Anno IV — TORINO, 10 Settembre 1905 — N. 37.

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giuochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

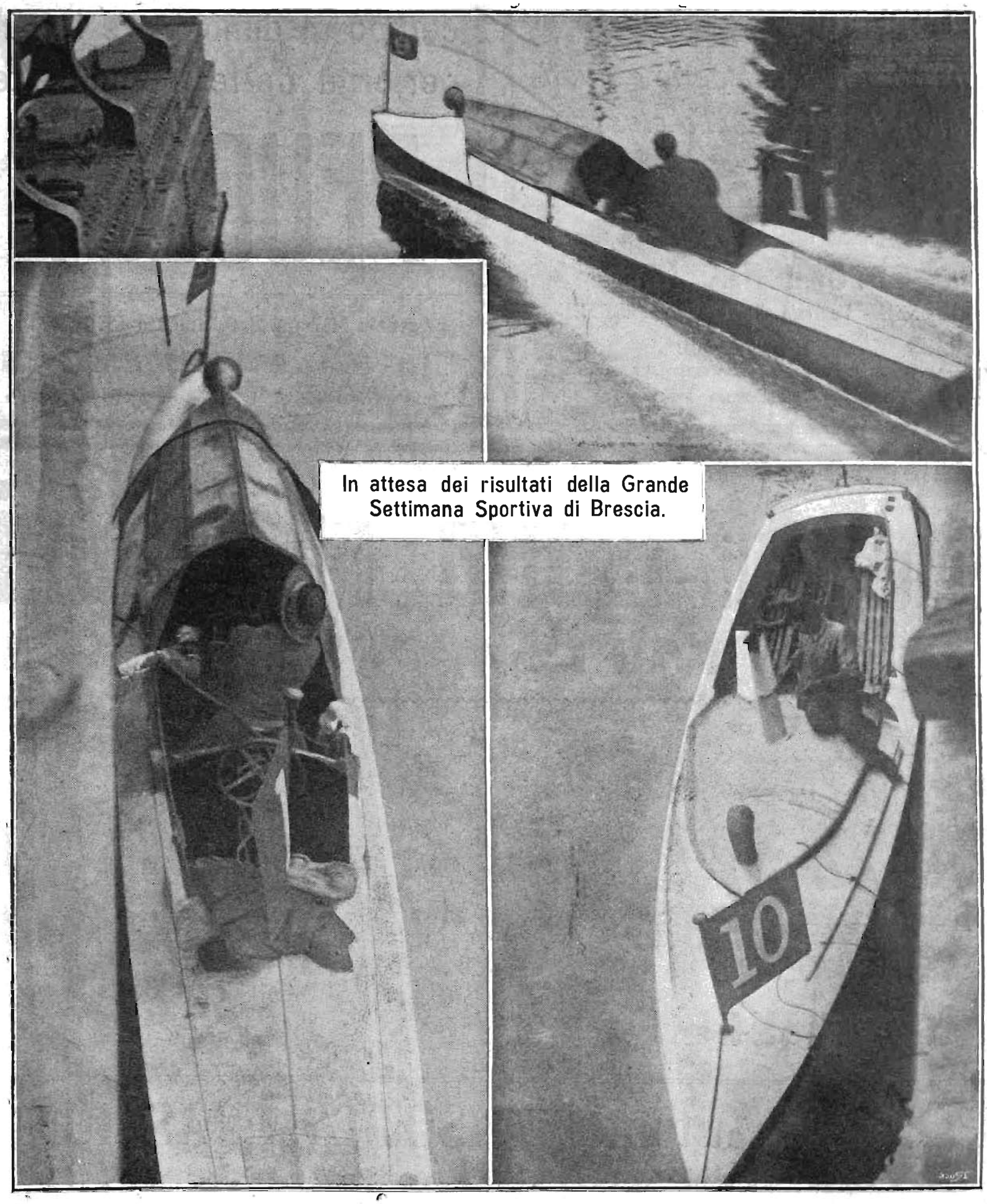
(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORI: NINO G. OAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero .. 15 } Arretrato Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - *Piazza Solferino, 20* - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale



In attesa dei risultati della Grande Settimana Sportiva di Brescia.

Il successo della grande riunione Bresciana è costituito dalle due grandi prove: quella dei Canotti sul Lago di Garda, che per la prima volta in Italia assurge a importante gara internazionale e quella del Circuito di Brescia-Cremona-Mantova, che colle Coppe Florio e Conte di Salemi è diventata quest'anno una delle classiche prove europee.

Come si svolge la Settimana Sportiva di Brescia

Che cosa è e che cosa vuole essere l'Esposizione - La Coppa delle Motociclette - Per una prova di veicoli industriali mancata Grido d'avvertimento per il domani - I Canotti sul Lago di Garda - Chi vincerà il Circuito e la Coppa Florio?

La grande settimana sportiva di Brescia è incominciata e, quello che conta, s'è iniziata sotto i migliori auspici, poichè l'unico alleato che mancava per completare gli *atouts* favorevoli, il bel tempo, è stato finora della partita e promette di rimanere fedele.

Come tutte le cose che rimangono e lasciano traccia, anche questa settimana è cominciata modestamente, e solo col suo svolgersi aumenterà l'interesse, che raggiungerà il gran *clou* colla corsa del Circuito di domenica.

L'Esposizione in Crocera San Luca è la continuazione di quelle che vi si svolsero in passato. E cioè, convenendo a Brescia, in questa circostanza, alcune centinaia di vetture e alcune migliaia di motoristi, il Comitato ha pensato di offrire, specialmente agli industriali e commercianti locali, l'opportunità di una specie di mostra campionaria, in cui sono esposti specialmente i tipi correnti di accessori, forniture, assieme a qualche vettura.

A questo titolo vanno considerate queste mostre, che non sono in nessuna maniera da confondersi colle grandi esposizioni, e che nessuno *sportsman* si è mai creduto di andar a vedere come tali.

Hanno però la loro utilità, come *réclame*, visto che in pochi rami del commercio, come in quello sportivo, la *réclame* ha assunto importanza così grande da costituire uno dei migliori coefficienti di riuscita. E dato appunto che lo scopo fosse quello di far *réclame*, noi seconderemo ben volontieri gli intraprendenti espositori, riportandone qui l'elenco:

Bruni Santo, Pandini, di Brescia; Fratelli Soldati, Ferrari e C., Graziani, Ricordi e Molinari, Fratelli Picena, Manifattura Martiny, Reyna e Zanardini, Canavesio, Dunlop, Vailati, De Bonmartini, Gianoli e Bonardi, quelli di Milano ed altri di Torino.

***

Intanto, come numero fuori programma e come opportuno *lever du rideau* delle feste automobilistiche, si è avuto il *criterium* della Coppa Brescia, che un giornale sportivo milanese ha organizzato già l'anno scorso e che con sufficiente successo si è ripetuta anche quest'anno.

Caratteristica di questa prova, che è riservata alle motociclette da turismo, è l'iscrizione e la classifica per *équipes*, e cioè ogni casa non può iscrivere che tre concorrenti, e la premiazione dipende dalla somma dei punti ottenuti da tutti e tre i concorrenti.

La classifica ha per base il consumo, la regolarità, la resistenza, il prezzo, la leggerezza, ecc.

La forza del motore dev'essere quella ordinaria da turismo (3-4 HP) e la velocità massima deve risultare di 25 km. l'ora come media. Completano il concorso delle speciali prove di salita da farsi dopo l'arrivo.

Il percorso è di 1000 km., diviso in parecchie tappe.

L'anno scorso dei partecipanti a questa corsa (Ditte con 3 concorrenti ognuna) la vittoria rimase alla Casa Peugeot, che coi suoi tre campioni: Giuppone, Reale e Picena, si aggiudicava la maggior somma di punti.

Quest'anno i partenti furono solo 7 (Werner-Zedél, Peugeot, Adler, Nekalsumer, Marchand, Stucchi, e Primus).

Il percorso comprendeva quattro giornate e quattro tappe di 250 km. l'una — Milano-Spezia, Spezia-Firenze, Firenze-Padova, Padova-Brescia, e fu coperto con ammirabile regolarità dalla maggior parte dei concorrenti, e ben 18 di 22 partenti giunsero al traguardo di Brescia nel pomeriggio di domenica.

Eccone i nomi:

Pavesi (*Stucchi*); Emanuelli, Pusterla e Pedraglio (*Nekarlsumer*); Castagnola (*T. C.*); Neidi e Cerizza (*Stucchi*); Fracassi e Merosi (*Marchand*); Lorenzetti, Bucher (*Zedel*); Bellorini, Fischer e Repetato (*Adler*); Mimbello, Rava e Robotti (*Primus*).

Sfortunata fu l'*équipe* della Peugeot ritiratasi durante il percorso, e disgraziato il corridore Morando che urtando contro un sasso si feriva abbastanza seriamente e comprometteva la *chance* della Casa *Marchand*, di cui montava la macchina, e che ha fatto una splendida marcia con Merosi e Fracassi.

Ammirevoli specialmente le *performances* della *Stucchi*, la grande marca nazionale sempre vittoriosa, come pure le *Zedel* e le *Nekarlsumer*.

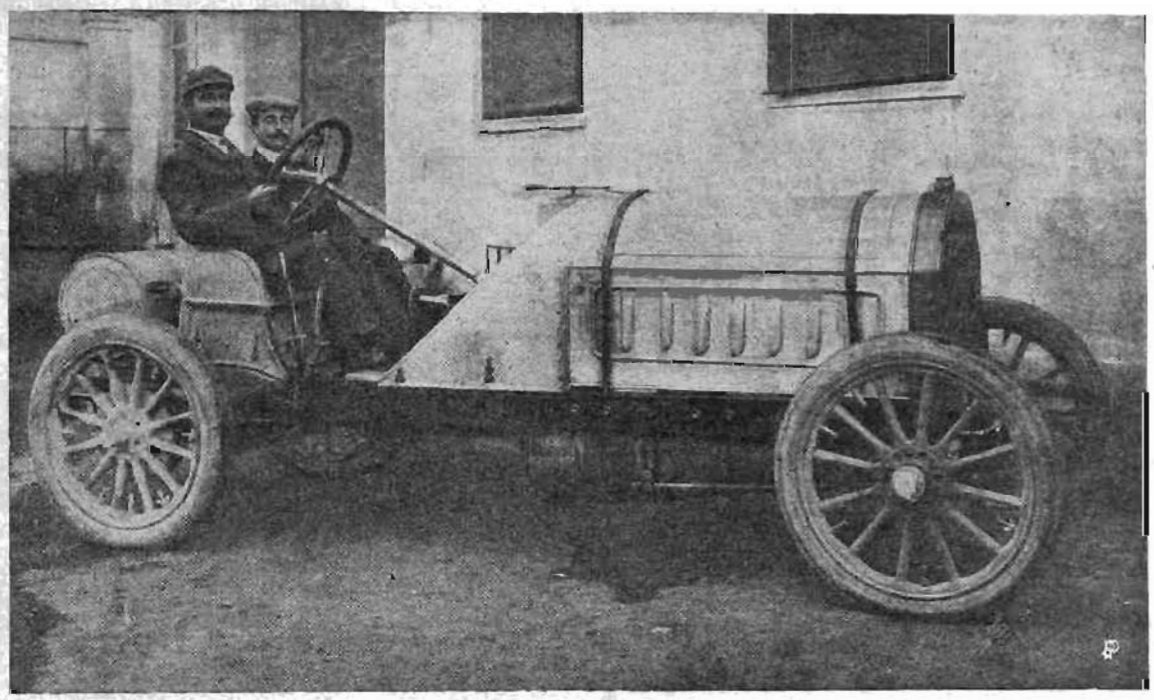
Splendido il debutto in corsa delle *Primus;* una eccellente marca torinese, che forse non è abbastanza conosciuta e apprezzata come merita.

I risultati ufficiali e la premiazione non saranno resi noti che fra qualche tempo.

Segnaliamo intanto il risultato complessivo che parla della bontà come mezzo di locomozione anche della tanto combattuta motocicletta, e che afferma i rapidi progressi e le continue innovazioni che va facendo quest'industria, capace ormai di dare macchine che alla convenienza e all'utilità riuniscono la sicurezza, la resistenza e la regolarità di funzionamento.

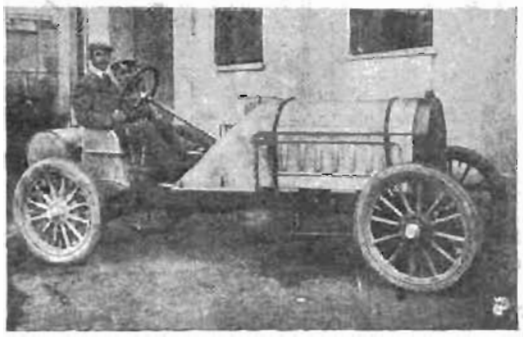
***

Il concorso dei veicoli industriali — a cui il Comitato aveva pure dedicato le dovute cure e un buono e ricco programma — è andato a vuoto e i due unici volenterosi concorrenti che hanno risposto all'appello, la *Fiat* e la *Martini*, metteranno i loro veicoli a disposizione del Comitato come mezzo di trasporto.



La bella e promettente rappresentanza dell' « Itala » (Torino) al Gran Circuito Automobilistico di Brescia. Guidatore: Matteo Ceirano; *aiuto:* Guido Bigio. (Fot. Ambrosio - Torino).

E' davvero un peccato che l'industria automobilistica, troppo assorbita e guastata dai lauti guadagni che dà la costruzione delle vetture sportive, abbia finora fra noi trascurato, salvo qualche eccezione, questo importantissimo e utile ramo di applicazione automobilistica.



La bella e promettente rappresentanza dell' « Itala » (Torino) al Gran Circuito Automobilistico di Brescia. Guidatore: G. B. Raggio; *meccan.* Bernardo Appendino.

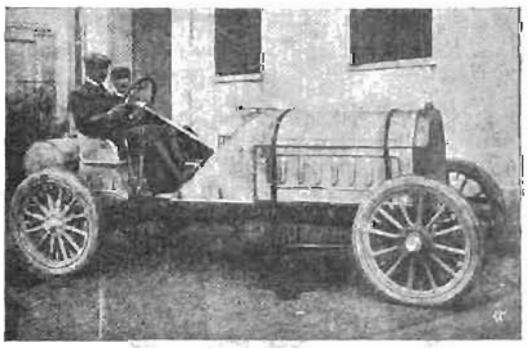
E' un domani tutto da fare e da sfruttare che attende l'automobilismo, e gli sforzi di chi sa prevedere un po' più in là della punta del naso tendono appunto a preparare combattenti e riserve per il momento in cui la lotta si trasporterà su questo campo.

Naturalmente non si può chiedere a degli industriali di tralasciare lavori rimunerativi per dedicarsi a studi e tentativi incerti e non facili, tanto più quando, come ora, la richiesta di vetture da viaggio e da passeggio è superiore alla produzione, e giustifica l'alto livello dei prezzi a cui si mantengono gli automobili.

Ma occorre prevedere che a questa età dell'oro subentrerà (e forse fra non molti anni) quella del ferro, e cioè quella della concorrenza strenua ed accanita in cui dovranno entrare le fabbriche per trovare una via di collocamento ai loro prodotti. E allora, mentre il ribasso nei prezzi di automobile sarà il buon risultato di questa lotta, preziosa alleata di vittoria sarà la preparazione fatta in tempo per rivolgere l'attività delle nostre grandi fabbriche a vie nuove in cui la concorrenza mancherà, pur avendo come applicazione campi sterminati dalle larghe e copiose messi.

Su questa strada si è già messa la Francia, che ha sentito la voce dei tempi nuovi e che comincia a sentir gli effetti della fortunata concorrenza che le sta attorno, e che dopo aver veduto per varii anni riuscir vuoti e senza interesse questi concorsi per veicoli industriali, proseguiti con nobile e intelligente tenacia, ha finalmente quest'anno salutato una ventina di concorrenti al recente concorso bandito dall'Automobile Club di Francia col concorso del Ministero della guerra.

Noi lanciamo in questa circostanza l'avvertimento d'allarme ai nostri industriali, e ci ripromettiamo quanto prima tornare sull'interessante argomento, e così anche mancato il concorso di Brescia avrà servito alla causa dell'automobilismo industriale in Italia.



La bella e promettente rappresentanza dell' « Itala » (Torino) al Gran Circuito Automobilistico di Brescia. Guidatore: Moritz Fabry; *meccanico:* Ernesto Landi.

Mentre il nostro giornale va in macchina, si preparano le due giornate di gare di canotti automobili sul Lago di Garda, e si intensifica l'attesa per la grande corsa del Circuito di domenica.

HUMBER | E. CO FLAIG | GRITZNER
MILANO - Corso Porta Nuova, 17 - MILANO

P. e S. Lorenzetti (macchine Zedel) giungono insieme al traguardo di Brescia dopo aver fatto unitamente al terzo compagno Bucher, tutto il percorso con perfetta regolarità. (Fot. Croce).

Circa alle prime, al momento in cui scriviamo, non abbiamo notizie sicure dei partecipanti.

Solo sappiamo delle astensioni del *Dubonnet* (motore Delahaye, 150 HP), che si annunciava uno dei concorrenti più temibili per la Coppa del Duca degli Abruzzi; della *Fiat* di Baglietto, della *Fiat X* e *XI* di Gallinari, dell'*Ibis* di Strambio e di *La Rapière*, colato a fondo nelle recenti gare di Lucerna. Degli altri concorrenti poco finora si sa, specialmente degli italiani, se si fa eccezione del *Fiat X*, il glorioso vincitore dell'Algeri-Tolone, che l'abilità di un Gallinari ha ricondotto in patria; degli altri poco si sa.

Tra i concorrenti che sono già arrivati e che sembrano certo partenti vi sono il *Mercédès IV*, che già figurò onorevolmente in precedente, il *Delahaye VI*, *Nautilus* (forse il *New-Trèfle*, vincitore del *meeting* di Lucerna).

Per gli italiani si attende con viva curiosità alla prova le due imbarcazioni del « Veloccim » di Venezia (« Società Veneta Automobili Nautiche »), *Garda* e *Svan II*, il *Florentia* (una costruzione dovuta alla coraggiosa fabbrica fiorentina e di cui ha disegnato lo scafo il Bixio di Viareggio), e qualcuna delle eccellenti barche del Volpe di Milano.

A quanto pare i concorrenti non saranno troppo numerosi, ma si tratta di un primo serio esperimento che si sta tentando fra noi, dove questa industria della costruzione automobili nautiche è appena al suo inizio, e che quindi ha bisogno di essere sorretta e incoraggiata nei suoi primi passi, che non possono essere che modesti e limitati. Non ci vorrà molto tempo perchè il fanciullo si rinfranchi e snodi i suoi passi!

***

Quello che costituisce il vero successo della riunione di Brescia è la gran corsa automobilistica di domenica. Sfrondata di ogni altra categoria, limitata alle sole grandi vetture, meglio si avvicina per programma alla grande prova della Gordon Bennett e della Coppa Vanderbilt, fra cui ormai ha preso il suo vero e degno posto.

È interessantissima dal doppio lato sportivo e nazionale si annuncia la lotta di domenica sul gran Circuito Brescia-Cremona-Mantova-Brescia (3 giri, chilometri 501).

Le ultime notizie dànno come sicuri partenti fra gli stranieri Duray e Rougier colle *De Diétrich*, Wagner e Héméry colle *Darracq*, Terry, Gasteaux, Cortese e Florio colle *Mercédès* e pare anche Charlès colla *Clément-Bayard*.

È dunque una lotta formidabile di ben nove concorrenti, scesi a contrastare duramente la vittoria all'industria italiana, e giacchè il duello si annuncia specialmente interessante sotto questo punto di vista, vogliamo tentare una specie di pronostico sul suo esito, facendo però fin d'ora le più ampie riserve sulla sua fondatezza, dovendo chiedere a coefficienti incerti e tutti subbiettivi gli elementi di previsione.

Il lotto delle *Mercédès* noi lo impersoneremo nel suo capo *équipe*, cav. Florio, sia perchè conosciamo il cuore del giovane guidatore, che ha il vantaggio di conoscere la strada e che certamente avrà al suo comando la vettura migliore.

Delle due *De Diétrich* è forse più temibile quella di Duray, anche perchè guidata da corridore che ha già fatto l'anno scorso la corsa. Tra le due *Darracq* quella Héméry ci sembra più fedele beniamina della vittoria — quindi tra Florio, Héméry, Duray, potrebbe specialmente svolgersi la gara — e fra queste i recenti risultati di corsa ci farebbero opinare che la *Darracq* sia più veloce della *De Diétrich* — non avendo la *Mercédès* dimostrato nella recente Gordon di aver fatto vetture più veloci di quelle francesi.

I concorrenti all'arrivo d'ogni tappa come all'arrivo al traguardo di Brescia, sono accompagnati al parco chiuso per la consegna della macchina. (Fot. Croce).

E tra gli italiani (cinque *Fiat*, guidate da Lancia, Nazzari, Cagno, Weillschott e Gandini) e tre *Itala* (guidate da Ceirano, Fabry e Raggio) a chi dare la preferenza nelle previsioni come campioni nazionali? Certamente senza menomare il valore della *Itala* (che debutta in corsa di grandi vetture e delle cui macchine abbiamo avuto informazioni eccellenti), si dovrebbe credere che le *Fiat*, che hanno dimostrato alla Gordon Bennett di essere le vetture più veloci, su un circuito migliore dovrebbero rimanere tali, e dato come l'esperienza conta, anche come guidatori i tre professionisti: Lancia, Nazzari e Cagno, dovremmo accordare maggior fiducia.

Difficile è dire di questi tre chi dovrebbe essere in testa, Lancia avrebbe diritto a questo posto, ma siccome le corse sono anche un po' gioco di fortuna e questa sembra un po' imbronciata col buon Lancia in questi ultimi tempi, così la previsione di Lancia primo (senza alcuna buona e fondata ragione) non ci viene spontanea; vediamo invece un duello Nazzari-Cagno, in cui mettiamo Héméry e Duray. E qui sta il nodo gordiano.

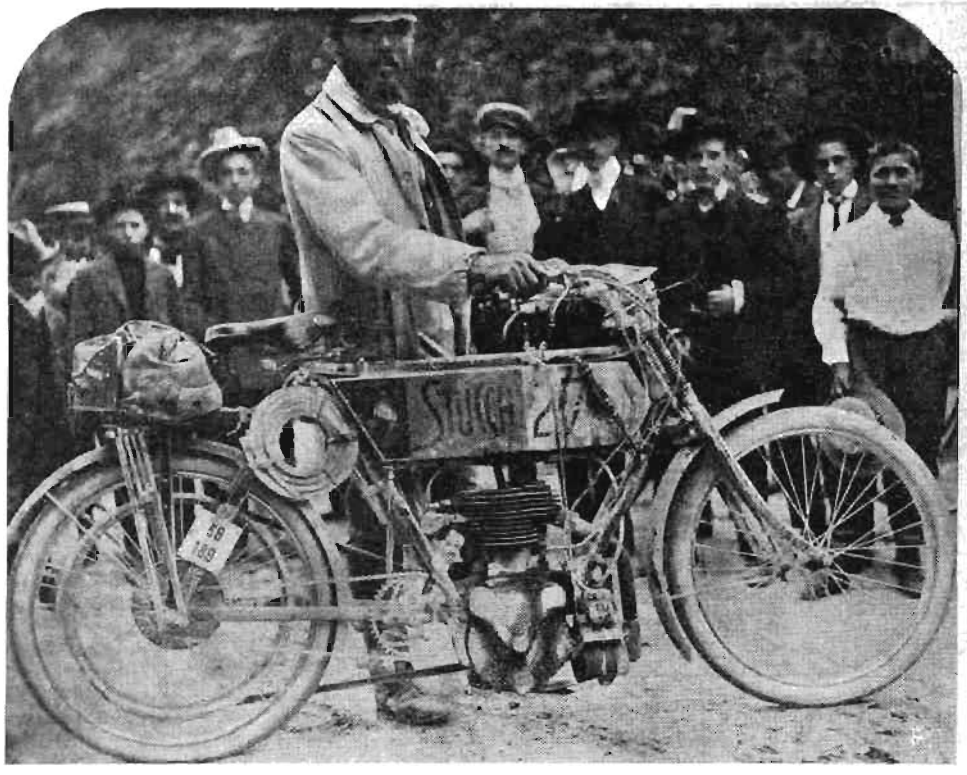
***

Ma ormai sui nostri pronostici grava troppo quello che è anche il nostro desiderio più forte: la vittoria italiana — e non sapendo ben chiaro se facciamo una previsione o riconfermiamo un augurio — noi speriamo di poter salutare a Brescia una graduatoria in cui i due italiani, come già al Cenisio, siano ai due primi posti.

Ma a tutti questi punti interrogativi risponderà la gran corsa, che si inizierà proprio quando i nostri lettori scorreranno questo giornale.

Lasciamo che ora parlino i fatti — a noi i commenti nel prossimo numero.

Nino G. Caimi.



Pavesi (con macchina Stucchi) dopo aver splendidamente marciato unito al compagno della stessa casa, giungeva primo di tutto il lotto al traguardo di Brescia. (Fot. Croce).

Uno dei concorrenti delle gare del Garda (cruiser Delahaie VI Nautilus*) vincitore della Coppa Trouville.*

Bayard *(motore Bayard Clément) vincitore a Evians della cat. Racers (12, 18 m.).*

L'AUDAX ITALIANO, Sezione di Erba, ha effettuato la sua quarta marcia ufficiale, sul seguente percorso: Erba, Varese, Laveno, Stresa, Gattinara, Biella, Chivasso, Torino, km. 215,7, in ore 18, alla quale presero parte gli aspiranti: Valsecchi Aurelio, di Erba — Mambretti Giosuè, di Albese — Nessi Gaetano, d'Incino, e gli *audax:* Cerri Clemente — Vismara Carlo — Alessandro Valsecchi — Corti Antonio e Galliani Alessandro, che giunsero tutti bene e in perfetto orario, meno l'aspirante Nessi, che si ritirò a Biella per lieve indisposizione.

GARA PODISTICA. — Sul percorso Albese, Brianza, Erba e ritorno, presero parte 9 corridori e arrivarono: 1. Curioni Giuseppe, di Alzate, in 45' 10''; 2. Riva Antonio, a spalla, di Albese; 3. Gaffuri Carlo, di Villa, in 46'; 4. Meroni Paolo, di Albese, in 48'; 5. Meroni Gian Carlo, di Albese, in 50'.

Ritiratisi sul percorso: Meroni Lodovico, Casarico Carlo e i fratelli Frigerio, di Albese. All'arrivo una folla enorme accoglieva con entusiasmo i forti concorrenti, che sebbene non avessero mai corso, fecero quel duro percorso in quel breve tempo. Nel prossimo mese si daranno altre importantissime gare in occasione della festa del paese, e vi terrò informati del risultato.

ELEZIONI ALL'« ATALANTA ». — In seguito alle dimissioni del Consiglio di Direzione della Società « Atalanta », i soci si riunirono, la sera del 22 corr., in assemblea straordinaria, onde procedere all'elezione della Direzione, che riuscì composta dei signori: *Presidente*, Cena Michele; *vice-presidente*, Cecchini Fioravanti; *cassiere*, Giusti Giuseppe; *segretario*, Massa Guerrino; *vice-segretario*, Macario Sisto; *revisori*, Dragone Giusto, Falcione Attilio.

GIUOCHI SPORTIVI

IL TORNEO DI *LAWN-TENNIS* A LIVORNO. — La premiazione delle gare di *lawn-tennis* del Club di Livorno e del Concorso fotografico è stata la seguente:

Gara Campionato sociale: 1. Edwin Whidby; 2. Augusto Fehr.

Gara singolare per uomini libera: 1. barone Alessandro Sergardi (sienese); 2. Giuseppe Nathan (fiorentino).

Gara singolare per uomini pareggiata: 1. barone Sergardi; 2. ing. Giovanni Saccardi (livornese).

Gara doppia per uomini pareggiata: 1. Cenola (di New York) e Fehr (livornese); 2. Mazzini e conte Giorgio Dechayés.

Gara doppia mista pareggiata: 1. signorina Sergardi e barone Sergardi; 2. signorina Nina Allatini (di Londra) ed ing. Giovanni Saccardi.

Gara juniores pareggiata: 1. Lello Rosselli (livornese); 2. John Wilson (di New York).

Nel Concorso fotografico riuscirono: 1. tenente G. B. Chiodo; 2. ing. Emanuele Rosselli.

Le gare riuscirono importantissime.

ALPINISMO

UN' ASCENSIONE DURANTE LA ECLISSE. — Il pallone *Spes*, della Società Areonautica Italiana, con il pilota Helig ed il pittore Brugatti, incaricato dell'osservazione dell'eclisse, partì dalla sede della Società, a Porta del Popolo, alle 12,25, anticipando di circa mezz'ora sull'orario fissato, in causa del fortissimo vento che soffiava. Molto pubblico assisteva alla partenza, che offriva un colpo d'occhio grazioso, perchè la sua gran maggioranza era composto da gente che aveva interrotto il bagno in Tevere, e che in costume da bagno era venuta ad assistere alla manovra.

L'aereostato è partito a grande velocità, dirigendosi verso il monte Pariolo e scomparendo subito agli occhi del pubblico, che invano lo cercò durante l'eclissi.

Stasera un piccione viaggiatore ha recato alla Società Aereonautica Italiana il seguente dispaccio dei due aereonauti: « Aereostato *Spes* discese felicemente sul piazzale dell'Abbazia di Farfa alle 15,4', obbligati dal raffreddamento causato dall'eclissi a consumare tutta la zavorra. Il pallone fu sgonfiato senza strappamenti. La temperatura era discesa da 30 a 23. I risultati scientifici si conosceranno più tardi ».

Il *Giornale d'Italia* reca altri due telegrammi inviati da bordo al pallone *Spes*. Uno dice: « Constatata una forte diminuzione dell'ascensione fino dal primo contatto. Per simili ascensioni, per il raffreddamento, occorre portare circa 300 kg. di zavorra. Me ne ricorderò nelle prossime ascensioni ». Il secondo dice: « Sono state fatte parecchie fotografie a 3000 metri. All'Abbazia di Farfa lo spettacolo dell'eclissi fu stupendo per chi non stava nel pallone ».

BICICLETTA
Rambler
Sono in arrivo i modelli 1905
Prezzi ribassati (L. 275)
Completo assortimento pezzi di ricambio a disposizione di tutti i possessori di Biciclette *Rambler*, anche acquistate di seconda mano.
Agente esclusivo per l'Italia V. CROIZAT - Via Gioberti, 11 - Torino

Fabbrica di Automobili
FLORENTIA
FIRENZE
Vetture da 16 e 35 HP
Licenza Rochet Schneider
con carrozzeria ad entrata laterale
Rappresentanza Canotti Automobili.

G. ALBERTI - FIRENZE
AUTOMOBILI
F. I. A. T.
FLORENTIA - ROCHET-SCHNEIDER
RENAULT - OLDSMOBILE
ecc. ecc.
PRONTA CONSEGNA
Automobili d'occasione
GARAGE
Il più grande ed il più completo d'Italia.
G. ALBERTI - FIRENZE

Chantiers de la Buire - Lione
CHASSIS
in Acciaio stampato
Attacco a frizione metallica - Freni ad espansione - Trasmissione a catene - *Terza e quarta velocità in presa diretta.*
Modelli 1905
Tipo 16 HP — L. 14.000
Tipo 30 HP — L. 20.000
NB. - Il tipo 30 HP *è esaurito*
Rappresentanza Generale per l'Italia:
GARAGE SQUAGLIA - GENOVA