

# LA STAMPA

Automobilismo - Cielismo  
Alpinismo - Aereostasia  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

# SPORTIVA

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

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente della Posta).

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

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

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE  
TORINO - Via Davide Bertolotti, 1 - TORINO  
TELEFONO 11-36

INSERZIONI  
Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale

Pel X anniversario della fondazione della Società Ginnastica Andrea Doria di Genova

la Squadra dei  
**GINNASTI ANZIANI**  
della SOCIETA' GINNASTICA ANDREA DORIA  
di GENOVA.

*P. Zaccaria Oberli*

*M. Enrico Gualdi*

*Giacomo Barbagelata*

*Felice Nregallo*

*Giuseppe Muzzetti*

*Ferdinando Scotto*

*Cesare Zavelli*

*Paolo Campodonico*

*Giuseppe Chiapparino*

*Luigi Pollastro*

*Gio-Batta Giordano*

*Paolo Brizzi*

*Giacomo Briasco*

*Gio-Batta Serra*

*Giuseppe Rizzoli*

*Stefano Puffo*

Dieci anni d'apostolato per la vera e sana educazione fisica della gioventù. - Un esempio degno di storia (Vedi articolo a pag. seguente).

**Sono arrivate**  
**Le AUTOMOBILI**  
**PIVOT**

10-12 HP a 4 cilindri - 24 HP a 4 cilindri

*Chiedere Catalogo ed istruzioni ai*

Concessionari esclusivi per l'Italia  
**ANTONIETTI & UGONINO**  
 Autogarage Pivot  
**TORINO**  
 Corso Valdocco, 1 - Angolo via Garibaldi

*Nella Gran Corsa Interna-  
 zionale dei Pirenei le vetture*

**Oe-Dion Bouton**

*confermando la loro*

**supremazia assoluta**

*vinsero ben 3 categorie e quali-  
 ficaronsi Prime nella classifica  
 generale.*

Informazioni, preventivi e vendita presso l'Agente generale per l'Italia:

**ETTORE NAGLIATI**

**FIRENZE - Via Ponte alle Mosse, 6 - FIRENZE**

e presso gli Agenti:

**Torino - AUTO-GARAGE ALESSIO**

**Bologna - MARCO FIORINI**

**DITTA CARLO DUFOUR**  
 GENOVA

**Motori speciali per Imbarcazioni**

a 2 ed a 4 tempi, da 3/4 di HP a 200 HP

**Costruzioni da corsa e da diporto**

Accessori - Magneti - Accumulatori

**PREZZI ECCEZIONALI**

Preventivi e Cataloghi a richiesta

**Motociclisti!**

Prima di fare acquisti per il 1905,  
 ricordate che la **MOTOCICLETTA**

**Marchand**

è stata la trionfatrice del 1904.

**I nuovi tipi 1905 sono  
 una perfezione del genere.**

Amministrazione e Fabbrica in Piacenza

Agenti:

Per Firenze: **Pietro Riva**, Vittorio Emanuele, 6.

Per Milano: **A. Garavaglia**, via Dante, 16.

**Materiale per costruzione di**

**VELOCIPEDI**

**MOTOCICLI**

**AUTOMOBILI**

Completo Assortimento presso lo Studio Tecnico Generale

**Ingegneri HESS e PERINO**

**TORINO - Corso Dante, angolo Via Tiepolo - TORINO**

Dieci anni di apostolato per l'educazione fisica

## La storia della Società "Andrea Doria", di Genova

Un buon libro e una cattiva risposta. Un esempio degno di plauso e di imitazione

Rileggevo in questi giorni un piccolo libriccino, che nei confini di poche pagine contiene una duplice opera buona.

La prima è quella di Angelo Mosso, che coraggiosamente continuando il suo nobile apostolato ha fatto risonare nelle fin qui chiuse aule del Senato la voce d'allarme per la decadenza fisica della nostra gioventù, decadenza che un falso indirizzo educativo aggrava e nasconde.

L'altra è quella compiuta dagli editori Treves, che dei due ottimi discorsi pronunciati in Senato dal nostro illustre educatore hanno fatto un piccolo opuscolo sotto il titolo: *La difesa della patria* e il *Tiro a segno*, nell'intento di raccogliere e far conoscere queste nobili parole, alle quali, per altro, è toccata la stessa avversa sorte e negativa risposta avuta da tutte le precedenti da chi avrebbe pure avuto il dovere di comprenderle e di accoglierle.

Ma pur troppo in Italia siamo avvezzi a questo vano domandare, a questi insistenti appelli che starnazzano le ali contro le chiuse porte della burocrazia e della miopia governativa, e mentre da anni educatori e voci autorevoli si sono levati a dimostrare quanto sia falso e inutile l'indirizzo attuale dell'insegnamento ginnastico nelle scuole, al Ministero della pubblica istruzione si continua a russare imperturbabilmente. Mentre delle generose e volenterose cooperazioni si sono offerte al Ministro della guerra coi volontari ciclisti, coi ginnasti soldati, le porte dell'esercito rimangono sbarrate a queste novità ortodosse, e quando non si ha il coraggio di rispondere un reciso rifiuto, come nel caso della risposta al Congresso ginnastico di Mortara, si cerca di assopire e addormentare l'iniziativa, fingendo di favorirla come nel caso dei volontari ciclisti.

E così si procede! Schiavi della routine e dei pregiudizi in alto, inutilmente operosi e volenterosi nel paese, e intanto le statistiche dei riformati alla leva aumentano, il peso di chi vive nelle città si abbassa in confronto degli abitatori della campagna, la lotta intensa e difficile per la vita, le malattie e i vizi fanno larghe breccie nella nostra costituzione fisica, e noi procediamo quasi allegramente verso la degenerazione e l'esaurimento fisico, chiudendo gli occhi per non vedere, come l'incauto dilapidatore che sciupa i capitali invece del reddito e non osa mai chiedersi che sarà di lui domani.

E come spiegare la grande fortuna di quelle mille invenzioni per gli stomaci guasti, per i nervi rilassati, per i muscoli stanchi che ha invaso e con fortuna le quarte pagine dei giornali e che offre in compenso di poche lire la salute e la forza, se non convenendo che entrambe esse ci mancano e che non sapendole chiedere e ottenere dalla vita fisica, andiamo a cercarle contraffatte nella bottiglietta o nel piccolo cachet farmaceutico?

Ma fortunatamente se altrove vi è miopia e disinteresse per la grande e nobile causa della fisica educazione, accanto alle voci autorevoli e all'apostolato scientifico di menti illuminate come quella di Angelo Mosso, sono preziosi esempi di apostolato pratico e di opere buone utilmente compiute dalla iniziativa privata.

La vita ginnastica sociale, che ha pur troppo in Italia la sua rappresentanza in quella infelice Federazione Ginnastica Nazionale, pur essendo modesta come campo d'azione, mal sorretta e peggio compresa, conta degli esempi degni di storia e di plauso. Ed è sovente l'opera tenace, oscura, convinta e modesta di quei pochi e veri apostoli dell'educazione, che lavorano silenziosi, non chiedendo altro compenso che la coscienza paga del dovere compiuto, che permette vuote e infondate affermazioni di progresso e di risveglio ginnastico, di cui si ammantano così volentieri coloro che neppure intendono la bellezza e la santità di questa propaganda fatta in mezzo ai giovani, nelle palestre, sui campi di ginocchi, là dove le nuove forze svegliantesi alla vita trovano utile azione e mèta feconda.

E' così che sfogliando l'eccellente libretto del Mosso, sono giunto col pensiero ad una festa

intima e commovente e soprattutto eloquente, a cui ho potuto assistere circa un mese fa e che ha nella mia memoria il posto delle cose che non si scordano.

L'« Andrea Doria » di Genova, una delle migliori società ginnastiche italiane, celebrava il decennio della sua utile esistenza, con una serata intima e famigliare, fatta di reminiscenze e di ricordi. E nell'ampia e moderna palestra di corso Mentana erano accorsi una buona parte dei 1000 soci che fanno forte questo sodalizio, e fra essi erano i vecchi venuti a sentire una storia che fu la loro, nè mancavano i giovani desiderosi di ben conoscere quei primi passi della società in cui era il segreto della fortuna successiva.

La festa aveva assunto le caratteristiche di uno di quei famigliari cenacoli, che si adunavano un tempo attorno al ceppo del gran caminetto del castello medioevale, per sentir narrare le vicende dal congiunto che veniva di lontano e aveva combattuto in straniera terra.

Il narratore di quella sera era appunto uno che veniva da lontano, o almeno che dopo aver vissuto per cinque anni della vita della Società, se ne era un giorno partito accontentandosi di seguirla da lungi coi voti più sinceri e con quella



La squadra dei pompieri volontari dell'« Andrea Doria » di Genova.

salda simpatia che lega indissolubilmente le persone alle creature e alle cose che da lui ebbero vita.

E come nelle calde temperature delle serre più facilmente si aprono i petali dei fiori al profumo, così nel tepore di quell'ambiente di care amicizie, abbiamo insieme rievocato dieci anni di vita sociale.

E parve leggenda a molti il sentire che erano bastati dieci o dodici irrequieti giovanetti, uscenti da un altro sodalizio ginnastico genovese nell'agosto del 1895, per decidere la fondazione di una società, a cui aveva arriso mèta sì alta e fortunata.

E sorridendo si sono rievocate le prime adunanze erranti dai sedili dei pubblici giardini, ai tavolini d'un caffè, alla sala d'una scuola illuminata da piccoli avanzi di candela che economicamente ogni aderente portava con sé ogni sera per illuminare le lunghe discussioni e le brevi decisioni.

E fu confermato il fiero proposito di battaglia e di vittoria che guidava quei quattro giovanetti, allorchè disturbavano la storia genovese per chiederle ad prestito il nome glorioso del grande ammiraglio Andrea Doria, per la società nascita. E furono rivissute le ansie per la ricerca di una prima sede, le preoccupazioni per la risposta da dare al padrone di casa, che non voleva accontentarsi di entusiasmi, la gioia del primo ingresso nella sede di via Alghero, lo squallore di quelle vedove bianche pareti attendenti mobili e attrezzi, la scelta del presidente colla minaccia di estrarne il nome dall'urna dei soci, la felice

intuizione che faceva eleggere Zaccaria Oberti, entrato presidente prima di essere socio, la commovente cerimonia della consegna della bandiera offerta da un gruppo di vezzose signorine ad una balda schiera di ginnasti alla vigilia di partire per il concorso di Vercelli, e infine il concorso di Vercelli, dove l'« Andrea Doria » aveva il suo battesimo e la sua prima gloria. E un caldo applauso riconoscente salutava il primo capo-squadra della società, l'amico Silfo Hausset, autorevole nostro duce in quella prima, ma decisiva battaglia.

E da allora, lasciato il sentiero delle incertezze, ecco l'« Andrea Doria » entrare nella grande strada delle affermazioni.

Ecco il progetto della costruzione d'una grande palestra, pel quale è chiesto e ottenuto il concorso della cittadinanza che comprende i serii intendimenti educativi della società e ne incoraggia e sostiene il procedere.

Seguono poi le affermazioni del valore ginnastico in Italia e all'estero, a Sciaffusa, ad Amburgo, a Nizza, l'« Andrea Doria » è applaudita come rappresentante della famiglia ginnastica italiana.

Intanto i soci aumentavano ogni giorno; dapprima 100, poi 500, quindi salirono a 1000.

L'attività della società si ramifica e si moltiplica in svariate sezioni: ciclismo, scherma, atletica, podismo, alpinismo, nuoto; e sotto la bandiera benemerita dell'« Andrea Doria », sono venuti a schierarsi a centinaia di giovani, che chiedono allo sport e all'educazione fisica divertimento e salute.

Un indirizzo sano e intelligente, una sincerità coraggiosa mette l'« Andrea Doria » alla testa di un movimento fra le società ginnastiche italiane per dare un migliore assetto alla vita federale, e nella storia della nostra vita ginnastica rimarrà scritta a caratteri d'oro la pagina che narra l'azione civile della giovane e forte società genovese contro i mille intrighi, le piccine ambizioni personali, e la supina acquiescenza che inquinano il nostro ente federale, come degne di storia rimarranno le utili iniziative dei pompieri ginnasti, dei ginnasti militari, dei ricreatori popolari, che dall'« Andrea Doria » presero le prime mosse e che tendono a dare all'educazione fisica un indirizzo pratico e fecondo di buoni risultati per gli individui e per il paese.

E a fare tutto questo, a spargere con larga mano tanto seme di bene, a rivolgere azione sì feconda nel campo educativo, ad ottenere un posto così invidiato nella famiglia ginnastica italiana e in quello delle buone istituzioni nazionali che cosa c'è voluto?

E' bastato un po' di fede e di entusiasmo, sorretta dalla profonda convinzione dell'utilità da raggiungere, sono bastati pochi animosi che hanno trovato in Zaccaria Oberti un duce dalla volontà tenace, dall'operosità instancabile, è bastato uno spirito comune di sacrificio di gente che non ha mai chiesto nulla per sé, tutto per l'idea, e soprattutto è bastata la volontà ferma, decisa di fare e di arrivare, perchè di un buon progetto si facesse un'ottima cosa, e l'unione concorde di energie conducesse ad altezza insperata ed a meritata fortuna una istituzione così utile e benemerita.

E rievocando la storia della mia Società, mi chiedo perchè in Italia questi esempi non sono più frequenti e perchè, vista l'incertezza delle autorità, non viene in soccorso dell'educazione fisica la buona volontà e l'iniziativa privata.

Vi sono ovunque tante energie latenti, tante volontà inoperose, tanti uomini che non sanno come dare uno scopo alla loro vita; ecco un esempio da imitare, una mèta bella e gloriosa da raggiungere.

Tutto il segreto sta nel saper volere, fortemente, tenacemente volere.

Nino G. Caimi.

### Abbonatevi!!!!

Il modo migliore per dimostrare la propria simpatia ad un giornale è quello di divenirne abbonato.

La Stampa Sportiva apre da oggi al 31 dicembre 1906 un abbonamento speciale

a Lire 6

(L. 11 edizione di lusso).

Abbonamento annuo L. 5 (edizione di lusso L. 10).

Essere abbonato alla Stampa Sportiva è dovere di chi si occupa di sport o di educazione fisica.



Le MIGLIORI BICICLETTE  
portano Catena

“ PERRY ”

Vendita esclusiva: Bozzi Durando e C. - Milano - Via Unione, 5.

## La Scuola Torinese dei "Chauffeurs"

Vi sono delle idee che vagano inavvertite nell'aria, come certi pollini che il vento trascina con sé fino a quando non incontrano sul loro cammino un rialzo di terreno che li arresta, li abbraccia, li feconda.

Così è di certi progetti, che non nascono nel cervello del loro ideatore come Minerva da Giove, ma esistono sotto forma di desideri e di bisogni

E si noti che eravamo ancora ai tempi in cui le vetture costavano 2000 lire per HP, le gomme avevano minor durata e il motore era sei volte alla settimana in *garage* per qualche piccola riparazione.

Eppure era tanta e tale la forza d'espansione dell'automobilismo, che ciò malgrado ogni anno crescevano e raddoppiavano i fautori della nuova

della strada, lasciando che il *chauffeur* veda, cerchi, trovi e ripari.

E supponete un po', per caso, che al *chauffeur* non garbi di fare altre 7 o 8 ore di automobile, che suoi affari particolari o un suo capriccio gli facciano desiderare di passare una giornata in campagna e di arrestarsi al vicino paese, o supponete ancora che nella mente, non sempre aperta, del giovane meccanico, non penetri il raggio di luce che lo illumina nelle ricerche e gli faccia trovare l'inconveniente, ed ecco macchina e gui-



Gli allievi del primo anno della Scuola dei chauffeurs di Torino.

che tutti avvertono e nessuno precisa, fino a quando un osservatore e un volenteroso non si sofferma a considerarli, ne vede la necessità e si fa loro patrocinatore.

Chi infatti non ha compreso fino dal primo inizio dell'automobilismo che tra i peggiori nemici di questo nuovo mezzo di locomozione erano da annoverarsi quegli stessi meccanici e guidatori, chiamati a comandare il nuovissimo veicolo?

Dove e come avevano essi fatto la dovuta preparazione al loro compito?

Si trattava per la maggior parte di meccanici che avevano avuto la fortuna di poter acquistare una certa conoscenza della macchina e del suo maneggio, e che sovente la stessa fabbrica forniva assieme alla macchina.

Erano quindi operai che lasciavano l'officina per divenire cocchieri, e mentre le fabbriche vedevano assottigliare le loro scarse maestranze di questi pratici elementi, i proprietari d'automobili non trovavano sempre di loro gradimento questi compagni di viaggio.

La scarsità del numero faceva salire a cifre altissime le domande di compenso, e ad aggravare le spese già onerose di un'automobile veniva lo stipendio principe del *chauffeur*.

Ma quasi tutto questo servizio, non sempre soddisfacente, e questo gravoso stipendio non bastavano, veniva non infrequentemente l'accordo

macchina, molti dei quali avvertivano questo stato doloroso di cose e pensavano ad affrancarsene cercando di essere loro stessi *chauffeurs* della loro macchina. Ma come fare? E' ben vero che ogni venditore d'automobili aveva l'obbligo, nel vendere la vettura, di consegnare all'acquirente anche una piccola scorta di cognizioni tecniche pel suo maneggio, ma a che cosa potevano servire quelle brevissime incomplete spiegazioni, date nella fretta di concludere il contratto, se non a far vedere che per girare a destra conveniva spostare in un certo momento il manubrio, il contrario invece si faceva per



L'ing. Emilio Marengo, ideatore e segretario della Scuola dei chauffeurs.

dato fermi e costretti a consultare l'orario ferroviario per il ritorno.

Ed ecco come la leggenda dell'automobile imperfetta ed eternamente in *pannes* si è formata ed è corsa pel mondo, accettata da tutti come moneta corrente.

A evitare tutta questa lunga e dolorosa serie di spese onerose, di inconvenienti, che cosa sarebbe bastato? Una scuola, in cui i proprietari potessero acquistare quelle cognizioni necessarie per conoscere bene la macchina, e nella quale si formassero in buon numero e in buona qualità dei meccanici e dei guidatori.

Per legge economica l'aumento di essi ne avrebbe diminuito il costo, senza contare che la possibilità di scelta avrebbe permesso e favorito l'eliminazione dei meno buoni.

Era un'idea semplice, pratica, immensamente buona e utile, eppure sono passati parecchi anni prima che un volenteroso, l'ing. Emilio Marengo, prendesse questa idea dal ripostiglio delle cose a cui nessuno ha mai pensato, ne formasse un progetto e alla sua realizzazione dedicasse la sua tenace operosità. Esporre il progetto e trovare incoraggiamenti ed aiuti fu per lui tutt'uno, e noi ricordiamo con compiacenza che l'egregio ideatore fece alla *Stampa Sportiva* la sua prima visita di propaganda, e che l'appoggio a noi chiesto fu immediatamente da noi accordato, e

continuando quella simpatia, che ci faceva con correre alla costituzione della scuola e seguire con interessamento l'affermazione, intendiamo oggi registrare i risultati di un primo anno di insegnamento, segnalando i lieti pronostici sotto i quali sta per aprirsi il secondo anno di insegnamento.

La scuola dei *chauffeurs* di Torino, ideata dal-



Gli allievi della Scuola torinese dei chauffeurs dopo una lezione pratica nella guida degli automobili.

tra il meccanico e il fornitore di benzina, di gomma, e di tutti gli altri accessori, ad accrescere artificialmente il consumo annuale e a dare una nuova spinta verso l'iperbolico al bilancio di spese del povero proprietario d'automobile, che spaventato si chiedeva a fine d'anno se gli conveniva di più vendere il palazzo o conservare l'automobile.

girare a sinistra, in un certo modo si frenava? Ma dei segreti o dell'anima della macchina che pulsava sotto il cofano, che ne sapeva e che ne sa spese volte ancor adesso il proprietario dell'automobile?

E' così che al primo arresto noi abbiamo veduto spesso il guidatore abbandonare il manubrio, accendere una sigaretta e sdraiarsi sul bordo

continuando quella simpatia, che ci faceva con correre alla costituzione della scuola e seguire con interessamento l'affermazione, intendiamo oggi registrare i risultati di un primo anno di insegnamento, segnalando i lieti pronostici sotto i quali sta per aprirsi il secondo anno di insegnamento.

La scuola dei *chauffeurs* di Torino, ideata dal-

**AUTOMOBILISTI!!!**

La F. I. A. T. non usa che Benzina "CARBURINE",

TORINO - Via Almese, n. 10 (Fuori Barr. di Francia) - MILANO - Foro Bonaparte, n. 2.

l'ing. Emilio Marengo, incoraggiata da un gruppo di personalità sportive (cav. A. Rostain, marchese Ferrero di Ventimiglia, avv. Gorla Gatti, Giovanni Ceirano, ing. Marchesi, cav. Caimi), aiutata dal Municipio di Torino, apriva il suo primo corso il 24 gennaio di quest'anno.

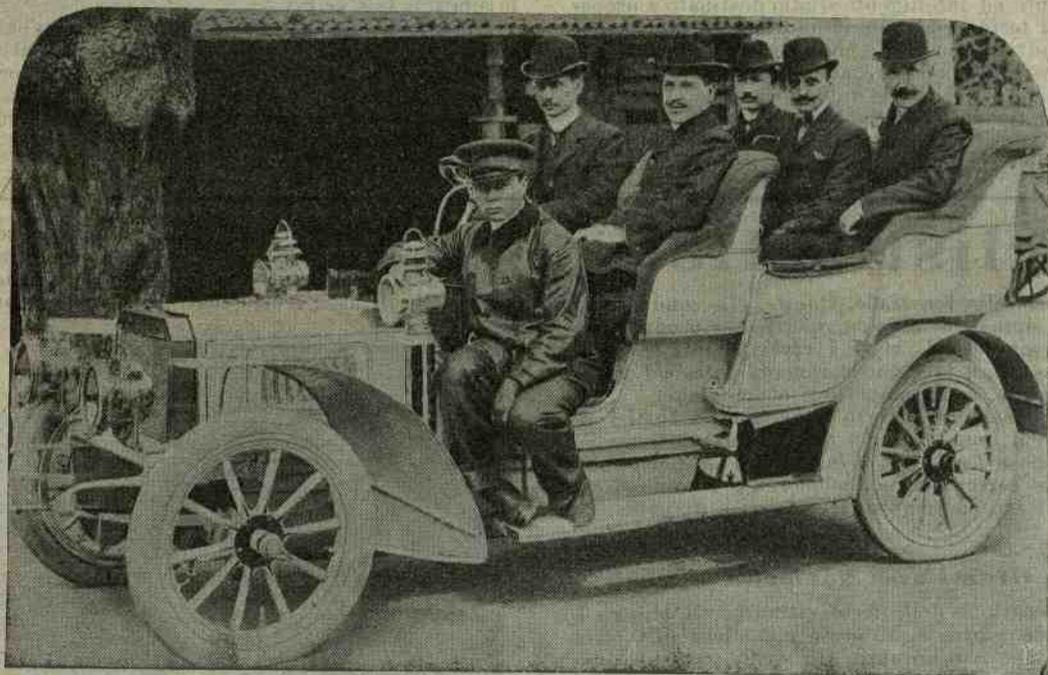
Gli allievi erano divisi in due categorie: allievi meccanici e allievi gentlemen. Tra i primi, in numero di 130, si notarono parecchi operai, meccanici, elettricisti, domestici, impiegati, studenti, sott'ufficiali, pompieri, spazzini municipali e negozianti. Provennero allievi pure da Ovada, Novi,

105; promossi 100, ai quali si rilascia il certificato di licenza.

In questi esami, contro le previsioni, i domestici diedero migliore risultato dei meccanici.

L'importanza di questa prima scuola di chauffeurs è riconosciuta non solo dagli sportsmen torinesi, ma da quelli di tutta Italia. Basterà dire che già sono prenotati per il corso teorico-pratico del 1906 allievi da Pietra Ligure, Genova, Vicenza, Piacenza, Spezia, Lecce, Roma, Palermo e Milano.

Essa si riaprirà quindi nel prossimo dicembre,



Un gruppo di insegnanti.

Alla guida il prof. ing. Michele Ferrero, alla sua sinistra l'ing. Frascari, di dietro nel centro il marchese Ferrero di Ventimiglia, alla sua destra il sig. Lombard e alla sua sinistra il prof. E. Marengo.

Chieri, Moncalieri, Pallanza e Foligno. Tra gli allievi gentlemen, in numero di 31, si notarono professionisti, ufficiali, gentiluomini. In totale dunque la scuola è stata frequentata da 161 allievi.

Vi furono lezioni teoriche e pratiche. Le prime, in numero di 25, furono così ripartite: ingegnere Emilio Marengo: *Meccanica elementare* (3); ingegnere Michele Ferrero: *Calore* (3); ing. Carlo Frascari: *Descrizione dei motori a scoppio* (5); ing. G. Vincon: *Descrizione dei carburatori* (1); ing. A. Bertoldo: *Descrizione del telaio e cambi velocità* (3); cav. E. Calcagni: *Pneumatici* (1); cav. A. Rostain: *Sistemi di accensione* (1); marchese Cesare Ferrero di Ventimiglia: *Norme da seguire in viaggio; incidenti e rimedi* (3); avvocato Gorla-Gatti: *Legislazione e regolamenti sulla viabilità* (3); dott. C. Calliano: *Igiene e soc. orsi d'urgenza* (3).

Malgrado la forzata riunione dei due corsi (per quest'anno), le lezioni furono frequentatissime.

Quantunque parecchi gentlemen e meccanici siano provvisti del permesso rilasciato dal Genio civile per la condotta degli automobili, pure la totalità degli allievi fece domanda di essere ammessa all'esame orale ed all'esame di guida.

Gli esami sono di due specie. Gli esami orali, che danno diritto ad un diploma di licenza; gli esami di guida, che consistono in una prova pratica delle teorie studiate; questi ultimi danno diritto a un diploma speciale di abilità a condurre la macchina.

Gli esami orali per i meccanici diedero i seguenti risultati: Sezione 1<sup>a</sup> (18-26 maggio): Presentati

sotto i migliori auspicii, e nel mentre segnaliamo ai nostri lettori questo utile esempio, che vedremo con piacere imitato da altre città d'Italia, noi pensiamo quanto sarebbe più pratico che il convenzionale esame dato dal Genio civile per il permesso di condurre, fosse sostituito dai diplomi rilasciati da consimili scuole, che danno vere ed effettive garanzie non solo che chi è al volante sa farlo girare a destra o a sinistra, ma anche delle responsabilità che pesano su chi ha in consegna la vita di parecchie persone, compresi gli umili, ma non superflui pedoni.

N. C.

### Il perchè di un piccolo libriccino (1)

Come i nostri lettori già sanno, sotto il patrocinio della Stampa Sportiva si è pubblicato in questi giorni un utile e interessante libro del capitano d'artiglieria Camillo Pagliano, intitolato: « Come può l'automobile servire all'esercito ».

Dal volumetto stralciamo la breve prefazione del nostro direttore Nino G. Caimi, che serve di presentazione al libro e ne rileva l'utilità sia nel campo industriale automobilistico, che in quello dell'ordinamento militare. La lettura di questo libro (in vendita ovunque a L. 1) riesce in tal modo interessante per ogni lettore.

Il contenuto di questo libriccino doveva avere i modesti confini di un breve articolo destinato dal giornale *La Stampa Sportiva* ai suoi lettori, allorchè mi rivolgevo al capitano Camillo Pagliano (uno dei più studiosi nostri giovani ufficiali d'artiglieria) per avere sicuri ragguagli su quanto si era fatto fin qui, e soprattutto su quanto si poteva utilmente fare per favorire l'applicazione dell'automobile ai vari servizi di trasporti militari.

Sapevo che il cap. Pagliano (allora in servizio di Stato Maggiore al Comando della divisione di Torino) aveva ideato e diretto al principio d'anno alcuni esperimenti di trasporto di cannoni con carri automobili, sapevo che egli stava volenterosamente studiando questo importante problema;

(1) *Come può l'automobile servire all'esercito*, del capitano d'artiglieria CAMILLO PAGLIANO con prefazione di NINO G. CAIMI. — Torino, tipografia Roux e Viarengo. — Prezzo L. 1.

pochi quindi potevano meglio di lui fornirmi quelle informazioni che io desideravo per i miei lettori.

Ma allorchè incominciammo a discutere, e a poco a poco ho veduto adombrarsi nella competente esposizione del mio interlocutore i differenti rami per cui poteva moltiplicarsi il prezioso aiuto dell'automobilismo all'esercito, e delinearsi nettamente il nuovo indirizzo che doveva prendere la costruzione automobilistica per avviarsi a questa mèta proficua, mi persuasi che difficile sarebbe stato raccogliere in un articolo di giornale i risultati ottenuti, i confronti con quanto si fa in altri paesi, le indicazioni e i suggerimenti che il cap. Pagliano veniva esponendo e che preziosissimi potevano tornare ai nostri industriali, allora con non poca fatica riuscivo a ottenere l'adesione del mio interlocutore a raccogliere questo prezioso materiale in una pubblicazione destinata all'esercito e all'industria.

Ecco il perchè questo libro si presenta al pubblico sotto il patrocinio del giornale *La Stampa Sportiva* e a me è serbato il piacere di farne la presentazione ai lettori.

Due sono le porte per cui l'automobilismo moderno, che la simpatica via dello sport ha rapidamente condotto alla sua pratica espressione, chiede di entrare nell'ordinamento militare. L'una è quella per cui può offrire dei mezzi di comunicazione rapidi e pronti, specialmente utili per gli alti comandi, per servizi di informazione, ecc., e a questo scopo servono ottimamente le attuali vetture da viaggio e da diporto, in essa non vi sono che dei frutti da raccogliere, delle applicazioni da fare utilizzando veicoli di cui è già sperimentata e comprovata la sicurezza, la resistenza, la velocità e la convenienza.

E questa porta fu già in parte socchiusa al nuovo prezioso alleato, e dopo i favorevoli esperimenti fatti nelle passate e recenti manovre, il Ministero della guerra italiano ha approvata la dotazione di vetture di media forza 16-24 HP, da mettere a disposizione degli alti comandi centrali e dei dodici Corpi d'armata.

Ma la porta che rimane ancora chiusa è quella dell'applicazione dell'automobile a trasporti di materiale.

Poco o nulla finora si è fatto in questa via, e la ragione non è tutta nei pregiudizi che possono distogliere possibili applicazioni, ma è, sopra ogni cosa, da ricercare nella scarsità di risultati che finora ha dato la costruzione degli automobili da trasporto.

E' questo un problema meccanico importantissimo, rimasto fin qui trascurato, e mentre la locomozione da viaggio ha potuto profittare dei perfezionamenti che lo sport ha rapidamente apportato alla macchina leggera, è mancato per la vettura da trasporto questo prezioso ausilio della passione e degli entusiasmi sportivi che, camminando all'avanguardia, spianasse il terreno e pagasse gli arditissimi tentativi ed esperimenti da cui è nata la rapida perfezione moderna della vettura automobile. Nel campo dei veicoli industriali, dove manca l'avanguardia sportiva, sarà necessario invece che il consumatore stesso vada alla ricerca dell'organo di cui abbisogna, e che il motore a scoppio può indubitatamente offrirgli, e da cui devono partire gli incitamenti e i suggerimenti, perchè il veicolo risponda a quelli che sono i bisogni dei trasporti.

Vi è bensì l'industria automobilistica che dovrebbe, nel suo maggior interesse, prevedere e provvedere a questo nuovo indirizzo della costruzione. Ma essa attraversa ora l'età dell'oro e si riconosce insufficiente a provvedere alle richieste numerose che il rapido diffondersi dell'automobile da viaggio le ha procurato, e pur comprendendo che nell'automobilismo industriale sta tutto il domani di questa grande industria, non può per questo domani sacrificare i profitti lauti dell'oggi. Occorre quindi che su questo importante pro-



**FERRO-CHINA-BISLERI**  
**LIQUORE TONICO**  
**RICOSTITUENTE DEL SANGUE**  
**NOCERA-UMBRA**  
 (SORGENTE ANGELICA)  
**ACQUA MINERALE DA TAVOLA**  
**FELICE BISLERI & C. MILANO**

**SERIE E PEZZI DI COSTRUZIONE**  
**GRAZIOSA**  
 "STIRIA" di Graz  
 Rappresentanti esclusivi:  
**Milano - C. FRERA & C. - Torino**

**SERIE E BICICLETTE**  
**B. S. A.**  
 (Tre Fucili)  
 Rappresentanti esclusivi:  
**Torino - C. FRERA & C. - Milano**

**FANALI per AUTOMOBILI MOTO e BICICLETTE**  
**FRANK**  
 di MONACO  
 Rappresentanti esclusivi:  
**Torino - C. FRERA & C. - Milano**

blema venga richiamata l'attenzione degli stessi interessati e allorché saranno precisate le domande, non mancherà chi le saprà soddisfare.

Nessuno s'illuda sulla durata di questa meravigliosa fioritura sportiva automobilistica. Basteranno pochissimi anni a sfaldarla, e allorché la concorrenza avrà portato il risveglio ai bei sogni d'oro dei nostri industriali, e alla grande vettura di lusso, riservata ai pochi, sarà subentrata la modesta vettura d'uso di tutti, e col modestissimo prezzo saranno grandemente falcidiati i lauti dividendi, allora tra le nuove e proficue vie da percorrere si presenterà principalissima quella dei veicoli industriali, sulla quale naturalmente andrà veloce e primo chi avrà in tempo imparato a camminarvi e indirizzato ad essa i suoi studi e la sua produzione.

E' questo un avvertimento e un avviso che diamo ai nostri industriali i quali dovrebbero utilmente sacrificare oggi qualche piccola somma, e rivolgere anche una modesta parte della loro

attività, delle loro officine e delle loro maestranze a queste nuove costruzioni, e seguire con interesse e appoggio gli esperimenti e i tentativi che devono condurre alla sua migliore e più conveniente espressione.

A trarre profitto e a indirizzare queste buone disposizioni pensi chi può e chi deve provvedere, primo fra tutti quell'ordinamento militare che forse maggiori ha i bisogni e più larghi benefici può ritrarre dalla nuova locomozione a benzina.

\*\*

Il lavoro del capitano Pagliano rappresenta un diligente ed intelligente studio destinato a preparare il terreno, sgombrandolo dalle alte erbe dei pregiudizi aprioristici e che entra coraggiosamente nel vivo della questione, adombrando le varie caratteristiche pratiche che dovrebbero avere i diversi carri automobili destinati ai differenti servizi.

Il lavoro ha come punti incrollabili di partenza dei primi risultati ottenuti con esperimenti fatti

in Italia, e l'esempio di quanto si fa all'estero. Esso dovrebbe avere come mèta quella di richiamare l'attenzione delle superiori autorità militari su questo vitale problema e incitarle a prendere esse stesse l'iniziativa di esperimenti e prove e concorsi che favorirebbero la costruzione di questi veicoli, accordando ricompense e premi e acquistando quei veicoli che si dimostrassero meglio rispondenti ai peculiari bisogni del servizio militare (come ha fatto recentemente il Ministero della guerra Francese), sia secondando e incoraggiando gli studi e le iniziative di quegli enti che seriamente e utilmente si proponessero di lavorare a tale scopo.

E' troppo importante il problema, troppo bello e nobile lo scopo perchè Governo e iniziativa privata non si trovino naturali alleati nella preparazione di questo domani, che racchiude al tempo stesso l'avvenire d'un'industria che così vittoriosamente si è affermata anche in Italia e l'avvenire e la sicurezza del Paese.

## Fra i Campioni Ciclisti d'Italia

### Il convegno di Santa Maria Capua Vetere.

Inaugurandosi in Santa Maria C. V. il monumento ossario ai caduti sul Volturno, un convegno ciclistico nazionale fu indetto dal Comitato promotore dei festeggiamenti.

Ed in fatti, numerose affluirono,

nella ridente città campana, le squadre giovani e valide, appartenenti a varie società sportive quali la « Forza e Coraggio » di Roma, l'« Unione Velocipedistica », la « Roudier » e la Sezione del « T. C. I. » di Napoli, nonché la « Forza e Pensiero » di Caserta e lo



Maioli Ambrogio, vincitore del Campionato Brianzolo. (Fot. Tettamanzi).

« Sporting Club » di Agnone, tutte coi rispettivi stendardi.

Accolti assai cortesemente, i ciclisti, circa duecento, si riunirono nelle sale dello « Sporting Club » sammaritano, ove venne loro offerto un

varie riuscite fotografie. Queste, che sono accolte dalla simpatica *Stampa Sportiva*, riproducono i rappresentanti di tutti i clubs riuniti ai piedi dell'ossario, e la squadra romana della « Forza e Coraggio » con trombettieri e gonfalone.

Un banchetto, offerto l'indomani a tutti i ciclisti dal Comitato, nel teatro Garibaldi, coronò la graziosa festa del *ciclo*, festa che portò alla solenne cerimonia, commemorante i valorosi caduti, il suo contributo di gaiezza e di genialità.

(V. SCALINGER).

### La Gran Corsa Nazionale a Bari.

In occasione delle feste cittadine si ebbero a Bari tre giornate di corse ciclistiche alla pista del Campo San Lorenzo, alle quali parteciparono i migliori corridori del Meridionale.

La più importante fu la Gran Corsa Nazionale, con premi in danaro, dove, dopo le batterie e le semi-finali, si piazzarono in decisiva i signori Sibilio Arturo di Bari, Mannarelli Francesco id., Giudice Luigi di Bologna, Spartera Armando di Taranto. Il Sibilio, terzo piazzato, all'ultimo giro si portò con una splendida volata in prima posizione e pel primo tagliò il traguardo; furono: secondo Spartera, terzo Mannarelli, quarto Giudice.

Il forte ciclista Arturo Sibilio ha quest'anno trionfato in tutte le più importanti gare che si sono tenute nel Meridionale; infatti le sue più recenti vittorie sono: nelle gare di Monopoli primo premio, a Lecce primo premio, a Casalbordino anche il primo premio. In seguito a tali vittorie si può ritenere il Sibilio Campione pugliese di velocità, la cui corsa, dall'« Unione Sportiva » indetta, non ha potuto aver luogo per alcuni incidenti.

### Il campionato Brianzolo.

Domenica, 8 ottobre, indetta dalla Società « Veloce Club Eupili » d'Incino-Erba, fu disputata una corsa ciclistica per l'ambito titolo di Campione Brianzolo; presero parte i migliori corridori della Brianza. Il percorso era Incino, Erba, Anzano del Parco, Lurago d'Erba, Merone, Ponte-

nuovo, Erba, ripetuto quattro volte, in tutto km. 72.

Riuscì primo, dopo una bella lotta, il giovane

corridore Mojoli Ambrogio, non ancora diciassettenne, impiegando ore 2, 23', tempo non disprezzabile se si considerano le forti salite, battendo così tutti gli altri concorrenti di età maggiore,



Arturo Sibilio, vincitore della Grande Corsa Nazionale di Bari.

conquistando con onore la medaglia offerta dalla Banca del Piccolo Credito Lecchese e il titolo di Campione Brianzolo per l'anno 1905-1906.

Colla buona volontà questo novello e giovane corridore potrà guadagnarsi un bel posto nel ciclismo, ciò che auguriamo con piacere.

(M. F.).

## Camminando verso l'affermazione dell'Areonautica

Pel pubblico italiano è ancor sempre uno spettacolo nuovo e interessante la partenza di un pallone, come è una prova d'ardimento o di inconsideratezza non comune il partecipare ad una ascensione libera.

Tanto il pregiudizio del nuovo e dell'ignoto suggestiona il giudizio della massa e gli fa apparire ingigantiti i pericoli e gli eroismi per chi passa per una strada per dove, finora, nessuno è ancora passato.

Eppure anche l'areonautica è una scienza che cammina, e lo sport areonautico, che marcia vittoriosamente alla sua avanguardia, si accinge ad essere la grande novità e la grande attrazione del domani.

Pochi anni ancora e diffondendosi il culto bellissimo dell'areonautica, noi potremo godere anche fra noi di uno di quei grandiosi spettacoli che il pubblico parigino già si permette, la partenza in gara cioè di 15-20 palloni, che vanno a tentare i records di distanza o quelli di resistenza.



I partecipanti al Convegno di Santa Maria Capua Vetere. (Fot. G. d'Antonio - Napoli).

vermouth d'onore. Formatosi poi il corteo, sfilarono, tra due ale di popolo, per le vie principali, molto ammirati nei diversi costumi, ornati di infinite medaglie.

Giunti sulla piazza Garibaldi, ove la colonna dell'ossario si estolle, sormontata dall'alata Vittoria, con lo sfondo magnifico dei campi e dei monti, ove, quarantacinque anni or sono, si decisero le sorti d'Italia, i ciclisti presero posto intorno al monumento in pittoreschi gruppi, che le Kodak e i Gortz hanno voluto eternare in

**Fotocromatografia Bertieri**  
TORINO - Via Po, 25 - TORINO  
Stampa fotocromatica per dilettanti  
Prezzi speciali - Collezioni artistiche

# FORD

Ford Motor Co. - Detroit

La Vettura Americana più accreditata  
**AMERICAN AUTOMOBILES AGENCY**  
**Ferrari e C.**  
Milano - Ponte Seveso, 6 - Milano



L'ascensione promossa dalla Società Areonautica di Torino (pallone Kichinger, Cap. Frassinetti) nella grande kermesse sportiva Pro Calabria. (Fot. Ambrosio, Torino).

Coll'opera di pochi e tenaci apostoli, radunati sotto l'insegna dell'« Aereo Club » di Francia, si è in pochi anni dato a Parigi un grande incitamento al culto dell'areonautica, e l'aerodromo sociale di St-Cloud ricovera sotto le sue ampie tettoie un mezzo centinaio di palloni appartenenti a soci *sportsmen*, i quali alternano ascensioni separate a interessanti gare. E in mezzo a questo semenzaio di energie e di volontà si reclutano e si affinano gli uomini come il conte De la Vault, il conte Castillon de St-Victor, come Jacques Faure, il cui nome è scritto tra i pionieri della

navigazione aerea. E allorchè, in speciali occasioni, l'« Aereo Club » di Francia lancia il programma di qualche gara, come nella recente festa Pro Calabria, si ha l'interessante spettacolo di 18-20 palloni che partono in gara, e fra essi si conta un Faure, che dopo 16 ore di viaggio aereo scendeva in Ungheria, a Kirschdrauf, a 1300 chilometri da Parigi. Sull'imitazione del Club francese è sorto anche a Madrid un Club Areonautico, che si annuncia attivo e operoso, e in occasione del viaggio che il Presidente della Repubblica sta compiendo in Spagna, si avrà colà una grande festa areonautica.

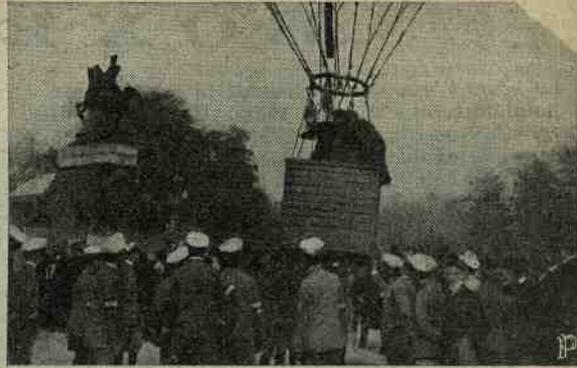
\*\*

Da noi in Italia abbiamo pure un ente patrocinatore dello sport areonautico, ed è la Società Areonautica Italiana, sorta a Roma due anni or sono, e della quale è sezione alleata ma autonoma la Società Areonautica di Torino.

Mentre la Società di Roma ha un indirizzo forse più tendente a scopi scientifici che a intenti sportivi, la Sezione di Torino è ancora troppo giovane per potersi brillantemente affermare.

Ma ormai anche quest'ultima sta per avere un proprio pallone, e sul primo germe del nucleo promotore sta per sbocciare un tronco florido e rigoglioso.

La Società Areonautica di Torino, pur non dimenticando il programma scientifico, rivolgerà specialmente l'opera sua alla propaganda e alle prove sportive, e in questi intendimenti si accinge a partecipare al grandioso programma di gare e concorsi areonautici, con modernità di concetti e con gesto coraggioso lanciato dal Comi-

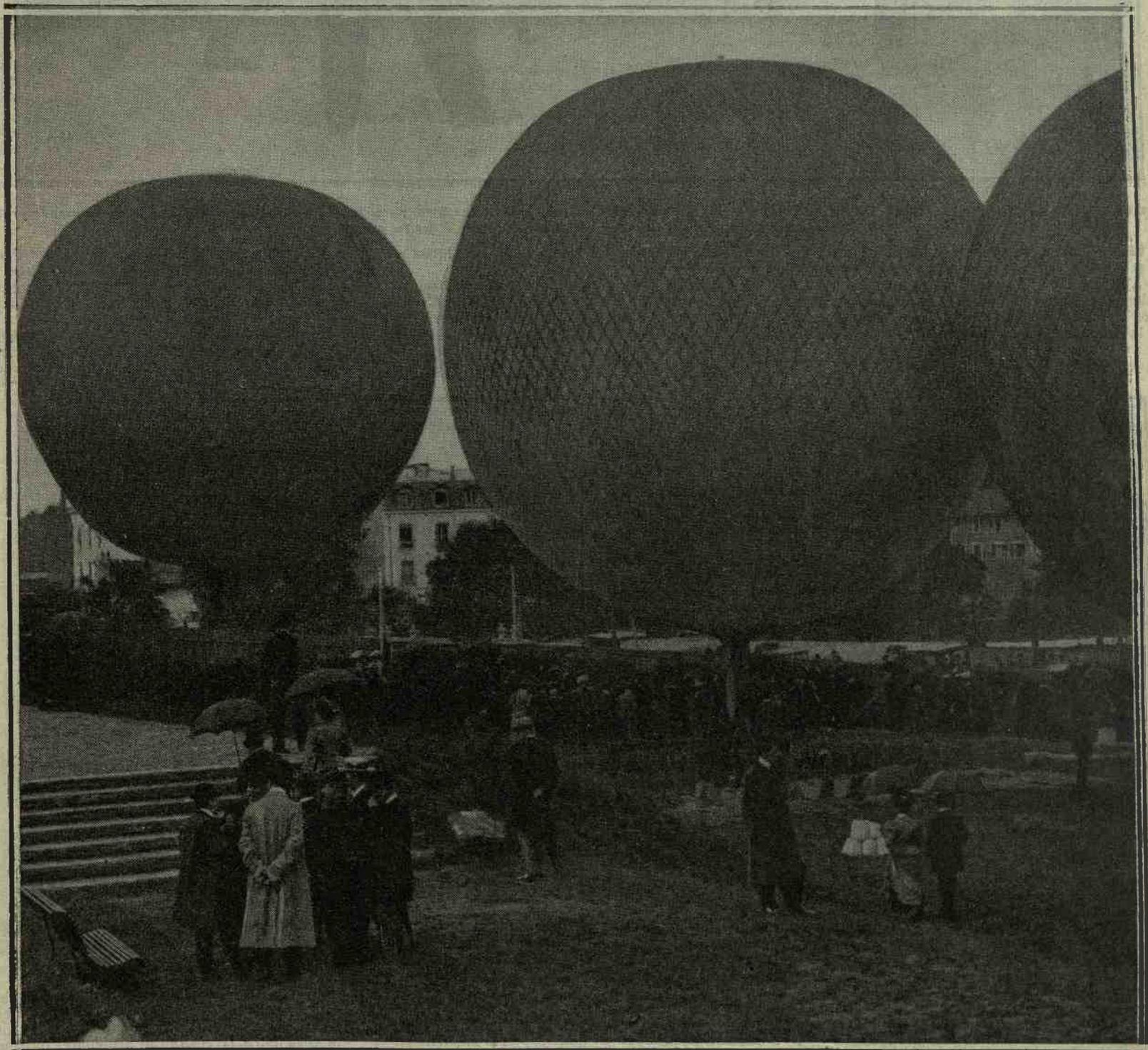


Nella navicella del Kichinger prendono posto col Capitano Frassinetti il Ten. Mina e il ragioniere A. Bona, soci della Società Areonautica di Torino. (Fot. Ambrosio - Torino).

tato della Grande Esposizione di Milano del 1906.

Dal maggio a settembre prossimo grandi eventi si preparano in Italia anche per lo sport areonautico, e noi ci auguriamo che gli italiani non debbano esser solamente spettatori allo svolgimento di questo avvenimento.

E giacchè per ora la Società Areonautica di Torino si annuncia come quella meglio intenzionata per scendere in lizza e rappresentare i colori italiani, vada a questa, coi nostri voti e augurii, l'aiuto e l'appoggio di quanti comprendono l'importanza e l'avvenire di questo nuovo sport.



La partenza dei numerosi palloni concorrenti al Grand Prix Aeronautico pro Calabria, promosso dall'Aereo Club di Parigi.

Per il le Primarie Fabbriche Nazionali d'Automobili: E. Bianchi e C., Florentia, Isotta Fraschini, Marchand, Züst, adotteranno per loro vetture

1906

le Famose Catene RENOOLD

riconosciute ormai le migliori per la loro RESISTENZA - SILENZIOSITA - LEGGEREZZA.

Rappresentante esclusivo con Deposito per l'Italia:

GIULIO MARQUART MILANO

5, Via Melegnano, 5.

# BOXE e JIU = JITSU

Lo sport è uno dei coefficienti più buoni per il miglioramento di una razza. Un esercito di *sportsmen* è certo un esercito ideale. Nel Giappone lo sport è tenuto in grande considerazione; ed i soldati che compongono quell'esercito coltivano gli esercizi fisici fino dalla più tenera età.

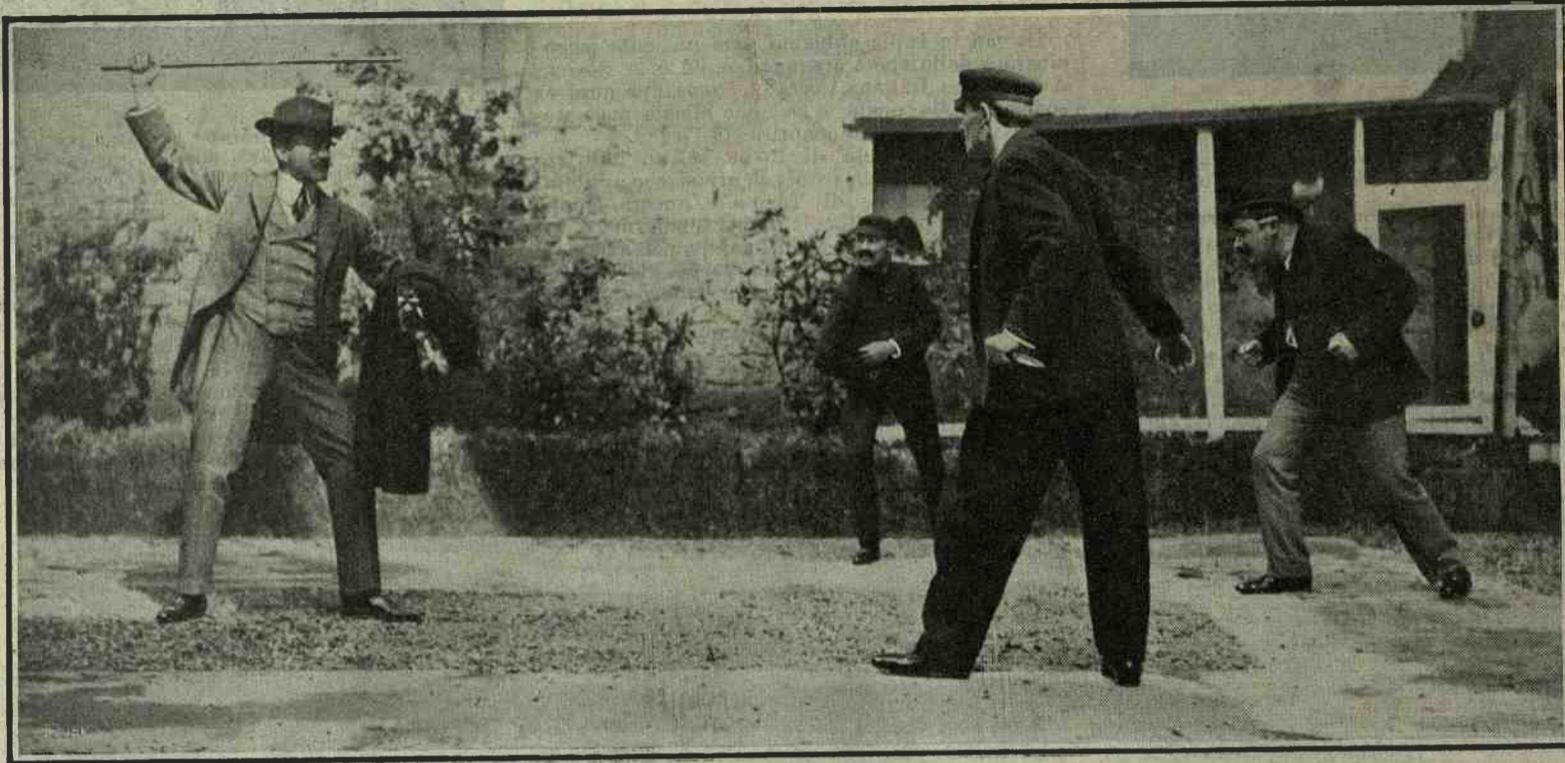
Nel Giappone la prima autorità è indiscutibilmente il Ministero della pubblica istruzione. Le

eroica. Questa razza, che sa sorridere per cortesia in mezzo ai più forti dolori, ha disciplinato l'istituto ed ha ottenuto alcuni dei più singolari risultati della cultura umana. E, poichè domandava ai suoi daimi una forza terribile con un impassibile coraggio, essa domanda ai lottatori, con un vigore straordinario delle qualità morali, senza le quali gli ultimi segreti della loro arte non sono

ginnastica medica, la cui applicazione viene spiegata nel loro *Kong-Fou*.

Il *Kong-Fou*, secondo una breve spiegazione tolta dalla « Einesia » del dottor Franchi, consiste in una serie di posizioni e movimenti del corpo, e specialmente delle braccia, che variano secondo le malattie, nel vario modo di respirare.

Il Giapponese, anche senza essere ammalato, si



**L'arte di difendersi.** — Prima distanza. A distanza relativamente grande e contro parecchi individui, l'uso del bastone torna di grande praticità. Mentre incute spavento agli assalitori, se questi avanzano li ferisce gravemente.

scuole tutte, senza distinzione — e non v'ha villaggio, per quanto minuscolo, che non ne posseda una — i ginnasi, collegi, ecc., non possono sussistere che per autorizzazione del Ministero della pubblica istruzione, il quale vi esercita direttamente la sorveglianza per mezzo di ispettori nominati espressamente.

La ginnastica e gli esercizi corporali formano

loro rivelati affatto. La storia di questi lottatori è curiosa.

Difatti, a partire dal primo lottatore conosciuto, Kekaya, che viveva verso l'anno 22 avanti Cristo, essi formarono una corporazione ereditaria. E, nell'859, alla morte dell'imperatore Buntchu, quando il trono fu contestato tra il principe Kosekoto e il principe Kosetaka, furono i lotta-

aplica volentieri agli esercizi del *Kong-Fou* per prepararsi convenientemente al *Jiu-Jitsu*, una specie di *boxe* meno brutale di quella inglese e di quella francese. Si tratta proprio di roba giapponese.

Questi piccoli uomini sono destinati a sconvolgere le nostre vecchie convinzioni, tutte le nostre decrepite esperienze, a sconvolgere il mondo.



Seconda distanza. — Con un colpo del piede rivolto allo stomaco dell'avversario, si mette quest'ultimo facilmente fuori di combattimento, senza perdere l'equilibrio.

parte importantissima del piano d'insegnamento. La lotta è ancora oggi, nel Giappone, uno degli spettacoli preferiti dal popolo e anche dalla classe più colta. E questo sport singolare, abbastanza diverso da quello che è presso noi, può in qualche modo servirci per conoscere meglio lo spirito nipponico.

La qualità essenziale dell'anima giapponese è lo stile severo che le viene da un'educazione

tori favoriti di ognuno dei due principi che, in un assalto celebre, servirono loro da campioni. Il lottatore di Kosekoto fu dichiarato vincitore e il principe ascese al trono imperiale.

Nelle abitudini ginniche del Giappone ha molto valore una serie di esercizi antichissimi coi quali il medico si prefigge di guarire certe malattie ed imperfezioni fisiche dell'organismo, una specie di



Seconda distanza. — Il colpo di piede tiene a distanza l'avversario, specie se è rivolto al basso.

Noi abbiamo sempre creduto che in ogni terreno la vittoria debba essere riserbata ai forti: essi ci dimostrano con questo loro *Jiu-Jitsu* che essa si risolve in favore dei deboli.

Essi parafrasano la frase evangelica in favore degli umili con quest'altra in favore dei deboli: « I deboli, c'insegna l'*Jiu-Jitsu*, saranno i forti ». Che cosa non arriveranno ad insegnarci di grande? Questo *Jiu-Jitsu*, che trionfa in questi giorni nel

VETTURE **Züst**

Rappresentanti:

MILANO - C. FREBA e C. - TORINO

MOTOCICLETTE  
da 2 a 8 HP  
uno a due cilindri

**Zédèl**

**Forcella Elastica**

Rappresentanti esclusivi:

TORINO - C. FREBA e C. - MILANO

MOTO e BICICLETTE **N.S.U.**

della Neckarsulmer Fahrradwerke

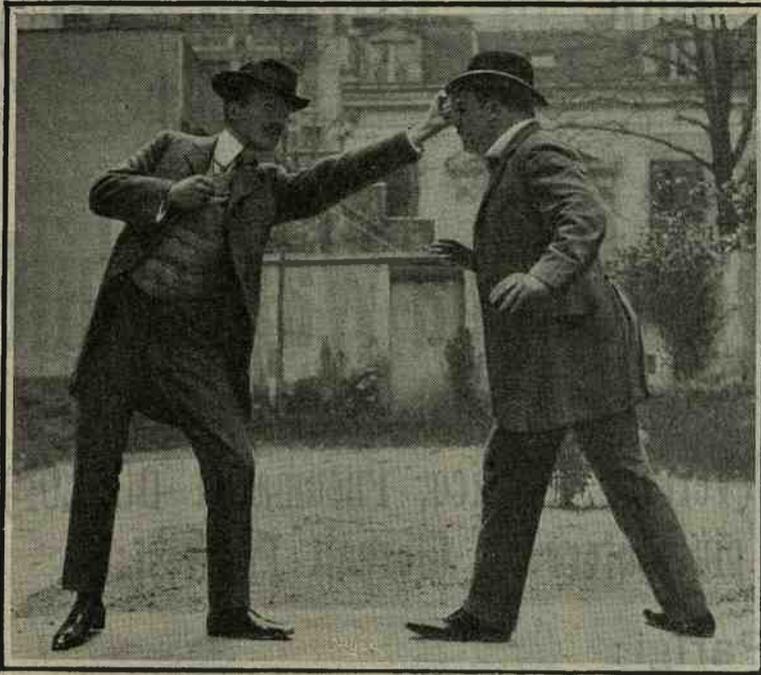
Rappresentanti:

TORINO - C. FREBA e C. - MILANO

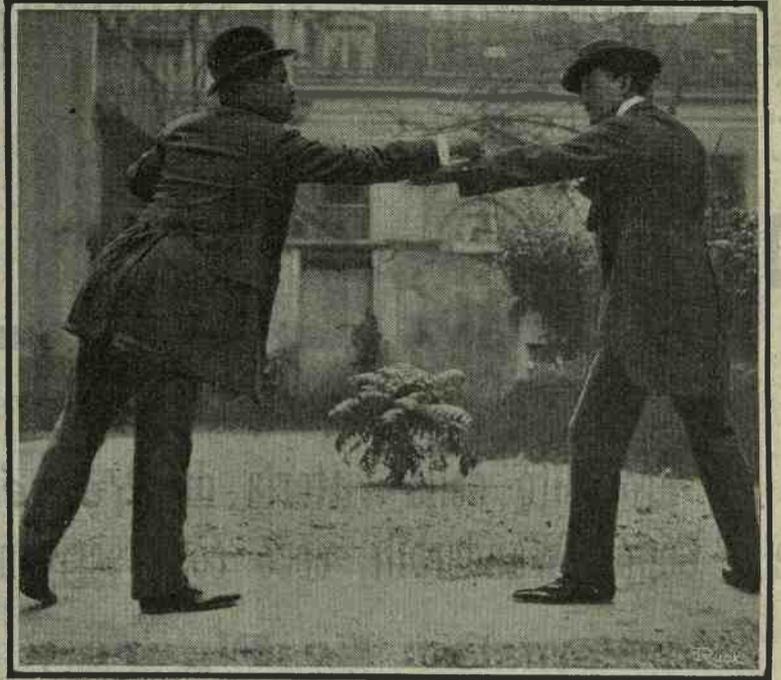
mondo sportivo parigino, che trionferà fra poco anche da noi, è la vittoria della debolezza intelligente, dell'astuzia abile, misurata e sapiente, sulla forza brutale dei muscoli nodosi, dei pugni, delle

gli aveva fatto subire, per riprendere tutti i suoi diritti e far rientrare l'insidiosa ribelle nel terreno della bassezza e della sottomissione!  
Perchè a questo siamo giunti: qualunque indi-

cortissimo e di un paio di mutandine bianche, legate alla vita da una cintura di seta nera (gran Dio, come non farsi vincere da una piccola *moumé* in quest'abbigliamento?): la lotta consiste in un



Terza distanza. — Colpo di pugno alla fronte.



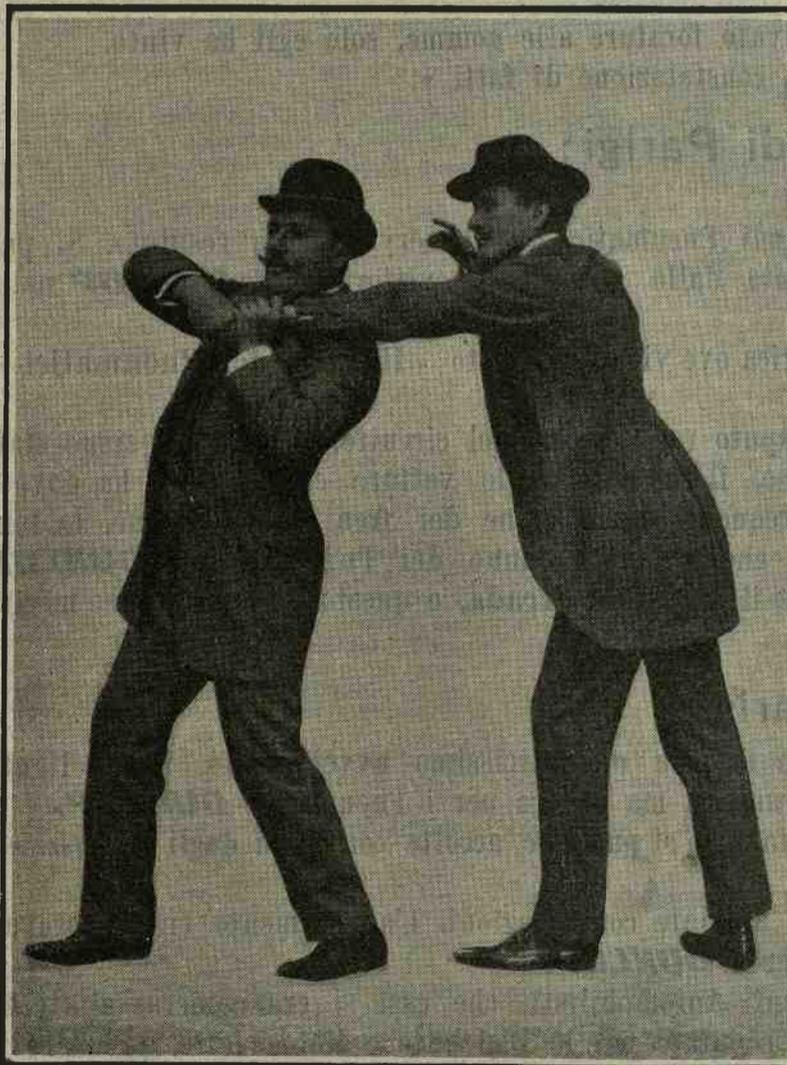
Terza distanza. — Un colpo di pugno sul braccio.

pedate, delle testate, di tutte quelle terribili qualità e abilità che formano la gloria dei pugilatori e dei lottatori occidentali.

Lo spaventoso in quest'arte del *Jiu-Jitsu* è appunto questo: che esso è alla portata di tutte le donne più deboli e fragili; e poichè essa è so-

viduo dotato di una forza fisica, anche meno che ordinaria, che possiede i segreti dell'*Jiu-Jitsu*, si trova sempre in condizioni vantaggiose anche dinanzi al più formidabile atleta: una fanciulla quindicenne, fragile, e sorridente come un gelsomino, può tenere testa a tutto un trio Raso.

esercizio di agilità, di sveltezza, di inafferrabilità, fatto di piccoli salti, di cadute rapide e inattese di rovesciamenti improvvisi che sconcertano l'avversario senza dargli alcuna preda, fino a che con un balzo improvviso, fulmina quella specie di scoiattolo, lo sorprende in una posizione spe-



Terza distanza. — La presa del braccio dell'avversario e l'appoggio immediato sulla spalla.



Quarta distanza. — Il secondo colpo del chop-blow. Un pugno al viso.

vratutto un'arte di astuzia, è inevitabile che esse debbano divenire avversari invincibili.

Ah, sì, signori uomini, è ormai finito il tempo in cui bastava all'uomo levare sulla donna la sua grossa mano violenta e brutale, per ripararsi da una delle tante sconfitte che la sua compagna

Il principio dell'*Jiu-Jitsu* è semplice: servirsi della forza stessa dell'avversario per vincerlo. Più egli si pone in isforzo, più facilita all'altro combattente la vittoria. Per fare queste partite di *Jiu-Jitsu*, i Giapponesi indossano un abito speciale, chiamato *Hekoujé*, composto di un *Ihinono*

ziale di disequilibrio e di vulnerabilità, lo afferra pel collo torcendoglielo, o per una gamba o per un braccio, lo riduce all'impotenza completa e lo costringe a chiedere grazia. Ogni resistenza è impossibile: per quanto minima essa produrrebbe infallibilmente la frattura di un osso, la lacera-

**AUSTRO - AMERICAN - TYRE**

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

**LEIDHEUSER & C.**

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

# Il Plebiscito di simpatia per la Vittoria

del **DUNLOP** nella **Coppa Wanderbilt**



A proposito della vittoria di *Héméry* (Vettura Darracq, Pneumatici DUNLOP) nella Coppa Wanderbilt, ecco cosa scrivono i più **Autorevoli Giornali Francesi**:

## Giornale " **Le Figaro** ", di Parigi:

" La brillante vittoria d'Héméry nella Coppa Wanderbilt è rimarchevole per questo fatto, che durante i 456 Km. di percorso, Héméry e la sua vettura Darracq non hanno conosciuto forature né scoppi del Pneumatico!

" Il fatto merita di essere segnalato, tanto più che la vettura vittoriosa era **autenticamente munita di Pneumatici di turismo**, di quelli che comunemente vengono consegnati al pubblico.

" Erano, è vero, dei **DUNLOP**, dei **DUNLOP** riputatissimi per il meraviglioso e coscienzioso sistema di fabbricazione.

" Héméry aveva dei **DUNLOP**, solo egli non ha avuto forature alle gomme, solo egli ha vinto.

" Agli automobilisti spetta di approfittare di questa constatazione di fatti ».

## Giornale " **Les Sports** ", di Parigi:

*Da New York il Corrispondente telegrafico:*

" Vi ho telegrafato ieri che il reclamo presentato sui Pneumatici di Héméry è stato respinto. Si può quindi oggi serenamente parlare della impressione destata dalla strabiliante vittoria dei **DUNLOP** nella Coppa Wanderbilt.

" Il Pneumatico **DUNLOP** era già popolare in America ove viene chiamato " **il Papà dei Pneumatici** ". Oggi, più che mai, è salito alla più alta riputazione.

" Gli americani considerano, infatti, che per aver saputo resistere a quel circuito, bisogna che siano stati Pneumatici ammirevoli. Le curve difficilissime e pericolose, il numero delle vetture che Héméry ha dovuto sorpassare continuamente, hanno richiesto una attiva e frequentissima azione dei freni sulle gomme, la lunghezza del percorso senza fermate, sono tutte circostanze che stanno a danno dei Pneumatici. Il **DUNLOP** vincendo tutte queste difficoltà si è consacrato veramente il **Re della Strada**, e questo nuovo successo merita d'essere segnalato ».

## Giornale " **L'Auto** ", di Parigi:

" Il risultato della Coppa Wanderbilt è stato per la Francia un felicissimo avvenimento, non soltanto perchè la corsa è stata vinta da una vettura di Marca francese, ma ancora per i Pneumatici **DUNLOP**.

" Questa vittoria del più antico dei Pneumatici, è stata, lo si può dire, accolta con gioia dagli *Sportsmens*, dal Commercio e dall'Industria Automobilistica.

" Ieri a Gaillon il **DUNLOP** era oggetto delle più animate conversazioni. L'avvenimento era favorevolmente commentato con grande soddisfazione della Compagnia **DUNLOP**.

" Abbiamo sentito dire da molti esperti ed intelligenti Automobilisti, che essi si erano meravigliati fin qui di non vedere il **DUNLOP**, così universalmente reputato per le Biciclette e Motociclette, prendere il posto che gli apparteneva nei Pneumatici per Vetture ».

La coscienza commerciale della Compagnia **DUNLOP** imponeva di attendere prima di lanciare un Tipo che non rispondesse completamente allo scopo. — Oggi **DUNLOP** fabbrica un Pneumatico per Automobile superiore a qualunque altro.

**THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO. (CONT.) LTD**

Via Fatebenefratelli, num. 13 - MILANO - Via Fatebenefratelli, num. 13



Quarta distanza. — Il colpo di pugno cosiddetto « chop-blow ».



Quinta distanza. — Un colpo alla spalla sinistra e giro del polso sinistro.

zione di un muscolo, la rottura di un vaso sanguigno od un altro complimento di questo genere. Perché l'*Jiu-Jitsu* è una vera scienza, che esige delle speciali nozioni anatomiche.

Il lottatore sa che afferrando quel certo muscolo in quel dato momento di contrazione e in quel dato punto, senza grande sforzo paralizza completamente ogni azione dell'avversario; sa ancora che con una semplice pressione su certi punti del corpo, particolarmente sensibili, può abbattere l'uomo più robusto e fargli perdere ogni conoscenza.

Durante la pratica degli esercizi di respirazione l'allievo dell'*Jiu-Jitsu* bisogna che si adatti a un regime speciale per essere sobrio, condizione essenziale della forza; da ciò, la soppressione della carne, del pane e delle patate nell'alimentazione, ed uso quasi esclusivo del riso, delle uova, di pesci, legumi e insalate. L'acqua è l'unica bevanda che l'*Jiu-Jitsu* esige e in abbondanza; sono inoltre necessari frequenti bagni freddi.

Un celebre lottatore parigino, di grande forza ed abilità, atleta riconosciuto e classificato, ha voluto misurarsi con uno di questi lottatori giapponesi, piccoli e scarni. Con due colpi di mano egli è stato rovesciato per ben tre volte, ed ha dovuto darsi vinto, dichiarando che è impossibile difendersi contro simili avversari.

Da oltre cinquecento anni l'*Jiu-Jitsu* è in grande onore al Giappone. Il segreto di esso è posseduto soltanto dalla classe dei guerrieri e dei nobili, gli *Zamourai*, è trasmesso da essi di generazione in generazione.

Parecchi professori di lotta giapponese ora insegnano questa loro arte in America, ai *police-men* inglesi, e a Parigi si attende con viva ansietà la *rencontre* che il 26 corrente avverrà fra il lottatore e *boxeur* Dubois e il giapponese Ré-Nié.

Già si sono scritte e si scrivono polemiche per questa lotta, che pare finisca col degenerare in un vero pugilato.

Sono ambedue pieni di sicurezza nei loro due metodi di lotta, e il *match* non mancherà di dare piena soddisfazione alla immensa aspettativa destata.

Essi si presenteranno vestiti con la massima semplicità, senza guanti e con calzature. Potrà il

Ré-Nié piazzare i colpi del metodo giapponese, che devono, sembra, causare la frattura di un braccio o di una gamba? Potrà egli strangolare il suo rivale? Da parte sua il Dubois troverà l'occasione per un potente pugno da mettere il suo avversario fuori di combattimento?

Il *match* avrà luogo in una proprietà privata e la ricerca degli inviti è fortissima.

I giornali di Parigi stanno facendo una specie d'inchiesta su questo metodo di lotta giapponese, e l'*Auto* riporta l'opinione del famoso maestro di *boxe* Bayle, che crediamo interessante riassumere:

« La caratteristica dell'*Jiu-Jitsu* è tutta nella opposizione delle gambe e nei colpi di piede, che non sono, come nel metodo francese, slanciati semplicemente contro l'avversario. Per una particolarità anatomica del piede, speciale alla razza gialla, il dito grosso del piede è separato in modo tale dalle altre dita che possa rinserrarsi lateralmente facendo così una specie di morsa. Questa facoltà di presa, perfezionata con la lunga pratica, spiega come siano possibili quei colpi dolorosi che, con indiscutibile sveltezza, i Giapponesi slanciano sulle parti più sensibili del corpo, sotto le coste, all'addome, ecc. Si aggiungano poi i colpi con le mani e le sapienti opposizioni degli avambracci; metodo eccellente quando l'avversario non sa nè di lotta, nè di *boxe*; ma dato che un Giapponese riesca ad afferrare un braccio di un semplice *boxeur*, è facile persuadersi che un pugno slanciato col braccio libero toglie all'aggressore giapponese di esercitare le sue sapienti pressioni che formano il segreto del suo metodo ».

#### NEL COMMERCIO SPORTIVO

In questi giorni si sono costituite a Genova due forti Società, denominate l'una *Fabbrica Ligure di Automobili*, l'altra *Società Anonima Italiana Automobili per Esercizi pubblici*. Sta alla direzione della prima un Consiglio alla cui testa milita il cav. ing. Cesare Gamba, coi signori ing. Giuseppe Ammirato, Lorenzo Bozano, dott. Matteo Bruzzo, marchese Alessandro Pallavicino, cav. uff. Giuseppe Pastore, comm. Angelo Viglienzoni, avv. Vittorio Canepa, Emanuele Gianolio, Pietro Marchiano, Leopoldo Galeppini, Enrico Duclos. Questa Società, con oltre un milione di capitale, non durerà meno del 30 giugno 1906.

La seconda di queste società, cioè quella per *Eser-*

*cizi pubblici*, raggiungerà il capitale di mezzo milione. Sono a dirigerla i signori conte Gustavo Biscaretti di Ruffia, l'avv. Celso Ferrari, l'avv. Arturo Lavello, l'ing. Filippo Tassara, il marchese Ridolfo Ridolfi, il ragioniere Giuseppe Cotta Ramusino, il rag. prof. Emilio Raffaele Oberti, l'ing. Giosuè Crocco, e i signori Pietro Marchiano e Gio. Batt. Gandolfi.

## La Stampa Sportiva

in 20 pagine

Confermiamo l'annuncio dato nel numero precedente: la *Stampa Sportiva* nel 1906 uscirà ogni settimana in 20 pagine (invece di 16), mantenendo invariato il suo prezzo di vendita a cent. 10 per numero e l'abbonamento annuo a L. 5 (edizione di lusso L. 10).

Il crescente successo che fedelmente ha accompagnato la vita di questo nostro giornale, sorto primo fra i giornali illustrati sportivi in Italia, quattro anni or sono, e che ora ha raggiunto una diffusione inaspettata, ci consente questa innovazione, che può servire a dare una misura della forza e dell'importanza del nostro giornale.

Se si pensa infatti che già attualmente la *Stampa Sportiva* è il giornale più riccamente illustrato d'Italia, si deve convenire che l'aumento di 4 pagine, che ci consentirà di dare maggior estensione alle diverse nostre rubriche e ci permetterà di aumentare ancora le illustrazioni, e che importerà un forte aumento delle nostre spese, ci è soltanto possibile grazie al cresciuto numero dei buoni e fedeli amici che il giornale ha attorno a sé, amici che noi ci auguriamo veder aumentare colle innovazioni che stiamo preparando per l'anno venturo.

### BENZINE GERMANIA

raffinate e rettificata per

Automobili - Motori d'Imbarcazioni - Motocicli  
per Illuminazione ed Industrie

EDOARDO BIETTI

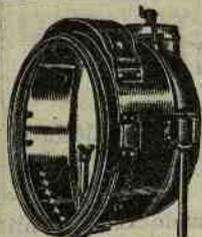
MILANO - Via S. Nicolao, 2 - Telefono 2471

## REJNA ZANARDINI & C.

MILANO - Bastioni Magenta, 39 - MILANO

Premiata Fabbrica di **FANALI E FARI** per Automobili

SPECIALITÀ IN FARI PER MOTOCICLETTE - Fari a lenti sistema FRESNEL e a lenti catadiottriche a luce riflessa a rifratta.



# Notiziario Sportivo

## AUTOMOBILISMO

**IL SULTANO IN AUTOMOBILE.** — L'automobile è riuscita a penetrare anche dove l'europeo finora fu escluso: nell'*harem*. Sua Maestà Abdul Hamid ha provato in questi giorni per la prima volta le dolcezze d'una passeggiata in automobile nei giardini di S'ambul, e, tanto per cominciare, il capo dei Maomettani ha voluto affidare la sua sicurezza ad una comoda vettura elettrica.

E' la Krieger — la grande marca dei potentati d'Europa — che è stata la preferita.

E l'introduttore nelle Reggie di questa ottima vettura è un italiano, ben noto nel mondo degli affari, il cav. Della Casa, che è uno dei capi della grande fabbrica francese. Egli prima di presentare la vettura al sultano, era passato a Racconigi per fare la consegna della sua Krieger a S. M. il Re, che proprio in questi giorni ne ha fatto il collaudo e ha con questa vettura fatto una breve passeggiata colla

Augusta Regina Maria Pia di Portogallo, recatasi in visita alla Reggia.

**LE REGATE DI CANOTTI-AUTOMOBILI PER LA COPPA DELL'AUTO.** — Domenica 22 nel bacino di Maisons-Lafitte ebbero luogo le regate dei canotti-automobili per la Coppa dell'Auto. Pochi furono i concorrenti. Ecco i risultati:

**RACERS.** — Corsa di 100 km.: 1. *Antoinette III*, di Levasseur e Pitre; 2. *Bayard-Clément*, della Società Bayard-Clément.

**CRUISERS.** — Le batterie terminarono alle 16. Segui la finale coll'esito seguente: 1. *La Blague*, di Montefiore (De Dion); 2. *La Panne*, di Goddi (Decauville); 3. *Forcès Pas*, di Cruq (Mors); 4. *Katarinette*, di Le Blon.

La Coppa di Maisons-Lafitte è stata vinta dal canotto *Mendelson*, appartenente ai *crusiers* regolamentari di 16 cavalli di forza.

## MOTOCICLISMO

**LA COPPA HIDRA.** — Il motociclista Thomas, detentore della Coppa Hydra, ha

tentato al Velodromo del Parco dei Principi a Parigi, su motocicletta Alcyon (motore Buchet) di abbassare il *record* dei 100 chilometri per motociclette (tempo ore 1,10' 1" 4/5). Ha abbassato il proprio *record* di 59 minuti secondi. Impiegò infatti ore 1,9' 2" 1/5. Nell'ora percorse 87 km. e 70 m. Il tempo era preso dal sig. De Perrodil, cronometrista dell'Automobil-Club.

Ricordiamo che il *record* di 100 km. appartiene sempre alle motociclette Alcyon con motore Buchet: ore 1,5' 46" 4/5 (89 km., 895 m. nell'ora).

## CICLISMO

**LE CORSE CICLISTICHE DI BERLINO E PARIGI.** — Nella corsa di 100 km. a Berlino, arrivò 1. Robl, in ore 1,10' 30"; 2. Huber, a 7 km.; 3. Guignard, a 10 giri e 400 m.; 4. Kintman, a 15 giri e 500 m. Il corridore Robl nell'ora percorse km. 85 e m. 650. Il corridore Demke è ca luto al 59° km. ed abbandonò; Gui-

guard, che tenne la testa per 8 giri, non ha potuto resistere al Robl.

Le corse al Velodromo Buffalo sortirono domenica 22 il risultato seguente:

**GARA SCRATCH.** — M. 2000.  
*Finale*: 1. Doerflinger; 2. Del Rosso; 3. Ingold; 4. Kudela.

**CORSA DI 50 KM.** (con allenatori in *tandems*).

Concorrono Walthour, Cadolle e Pottier. Walthour non ha vinto. Egli aveva allenatori inferiori a quelli dei due suoi avversari. Pottier giunse primo, coprendo i 50 km. in ore 1,1' 14" 4/5 (*record*); 2. Cadolle ad un giro; 3. Walthour, a 5 giri.

La Coppa *challenge* della *Vie au Gran Air* (dilettanti, corsa ad inseguimento), è stata vinta dalla squadra della Società velocipedistica dei dilettanti, battendo quella del Veloce-Club internazionale.

**LA GARA ASTI-ALESSANDRIA E RITORNO.** — Alla corsa indetta dalla *Forza e Coraggio* si iscrissero 17 corridori; partirono 13, divisi in tre batterie.



## ESPOSIZIONE DI MILANO 1906

### AVVISO IMPORTANTE

Per articoli redazionali degli Espositori o inserzioni nei Cataloghi, nella Guida ufficiale o in altre pubblicazioni, affissioni o applicazioni di tele sullo steccato provvisorio e definitivo, esposizioni di cartelli nella ferrovia o nelle sale, cartoline illustrate con *réclame*, ecc. ecc. o per qualsiasi altro genere di pubblicità, rivolgersi esclusivamente alla Ditta **MAX FRANK e C.** — Piazza Risorgimento, 8 — MILANO, concessionari esclusivi di tutta la *réclame* nel recinto dell'Esposizione 1906.

# Società Torinese Automobili

# “ RAPID ”

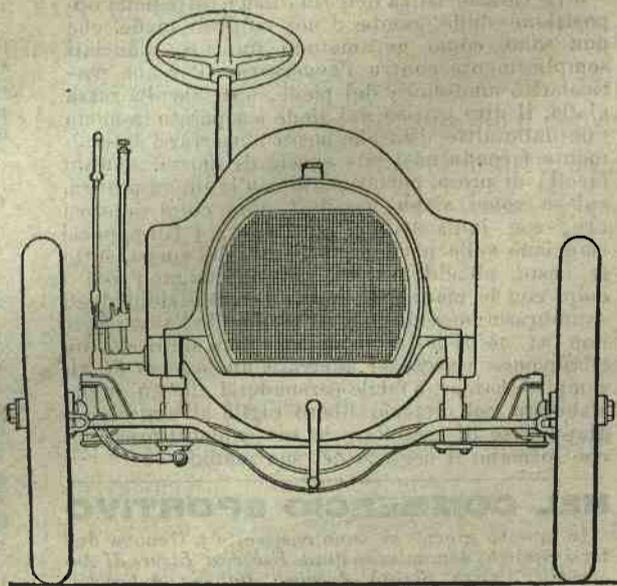
TORINO - Officine Barriera di Nizza

Yetture  
da sport

9 - 12 - 16 - 24

50 - 100

HP



Omnibus

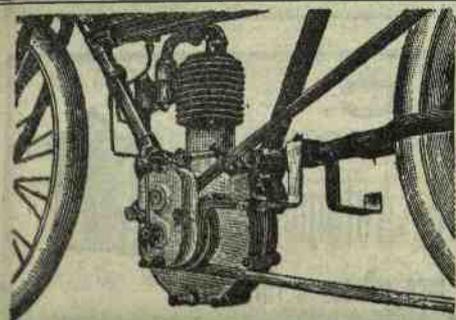
Camions  
e Furgoni

per

servizi pubblici

e trasporti militari

Specialità Automobili inaffiatrici per grandi città



Chiunque potrà rendere la propria Motocicletta veramente pratica coll'applicarvi il Carter

## Cambio Velocità SEHRINGER

Attestato — Dal Sig. E. Vottero, di Villafranca Piemonte, Socio del Moto Club Torino (applicato il Carter Cambio ad una Zedel 2 3/4 HP), ricevo Cartolina illustrata da Crissolo (Altitudine 1333), li 19 Ottobre:

Sig. **E. SHERINGER**  
TOBINO - Via Ettore De Sonnaz, 16 - TOBINO

Da costi, giunto molto bene, mando complimenti pel cambio, e saluti distinti. E. Vottero.

Arrivarono: 1. Cerrato Giuseppe di Casale, alle ore 5 14'; 2. Ferraris Alfredo, di Asti, alle ore 5 17' (questi appartenevano entrambi alla terza batteria); 3. Gianoglio Giovanni, di Asti, alle ore 5,17' 15"; 4. Perotti Dino di Asti, alle ore 5,17' 16" (questi appartenevano alla seconda ed alla prima batteria).

Seguirono: Piovano, Reita e tutti gli altri partenti, ad eccezione di Villata, che si è ritirato.

Venne però elevato reclamo sulla classificazione, e perciò i risultati non si debbono ritenere definitivi.

IL MATCH CUNIULO-ALBINI A MILANO. — Il match Cuniulo-Albini è stato vinto da Cuniulo, che giunse primo nelle due prove di dieci giri di pista ognuna. La distanza era di circa sei chilometri. Il Cuniulo dimostrò una vera superiorità sull'avversario.

Il pubblico numeroso prese vivo interesse all'emozionante incontro di Cuniulo, che avvantaggiò su Albini in forma splendida e fu applauditissimo.

UNA CORSA CICLISTICA A CUNEO. — Indetta dal Club d'armi cuneese ebbe luogo domenica 22 la grande corsa ciclistica su stadar di 110 km.

L'itinerario era il seguente: Cuneo, Busca, Verzuolo, Saluzzo, Savigliano, Genola, Fossano, Sant'Albano, Boves, Borgo San Dalmazzo, Cuneo. I corridori partirono in numero di 18 da Madonna dell'Olmo alle ore 11 circa.

Giunse primo Rossetti di Racconigi in ore 3,36 — secondo Milanese della Juventus di Mondovì in ore 3,36 — terzo Viganò della Rola di Cuneo in ore 3,40 — quarto Ajmo dell'Alta Italia di Cuneo in ore 3,43 — quinto Seita di Saluzzo in ore 3,46 — sesto Sattanino della Rola di Cuneo in ore 3,47.

Non si verificarono inconvenienti.

#### FOOT-BALL

UNMATCH DI FOOT-BALLA PARIGI PER LA COPPA WILLIAMS. — Domenica 22 si è disputato il match tra la squadra del Racing-Club e quella dello Sporting-Club. Vinse la prima, con 22 punti contro 6.

LE GARE DI FOOT-BALL PER LA COPPA BOZINO. — Domenica alle ore 15, al Motovelodromo Umberto I, si disputò l'annunziato match di foot-ball fra la prima squadra della Juventus di Torino e la prima della Pro-Vercelli.

Vinse la Juventus con un goal a zero, restando così in finale nella gara della Coppa Bozino, che si disputerà domenica 29, a Milano.

La squadra di Vercelli fece ottima prova, dimostrandosi allenata, ordinata e piena di buona volontà. La Juventus invece si mostrò molto fiacca.

I baks Bollinger ed Amano giocarono assai bene; gli half-baks discreti; male i forwards.

Fungeva da refere Mazzia.

#### SPORT PEDESTRE

LA «FULGOR» DI TORINO VINCE IL CAMPIONATO PIEMONTESE DI MARCIA. — Presente un pubblico affollato di sportsmen, si è domenica disputato sul percorso di chilometri 20 circa (Torino Vinovo e ritorno) questa annuale importante gara, che ha per premio ambito (challenge) l'artistica Coppa, dono del signor Carlo Roggero. La partenza data con sensibile ritardo, si è svolta in modo brillante, facendo assistere a una gran lotta per l'intero percorso tra Sgherlino (Atalanta), Mosso (Audace) e Urani (Fulgur). Gli altri sette concorrenti lottarono nei posti secondari. Sgherlino, partito in

testa, ha condotta la marcia troppo veloce, di guisa che dopo 12 chilometri si lascia sorpassare dal Mosso e da Urani, che, conducendo progressivamente, lo distanziano. Scoraggiato, lo Sgherlino si ritirava vicino al ponte di Sangone (a 5 chilometri dall'arrivo), lasciando gli altri due a disputarsi il primo posto. Sul ponte di Sangone, con uno scatto bellissimo, Urani sorprende Mosso e lo distacca.

In seguito aumenta in modo impressionante, così che arriva primo sul traguardo facendo il percorso in ore 1,45', malgrado che appaia un po' stanco.

Mosso, che era stato in seconda posizione sino a due chilometri dall'arrivo, si lascia in quel punto sorpassare dal Servetto, della Pro-Vercelli, il quale marciando progressivamente, ha avuto un ritorno bellissimo. Servetto ha impiegato ore 1,48'. A un minuto di distanza viene Mosso (Audace), e 4. Neri (Audace), 5. Razzano (Atalanta), 6. Borra (Audace). Gli altri molto distanziati.

Nella Giuria figurava il presidente dell'U. P. I., signor Mina, ed i signori Cigolini e Franchino. Il servizio d'ordine fu eccellente tanto alla partenza che lungo il percorso.

## Battello Automobile Réclame

Lunghezza . . . metri 6,50  
Larghezza . . . " 1,40  
Motore **Lozier** 3 HP  
Portata . . . persone 8  
Prezzo L. 2000

Il Motore **Lozier** rappresenta il **record** della semplicità, della robustezza e dell'eleganza.

Chiedere il Catalogo splendidamente illustrato agli Agenti generali per l'Italia della **LOZIER MOTOR COMPANY**

Ing. **MAGNANO** e **ZUNINI** - Savona

Nel Cantiere **Baglietto** in Varazze (Liguria) trovansi sempre pronte per essere provate, lancie con motori **LOZIER**.



## L'ANTICA CASA

## P. GANDOLFO - TORINO

che fu tra le prime importatrici di Benzina per automobili ed Industrie in Italia, continua ad avere la fiducia e la preferenza di S. M. il RE e dei RR. PRINCIPI, ed è Fornitrice delle Grandi Marche vittoriose

## ITALA, RAPID, ECC., ECC.

Provveditrice della **F. I. A. T.** dalla sua fondazione fino agli ultimi trionfi sportivi.

Deposito: TORINO, Via Trana, 6 - Barriera di Francia - (Casa propria).

# FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI

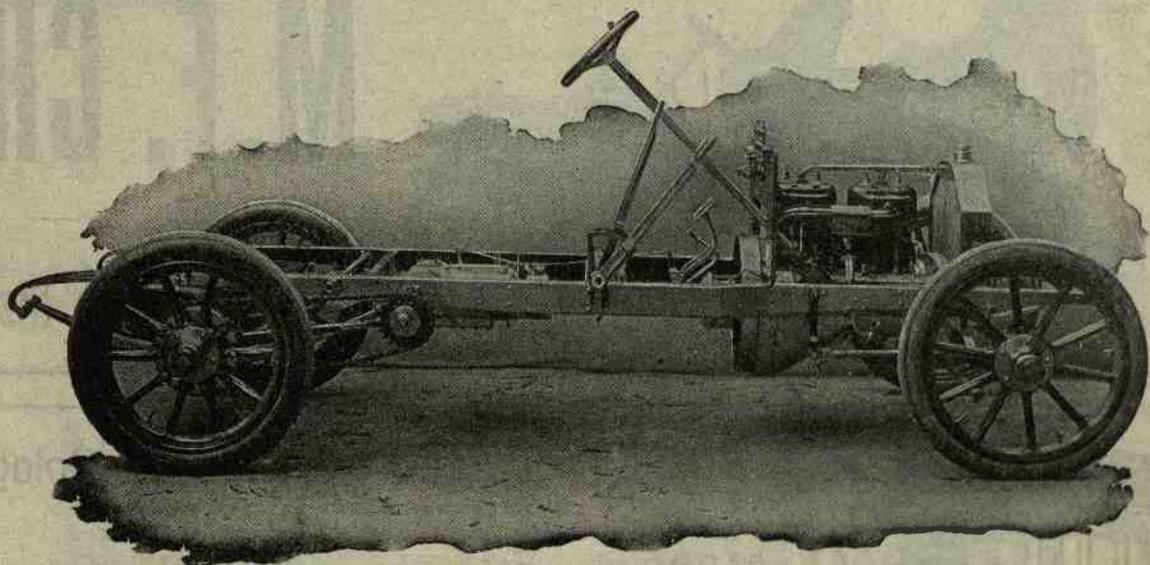
Capitale £. 1.500.000 - Società Anonima con Sede in Milano - Capitale £. 1.500.000

MILANO - Stabilimento e Uffici - Via Monte Rosa, 79 - Garage ed Officina di Riparazioni - Via Francesco Melzi, 3

## Chassis 16-22 HP

Tipi 1906:

16-22 - 28-35 - 50-65 HP



Chassis - Vetture - Omnibus - Carri trasporto - Motori - Imbarcazioni

## TIRO

**GARE DI TIRO ALLO STORNO A PORTOCIVITANOVA.** — Ecco l'esito delle gare allo storno svoltesi domenica 22 con un discreto numero di tiratori, indette da questa società di caccia e tiri.

**Tiro di apertura,** 2 storni a m. 16. 1. e 2. premio divisi fra i signori Giuli di Macerata ed il marchese Luciani di Porto Sant'Elpidio.

**Tiro Chiento,** 5 storni a m. 18. 1. e 2. premio L. 180 e 90 divisi fra i signori Olivieri di Ancona e Giuli di Macerata. Il 3. e 4. premio, L. 50 e 30, divisi fra Pistilli di qui ed il dott. Libani di Porto Recanati.

Giornata riuscita, discreto pubblico.

**GARE MILITARI IN ALESSANDRIA**

— Ecco il risultato della gara di tiro col fucile fra sott'ufficiali del 72° reggimento fanteria.

Medaglia d'oro: sergente Meardi; prima medaglia d'argento: sergente Taddei; seconda medaglia d'argento: furiere Santoro; prima medaglia di bronzo: sergente Cerruti; seconda medaglia di bronzo: sergente musicante Liotta; terza medaglia di bronzo: maresciallo Inaudi; quarta medaglia di bronzo: sergente Marchesi.

**TIRO AL PASSERO A LODI.** — Domenica si è avuta una importante gara di tiro al passero, di cui ecco i risultati:

**Tiro d'apertura:** 1. premio, Andena; 2. dott. Rodella. **Tiro generale:** 1. premio Cesare Pomini con 8 su 8; 2. premio, Bazzigaluppi con 7 su 8; 3. premio Pesatori con 6 su 7.

1. **poules:** 1. premio, dott. Moro con passeri 8 su 8; 2. premio, Edoardo Sassi con 7 su 8.

Tiro accoppiato vinto dal dott. Moro e Baini Iginio.

## SPORT PEDESTRE

**IL GIRO DI GENOVA.** — Il giro podistico della circoscrizione ebbe esito splendido. Centotrentasei furono i concorrenti.

Grande animazione destò la gara fra la cittadinanza. Arrivarono: 1. Lunghi, dello Sport Pedestre di Genova; 2. Paggiacci, di Roma; 3. Pallenzona; 4. Ricci; 5. Lanfranchi, tutto dello Sport Pedestre, che vinse il premio d'onore.

## FOOT BALL

**I CAMPIONATI INTERNAZIONALI DI FOOT-BALL A BERNA.** — Per iniziativa della Fédération Internationale de Foot-ball-Associations avrà luogo per la prima volta nel periodo 1905-906 un campionato internazionale di Foot-ball a Berna.

Per facilitare la buona riuscita di tale importante gara, il Comitato ha suddiviso le Federazioni aderenti o che hanno già promesso l'adesione, nei seguenti quattro gruppi: I gruppo: Inghilterra; II gruppo: Spagna, Francia, Belgio, Olanda; III gruppo: Svizzera, Italia, Austria, Ungheria; IV gruppo: Germania e Danimarca.

I vari gruppi dovranno mettersi d'accordo per eseguire le semifinali, in modo di esser pronti per la finale che avrà luogo in Svizzera durante la festa di Pentecoste.

## Corrispondenza

Roma, Collari. Favorisca scrivere sempre da una sola parte del foglio. — *Vercelli*, Bianco. Troppo tardi ci è giunta la notizia. — *Incino-Erba*, Veloce-Club Empoli. Rimborsateci la spesa del cliché in L. 5

e vi favoriremo. — *Cuneo*, Rossi Lorenzo. Del Torneo, come avrà veduto, ne parliamo due volte nel giornale quotidiano *La Stampa*. — *Portocivitanova*, Ronchi. Grazie. — *Vercelli*, Bianco P. Ricevuto. Appena potremo vi accontenteremo. — *Napoli*, Scialinga V. Pubblichiamo e vi ringraziamo. Abbiamo però già un corrispondente a Napoli. — *Bari*, Unione Sportiva. Infiniti ringraziamenti. — *Savona*, O. Tessitore. Appena lo spazio ce lo acconsentirà. — *Saluzzo*, Monge. Vo-

lontieri quando il partente ci scrivesse. — *Saluzzo*, De Saint Michel. Appena potremo vi favoriremo. — *Milano*, Ronchetti (Costanza). Idem. Grazie. — *Genova*, Rota. Questa Amministrazione non cede i clichés. — *Pesaro*, G. Rossi. Ricevuto. Pubblicheremo. — *Milano*, Perrone. I tuoi articoli ci giunsero. Attendono lo spazio. La fotografia di San Siro impossibile riprodurla. — *Roma*, P. Biazi. Pubblichiamo. Siamo provvisti e bene. — *Legnano*, Rigamonti. Ci dispiace, già provvisti.

**Chi può molto!  
può ben più facilmente ottenere il poco!**

**Feste pro Calabria**

Gara di lentezza per Motociclette:

**1° DELAUDE** su Motocicletta

**PEUGEOT**

addimostrando come la Motocicletta PEUGEOT sia la più facilmente regolabile.

Gara in salita per Vetturette:

**1° C. PICENA** su

**Bébé PEUGEOT**

battendo vetture di forza maggiore tra cui delle due cilindri!

Agenzia Italiana Stabilimenti PEUGEOT:

**MILANO - G. C. F. III PICENA - TORINO**

Via Cesare Correnti, 3.

Via Lagrange, 41.

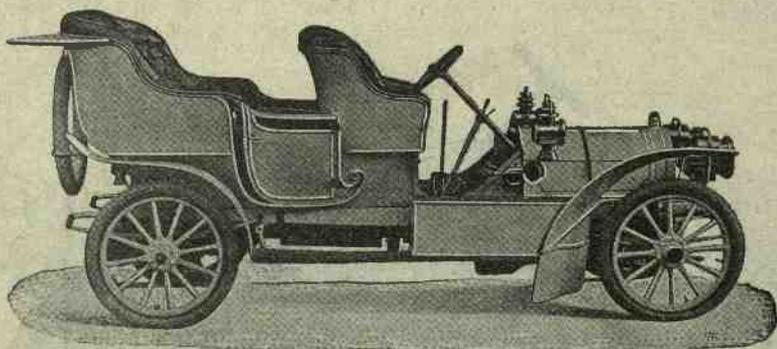
**CICLI E MOTOCICLI "PRIMUS."**



**DITTA BONARDI TORINO**

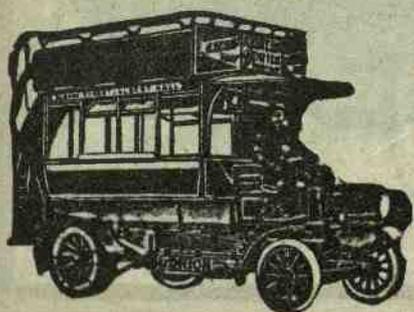
ESPOSIZIONE CAMPIONARIA - TORINO - Grand Prix, Med. d'oro e Med. d'argento del Comizio Agrario di Novara.

**Fabbrica di Carrozze e Carrozzeria per Automobili**



**M. F. CHRISTILLIN**

Torino - Via Nizza, 94-96-96 bis - Torino



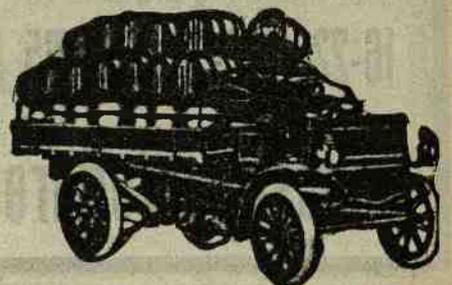
**SOCIETÀ ITALO-SVIZZERA - Bologna**  
di Costruzioni meccaniche

**CARRI da trasporto - OMNIBUS Automobili**

Marca **"ORION"**

i più perfetti  
i più sicuri  
i più economici

Cataloghi e preventivi gratis a richiesta.



Nella Corsa della

**Côte de Gaillon**

come in quella di

**Château Thierry**

una sola VETTURA

**F. I. A. T.**

**24 HP**

era iscritta, e guidata dal Sig. **AVELLAR LEINGRUBER**

giungeva **PRIMA** nella Categoria Turisti

Questa nuova vittoria dimostra una volta di più la superiorità delle Vetture **F.I.A.T.**

---

**Fabbrica Italiana di Automobili**

**TORINO** - Corso Dante, num. 35-37 - **TORINO**

**O**fficine **T**ürkheimer per **A**utomobili e **V**elocipedi

# VETTURE

*l'Ideale della semplicità, leggerezza e praticità*

***Le più economiche.***

# VETTURE

*20-24 HP - 4 cilindri - Chassis allongé*

***Le più perfette per il Grande turismo.***

# CAMIONS

*licenza Turgan - da 16 a 40 HP*

***per Trasporto di merci e Servizio viaggiatori.***

# BICICLETTE

***Massima eleganza - Solidità - Scorrevolezza.***

**Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi**

**Sede Centrale: MILANO, Via Lambro, 4.**

**Depositi ed Agenzie nelle principali Città del Regno.**