta precisamente a 175 e se si pensa che il tempo utile per l'iscrizione scade il 15 di maggio, non sembrerà esagerato calcolare che più di 200 macchine partano da Dresda il 4 giugno; le iscrizioni sono giunte da ogni parte della Germania, numerosissime specialmente quelle che provengono da Berlino; molte altre rappresentano l'Austria, Ungheria, l'Italia, la Francia, mentre l'unico rappresentante dell'Italia è sinora il numero 104 del signor Felice Bianchi di Milano, che si è iscritto con una Isotta Fraschini.

Le macchine più rappresentate sono la *Mercédès* in numero di 20, e precisamente il N. 20 è del Principe Carlo zu Isenburg-Birstem, seguono 13 *Benz* e 9 *Adler*, che sono pari alle *Opel*, opporono il nome della *Itala* Bianchi, mentre 6 rappresentano la Casa *Borga* *Motobloc*, e 6 pure quella *Horch*, seguono 5 *Clément*, 3 *Züst*, 3 *Isotta Fraschini*, 2 *Napier*, *Itala* e infine le seguenti case sono rappresentate da una sola macchina: *De-Diétrich*, *Brasier*, *Panhard Levassor*, *Fiat*, *Darracq*. Come si vede, il nome delle macchine è variopinto e per forza e per nazionalità, e

anche questo fatto è indice che la corsa avrà un esito felicissimo.

Per quel che concerne la *Coppa dell'Imperatore* ho già a suo tempo pubblicata la lista dei concorrenti; anzi, ogni giorno giungono da Francoforte notizie sugli allenamenti che pare proseguano assai bene per qualche ditta tedesca.

La Commissione organizzatrice ha inoltre disposti che negli ultimi 3 giorni precedenti la corsa, ossia l'11, 12, 13 giugno, la via dev'essere completamente libera per gli ultimi preparativi; questo perchè si prevede un'enorme affluenza di pubblico e di automobili che giungeranno da ogni parte: si calcola che una sola carovana francese abbia già raccolto 300 firme di proprietari di automobili, i quali certamente vorranno provare il circuito.

Disgraziatamente il Taunus di quest'anno ha già costato una vittima: vicino a Glashütten, proprio dietro una curva, è situata una casa solitaria dove abita una famiglia di contadini; ora sembra che un bambino di quattro anni sia uscito dalla casa proprio sul punto che un'automobile lanciata a tutta velocità attraversava la via: il bimbo non ebbe il tempo di gettare un grido che la vettura, si tace il nome della Ditta, era già sporca di sangue.

E chiaro che la colpa non è né dello *chauffeur* né del

13. Mercédès (Jenatzy)	Ore	6,12
14. Weigel (Les Guinness)	»	6,13
15. Gobron (X...)	»	6,14
16. Aquila Italiana (X...)	»	6,15
17. Brasier (Barillier)	»	6,16
18. Fiat (Nazzaro)	»	6,17
19. Darracq (Hanriot)	»	6,18
20. Lorraine-Diétrich (Rougier)	»	6,19
21. Bayard-A. Clément (Garcet)	»	6,20
22. Motobloc (X...)	»	6,21
23. Renault (Elmond)	»	6,22
24. Germain (Roch-Brault)	»	6,23
25. Panhard-Levassor (Heath)	»	6,24
26. Mercédès (Werner)	»	6,25
27. Weigel (Weigel)	»	6,26
28. Brasier (Baras)	»	6,27
29. Fiat (Weillschott)	»	6,28
30. Darracq (Demogeot)	»	6,29
31. Lorraine-Diétrich (Gabriel)	»	6,30
32. Bayard-A. Clément (Gaudermann)	»	6,31
33. Motobloc (X...)	»	6,32



La scuola per Conducenti di Automobili presso l'Automobile Club Milanese.

(Cliché Auto d'Italia).

bimbo, ma tutti i giornali sportivi sono concordi nel gridare: attenzione!... il luogo è infuato; guardate che il Taunus 1907 non uguagli la Gordon del 1904!

Qualche giornale, anzi, fa al proposito una gran disquisizione giuridico-automobilistica, per dare la responsabilità del caso mortale a chi la merita. Cosa difficile: il *chauffeur* non era tenuto a rallentare perchè nessun segnale lo ordinava, e Glashütten era ormai passato; il bimbo poi... ma chi vuol erigersi a giudice della vittima?

In questioni simili, si raccomandì pure l'attenzione, ma non si scagli l'anatema contro nessuno, perchè l'unico colpevole e responsabile è il destino.

Monaco, aprile 1907. Nino Salvaneschi.

IL GRAND PRIX DI FRANCIA

Gli iscritti - L'ordine di partenza.

1. Fiat (Lancia)	Ore	6 -
2. Corre (D'Hespel)	»	6 -
3. Darracq (Wagner)	»	6 -
4. Lorraine-Diétrich (Duray)	»	6 -
5. Porthos (Strincker)	»	6 -
6. Dufaux-Marchand (Dufaux)	»	6 -
7. Bayard-A. Clément (Clément)	»	6 -
8. Motobloc (X...)	»	6 -
9. Renault (Sisz)	»	6,8
10. Germain (Degrais)	»	6,9
11. Panhard-Levassor (Le Blon)	»	6,10
12. Christie (Christie)	»	6,11

34. Renault (Richez)	Ore	6,33
35. Germain (Perpère)	»	6,34
36. Panhard-Levassor (X...)	»	6,35
37. Mercédès (Burton)	»	6,36
38. Brasier (Bablot)	»	6,37

La Coppa della C. S.

Ecco l'ordine di partenza in seguito ad estrazione:

1. Gillet-Forest; 2. Darracq I; 3. H. I. S. A. I (Società Italiana Hermes Roma); 4. Porthos; 5. La Buire I; 6. Darracq II; 7. H. I. S. A. II (Società Italiana Hermes Roma); 8. La Buire II; 9. La Buire III.

IN BIBLIOTECA

Excelsior. - E' il titolo di una nuova rivista illustrata d'arte, mondanità e sport che si pubblica a Palermo. La direzione è affidata al ten. E. Benfratello e Peppino di San Giorgio. Augurii.

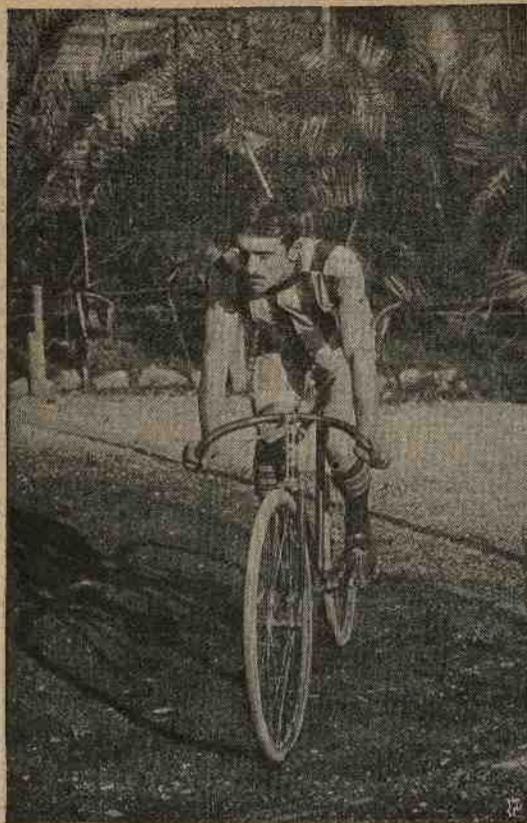
S. SINIGAGLIA E C.
 Casa fondata nel 1880
 Studio Tecnico Industriale
TORINO - Via Andrea Doria, 8 - **TORINO**

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

La SERPOLLET ITALIANA

Automobili a Vapore: Vetture - Omnibus - Camions - Vagoni - Votturetta popolare a benzina - Chassis 8 HP: L. 4250

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.



Cross-country Ligure.
Jacchino Giuseppe, primo arrivato.
(Fot. L. Guarneri, Genova).

Le grandi gare ciclistiche liguri "attraverso la campagna",

Nella primavera del 1904 la *Stampa Sportiva* pubblicava una relazione illustrata delle grandi gare *attraverso la campagna* (cross-country) che annualmente si organizzano in Francia ed in Inghilterra, e constatandone i belli risultati, questo periodico spronava le associazioni sportive d'Italia ad interessarsi a questo genere di gare.

L'appello della *Stampa Sportiva* fu sentito, la bontà dell'idea fu dimostrata praticamente dal fatto dall'aver subito prodotto buoni frutti e meravigliosi risultati.

A Genova, per cura di quella forte Associazione *Sport Pedestre Genova* e con l'appoggio della nostra *Stampa Sportiva*, nel maggio 1904 si effettuava il cross-country podistico italiano; 155 concorrenti si allinearono allo *starter*, numero mai raggiunto in Italia da gare di resistenza.

Fu quello un brillante avvenimento, il valoroso direttore dello *Sport Pedestre Genova*, signor G. B. Rota, con quella competenza che gli è riconosciuta, aveva preparato un vero e perfetto cross-country, il carattere della gara fu meravigliosamente interpretato ed applicato, fra salti, guadi di torrenti, arrampicamenti: i concorrenti

dovevano raggiungere la sommità del Monte Fasce a 900 metri, in totale 13 chilometri.

Inutile dire, l'organizzazione fu esemplare, il percorso tracciato *alla francese* (che riteniamo il migliore metodo) fece sì che nessun incidente ebbe a verificarsi e ben 95 podisti riuscirono a classificarsi, e di questi, nel gruppo di testa, il Martingengo di Torino, Vallenzone, Prato e Lanfranchi di Genova.

Da allora i cross-countries podistici a Genova si susseguirono sempre con crescente successo.

Ed a Genova nel luglio 1905 fu la volta del primo cross-country ciclistico, organizzato dalla massima associazione ciclistica ligure, il *Veloce Club Ligure*. Quella giornata fu un vero trionfo, trionfo meritato e che fummo ben lieti registrare per la prima volta in Italia.

E domenica 7 aprile, sempre organizzato dal *Veloce Club Ligure*, si svolse brillantemente il secondo cross-country ciclistico ligure. Per chi conosce quali difficoltà planimetriche si oppongono all'effettuazione di gare ciclistiche nei dintorni della Superba, ben può comprendere quanto debba essere grande la passione per lo sport di chi governa il ciclismo genovese.

Ed appunto perchè organizzata con grandi difficoltà, la buona riuscita delle gare che si effettuano nella incantevole Superba meritano il più sentito plauso.

Il percorso per il secondo cross-country ciclistico era tracciato in quelle aspre, pittoresche località tra la Doria in Val Bisagno e i Piani di Creto a 600 metri sul livello del mare.

Fra i corridori notavansi dei bravissimi: Iacchino, un atleta che fu già valente podista; Lampaggi, una grande speranza; Mirancelli, modesto quanto forte; Bozzano di Savona, Merello, Berando, Podestà ed altri dieci dei più noti.

Dalla Doria alle 8 partivano due numerose squadre dello *Sport Pedestre Genova*, gentilmente offertosi per il servizio di segnalazione e controllo; erano guidate dallo stesso direttore e vice-presidente del *V. C. L.* sig. G. B. Rota, delegato per tracciare il percorso con striscie di carta e coriandoli.

Alle 9, con precisione militare, l'egregio signor Rodolfo Alberti, intelligente ed amato presidente del *Veloce Club Ligure*, disposti i corridori in linea e fatte le necessarie raccomandazioni, lanciava quella schiera di audaci alla conquista dell'ambito e discusso primato.

Subito alla partenza Iacchino e Lampaggi sono in testa lottando accanitamente, disputandosi il palma a palma il terreno, dietro loro, con non meno entusiasmo nè minore ardore, gli altri.

Dai Piani di Creto, ove si dominano le due vallate della Polcevera e Val Bisagno, si poteva assistere allo svolgersi di tutta la gara. Lo spettacolo era caratteristico e grandioso, bello era vedere quel manipolo di forti lottare contro l'asperità del suolo, sospinti da una vampa d'energico entusiasmo che ne raddoppiava la forza.

Intanto Iacchino e Lampaggi hanno acquistato un sensibile vantaggio sugli altri, vantaggio che maggiormente si accentua man mano si avvicinano al traguardo.

Iacchino, che soprattutto è un bravo podista, ha qualche superiorità sul suo più temibile competitor, il Lampaggi, nei tratti da percorrersi colla macchina a spalla.

Il pubblico che dall'alto segue quel duello acanito non manca incoraggiare colla voce il suo favorito, ma ormai la vittoria è decisa: Iacchino Giuseppe del *Veloce Club Ligure* coglie il miglior alloro in minuti 27'45", seguito dal bravo Piero Lampaggi, pure del *V. C. L.*, in 28', quindi terzo Bozzano Nicolò della *Giovane Liguria di Savona* in 29, quarto Barba Ernesto in 30'30", quinto Merello Vittore del *V. C. L.*, in 31', sesto Zam-



I nostri campioni ciclisti « La tria

belli Paolo in 31'10", Peschiera G. B. in 32', Massone Prospero del *V. C. L.* 32'10", Lino, id., 33' Podestà, id., 33'30", Molinari, 42'. Ritirato Mirancelli per bucatura.

Al traguardo d'arrivo stavano i signori Rota, Daneo, Amadori del Consiglio Direttivo del *V. C. L.*, Viganego del *Moto Club d'Italia*, Anelli del *Veloce Sport*, Adriani, campione genovese, Pelucco Serzale, Grogna ed altri ciclisti e sportivi genovesi.

La gara, benchè difficile, non diede luogo a benchè minimo incidente.

Giunto tra gli applausi il bravo presidente signor Alberti Rodolfo, all'«Albergo dei Cacciatori» ebbe luogo il banchetto di prammatica, ovvino vincitori e vinti, Giuria e controlli fraternizzarono nella più schietta allegria.

Genova, 20 aprile 1907.

BACCI



Cross-country Ligure. - Attraverso la campagna.
(Fot. Canepa Angelo - Genova).

MOTOCICLETTE

F. N.

Il massimo della perfezione.

AUTO = GARAG

Via dei Fiori, 53

Motociclette 4 X P, Modello 1907, 4 cilindri - Motociclette 2 1/4 X P (Novità assoluta, leggerissime a cambio di

Motori tipo proprio 4 cilindri

Istituto Nazionale per l'Educazione fisica

Nella sua ultima seduta il Comitato centrale di codesto Istituto, sotto la presidenza dell'on. Lucchini, condusse a termine la discussione del progetto di legge per la riforma scolastica.

Il progetto di cui abbiamo già dato cenno e che aveva raccolto i quasi unanimi suffragi dei Comitati provinciali, è il primo saggio di una vera e completa



1. Zanzottera, 2. Albini, 3. Landoni.
(Fot. G. Ferrari - Legnano).

organizzazione della materia e tende a dare un nuovo e generale assetto all'insegnamento della ginnastica in tutti gli istituti d'istruzione, secondo le più moderne e riconosciute esigenze della scienza e della civiltà.

In primo luogo son resi obbligatori l'insegnamento e la pratica dell'educazione fisica per tutti gli allievi delle scuole di qualsiasi categoria, maschili e femminili, pubbliche e private, primarie e secondarie, non esclusa l'Università, per modo che i providi esercizi del corpo non siano mai lasciati in abbandono. Ma tale obbligatorietà non avrebbe senso se, da un lato, non vi fosse una sanzione che la rendesse effettiva, e, dall'altro lato, non vi



fosse modo sicuro e conveniente di darvi attuazione.

D'onde la promozione e i diplomi scolastici subordinati alla frequenza ed al profitto nei corsi ed esercizi di educazione fisica, e disposizioni pratiche e concrete per dotare ogni scuola e ogni centro di popolazione di palestre ginnastiche e di campi da giochi. Vien quindi la parte più importante e più scabrosa, quella di organizzar meglio la classe degli insegnanti, esigendo da essi maggiori doti di coltura e viceversa assicurando loro un miglior trattamento morale ed economico. A tal fine sarebbero trasformate in Istituti superiori per l'educazione fisica, promiscui, per i due sessi le attuali scuole Normali di Roma, di Torino e di Napoli, maschili la prima e femminili le altre due; si richiederebbe la licenza liceale o analoga per esservi ammessi; e si esigerebbero due anni di studi per concedere l'abilitazione.

Dall'altra parte, sarebbero istituiti dei corsi di educazione fisica nelle Università, per consacrarne la dignità ed erudirne tutti gli insegnanti di scuole medie e si ammetterebbero agli esami di abilitazione anche i laureati in ogni facoltà, dispensandoli da nuovi esami sulle materie in cui li avessero già superati.

Quanto al trattamento economico, i nuovi insegnanti di educazione fisica sarebbero sostanzialmente paraggiati a quelli delle altre materie, come sarebbero paraggiati per levatura, coltura e importanza didattica.

Nè gli attuali insegnanti, parecchi dei quali son pure assai valorosi e benemeriti, sarebbero negletti. Si assicurerebbe loro uno stipendio non mai inferiore alle mille lire aumentabile coi quinquenni e sessenni della legge 1906, conservando i maggiori emolumenti a quelli che ora li godono; si ammetterebbero al concorso annuale per conseguire i posti a nuovo sistema; e finalmente, in attesa dell'apertura di tali concorsi dopo due o tre anni dall'attuazione della nuova legge, si provvederebbe nel frattempo alle cattedre vacanti mettendoli in gara fra loro.

Il nuovo regime poi verrebbe attuato gradualmente, in modo da non importare, dato anche il miglioramento degli'insegnanti attuali, che un assai tenue aggravio per l'erario.

Non mancheremo di riportarne il testo, appena il Comitato centrale avrà compiuto il coordinamento.

Nel mondo commerciale sportivo

*** A Torino con una Fiat 40 HP è seguito l'esperienza della ruota elastica Savoia.

Alle quattro ruote pneumatiche ordinarie erano state sostituite, per l'annunciato esperimento, quattro altre ruote, che, sopra un largo disco di copertura del mozzo, portavano impresse le parole: « Ruota elastica brevettata Savoia ».

Modificato il primo modello ed abolita la corona elastica metallica, la ruota Savoia, alla quale vennero applicate le gomme piene, è esteticamente migliorata. Il suo pregio si riduce al mozzo elastico, che veramente funziona quanto e meglio di qualsiasi pneumatico, paralizzando le scosse causate dalle accidentalità del terreno.

Le prove fatte per le vie della città, sulla strada di Orbassano e sui viali della nuova piazza d'Armi hanno confermato il valore della invenzione del nostro concittadino.

*** A Torino si è tenuta l'assemblea generale degli azionisti della Società Italiana Automobili Krieger, sotto la presidenza del comm. Napoleone Leumann. Fu deciso di modificare la ragione sociale in Società Torinese Automobili Elettrici; fu approvato il bilancio 31 dicembre 1906 chiusosi con una cifra lorda di L. 66.297 e netta di L. 15.333, ciò che dà un buon interessamento per gli azionisti.

* A Torino si è costituita la Società Anonima Fabbrica cuscinetti a sfere (F. I. C. S.), col capitale di L. 350.000 elevabile a L. 1.500.000. Il Consiglio d'amministrazione si compone dei sig.: cavaliere



Il cross-country ligure - Sentiero aspro in salita.
(Fot. Canepa Angelo - Genova).

Oreste Chionetti, pres., Emilio Manni, ing. Fortunato Isola, ing. Tavola Enrico, cav. rag. prof. Lupo Pasquale, avv. Valerio Garlanda, Direttore amministrativo con delega Emilio Manni suddetto: direttore tecnico ing. Tomaso Bozzetti; sindaci effettivi: rag. Ettore Curione, cav. Eug. Caputo, conte Giorgio di Viry.

Medaglioni ciclistici

(Dalla galleria artistica della Stampa Sportiva).

La triade Legnanese.

Albini Pierino. — Corridore eccezionale di resistenza, vincitore di numerose gare fra le quali: Milano-Genova, Milano-Domodossola e Domodossola - Milano, Milano - Bergamo - Treviglio - Milano. Attualmente detentore del record: Roma-Napoli.

Zanzottera O. — E' la rivelazione della stagione 1904.

Possiede uno scatto fulmineo, impressionante, che lo portò numerose volte primo al traguardo battendo corridori come Gerbi, Cuniolo, Danesi, Gallazzo, ecc.

Fra le sue vittorie vanno annoverate: La Gara d'incoraggiamento della Gazzetta, la Milano-Bologna, la Milano-Brescia. Zanzottera è certamente uno dei migliori dilettanti che vanti l'Italia.

Landoni Pierino. — E' all'inizio della sua carriera, e ha già saputo affermarsi splendidamente vincendo la Legnano-Rigo, Gallarate-Arona, Legnano-Sestri.



Cross-country ligure. — Il traguardo d'arrivo.
(Fot. Gnarneri Luigi - Genova).

CARPIGNANO

- Telefono 22-96.

Automobili e Biciclette BIANCHI - Officina di riparazione e Noleggio.
HP, raffreddamento ad acqua.

MOTOCICLETTE

F. N.

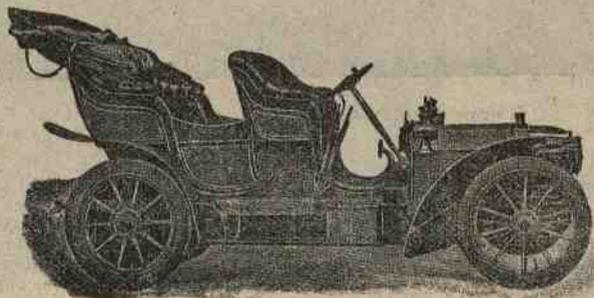
Il massimo della perfezione.

"La Nazionale,,

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



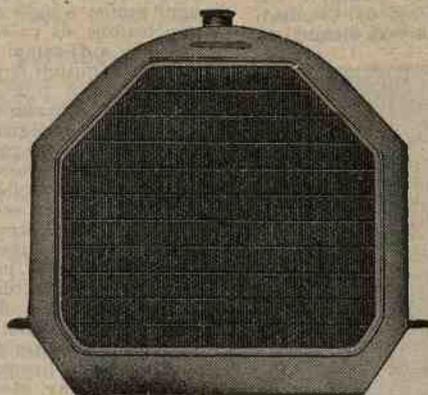
AUTO - GARAGE

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle

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

MILANO 1906 - Gran Premio

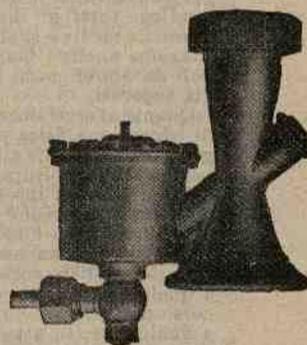


Circuito delle Ardenne
1° DURAY
su vettura De-Dietrich

Coppa Vanderbilt
1° WAGNER
su Vettura Darracq

con

Raffreddatore G.A.



Leggero

Semplice

Economico

Automatico

Indeteriorabile

Carburatore G. A.

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

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

Marchand-Dufaux

Nuovi Modelli 1907

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VETTURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

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

Agenzie di Vendita:

ITALIA

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

FRANCIA

Ch. MARCHAND - Rue Lamenaïs, 12 bis - Paris

INGHILTERRA

PREMIER MOTOR Co. Ltd. - Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

JUNIOR

Fabbrica-Torinese-Automobili

Chassis 18-24 HP
„ 28-40 1907

Vetture da turismo e da città

VETTURE LEGGERE DA CORSA

Motori per Imbarcazioni

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino

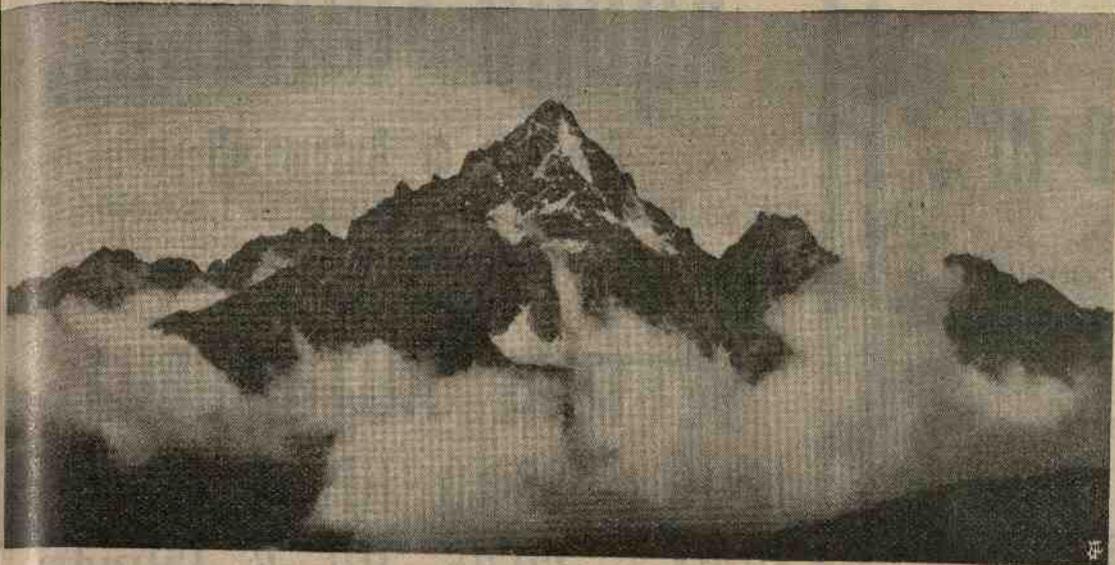
AL MONVISO (m. 3845) per la Cresta Est d'Inverno

(1ª ascensione invernale).

La sera del 22 marzo arrivo a Saluzzo e passo alcune ore nella gradita compagnia degli amici della Sezione Monviso e di altri conoscenti.

La mattina del 23, sovraccarico di provviste dei ramponi, delle racchette, mi abbandono alle delizie del tram che mi trasporta a Paesana dove arrivo alle 9.

Una vettura mi fa risalire lentamente la valle



Il Monviso (m. 3845).

(Riproduzione gentilmente concessa dal fotografo signor Pietro Santini, di Pinerolo).

alla volta di Crissolo sotto un cielo purissimo e confortato alla vista del Colosso delle Cozie abbastanza nero.

A Crissolo, un'affettuosa stretta di mano ai due fratelli Perotti, Claudio e Giuseppe, vecchi amici, e poi in marcia.

E' una lunga salita che ci facciamo lentamente su per dossi erbosi dapprima, poi per campi di neve duriccia.

Quindi, affondando miseramente nella neve molle. Alle 5 siamo alle Balze di Cesare che superiamo lentamente soffermandoci ad ogni istante ad ammirare il panorama immenso, mentre l'oscurità sale su dalla pianura e dalla valle.

Alle 6 arriviamo al Rifugio del Lago Grande. Accendiamo il fuoco, ci prepariamo da cena e alle 8,30 andiamo a coricarci non senza aver scosso tristemente la testa alla vista di certe nuvole poco promettenti che si vanno formando sulla pianura piemontese.

Durante la notte dormiamo poco. Il vento ulula sbatte con violenza contro le creste, e nel sonno assale terribile il timore che l'alba dell'indomani abbia segnare il sorgere di un giorno di sconfitta. Alle 4,30, la voce di Claudio si riscuote da quella specie di doloroso assopimento. Calzo rapidamente i scarponi ferrati e scendo in cucina.

Le mie due guide mi guardano tristemente e con un « Ha sentito? » mi domandano le mie impressioni. Anch'io sono preoccupato. So che quel vento continua e a noi non resterà che tornare indietro, e quel pensiero doloroso viene con insistenza ad assalirmi mentre prepariamo la corda.

Usciamo dal Rifugio che albeggia. Sono le 5,30. Un pallido chiarore si va diffondendo sui vasti nevati che fasciano la parete Est del Viso e che noi dobbiamo attraversare.

Fortunatamente i chiodi vi trovano ottima presa e senza scavare un gradino alle 6,30 tocchiamo la roccia della Cresta Est.

Il vento continua a soffiare impetuoso, reudendo poco agevole la nostra marcia. Ci cominciamo ad arrampicare. La roccia è ottima, gli appigli sono scoperti, la temperatura è mite, la giornata magnifica, solo quel vento, quel

maledetto vento non vuoi cessare un momento e ci obbliga a raddoppiare di precauzioni nei momenti in cui il nostro equilibrio è più instabile.

Sono le 8,30 e siamo all'altezza della Punta Sella; il Monte Rosa e il Cervino si drizzano maestosi in lontananza e ci mandano il loro saluto di vecchi e cari amici. Sotto la cresta il vento è cessato, apriamo il sacco e addentiamo un po' di cioccolato. Perotti però scuote ancora la testa.

« A va mal », mi dice a un certo momento e mi addita lontano lontano nella immensità dello spazio un piccolo fiocco di nebbia che pare quasi sperduto.

Guardiamo in alto, la via è ancor lunga, lassù

il vento grida spaventoso scuotendo le rocce altissime...

Basta andiamo, e ci avviamo ancor su volgendoci ogni tanto a guardare quasi furtivamente la bianca nuvoletta.

Ma purtroppo ad essa si aggiungono in breve delle compagne, a queste delle altre, poi delle altre ancora.

Un pennacchio si forma sul Visomut, si allarga, discende, invade il vallone del Lago Grande, viene a distendersi ai nostri piedi.

Non vediamo più il Rifugio, siamo sospesi sopra a un mare infido di nebbia. Alle 9,30 siamo ai piedi del Torrone e cominciamo a salirlo contornandolo. La nebbia purtroppo sale con noi.... Al riparo dal vento che viene a infrangersi rumoroso contro al Torrone sostiamo ancora a consultarci. Siamo a 3400 metri circa, abbiamo ancora quasi 500 metri da salire, in che condizione troveremo il versante Sud?

Quindici giorni fa i Perotti lo hanno percorso con due studenti torinesi e hanno lottato colla neve molle; poi vi è stata una tempesta forte; le traccie saranno ghiacciate, saranno scomparse? Quel mare di nuvole continua a salire? E se ci coglie la tempesta? Ma i tre cuori della nostra piccola comitiva battono insieme e la sirena di una vittoria ancora possibile ci attira e lentamente ci mettiamo a salire.

Attraversiamo ora innalzandoci lentamente numerosi canali ripieni di neve. La inclinazione è tale che spesso il ginocchio tocca il pendio che sfugge nel vuoto.

La neve sembra abbastanza buona, i Perotti non me lo dicono, ma io capisco da me che il « Monsieur, ici il ne faut pas glisser » di Mauginaz deve trionfare come un assioma indiscutibile.

bile per la salvezza comune. Alle 11,30, constatando che i pendii si fanno ancor più inclinati, troviamo più prudente appoggiare sulla roccia. Riprendiamo la cresta prima di quel che si fa comunemente d'estate e abbiamo non poco da fare con dei lastroni lisci o quasi sui quali bisogna far un po' di acrobatismo. Ma presto quest'ultima difesa è vinta e alle 12,40 tocchiamo la croce.

Il vento impetuoso che non ha cessato un momento ci obbliga a riparare sotto alla vetta.

Qui ci abbracciamo e ci volgiamo intorno a guardare.

Le nebbie, compiacenti, si sono arrestate in basso e da quel mare immobile e silenzioso tutti i colossi alpini sporgono maestosi il loro capo. Dalla Meije alle vette lontane del Rosa, tutte le cime maggiori emergono superbamente.

Salute a voi, vecchi amici di giorni che furono, che venite oggi a darci da lontano il saluto e venite ad assistere alla nostra vittoria...

Come torna cara a noi in questo momento la vostra visita, buoni colossi bianchi che avete conquistato l'animo nostro!

Qui non è folla che applaude alla nostra vittoria e turba il maestoso silenzio che ci circonda. Voi soli siete i testimoni della nostra lotta tenace, voi soli ci parlate, ma non rompete l'armonia dell'ambiente perchè voi parlate un linguaggio di giganti.

Ma è d'uopo togliersi a quell'incanto. Il dubbio atroce di un ingrato e lungo lavoro di piccozza ci spinge. Alle 13,30 lasciamo il nostro riparo, scavalchiamo in breve la cresta Sud e ci avviamo alla discesa. Ma la neve è buona e divalliamo rapidamente quasi in linea retta. In breve entriamo nella nebbia, un freddo nevischio ci avvolge, con rapide ma prudenti scivolote affrettiamo la discesa, alle 16,30 siamo al Passo delle Sagnette. Le rocce sono tutte bianche dalla neve recente, un po' di ghiaccio ci toglie il piacere di una scivolata, ma alle 17,30, ossia 12 ore dopo della nostra partenza entriamo nell'attuale Rifugio.

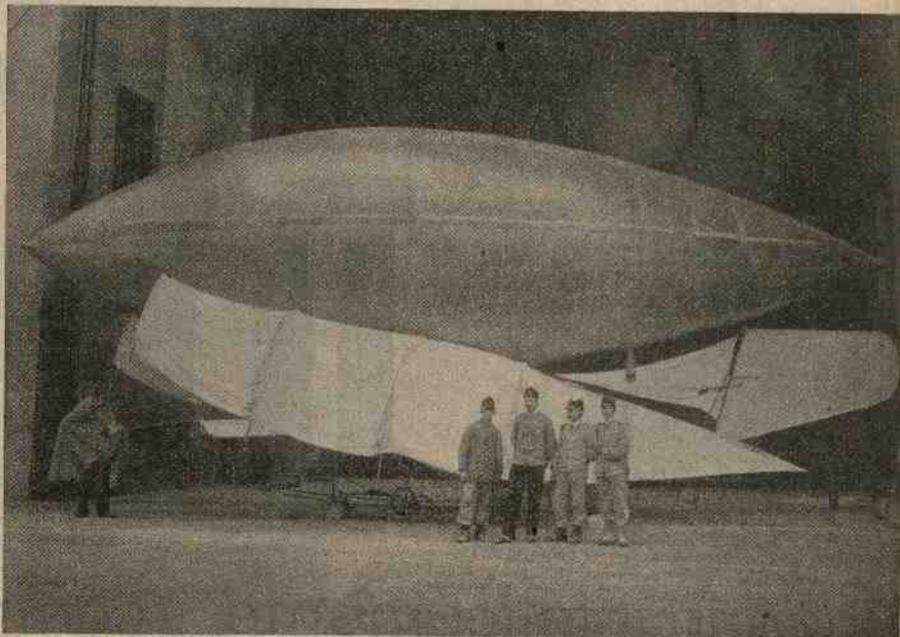
Quanto ti abbiamo atteso, amico Borini, tu che ci avevi promesso a Saluzzo una visita quella sera lassù. Ti avevamo preparato un pranzo luculliano e certe bottiglie speciali che Fariua (soprannome di C. Perotti) riserva per le grandi occasioni. Ma se tu non sei venuto, il nostro pensiero è stato vicino a te, vicino al caro amico Biressi, ai nostri compagni tutti di alpinismo che avremmo voluto con noi per gridar loro la nostra gioia.

L'indomani mattina un cielo purissimo e un'atmosfera tersa. Quando usciamo dal Rifugio è già tardi; il sole indora la nostra cresta e noi sorridendo la contempliamo a lungo.

Poi ci avviamo lentamente alla discesa volgendoci ancora ad ammirare come amanti che si distaccano dalla donna dei loro pensieri.

Ma arrivederci, io vi dico, montagne bellissime, che formate l'ideale grande della mia vita, arrivederci, vi dico, e non addio.

Alle 12 lascio Crissolo e il buon Giuseppe Perotti. Farina mi accompagna fino a Paesana dove la sera stessa rientro a Torino. Ma nell'entrare nella grande città, fra il frastuono della vita cittadina e il correre e l'affannarsi dei poveri mortali ho rivoltato il pensiero alle belle giornate trascorse coi due cari amici, tra le vette eccelse del Viso, in mezzo a quella natura strapotente ove il mio spi-



L'aeronave Bertelli.

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

I veri "Aquilas" portano impressa la Marca di fianco e la parola "Aquilas" Articolati d'illuminazione, casalinghi e chincaglierie.

FABBRICA

P. SANTINI - Ferrara

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

Auto Garage Frera

MILANO

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

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

16
LA STAMPA TORINESE

S. C. A. T.

Società Ceirano Automobili Torino

Officine con macchinario il più perfezionato

Via Madama Cristina, 66 - TORINO - Corso Raffaello, 19

Tipi 12-14 e 16-20 HP

Motore a 4 cilindri - Accensione a magneto **Bosch** bassa tensione - Frizione metallica a dischi - Quattro velocità avanti ed una indietro - Trasmissione a cardano.

Robuste - Silenziosissime

Minimo consumo - Garanzia illimitata

Vetture di lusso e da turismo

Ai **SALONI DI PARIGI**
e di **TORINO** furono ammira-
tissimi gli Châssis a **4** e a **6**
cilindri dell'

“Aquila Italiana,,

Fabbrica di Automobili

Società Anonima - Capitale L. 1.250.000

TORINO

VETTURE AUTOMOBILI

12-16 - 28-40 HP, 4 Cilindri

18-24 - 60-75 HP, 6 Cilindri

OMNIBUS

CARRI TRASPORTO

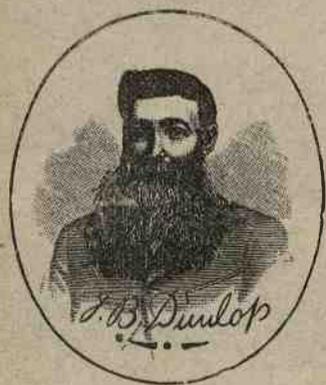
CANOTTI AUTOMOBILI

Alla TARGA FLORIO 1907

Sopra 45 vetture partite

le 3 vetture montate con

PNEUMATICI



DUNLOP

hanno felicemente compiuto l'intero percorso
senza la minima noia alle Gomme.

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

Fabbrica Torinese di Pneumatici

G. DAMIANI e C.

TORINO - Via Carlo Alberto, 9 - **TORINO**

Specialità tubolari per pista e strada

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

Biciclette
 Motociclette

Serie A.G.B.
 Scrematrici

Produzione annuale
 40.000
 Biciclette

1000 operai



Eduardo Bietti
 S. Nicolan, 2 - MILANO - Tel 2471
 col 299 907, Via Bertani, 8
 (Arco del Sempione)

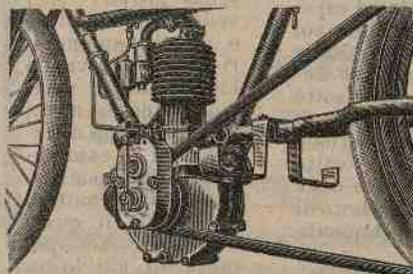
BENZINE
 Esposizione Internazionale
 MILANO 1906
 Medaglia d'Argento
 Massima onorificenza

PNEUMATICI
PETER
 ADAM BOOS
 MILANO
 70 FORO BONAPARTE 70

Società Anonima
"La CO²"
TORINO
 Via Ormea, 34.

ELEVATORI
automatici
INESPLODIBILI
 per Benzina.

(Servizio di Garages, Fabbriche, Depositi, ecc.)



Carter Cambio Velocità
 Brevetto Sehringer
 per **Motociclette e Tricars**

Grande Velocità diretta - Débrayage - Manivella per la messa in marcia da fermo - Applicazione su tutti i motori senza smontarli, ed **indispensabile** per fare senza pericolo e senza fatica, con soli 2-3 HP, salite del 15-20 % e qualsiasi tourniquet.

Per ordini o cataloghi rivolgersi al signor **Grossi Francesco**, Stabilimento ciclistico, Via Goito, 7, Torino.



DOMANDATE IL
CATALOGO
 DEI VELOCIPEDI

BIANCHI

SI SPEDISCE GRATIS E FRANCO
MILANO
 VIA NINO BIXIO 25

Sono pronti i Cataloghi degli insuperabili Automobili

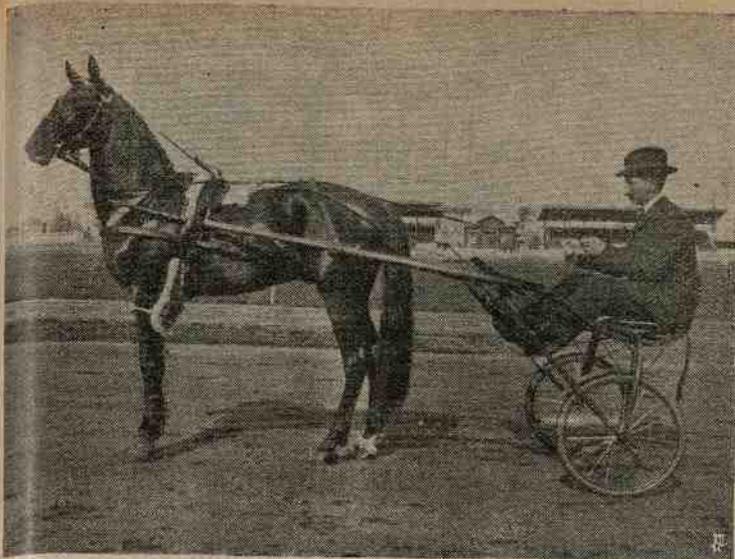
LUX-DECAUVILLE

16 HP, 4 cilindri

Fabbrica di Automobili e Cicli "LUX"

Società Anonima con Sede in Torino

Corso Valentino, 2.



Principe, di Bonadimani, vincitore del premio dell'Allevamento (L. 30.000, Milano, 21 aprile). (Fot. A. Foli, Milano).

Argomenti d'ippica

(Lettere da Turro Milanese).

Domenica 7 aprile.

Non ti spiacerà neppure, amico lettore, che in questi momenti di febbrile attività, in questo succedersi affrettato di solenni manifestazioni ippiche, io intrattenga sugli avvenimenti più salienti per darne contezza in modo più diligente, e in forma più ampia, più diffusa, più completa di quello che non possa un limitato e rigido resoconto solitamente privo di commenti e non atto, nel suo complesso, ad appagare tutte le tue legittime pretese che hanno radice e sbocciano da un bello, vivo e sentito interessamento per lo sport ippico? Ch'io ti riferisca ciò che avviene lontano da te che sia tale da pungere la tua curiosità e stimolare il tuo desiderio di sapere e conoscere? Non ti spiacerà, dico, che t'esterni intero il mio pensiero su fatti e cose che cascano sotto i miei occhi mentre io mi muovo e mi sposto per giungerne alla registrazione?

Su quei fatti che tu segui con costante amore dal tuo posto, e ai quali assisti in ispirito non potendo trimenti? Mi par d'udirli: « A quando, a quando l'applicazione pratica della macchina per volare, la macchina ideale dalle velocità fantastiche alla quale poter sicuramente affidare la cura di questa mia persona per un viaggio aereo che si compia colla rapidità del baleno nella direzione voluta, e che dia modo al corpo di procedere quasi paro al pensiero, là, sui campi delle amichevoli contese, ove ferve la vita e l'azione? I presenti sistemi di locomozione tutti sono vecchi ormai, antiquati, inetti e non rispondenti alla bisogna. Scartiamo, aboliamo, mettiamo tutto fuori servizio per attaccarci al nuovo che... ancora non è... »

E non v'è infatti, e nessuno potrà dirti ora quando giungerà. Solo è dato a me assicurarti in questo momento che ciò arrecherebbe veramente un bel vantaggio agli appassionati che non volessero rinunciare, per esempio, al piacere di assistere nello stesso torno allo svolgersi del « Derby » a Roma, ed alla seconda fase del « Premio d'Allevamento » a Milano. Ma in mancanza di meglio, nel momento attuale, visto che le ferrovie dello Stato non attirano la tua benevola attenzione, ti conforti il pensiero che al-

meno una macchina (per quanto minuscola e non conforme in tutto alle tue aspirazioni) già da tempo esiste, pronta e celere la sua parte, e della quale io potrò servirmi per trasmetterti prestamente le notizie che attendi conoscere.

E senti quali. Non ottime, non buone; mediocri appena. E' già qualche cosa per chi sa accontentarsene. Io, ti confesso, non posso ritenermene pago. Mio Dio! non mi tacciare di soverchia esiguità; non lo merito. Gli è che mi sembra legittima cosa il pretendere molto in un « Premio d'Allevamento » che è chiamato ad agire come indice della bontà eventuale della generazione futura. Se in luogo del *m. lo* noi ci soddisfiamo del *molto... poco*, dalla fusione di questi due aggettivi quantitativi, dimmi, che ci resta? il nulla quasi.

Dunque, per proseguire, la riuscita fu modesta, e tale da lasciar ben lieve traccia dietro di sé. La quantità non mancò, ah no, ch'è anzi s'ebbe abbondanza di puledri, ma la stoffa non si riscontrò del trotatore, la vera stoffa americana. Figurati che, mentre il campo riunito ben 11 partenti (alludo alla corsa dei maschi che, come s'usa, furono messi in gara soli, segregati dalle femmine che verranno dopo) la lotta si circoscrisse sin dall'inizio fra due soltanto: Principe, dei Frat. Bonadimani, e Otello, del cav. G. Rossi, ecco i due. Degli altri posso dirti che qualcheuno avrebbe meglio figurato in una corsa di *ciuci* mercanti a ritroso, e qualcun altro addirittura in uno spaccio di carni... Ma non farmi gli oc-

pino, apparirebbe chiaro, agli occhi di tutti, il campo suddiviso nelle sue diverse gradazioni dell'ottimo, buono, cattivo, cosa che non avvenne affatto, nel nostro « Premio d'Allevamento », dove il buono venne a confondersi in un col cattivo.

E in questo modo soltanto un *Envieu, Loge, Centurione* (e forse qualche altro), tutti dalle forme distinte, e sicuramente capaci di migliori risultati, avrebbero potuto darci la misura esatta delle loro reali facoltà che non dobbiamo credere incondizionatamente, siano quali ci apparvero in questa gara falsata dalle circostanze concomitanti.

Dopo ciò attendiamo alla prova il sesso... gentile.

Domenica 14 aprile.

Scese in campo il sesso gentile, e abbastanza numeroso, a cimentarsi nelle dure tenzoni virili. Pochi commenti; sarò... cavaliere, non dirò cioè intera la verità che potrebbe giungere sgradita all'orecchio tuo, bramoso ognor sempre d'udire le migliori notizie. Non dirò che, se due furono i maschi apparsi veramente degni di calcare una pista decorosamente, di contro s'ebbe un'unica femmina meritevole di uguale onore. La cosa è ovvia del resto; la supremazia doveva restare al maschio, e da questo lato l'onore è salvo per entrambi i sessi. Il nome della balda puledra ti sarà già noto certamente a quest'ora.

Si appella *Charming Aurora* ed è un prodotto di *Charming Chimes*, dal quale sortì pure *Charming Chaplain*. E del fratellastro ebbe l'identica impronta, uguagliandolo sia nelle forme esteriori come nel portamento, e, a quanto sembra, anche nelle forze interiori. E' la materia sortita dallo stesso crogiuolo e colata in due distinti stampi di squisita fattura, opera del medesimo artefice. Le due fusioni sono simiglianti, l'operazione è ben riuscita: felicitiamocene. Un abisso divide questa puledra dal nucleo delle restanti che lungi tutte rimasero, impotenti ad inseguire la sola che poté compiere il suo mandato. In compenso ve ne fu qualcuna che seppe comportarsi in modo



La corsa per il premio d'Allevamento all'Ippodromo di Turro (Milano).

(Fot. A. Foli - Milano).

chiacci, te ne prego, non adirarti meco, che per evitar ciò mi sentirei disposto ad ingoiare... tutta la carne incriminata. Ma bandiamo l'esagerazione e cerchiamo invece se vi siano attenuanti. In gare consimili è risaputo che molto dipende dalla sorte la quale è arbitra assoluta nell'assegnazione del posto di partenza. Il posto è favorevole, e allora buona parte delle difficoltà sono appianate, sfavorevole allora... ah! dura sorte! le cose cambiano di molto. E questo perché mancando

nei più quella subita mossa, rapida e sicura, che sola potrebbe compensarli dello svantaggio iniziale, e mercè la quale riuscirebbero a sottrarsi immanentemente alla cerchia del gruppo compatto e numeroso, impotenti a vincere le difficoltà dei successivi troppo difficili passaggi, devono uniformarsi all'andatura comune o, per forzare eccessivamente, soggiacere addirittura alla più epidemica delle irregolarità. Cose tutte che verrebbero evitate quando ognuno potesse trovare innanzi a sé una via sgombra da ostacoli, tale da permettere loro d'esplicare indisturbati tutta la loro azione progressiva. E in questo modo soltanto, o-

molto corretto, come *Osanna* e *Raissa*, ed a queste va data la parte di lode che si meritano.

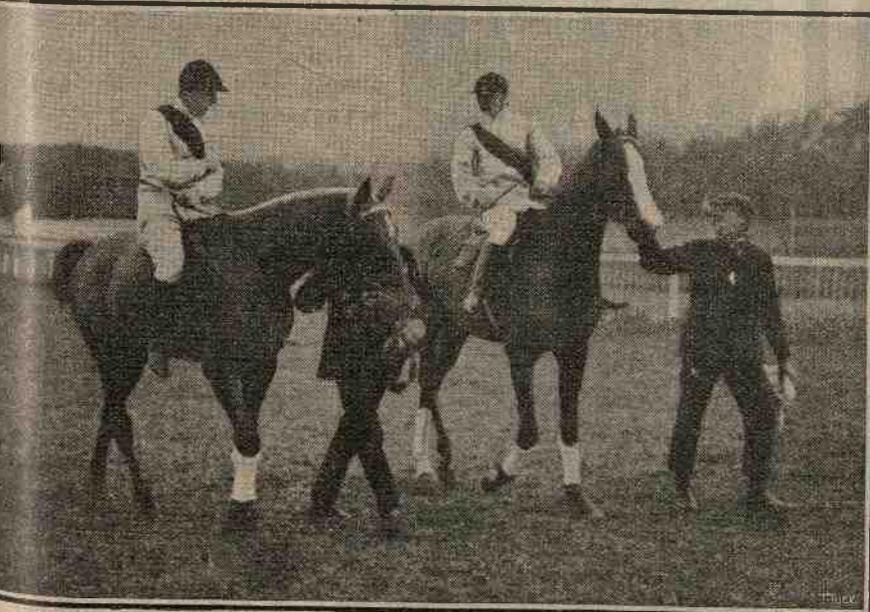
La grande fiducia riposta da molti in *Cleopatra* invece andò miseramente delusa. Forse furono adescati dal nome suggestivo che volle prendersi una rivincita postuma avvicinando gli animi nella rimembranza della sua lussuria. Ma fu più breve regno. Le coorti milanesi la spedirono subito della loro fiducia. *Cleopatra* ritorna nel meritato oblio!

Domenica 21 aprile.

Ecco il gran giorno. Una domanda mal celata si legge su tutti i volti: quale dei tre il più forte?

Chi riporterà l'ambita palma e con essa la dotazione di L. 30.000 del « Premio allevamento »? La femmina sarà, od uno dei due rappresentanti il sesso mascolino? La risposta non può venir facile, giacché le forze sono ben suddivise e bilanciate fra *Principe, Otello, Charming Aurora*. Degli altri tutti poca o nessuna cura, serviranno unicamente quali comparse in commedia, utili per lo svolgimento coreografico del quadro. Del resto i premi sono 6. e da rosicchiare v'è sempre quando si tratta di cifra si tonda. Ecco il perché del rip-tuto affluire farraginoso di concorrenti. I nostri Ippodromi non son usi a tanta dovizia, ed è giusto quindi che tutti partecipino al lieto giorno di festa, salvo molti ritornarne con s'orno e disdoro. Ma di ciò non parliamo più. Giusto è chiudere con un elogio, un elogio sincero che va dato al forte campione della propria annata, al *principe* dei concorrenti, a *Principe* insomma che, dopo durissima lotta sostenuta col degnissimo e poderoso suo competitor *Otello*, seppe strappargli la vittoria che gli rimase difficile, ma netta e meritata. Un plauso vada pure a *Charming Aurora* che venne terza nella scala delle classifiche e che tenne alto col suo contegno l'onore dinastico. Il pubblico trasportato non lesinò gli applausi a queste tre forti fibre, acclamò con gratitudine f-stante e giulivo.

Di breve durata è il gaudio però. L'ultima eco dell'applauso si spegne, e subentra in tutti un senso di preoccupazione come scossi da un'unica idea penosa. E serpeggia nera, funerea. A ciò non si pensò prima nel tripudio della festa. L'ippodromo di Turro chiude i suoi battenti.



Grandi corse al galoppo in Francia - Alle corse di Marsiglia: Moulin Neuf e Le Capucin.

Impermeabili Specialità per Automobilisti
 Manifattura F. N. ACCONCIAMESSA & C. Confezioni Sportive
 TORINO - Via Cavour, 12 - TORINO

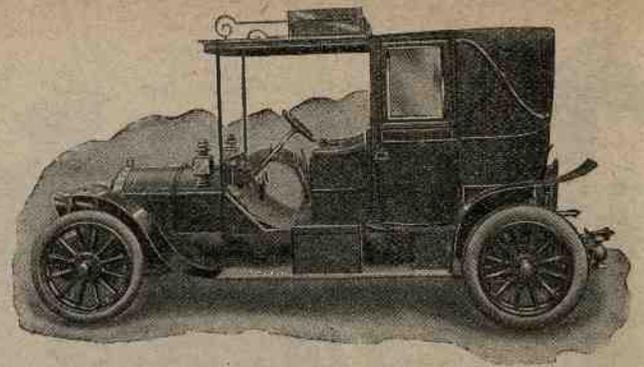
AUTOMOBILI

ZÜST

Modelli 1907 - 28-40 e 50-70 HP

costruiti dalla Società Ing. Roberto Züst - Milano, Via Borgognone, 40

Agenti Esclusivi per l'Italia: Società Anonima FRERA - Milano, Via Carlo Alberto, 33.



Cantieri GALLINARI e C. LIVORNO

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

+ **MOTORI MARINI** +

Camions ed Omnibus automobili



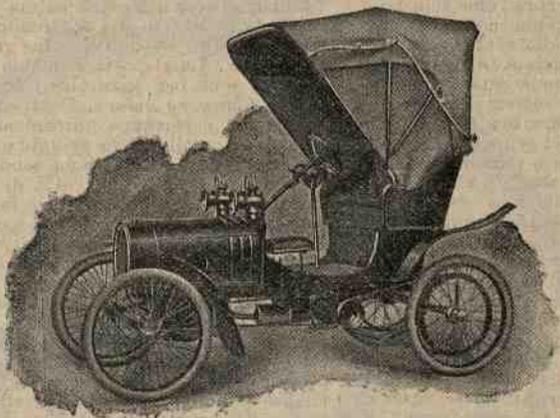
Fratelli SANTINI FERRARA Fabbrica Articoli di Illuminazione, Casalinghi e Chincaglierie.
Esposiz. Intern. 1906: Bruxelles, GRAND PRIX; Milano, MEDAGLIA D'ORO. - Fabbr. delle rinomate
Lampade "AQUILAS", oltre 100 tipi diversi per svariati usi. - Mezzo milione di pezzi venduti.

O.T.A.V.

Il Tipo più pratico di

VETTURETTE

Vetturetta
O.T.A.V.
5 1/2 HP
Carrozzeria
Spider
con
"capote",
Prezzo
Lire 2400



SEMPLICE

REGOLARE

ECONOMICA

Officine Türkheimer
per Automobili e Velocipedi

SEDE: MILANO - Via Lambro, 4.

FILIALE: TORINO - Corso Vitt. Em., 68.

Specialità per Vulcanizzazione



PREZZI MITI

Fabbrica Italiana
Coperture Antislittanti Imperforabili
BREVETTATE

GIUNTINI e C.

Via Ricasoli, 12 - Firenze

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

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

Chiedere listino



L'IDEALE

Forcella Elastica Brevettata

evita gli urti e le vibra-
zioni al timone e impedisce
la rottura della forcella.

Si applica in pochi mi-
nuti a qualsiasi tipo di
forcella in uso senza bi-
sogno di meccanico.

In vendita ovunque e si spe-
disce contro vaglia o assegno
di L. 14, franco di porto nel
Regno, dalla

Ditta **Enrico Lucini** - Via Petrarca, 3, MILANO

Abbandonando il loco ognuno ha da scambiare qualche saluto; s'intrecciano e si diffondono per ogni intorno le frasi di commiato. A mia volta compio quest'ultima doverosa formalità, e dò mano subito ai preparativi di partenza. Si fa rotta per il grande Oceano; si ammainano quindi le vele, si toglia l'ancora e si dirige la prua della piccola navicella mia verso i vasti orizzonti.

Tutti a San Siro!... ecco il grido di tutti; ed io filo in questa direzione a cento nodi all'ora.

Turro, gradito ritrovo, caro luogo e geniale, palestra che accogli e coltivi le migliori energie, addio!...

BRUNO BRAGA

NOTE D'IPPICA

Con domenica si è chiuso brillantemente, tanto a Roma quanto a Milano, un importantissimo svolgersi di prove ippiche sia di galoppo che di trotto.

A Roma l'*Omnium*, a Milano la decisiva dei premi di allevamento hanno coronato due fra le più importanti riunioni italiane.

Dopo la chiusura della riunione romana, val bene la pena di analizzare quale sia stato l'esito del tentativo fatto dalla Società dei Parioli e da quella delle Corse, per rendere Roma al pari delle grandi capitali europee, un centro ippico di primo ordine.

Fino al 1906 Roma si accontentava delle sue quattro o cinque giornate che facevano corona al Derby Reale; anzi dopo questa prova, tanto i campi che si disputavano le corse, quanto anche l'interessamento del pubblico si affievolivano notevolmente. Quest'anno si è voluto fare un tentativo, forse troppo grandioso. Anziché procedere con saggia prudenza, le Società Romane hanno ripetuto il gesto del gran signore e hanno largito un programma di 14 giornate di corse, in ognuna delle quali un premio rilevante, o in piano o in ostacoli, non permetteva che languisse mai l'interessamento, sia del pubblico che delle scuderie.

Che all'ippodromo delle Capannelle si sia riusciti quest'anno, malgrado le bontà riconosciute del programma, a convergere le simpatie, l'interessamento, non si può affermare.

La riunione romana, specialmente la parte più nuova della Società dei Parioli, ha il maggior difetto nel tempo in cui essa si viene a svolgere.

In Italia difficilmente si incomincia a lavorare i cavalli prima del febbraio; pochi *trainers* a Barbaricina mandano in gennaio i loro cavalli su una qualunque distanza; tutt'al più fanno qualche galoppo; gli altri preferiscono ancora far passeggiare i loro pensionari.

È questo avviene a Barbaricina che è certamente il centro di allenamento italiano più tiepido e più propizio. A Besnate, a Ombriano, ad Anzola, alla volta di Reno i geli sono più intensi e le nevi più frequenti, quindi i lavori ritardati magari fino al marzo.

degli allevatori e dei proprietari, difficilmente un buon cavallo che aspira anche al Premio Milano, al Commercio, all'Amedeo, all'Ambrosiano, si troverà pronto per disputare tale prova.

La riunione romana, col suo vasto programma, ha indubbiamente portato del danno alle altre società minori. Firenze, Palermo, Napoli, anche Pisa, che pur aveva del materiale a disposizione, ne hanno risentito. Poche scuderie, pochi cavalli, minori partenti, corse poco disputate, quindi poca assistenza, minor giuoco, maggior pericolo che il pubblico si disamori delle corse che invece ama seguire quando i concorrenti sono numerosi e le probabilità suddivise.

A Palermo solo sir Rholand con due soggetti ha stravinco nelle corse dove si è presentato, contro i mediocri concorrenti locali. A Napoli, anche i premi vistosi non hanno avuto campi forniti.

Ed anche a Roma, che pure aveva riunito tutte le scuderie pronte, ha avuto dei *matches* numerosi, qualche *walk-over* delle corse poco disputate.

Tutte le società quest'anno hanno avuto cura di aumentare le giornate di corsa non pensando prima se questa generosità loro sarebbe stata ricompensata dalle scuderie. Cosicché noi abbiamo avuto degli eccellenti programmi, dei vistosi premi e delle alloca-

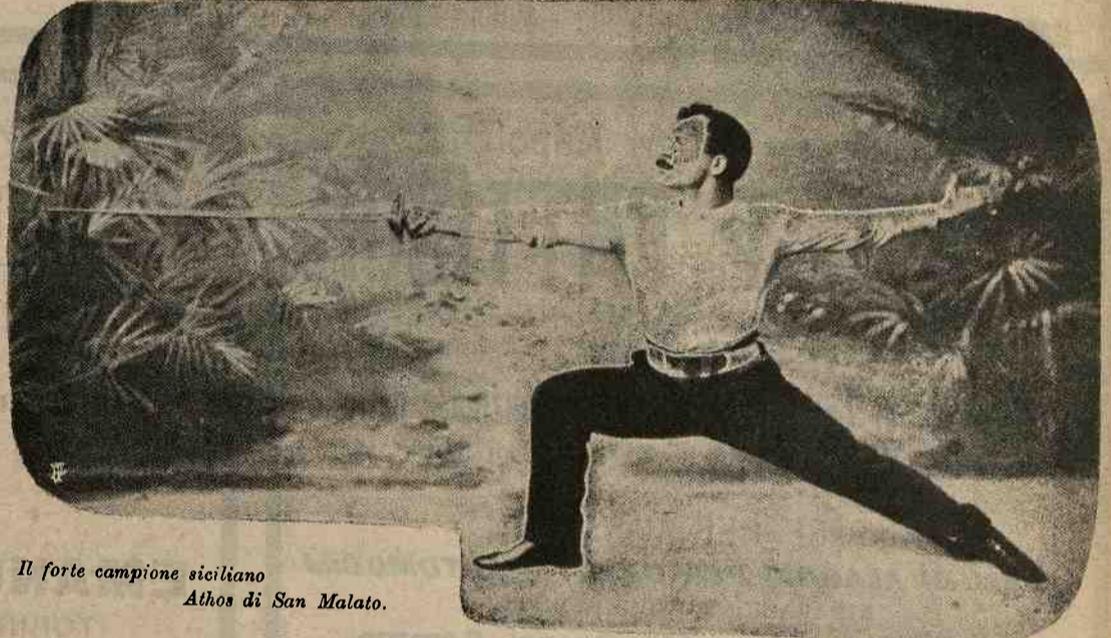
wood Ir all'estero come riproduttore, i campi per le corse di cavalli di ogni paese hanno offerto delle sconsolanti constatazioni.

Il comm. Borgatti, al quale il forzato riposo di *Weinscott* doveva troppo, importò *Princess Xenia*, della quale bramerei presto poter dire un gran bene. Per ora non è né veloce, né sempre corretta: nella sua azione si vede soltanto un trotto lanciato, di cavallo di classe. Nelle successive frequenti esibizioni non ha dimostrato di migliorare, né di intendersi maggiormente col suo *driver*. Su questa importazione si sono avuti pareri discordi, ed anche, su per i giornali, polemiche aspre, nelle quali è inutile addentrarci. Io mi auguro che il comm. Borgatti possa avere da questo acquisto le soddisfazioni che merita la sua passione sportiva.

acr.

Greco e Athos di San Malato si battono in duello a Napoli

Il 18 aprile alle falde del Vesuvio è avvenuto uno scontro alla spada fra il maestro Athos di San Malato e Aurelio Greco. La vertenza ebbe origine dalla mancata affermazione delle due spade speciali, sulle



Il forte campione siciliano Athos di San Malato.



Il maestro Aurelio Greco.

zioni remuneratrici tanto a Pisa che a Firenze, a Napoli che a Palermo, ma abbiamo visto le scuderie col medesimo materiale, come se quei programmi non fossero nemmeno pubblicati.

Acquisti all'estero non se ne ebbero all'infuori di qualcuno isolato e di poco valore.

Ne avviene di conseguenza che alle imminenti riunioni di Firenze, Milano e Torino affluiranno molti cavalli che si trovano sulla breccia da un paio di mesi. E' ben vero che molte scuderie: la Razza Alchinea, la Razza Volta, la Razza Casilina, riservano il loro materiale per tali riunioni e che sir Rholand, il Principe Doria e Bocconi hanno importati soggetti in ottima forma.

Ma alla fine di questa lunga faticosa stagione di corse, durante la quale le nostre scuderie hanno scorrazzato per tutta Italia, quali saranno le condizioni del nostro materiale già così ridotto di numero e anche di qualità?

Col Premio Allevamento il grazioso Ippodromo di Turro ha chiuso la sua prima riunione dell'annata. Il risultato è stato conforme alle previsioni che, d'altronde, non erano troppo difficili, dopo le prove fornite nelle due precedenti domeniche, da maschi e femmine nelle rispettive serie.

Un fatto inspiegabile è stato quello dei numerosi partenti in una prova dove le recentissime *performances* davano nettamente a pochi la probabilità di guadagnarsi un premio. L'estrazione dei numeri non è stata favorevole né a *Otello*, né a *Principe*, né a *Charming Aurora*, né a *Raissa*, insomma ai migliori del numeroso plotone.

Ma per quanto i cavalli di testa facessero ogni sorta di andatura e di confusione, il favorito *Principe* non ha avuto troppa difficoltà a vincere i due primi *heats*, sempre davanti a *Charming Aurora* che Gerini mantenne abbastanza corretta.

Le sorti di *Principe* parvero compromesse nella terza prova, nella quale il puledro fu a più riprese molto scorretto. La prova avrebbe dovuto essere di *Charming Aurora* se questa non avesse marcato una rottura poco prima dell'arrivo. Ne approfittò il cav. Rossi con *Otello*, che poté così aggiudicarsi una prova e quindi il secondo posto.

Al quarto *heat*, il pubblico manteneva molto compatti i favori su *Principe*, malgrado l'esito della prova precedente. Il cavallo dei fratelli Bonadimani non doveva per una seconda volta disilludere i suoi sostenitori: egli infatti, trotando più velocemente che nelle prove precedenti, si classificava primo, seguito molto da vicino da *Otello*, il quale però aveva avuto il vantaggio di una buona partenza.

Il fatto che il tempo della quarta prova è migliore di quello delle altre, depone molto favorevolmente pel vincitore, e per *Otello*, i quali entrambi dimostrano di essere dotati di quel fondo che le speciali condizioni di questo premio sembrano appunto richiedere.

Se la riunione ha avuto un lato manchevole, questo ci venne offerto dal campo dei cosiddetti *internazionali*. I cavalli indigeni si sono presentati in ogni corsa in buon numero, e hanno dato luogo a prove interessanti. D'importazioni e di soggetti di classe la riunione di Turro ci ha fatto constatare la mancanza.

Ritirata *Contralio*, ritirato *Weinscott*, passato *Kirk-*

quali si fondono i due valenti artisti, e dalla questione dell'esclusione dei colpi al braccio.

Ecco la narrazione dell'avvenimento: « Gli avversari iniziano il combattimento dapprima con azioni di scandagli, poi con continue minacce e attacchi vivacissimi, durante i quali Athos investe sempre l'avversario guadagnando terreno a piccoli passi.

« Dopo due soli minuti viene gridato *all!* Qualcuno deve essere stato colpito. Difatti, si esamina dai dottori il braccio di Athos, dove si riscontra una ferita di lacerazione di due centimetri circa nella regione palmare dell'antibraccio. La ferita è tale, però, da permettere la continuazione dello scontro. Dopo poco gli avversari tornano a mettersi in guardia, restando fermo ciascun sul posto guadagnato o perduto. Il combattimento comincia subito. Le azioni schermistiche, ora, si designano meglio. Greco fa parate di quarta e mezzo cerchio e minacce alla faccia; Athos, avanzando sempre a piccoli passi con presa di terza e cavazioni interne, tocca il braccio di Greco. I medici riscontrano una ferita di punta al margine interno del braccio destro di Greco, lunga un centimetro e mezzo circa e profonda, da lasciar sospetto di lesione muscolare. Sul quesito se lo scontro possa o no continuare sorge divergenza fra i due chirurghi. La discussione continua fino alle ore 17.30. Athos e Greco sono di nuovo in guardia, ma fin dalla loro posizione del ferro in linea, essi non sono più quelli di prima. Sembrano decisi a finirla. Questo terzo assalto si svolge con accanimento, che preoccupa tutti i presenti. Athos tempesta di colpi l'avversario con continue minacce al braccio e al petto in dentro. Greco, deciso a non cedere più un centimetro di terreno, stringe le misure, ma Athos resta inchiodato sulla linea nera che segna il terreno guadagnato: para e risponde, come para e risponde Greco. E' un momento di ansia generale. L'attrito è accanito e violento. Greco para velocissimo di mezzo cerchio e di quarta. Athos para di tasto e tira. In ultimo, Greco, avendo trovato il ferro in terza, risponde alla faccia. Athos para la botta dritto in faccia con un colpo d'arresto al braccio, risponde alla faccia. Athos para la botta dritto in faccia con un colpo d'arresto al braccio. I secondi gridano *all!* I dottori esaminano il braccio di Greco, riscontrano un'altra ferita triangolare di punta all'antibraccio destro. La ferita attraversa il derma e, per parere concorde dei medici, per questa seconda ferita Greco non può continuare lo scontro.

I due avversari non si sono riconciliati ».

Il "match", franco-italiano a Montecarlo.

Il risultato del *match* franco-italiano per la Coppa Gauthier (scherma) è riuscito il seguente: Novack (italiano), Bertinetti (ital.), Renaud (francese) furono toccati due volte; Jarack (italiano), Lelen, Mibert, Wallace (francesi), Olivier (italiano) furono toccati tre volte.



Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

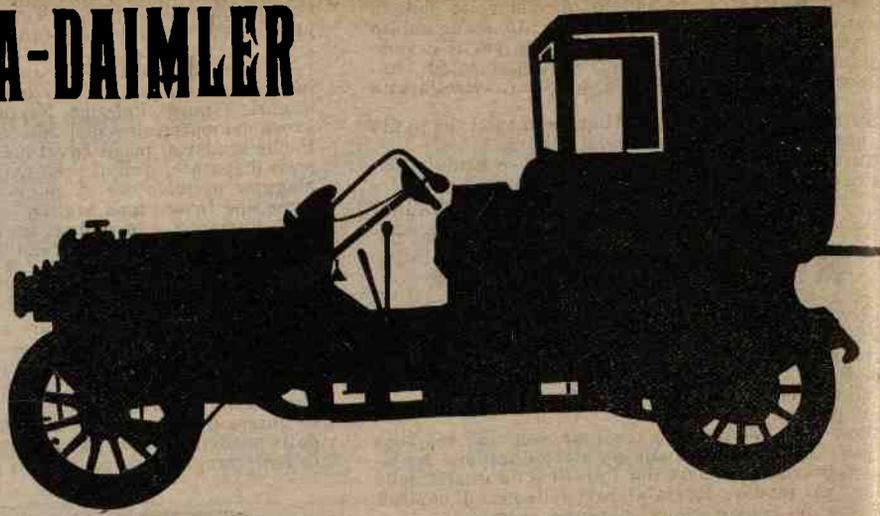
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



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 16724 - 28740 - 32755 - 42765



Officine e Cantieri Napoletani

G. e T. T. PATTISON

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

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

GARAGE PER AUTOMOBILI

SCALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

PREMIATA FABBRICA

di Banchi

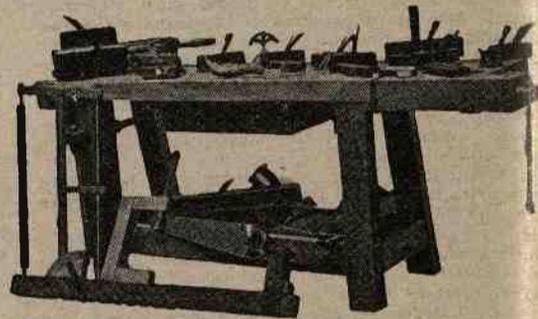
ed Attrezzi

per

falegnami

modellatori

e scoccai



← Casa Fondata nel 1848 →

EMANUELE SCHENONE

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

ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON

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

PNEUMATICI

per

AUTOMOBILI e VELOCIPEDI

Marca di fama mondiale

GRAND PRIX - Esposizione di Milano 1906 - GRAND PRIX

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

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

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

Coperture Marca **LE COQ**
tipo popolare.

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

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

I Pneumatici **HUTCHINSON** saranno i preferiti nel 1907

Esigete dai vostri fornitori

i pneumatici **HUTCHINSON**

" FIDES "

Fabbrica Automobili Marca **BRASIER**

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

Officine: **TORINO** - Via Monginevro

Rappresentante Generale per l'Italia:

FABBRE E GAGLIARDI

Torino-Milano

Chassis 16-26 HP

30-40 HP

45-60 HP (a 6 cilindri)

SAN GIORGIO

AUTOMOBILI

Motori

GENOVA

a 6 cilindri

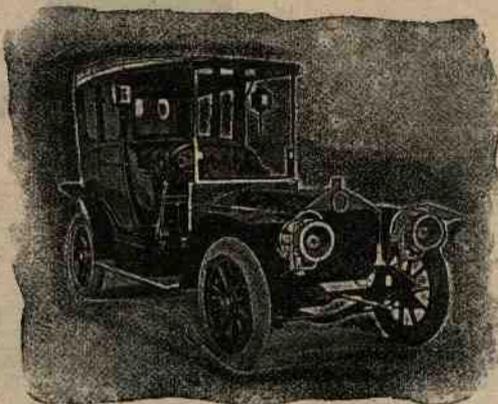
VEETURE

CARRI, FURGONI

IMBARCAZIONI

YACHTS

SOTTOMARINI



Il Motore NAPIER, riprodotto in Italia dalla Società **SAN GIORGIO**, è stato il primo motore costruito con 6 cilindri.

Già nel 1902 guadagnò la Coppa GORDON BENNETT.

Da allora è stato di anno in anno migliorato ed innumerevoli sono le vittorie che ha conquistato sui più celebri circuiti di corsa.

Il Motore NAPIER, riprodotto dalla Società **SAN GIORGIO**, è l'unico che conti quattro anni di perfezionamento.

Tanto valsero i brillanti risultati dati da questo motore che, unico di tal tipo, si è imposto su quelli delle principali fabbriche che oggi iniziano la costruzione dei motori a 6 cilindri.

Stabilimenti:

Sestri Ponente (Châssis e Carrozzeria).

Pistoia (Veicoli Commerciali).

Spezia (Cantiere Navale).

GENOVA

Piazza Marsala

GARAGE SQUAGLIA

GENOVA

Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO

Motore a sei cilindri - Brevetti Napier

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel. *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.

TRE VETTURE

F. I. A. T.

da Turismo, **28|40 HP**, Tipo di serie,
giungono tutte e TRE al tra-
 guardo finale nella Corsa per la

TARGA FLORIO

dimostrando di costituire la **migliore**
équipe fra le venti partecipanti.

La **Fiat** di NAZZARO si classifica prima, vince la
TARGA FLORIO e fa il giro più veloce.

La **Fiat** di LANCIA si classifica seconda, vince la
COPPA DI TERMINI, ottenendo la ve-
 locità massima nel primo giro.

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

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