

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aereostatiche
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Canoa - Tiro - Podismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: 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, 3 - TORINO

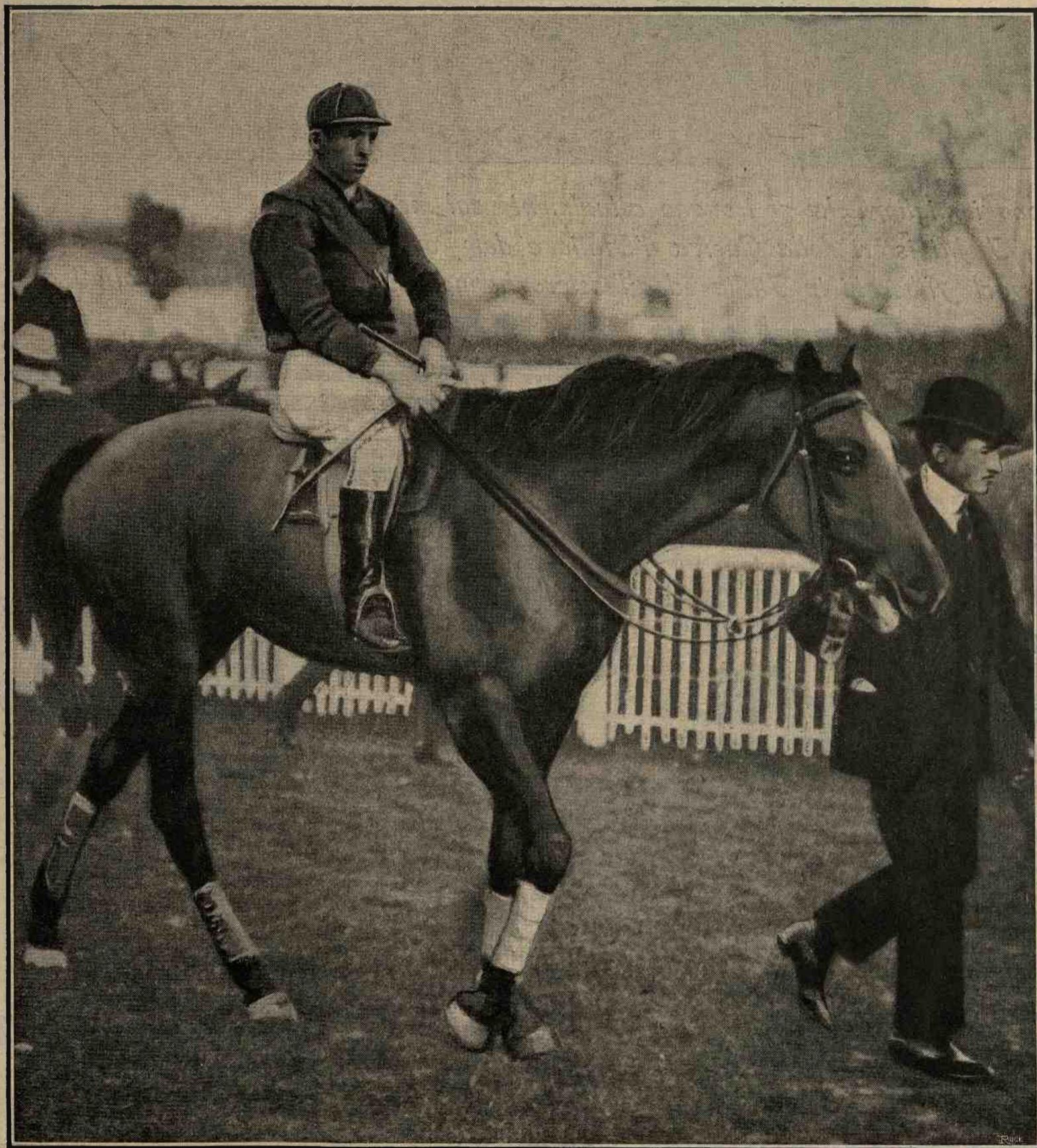
TELEFONO 11-26

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

L'inaugurazione della stagione ippica 1906



DANDOLO di "Jellow", e "La Dame Blanche",
vincitore del Grand Prix di Nizza 1906 (100.000 lire) appartenente al signor Fishoff.

Indubbiamente gli **OMNIBUS** per Alberghi e per Pubblici Servizi, ed i **CARRI TRASPORTO** della

F.I.A.T.

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



sono i migliori che si trovano attualmente sul mercato.

I Ministeri della Guerra d'Italia e del Portogallo, molte Società di trasporti, e vari Alberghi in Italia ed all'Estero hanno con ottimi risultati adottati gli

Omnibus e Carri F.i.A.T.

NON DIMENTICATE LA SUA MARCA

IN VENDITA OVUNQUE



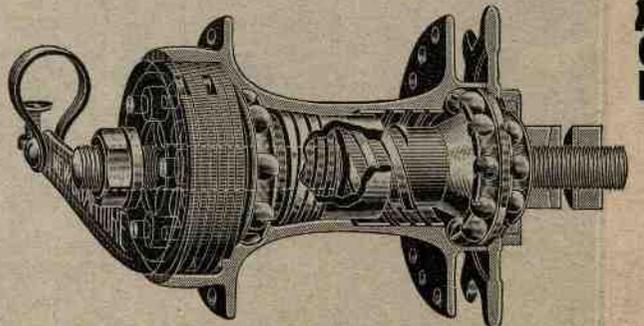
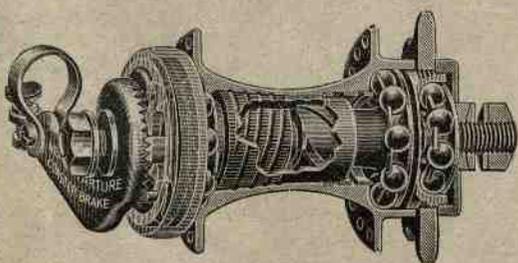
II MOZZO

NEW-DEPARTURE

per biciclette
e motociclette
è il

MIGLIORE

del mondo



The NEW-REPARTURE C.o - Via Giuseppe Verdi, 11 - **MILANO**

SOMMARIO

Tutta l'attualità sportiva, come al solito, trova l'illustrazione nel presente numero, di cui ecco il sommario:

« Dandolo », vincitore del Grand Prix Ippico di Nizza - Alpinismo Invernale - Il Routier Italiano - Le Olimpiadi di Atene - La prossima riunione ippica torinese - Il nuovo stallone Galeazzo - La chiusura della Esposizione Internazionale Automobilistica di Torino - La nuova palestra della « Cristoforo Colombo », - campionati d'Europa di pattinaggio e la riunione di Nizza - L'automobile di Wanderbilt di 250 cavalli.

Alpinismo invernale

La III gita del Club Alpino Italiano Stazione Universitaria di Milano

Incredibile ma vero! L'alba di domenica 4 vedeva un manipolo di baldi giovanotti, cui si era aggiunta una forte e gentile signorina monzese,



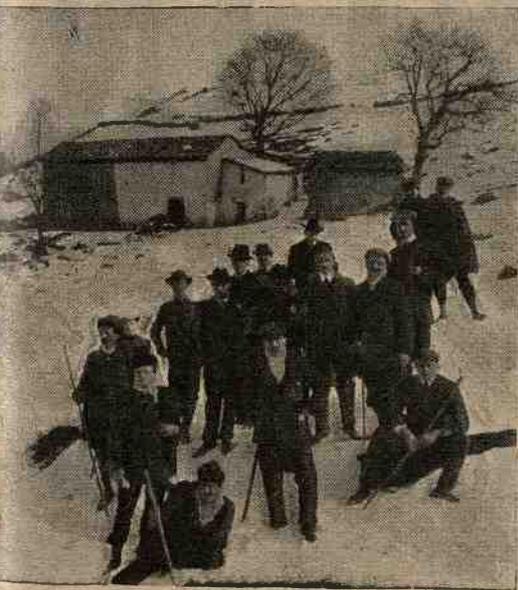
Alla cima del Corno occidentale (m. 1372).

filare a tutto vapore alla conquista dei... Corni di Canzio!

Non spaventarti pudico lettore! Sono corni... ma non di cervo o di simili più o meno gentili e domestici animali... bensì di quella dolomia speciale che quei buontemponi di geologi chiamarono « carinata » ed ascrissero (beata lei in un con loro) alla « formazione geologica di Saltrio ».

Roccia quindi, e dura!... ma franca, sicura, leale, lealtà e franchezza cui erano benissimo intonate le fronti di quei bravi giovanotti, tutti studenti, amanti tutti dei vasti orizzonti, delle forti emozioni, delle aspre fatiche che la montagna procura a' suoi devoti.

La salita si effettuò da Onno e con un appe-



All'alpe di Pianezza.

tito formidabile, coi polmoni rinnovati, col cervello riposato, la numerosa schiera faceva ritorno a Milano da Valmadrera col comodissimo diretto delle 16, piena di riconoscenza per quella benemerita associazione che ogni quindicina porta i suoi soci in alto, alla montagna, a compiere la loro educazione fisica, intellettuale, morale; ad attingervi forza, bellezza, sapere e virtù.

M. T.

Le nostre associazioni turistiche

Il Routier italiano

Nella prima puntata di quest'anno della Rivista *Il Routier italiano*, il rag. F. Monza scioglie un inno alla fiorente associazione nazionale invitando la gioventù italiana ad affigliarsi.

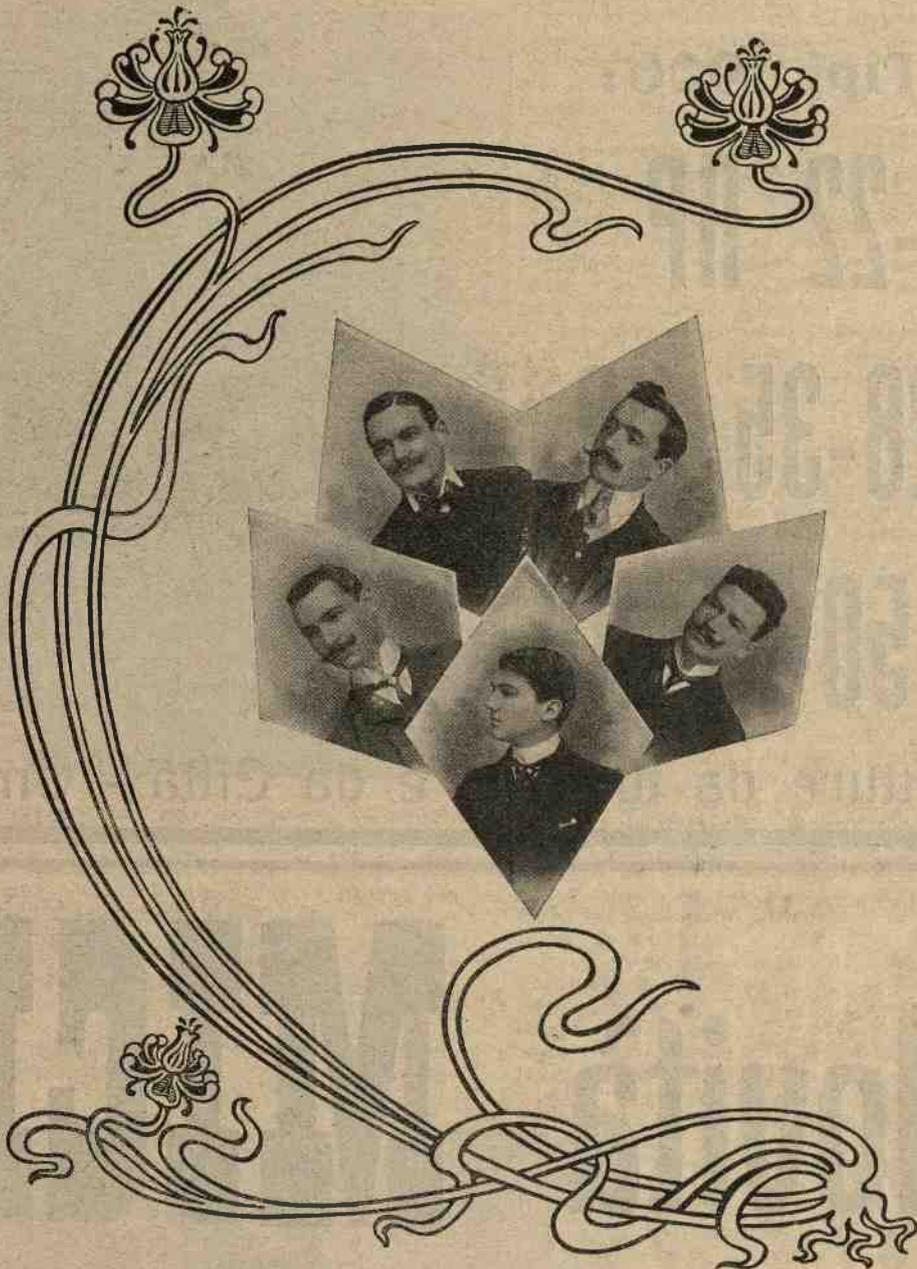
Il Routier italiano, diretto oggi da un Consiglio composto di giovani entusiasti, volenterosi e pratici in fatto di organizzazione, ha tracciato innanzi a sé una via tutta propria, un programma tutto speciale, che pur imperniandosi su quello generale del turismo, non urta con quello seguito dai *Fortiores* e dagli *Audaces*.

Routiers, *Audaces* e *Fortiores*, tutti concorrono,

« Ora la patria guarda con occhio benevolo e superbo il crescere novello delle nostre Associazioni, intente, nelle supreme finalità, ad accrescerne il decoro e a prepararne l'avvenire, ed ogni degno cittadino applaude alle nostre battaglie, alle vittorie nostre, come a trionfi che interessar possano il progressivo movimento d'Italia.

« E infatti la forte gioventù delle palestre fu sempre pioniera di progresso in ogni tempo, in ogni contrada del mondo.

« La Grecia antica si addestrava nei circhi e nelle arene, e da Simonide a Pindaro, la fantasia



La nuova direzione del Routier italiano.

secondo noi, ad aumentare e diffondere fra la classe dei ciclisti la passione per il turismo. Queste novelle associazioni, secondo noi, se non lo hanno ancora preso, vanno prendendo il posto di quelle prime società sorte con lo scopo di diffondere lo sport ciclistico.

Lasciamo a tale proposito la parola al ragioniere Monza:

« L'Associazione del Routier Italiano una sola primavera ha visto e già fiorente e acclamata corre per la penisola, ornando di una nuova e verdissima fronda di alloro l'altare della patria comune.

« Quando in una giovane nazione la gioventù coi magnifici entusiasmi lascia gli allettamenti delle Capue moderne e gli ozii addormentatori e la perenne festa dei cervelli e dei muscoli dirige la propria attività; quando la gioventù cosciente della dignità dei diritti che da sudati doveri può nascere, respinge la molle insinuazione del vizio e nei campi salutari dello sport si schiera forte dello scopo altissimo che si propone, si può affermare che il progresso civile, che tanto preoccupava il d'Azeglio, comincia ad affermarsi e ad affratellare con vincoli sicuri la parte migliore di un popolo.

dei poeti celebrò i nomi e le gesta dei forti perpetuandone la gloria ne' loro epinici.

« Roma repubblicana curava nei giovanetti la fisica educazione, e i saggi *patres familias* baciavano di consolazione i figli vincitori nelle gare; in ogni patria forte, insomma, fu compresa l'importanza di una fisica educazione che desse alla fibra la robustezza e lo sviluppo necessario; ed ora, più che mai, davanti al minaccioso pericolo dell'indebolimento della razza nostra, sorge vivo, impellente il bisogno di un'attività muscolare che conservi sano il corpo per le battaglie della vita.

« E' perciò ai giovani che più caldo il nostro appello mandiamo, sicuri di trovare nelle anime loro la rispondenza del fine altissimo che l'Associazione nostra si propone: ed a coloro che verranno a schierarsi con noi, potremo ripetere con Leopardi:

*E rigoglioso ne l'età novella
Oggi la patria cara
Gli antichi esempi a rinnovar prepara.*

« Rag. F. Monza ».

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

FABBRICA AUTOMOBILI
ISOTTA FRASCHINI

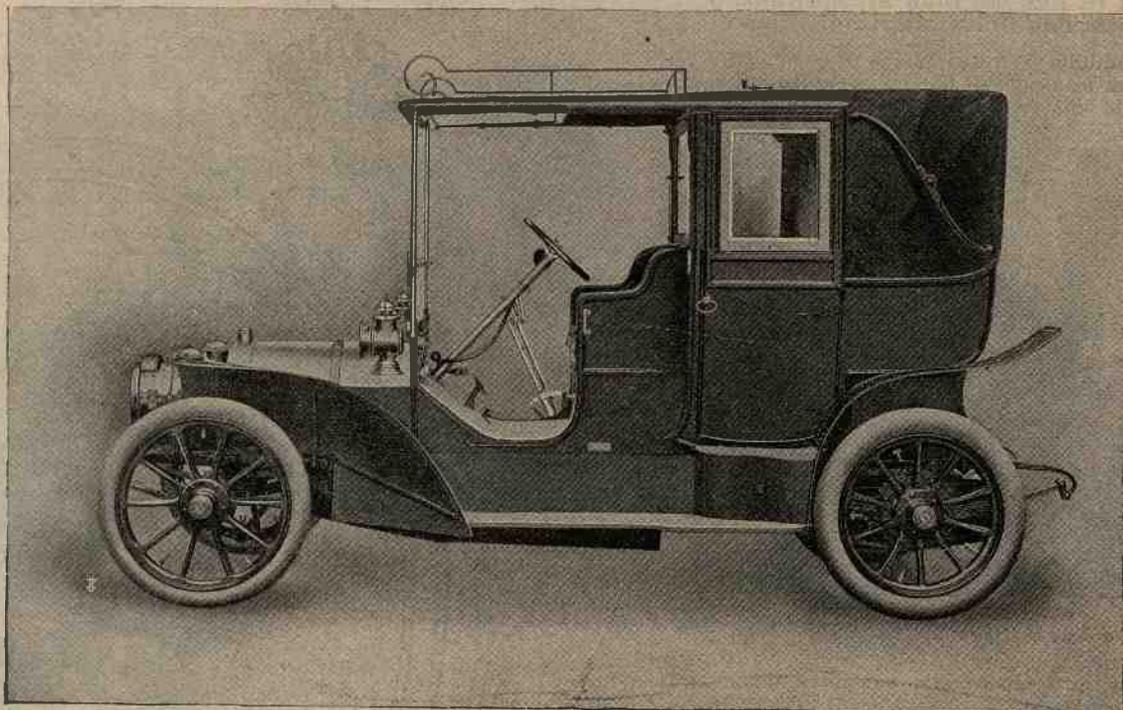
Società Anonima - Sede in **MILANO** - Via Monte Rosa, 79

Tipi 1906:

16-22 HP

28-35 HP

50-65 HP



Vetture da turismo e da Città - Omnibus - Carri trasporto

Novità MICHELIN

Copertura Antidérapante à Semelles
Copertura Antidérapante Cuoio extraforte

Speciale per l'Italia

Leve Articolate per la facile montatura dei Pneumatici

Domandare la nuova Tariffa

Agenzia Italiana dei Pneumatici **MICHELIN**

MILANO - Foro Bonaparte, 67 - MILANO

Le riunioni ippiche in Italia nel 1906

Il programma della Società Torinese

Lo sport ippico va assumendo nella capitale piemontese quel posto d'onore che gli spetta fra tutte le manifestazioni sportive di una grande città moderna.

Ci voleva certamente del coraggio, occorrevano degli organizzatori entusiasti, tenaci, pratici più che tutto, che si disponessero a studiare con amore e competenza un grande programma. Bastavano pochi entusiasti per riuscire nell'impresa ed oggi noi appunto possiamo dire che a tutto si è provveduto; ogni difficoltà fu superata ed il programma della Società Torinese per le corse di cavalli si presenta ricco di ben 10 giornate e dotato di circa 150.000 lire di premi.

Così, dopo Milano, la nostra città, offre all'appassionato dell'ippica la migliore riunione sportiva dell'anno.

Un vero successo di organizzazione, la quale, se necessità di qualche sacrificio, non mancherà di riportare il meritato successo.

L'aumento del numero delle giornate, secondo noi, contribuirà ad un maggior concorso delle scuderie e ad una maggiore affluenza di pubblico.

Le scuderie potranno inviare i loro prodotti nella capitale piemontese, dove rimarranno circa un mese; ed il pubblico potrà maggiormente interessarsi all'avvenimento ippico, al quale assisteranno tutti i Principi, e non sarà improbabile, pure il Re.

Torino e Milano sono dunque oggi divenuti i primi centri ippici d'Italia; la durata e l'importanza delle loro riunioni e la vicinanza delle due città faciliterà di molto l'esito di queste manifestazioni sportive, le più eleganti del nostro Paese.

Quest'anno specialmente, il concorso del pubblico sarà straordinario tanto a San Siro come a Torino. Nella capitale Lombarda, sede di una Esposizione internazionale di eccezionale importanza, i treni provenienti dal Ceniso, dal Gottardo, dal Sempione e da Pontebba porteranno la folla elegante, la folla dello sport che incontriamo sui campi ippici della Francia, dell'Inghilterra e della Germania.

La stessa folla internazionale che accorrerà alla Esposizione di Milano, non ripasserà l'Alpe, senza avere prima fatto una capatina nella nostra Torino, dove altre grandiose feste si svolgeranno in occasione del bicentenario di Pietro Micca. Venendo a Torino, la folla si darà convegno, non più all'ippodromo della Barriera di Stupinigi, ma sul nuovo campo di corse che la Società Torinese sta costruendo presso la borgata di Mirafiori.

E' appunto in occasione dell'inaugurazione di questo nuovo, grandioso ed elegante ippodromo, che un programma di eccezionale importanza è stato compilato ed approvato dal «Jockey Club Italiano» e dalla Società degli «Steeple-Chases».

La riunione internazionale di Torino 1906 comprende dieci giornate, dal 20 maggio al 24 giugno. Destinata specialmente a favorire il concorso delle scuderie estere, e particolarmente quello delle scuderie francesi, essa avrà una reale importanza, sia perchè permetterà di dare ai cavalli che prenderanno parte alla riunione di Milano un più lungo soggiorno in Italia, sia perchè la serie dei premi per cavalli di classe meno elevata assicura ai proprietari stranieri il rifacimento delle spese di viaggio.

L'inaugurazione del nuovo ippodromo, situato in una splendida posizione e dotato di un buon percorso tanto per le corse piane, come per quelle di siepi e di steeple, darà certamente una grande attrattiva alla riunione di primavera.

La riunione torinese si svolgerà dunque in primavera e precisamente nei giorni 20, 24, 27 e 31 maggio, 3, 7, 14, 17, 20 e 24 giugno.

Oltre ai premi in oggetti la riunione è dotata di circa 150.000 lire suddivise in 36 corse piane, in 9 corse di siepi ed 11 corse steeple-chases. Totale dunque 56 gare suddivise come segue:

Primo giorno (domenica 20 maggio). — Premio Apertura — Premio Lingotto — Premio Mirafiori (handicap discendente) — Premio Patronesse (Hacks gentlemen Riders) — Premio Chieri (siepi gentlemen).

Secondo giorno (giovedì 24 maggio). — Premio Cavoretto (a vendere) —

Premio Borgaretto — Premio della Città di Torino (handicap discendente) — Premio Chivasso (corsa di hacks-gentlemen) — Premio Moncalieri (steeple-chase-gentlemen).

Terzo giorno (domenica 27 maggio). — Premio Sangone (a vendere) — Premio Orbassano — Premio

(handicap ascendente) — Premio Principe Amedeo (internazionale L. 20.000) — Premio Duca d'Aosta (handicap ascendente gentlemen) — Premio Venaria Reale (siepi gentlemen handicap) — Premio della Società degli steeple-chases.

Sesto giorno (Giovedì 7 giugno) — Premio Stupinigi (corsa a vendere, handicap ascendente) — Premio Valentino — Premio Piemonte (handicap discendente) — Premio Pinerolo (corsa piana per cavalli da caccia, handicap) — Premio Beinasco (steeple chase) — Premio delle Alpi (corsa di siepi, gentlemen riders).

Settimo giorno (Giovedì 14 giugno) — Premio Cumiana (corsa a vendere) — Premio Piossasco — Premio Piobesi (handicap discendente) — Premio Crocetta (corsa di siepi) — Premio Giaveno (steeple chase) — Corsa Militare (steeple chase, a vendere; ufficiali in servizio attivo permanente, 1ª circoscrizione).

Ottavo giorno (Domenica 17 giugno) — Premio Trofarello (corsa a vendere) — Premio Poirino — Premio Sansalvà (handicap discendente) — Premio Dora (corsa di siepi) — Premio Stura (steeple chase, a vendere) — Corsa militare (steeple chase, handicap; ufficiali in servizio attivo permanente, 1ª circoscrizione).

Nono giorno (Mercoledì 20 giugno) — Premio Lucento (corsa a vendere) — Premio Rivoli — Premio Tesoriera (handicap ascendente) — Premio Pianezza (corsa di siepi) — Premio Oulx (steeple chase, handicap) — Premio Alpignano (steeple chase, gentlemen riders, handicap).

Decimo giorno (Domenica 24 giugno) — Premio Avigliana (corsa a vendere, handicap discendente) — Premio Susa — Premio Moncenisio (handicap ascendente) — Premio Ivrea (corsa di siepi, handicap) — Premio Racconigi (steeple chase, handicap, gentlemen riders) — Premio La Loggia (corsa di siepi, gentlemen riders, handicap).

La riunione di Torino riuscirà certamente importante. Lo arguiamo dalle iscrizioni del «Premio Principe Amedeo», chiuse martedì 20 febbraio. Mai così numerose ed importanti riuscirono dette iscrizioni, che qui sotto facciamo seguire.

Nel quinto giorno della riunione ippica di Torino 1906, 3 giugno, si disputerà il «Premio Principe Amedeo», L. 20.000, per puledri interi e puledri di ogni paese nati nel 1903. Tali cavalli saranno esenti da sopraccarico se dichiarati vendibili per L. 10.000 martedì 22 maggio, alle ore 5 pm. Distanza m. 2000 circa.

Il vincitore, se vendibile, verrà messo all'incanto subito dopo la corsa.

Ecco le iscrizioni:

E. F. Bocconi: *Isabella II, Cresco, Caronte, Cassandra.* — Sir Rholand: *Oryx, Kuch Parvani, Bhag, Prenestina, Florizelia, Winkfield, Queen, Chitet.* — F. Tesio: *Per ridere.* — R. Sineo: *Aquilante.* — Conte di Sorrivoli: *Frascarola.* — Razza Volta: *Ricordo, Terremoto.* — Conte R. Bastogi: *Cimabue, Farnesina.* — A. Chantre: *Massena.* — Alberto Rook: *Bardo.* — Principe Doria Pamphilj: *Jenny's Way, Jchneumon, Roch of Coshel, Plinio, Equizia.* — Harry Rook: *Sesto Varo, Nelusco.* — Razza Gerbido: *Excelsior, San Siro.* — Scuderia Torinese: *Yama.* — Razza Alchima: *Passerelle.* — Petite Fcurie: *Charmion, Yalla, Venez-y-Voir.* — Bruno Lido Guastalla: *Elsa, Siglinda.* — Principe di Gangi: *Foxhall.* — Razza Casalina: *Irish Ook, Aleatico.*

Totale dunque 39 cavalli. L'organizzazione sarà perfetta anche quest'anno.

La nuova Direzione non verrà meno alle tradizioni della vecchia società. La compongono spiccate personalità, organizzatori competenti per cui non si può pensare diversamente.

Ecco come la nuova direzione riuscì composta: presidente Figarolo di Gropello Tarino conte Giuseppe; vice-presidente conte Carrù della Trinità; direttori barone di Sant'Agabio, capitano Tapparone, Marchese di San Germano, conte Di Gropello capitano Vittorio, Federico Tesio, conte Di Pettinengo, Ernesto Pansa, barone Gianotti Romano, Montù Mario.

La Commissione per i lavori di adattamento del nuovo grandioso ippodromo venne composta dei signori Fortunato Calligaris e ing. Bon.

V. G.

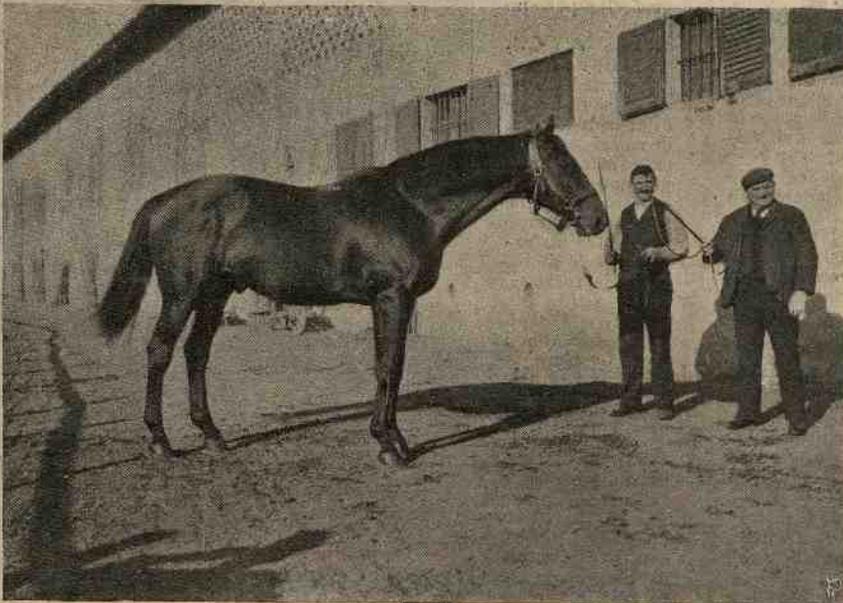


Il Conte di Gropello, nuovo presidente della Società Torinese per le corse dei cavalli.

Generala (handicap discendente) — Premio Gerbido (piana per cavalli da caccia) — Premio Vinovo (siepi a vendere-gentlemen).

Quarto giorno (giovedì 31 maggio). — Premio Carmagnola — Premio del Jockey Club — Premio Saluzzo — Premio Carignano (hacks-gentlemen) — Premio Millefonti (steeple-chase handicap-gentlemen).

Quinto giorno (domenica 3 giugno). — Premio delle Tribune (a vendere) — Premio Partengo



Galeazzo, baio nato nel 1903 da Galopin 3 e Eira 3, da Kisber 4 e Aeolia, da Parmesan 7 e Breeze, da King-Tom e Mentmore Lass di Sir Roland, farà la monta al tasso di L. 1000 a Castellazzo di Rho.

Galeazzo ha già prodotto molti vincitori; in Francia: Eryx, Brillantine, Vertumne, Fabia, Gazette, Impromptu, La Robertsau, Glasier, La Kama Soutra (importato in Italia); in Inghilterra: Moulton Rose, Whinbloom, Filippo, Hanging Gale, Certosa; in Germania: Toreador II e Galanta.

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.

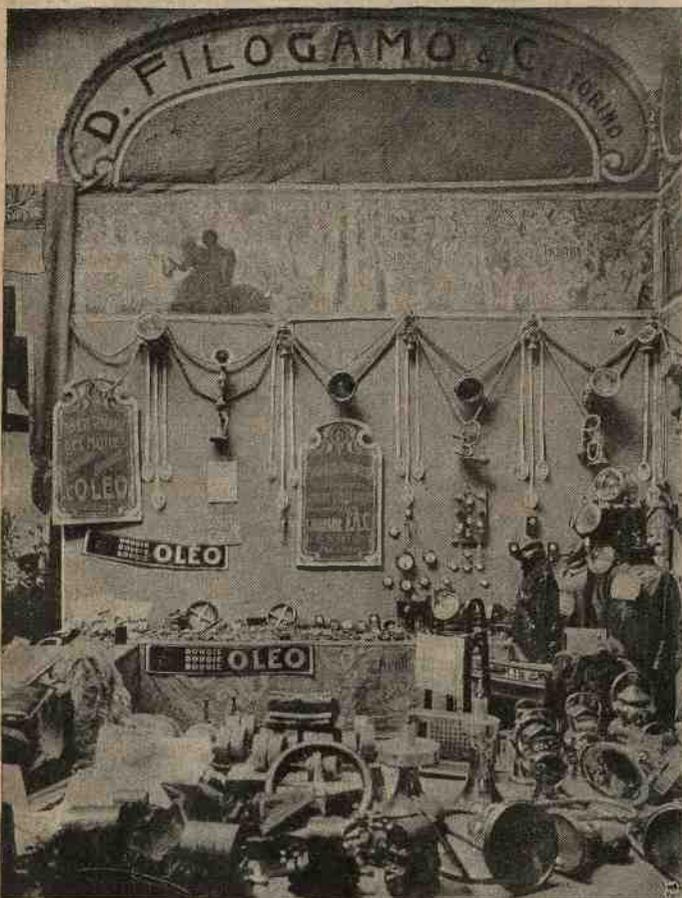
Una visita agli "stands", della III Esposizione Automobilistica di Torino

(Rivista a volo d'uccello)

(Cont. e fine, vedi numeri precedenti)

Ing. Nicolas e Gastaldi, Torino.

Siamo nel novero delle Ditte giovani ed intraprendenti. Automobili (Mieusset, Lione); Pneumatici



Il grandioso stand del signor Filogamo, dove erano riuniti tutti gli accessori dell'automobile. (Fot. Fava - Torino).

(Grammont, Pont de Cherny); Fari (Bouillet); Motori (Crozier, Lione), tutta roba di prima marca e qualità. Che desiderate di più? Quando si passa innanzi ad uno stand di questo genere, chi ha intenzione di comperare, non può fare a meno di decidersi o per l'una o per l'altra cosa. Non c'è che la difficoltà della scelta.

L'operato meccanico, Torino.

E una pubblicazione utile che ha fatto bene a presentarsi al Salon, per farsi meglio conoscere dagli intenditori.

In questo stand vi hanno pure dei fari e manovelle salva-contraccoppi di un interesse certo non disprezzabile e d'un funzionamento perfetto.

Fabbre e Gagliardi, Milano-Torino.

Chi non conosce questa rinomatissima Ditta? Occorrerebbe certo un lumicino per andare in cerca di quel tale, e poi condurlo nel grandioso stand della Darracq, o in quello più vasto e sontuoso degli accessori e di tutto quanto vi è esposto, lucente, finito, impeccabile, fargli toccar con mano quanta potenza e pur quanta sobrietà d'affari si racchiuda nei due gentiluomini Fabbre e Gagliardi.

Se volete la Darracq spaventosamente veloce nelle mani dell'Hémery, eccola la lucente civettuola che vi attende, se però scivolerete nelle mani della Ditta quei bei biglietti da mille che farebbero la consolazione di noi tutti.

Se invece siete più modesti, se non vi occorre che una marca meno fulgida, Dinin (elettrica). Alcyon (vettoretta) Pilain-Gladiator, un elegante vestito da chauffeur o altro accessorio pel vostro automobile, la cosa si combinerà a più buon mercato.

Comunque non avete che da decidervi, e quel che si può credere si è che qui sarete serviti a dovere e con ogni sollecitudine.

Persino un'auto-carrozzella Mirabilis dello Stabilimento De Maria, ci trovate! Un vero capolavoro dell'arte medica che fa onore all'industria torinese.

Garage Croizat, Torino.

Uno stand pieno di luce, ricchissimo, dove il pittore Gaido vi ha lasciato l'impronta del suo buon gusto. E qui radunato un scelto gruppo di automobili (Reo), di biciclette (Rambler) e di lubrificanti.

Se volete comperare, e le ordinazioni avute non sono poche, eccovi la gentilezza del sig. Curioni e l'arguzia dell'ing. Croizat, che vi fanno comperare per.... forza! Si capisce, perchè sapete di comperare roba di prima qualità e a buon mercato.

Garage Alberti, Firenze.

E' un amico di Torino, e della Fiat in particolare, dove a Firenze la rappresenta, ci dicono con onore

e molti.... quattrini. E' collo Storero di Torino, una delle colonne su cui la nostra gran marca torinese si è appoggiata sin dall'inizio, e naturalmente (occorre dirlo?) i vecchi amici sono sempre i migliori e quelli su cui potete maggiormente fidarvi.

Quindi se volete una Fiat di qualunque modello e potenzialità, l'Alberti vi serve e vi serve bene.

Se invece desiderate la Fiat-Ansaldo, la elettrica Védrine di Parigi, le piccole vettorette Knap e Gregoire, l'Alberti vi può egualmente accontentare perchè a lui pure è affidata la bella merce.... Come volete.

Humplner, Vurzburg.

Esponde degli accessori in acciaio per automobili che sono parecchio stimati, e conseguentemente riceve molte ordinazioni.

E' un lavoro finito che caratterizza molto bene la potenza dell'industria germanica.

De Margherita, Torino.

Anche l'industria degli strofinacci ha la sua importanza, specialmente quando è praticata da una Ditta così competente come questa.

Ve ne sono di ogni tipo, per industria ed uso domestico, ed il compratore non ha che una sola difficoltà, quella di scegliere il campione! Non è gran cosa.

Dottor Petracchi, Varese.

Che strano! Un dottore che si dedica all'invenzione d'un cerchione smontabile che poi battezza Ratio. Naturalissimo fatto questo, che spesso si verifica e solo nelle persone a cui l'ingegno non è limitato, e possono spenderlo in parecchi studi anche al tempo stesso.

Ma lasciamo andare. A noi basta rilevare che il cerchione Ratio ha veramente suscitato grande simpatia, e le nostre Ditte intendono adottarlo alle loro speciali vetture. Intanto le ordinazioni non si fanno aspettare.

Luigi Bardelli, Torino.

E' un ottico che Torino intera conosce per le rinomate lenti, ma che vuol oggi distinguersi anche in accessori per automobili.

La sua fu una piccola Esposizione, molto interessante però e visitatissima.

Officina Canavesio, Torino.

Era l'antica ditta Carello, già rinomata. Ora un'opportuna Società la fa essere più forte e le permette quindi di far fronte alle ordinazioni sempre maggiori. Quindi nuove costruzioni, aumento di operai e crescendo impressionante di cifre.

Sappiamo che i fari, d'ogni genere, costo e dimensioni che essa produce, sono ricercatissimi dappertutto, e prima di tutti dalla nostra Real Casa, dalla Casa Imperiale di Germania, e poi dagli arsenali marittimi, dalle ferrovie, e dai più forti industriali d'Italia. E' insomma la preferita pel suo genere.

Oliva & C.I, Milano.

Esponde carrozzeria semplice e di gran lusso, ma dove ci sembra essa primeggi, è pel medio lavoro, quello cioè che più specialmente esige la robustezza e la modicità di prezzo.

Al Salon lo stand fu molto frequentato e non si dice che bene.

Hoppler, Milano.

E' l'espositrice di telai d'acciaio di primissima marca, e le nostre fabbriche d'automobili le sono clienti, perchè sanno di comperare bene e a buoni prezzi. Basta osservare per convincersi della serietà della Casa.

Freni Vigor, Parigi.

Si trattava di cosa utile allo sport e non poteva certo mancare al Salon torinese, il mercato più forte dell'industria meccanica nostra e d'oltr'Alpe. Volendo informazioni precise sulla bontà indiscussa di questi

freni non si aveva che da passare allo stand e praticamente vi convincevano subito amici cortesissimi di Francia.

Luigi Gianoli, Milano.

Aveva un piccolo stand, ma quanto gli basta per presentarvi eccellenti magneti ed accessori per l'automobilismo.

Molti si fermarono a vedere, toccare, complimentare ed anche a lasciare ordinazioni. Ed è quello che più conta.

A. Tocanier, Milano.

Uno stand prettamente meccanico, con pezzi per canotti (Peugeot-Tuler, Parigi), macchine, utensili (Frossart-Carleville), accessori (Rosario, Ginevra), un tutto insomma che vi lascia impressionati e soddisfatti al cospetto della moderna meccanica.

Anche qui l'amatore trova da soddisfare completamente le sue aspirazioni, conciliando il solido lavoro col modico prezzo.

Belloni e C., Milano.

Altro stand con tipi di carrozzeria non meno belli di tanti altri, e dove il pubblico fece le sue visite giornalieri perchè, oltre alla bontà, l'allettava la parte decorativa della merce esposta. Con tali principii e l'accurata lavorazione, le ordinazioni a questa Ditta non possono che aumentare con tutta sua soddisfazione.

Castagna e C., Milano.

Stand con esposizione di carrozzeria finita, elegante e solida. La Ditta milanese, che non è alle sue prime armi, gode oltre che la fiducia degli industriali anche la simpatia del pubblico, il quale ormai è abituato in tutte le mostre a leggere il suo nome, il che in parte garantisce della potenza finanziaria d'una gran Ditta.

Nicuport, Parigi.

Ci presenta nel suo stand uno stock completo di accessori e magneti per automobili.

Una Ditta anche questa che non ha bisogno di presentazione perchè ovunque i suoi prodotti si impongono per l'indiscussa precisione e buon mercato.

Non c'è che da contare le ordinazioni e subito rimanete convinti.

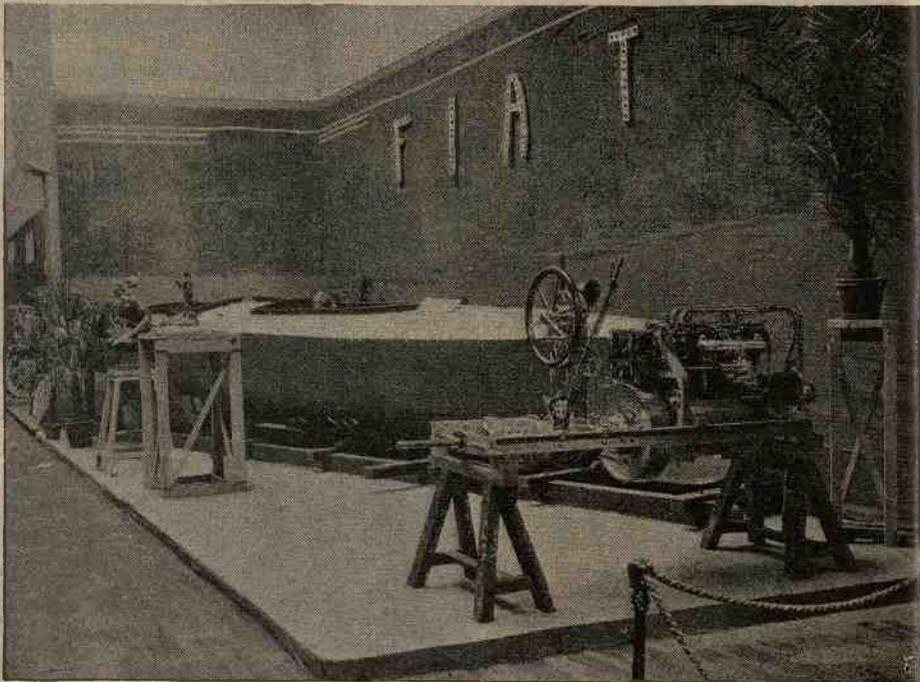
A. Ferretti, Torino.

Stand di accessori, cambi velocità, compassi, parti staccate di automobili, ecc., un vero bazar di quanto possa interessare un buon ciclista o automobilista, tanto più perchè si tratta di materiale eccellente, ben confezionato ed a prezzi di concorrenza. Bisogna comperare per forza!

L. Besse, Parigi.

Aveva impiantato non uno stand, ma una vera officina di macchine e utensili per la fabbricazione dell'automobile. Sono naturalmente ordigni d'acciaio puro, lucidi, finiti, che ispirano robustezza al solo guardarli, e vi assicurano che da tali perfezioni meccaniche non possono scaturire che altre perfezioni del genio industriale. Se volete schiarimenti sul loro funzionamento, gli amici francesi ve li danno subito con tutta amabilità.

Il Garage Croizat avvedutamente si è assicurata a Torino la rappresentanza di questa rispettabile Casa.



Il glorioso « Fiat X » e il motore per canotti automobili che la Fiat ha esposto al Salon di Torino. (Fot. Croce - Milano).

L'Abbonamento alla Stampa Sportiva costa in tutta Italia L. 10 per l'edizione di lusso, su carta americana riservata ai soli abbonati e L. 5 per l'edizione comune.

VEETURE Züst

Rappresentanti esclusivi

Torino - Società Anonima Frera - Milano

MOICICLETTE
da 2 a 8 HP
uno a due cilindri

Zédèl

Forcella Elastica

Rappresentanti esclusivi:

Torino - Società Anonima Frera - Milano

BICICLETTE FRERA

costruite nelle Officine Mecc. di Tradate (Como)

Torino - Società Anonima Frera - Milano

La chiusura della III Esposizione Internazionale Automobilistica di Torino

L'ultima giornata.

Con la giornata di domenica 18 si è chiuso il III Salon Internazionale automobilistico italiano. Lo spettacolo di chiusura riusciva più meraviglioso ancora di quello inaugurale. I visitatori della Mostra ammontavano ad 8000, e nelle vicinanze del palazzo una vera folla accorreva per assistere al passaggio degli omnibus che trasportavano veloci i passeggeri da piazza Castello al Valentino. Il tempo splendido favoriva la chiusura dell'Esposizione.

Tra la folla si notavano parecchi *sportsmen*, giunti a Torino appositamente nel mattino, per avere un'impressione dell'ultima ora della grande Mostra automobilistica. Fra gli arrivati notammo parecchi *sportsmen* ed industriali romani, genovesi e fiorentini. Incontrammo il vecchio campione ciclista Gigi Pontecchi, che oggi si dedica completamente all'automobilismo, dove noi gli auguriamo di metiere gli allori conquistati nel campo del ciclismo; l'ing. Borella, di Intra; il forte motociclista Lanfranchi, di Firenze, rimessosi quasi completamente della sua terribile caduta fatta due anni or sono al Velodromo di Parigi; il cav. Carliato, di Roma.

Poi vedemmo due personalità romane, il principe Chigi e il duca Leopoldo Torlonia. Fra gli altri personaggi che ieri attraversavano le sale della Mostra, vi era pure il miliardario Wanderbilt junior, il quale si mostrò veramente entusiasta dell'Esposizione di Torino.

Nel mattino l'Esposizione fu nuovamente visitata da S. A. R. la duchessa Elena d'Aosta.

L'Esposizione si è chiusa alle ore 19 precise. Il bilancio della III Mostra internazionale presenta un attivo superiore a quello delle precedenti Esposizioni, e gli stessi espositori mai concludono come quest'anno tanti affari. I visitatori in totale furono oltre i 50,000, e l'introito lordo si aggira sulle 100,000 lire.

Il banchetto di chiusura.

Nel grande salone del Molinari sabato sera si riunivano a banchetto i membri del Comitato e tutti gli industriali, i quali esposero al III Salon. I fratelli Aschieri, come al solito, vollero farsi veramente onore servendo un ottimo pranzo. Erano più di 150 i commensali che, distribuiti in cinque lunghe tavole, si erano dati convegno per festeggiare il trionfo della III Esposizione torinese.

Sedevano alla tavola d'onore il presidente marchese Ferrero di Ventimiglia, il senatore conte Biscaretti, l'ing. Marengo, il cav. Alfredo Rostain, il cav. Agnelli, il segretario Mario Montù, il dott. Tapparo, il dott. Rossi, il cav. Girard, Carlo Salengo, il cav. Fubini, Bigio Guido, l'avv. Cat-

Raggio, il nostro direttore Gustavo Verona, l'avvocato Leonelli, della *Tribuna*; Lombardo, direttore dell'*Automobile*; C. E. Costamagna, della *Gazzetta dello Sport*; Rocca dell'*Auto* di Parigi, e Canton, degli *Sports*.

Si ebbero pochi discorsi e tutti applauditi. Il marchese Ferrero prese per il primo la parola per ringraziare tutti gli industriali d'Italia che concorsero col loro intervento alla riuscita del III Salon.

« Ci rivedremo — egli disse — nel 1907 ed allora più comodamente vi accoglieremo. Per quell'epoca il grande progetto, da tanto tempo accarezzato dagli industriali torinesi, sarà un fatto compiuto ».

Al marchese Ferrero rispose molto bene, a nome degli industriali espositori, il signor Bova. Poi Gustavo Verona, a nome della stampa politica e sportiva d'Italia, brindò alla nuova festa di pace, costituita dall'Esposizione d'automobili di Torino, che avvicina una volta all'anno gli industriali di ogni parte della penisola. Accennato alla riuscita del III Salon, disse che la stampa di tutta Italia e dell'estero è concorde oggi nel tributare un plauso meritato agli organizzatori.

Quindi il prof. Costamagna fece un brindisi all'industria internazionale, ed il senatore Biscaretti prese la parola per augurare continui successi dell'industria italiana nei numerosi cimenti sportivi del 1906.

Il concorso di montatura e smontatura di pneumatici

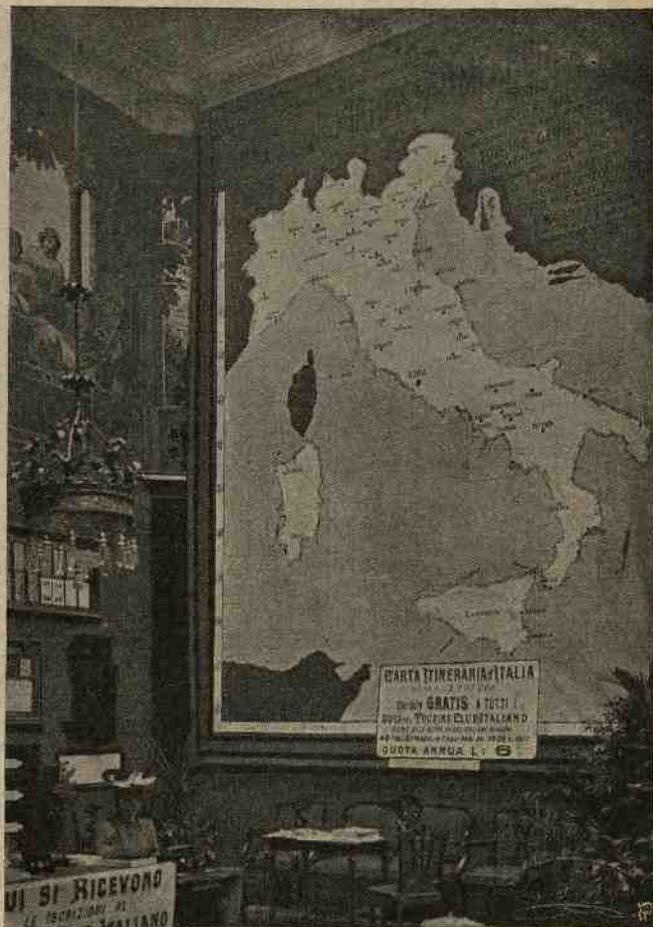
ebbe luogo venerdì e sabato.

Il tempo splendido ha favorito il concorso del pubblico all'Esposizione di automobili; una folla elegante ha visitato, nel pomeriggio, il III Salon. La giornata fu una delle più interessanti. Infatti la novità del concorso di montatura e smontatura di pneumatici, promosso dal Comitato e dalla Casa Michelin di Clermont Ferrand, ha attratto nel salone centrale gran parte del pubblico, che con vivo interesse ha seguito lo svolgersi delle singole gare. Si trovarono in gara i meccanici addetti al servizio di privati, quindi era interessante conoscere il tempo minimo impiegato. Dei dodici iscritti se ne presentarono dieci. Tra essi il pubblico dava le sue preferenze al meccanico Colombo, che ha fatto le grandi corse a fianco del *gentleman* dott. A. Veillschott, ma la sorte non lo favorì. Erano presenti i membri del Comitato: marchese Ferrero, dott. Tapparo, signor Rossi, il signor Bertheaux, Vaccarossi, per la Casa Michelin. Cronometristi il sig. Mario Montù e il sig. Rossi.

Il concorso, che è durato tre ore all'incirca, ha dato il seguente risultato:

1. Alfredo Fontanesi, meccanico del marchese Solaroli, in 11' 37" 3/5; 2. Domenico Masino, meccanico del signor Franchetti, in 12' 34"; 3. Montrucchio Giovanni, meccanico del signor Marone, in 17' 51" 2/5; 4. Alberto Olivieri, meccanico della marchesa Ghisleri, in 17' 53" 3/5; 5. Colombo Giuseppe, meccanico del dott. Veillschott, in 20' 31" 2/5; 6. Rasso Anselmo, meccanico dell'avv. cav. Parato.

Non classificato Angelo Danieli. Scavarda, Sabini, Marcellino forano il pneumatico; si ritirano Bassi e Colombo. Il tempo massimo era di 30'.



Lo stand del Touring Club Italiano, dove si ammirava il profilo della nuova carta d'Italia. (Fot. Fava - Torino).

Molto interessante riuscì sabato il concorso di montatura e smontatura dei pneumatici, a cui presero parte i meccanici addetti alle varie Case ed ai *garages*. La lotta fu molto animata. Il risultato fu il seguente:

1. Fiori Giovanni, addetto all'*Isotta-Fraschini*, in 8' 27"; 2. Gilli Giuseppe, della *Rapid*, in 9' 30"; Brignolo Pietro, della *Junior*, e Pontelli Giuseppe, della *Fiat*, riescono terzi in 9' 34" 2/5. Rifanno la prova e riescono: 3. Pietro Brignolo, in 9' 45" 2/5; 4. Pontelli, in 9' 52"; 5. Boschis Egidio, meccanico di Cagno, in 10' 41" 1/5; 6. Bordino Pietro, della *Fiat*, in 11' 4" 1/5; 7. Venezia Giuseppe, dell'*Itala*, in 13' 45" 4/5; 8. Musso Vincenzo, dell'*Itala*, in 15' 33" 4/5; 9. Tabarini Roberto, del *garage* Alessio, in 16' 10" 2/5; 10. Landi Ernesto, dell'*Itala*, in 17' 26" 4/5. Si ritira Nasi Angelo, della *Junior*. Appendino Bernardo, dell'*Itala*, causa malattia, non può prendere parte al concorso.

Visite principesche.

Sabato il pubblico si è recato in gran numero al palazzo delle Belle Arti al Valentino. Nella mattinata l'Esposizione fu visitata dal Conte di Parigi, che si è soffermato lungamente davanti ai singoli *stands*. Nel pomeriggio si ebbe la gradita visita delle LL. AA. RR. i Duchi d'Aosta, giunti espressamente da Napoli per visitare la Esposizione. Le LL. AA. furono ricevute dal presidente del Comitato marchese Ferrero di Ventimiglia, dal conte di Mirafiori, dal sen. Biscaretti, dal conte Fossati, signor Montù, ing. Diatto, ed in loro compagnia visitarono attentamente i diversi *stands*, soffermandosi a parlare con parecchi espositori. Alla loro uscita il Comitato offriva alla duchessa Elena uno splendido mazzo di fiori e quattro piccoli automobili meccanici per i Principi, dono che riuscì graditissimo alle Loro Altezze. Pare che le LL. AA. abbiano concluso qualche acquisto.

Visitando lo *stand* dell'*Itala* i Duchi erano ricevuti dagli amministratori signori cav. Fubini, avv. Cattaneo, Guido Bigio e dal noto campione Ruggerone (*Eros*). Venne offerta alla Duchessa una targa in oro riprodotte la Coppa Florio, e l'omaggio riuscì graditissimo ai Principi.



Lo stand delle vetture el triche della ditta Camona Giussani Turrinelli di Milano. (Fot. Pedrini - Torino).

taneo, i signori Gagliardi, Fabre, dott. Neri, poi il cav. Minetti, i signori Filogamo, Vaccarossi Ernesto, Tarlarini, Bova, Gatti Guido, Tomaselli, Picena Cesare, Quagliotti, Alessio Marcello, Ceirano Matteo, Giannuzzi-Savelli Rodolfo, Graziani

SERIE E BICICLETTE **B. S. A.**
(Tre Fucili)

Rappresentanti esclusivi:
Torino - Società Anonima Frera - Milano

IL RE DEGLI OLII **AUTUL**
per MOTOCICLI e AUTOMOBILI
Marca depositata

Depos. Rapp. Gen. per l'Italia:
Torino - Società Anonima Frera - Milano

MOZZI - PEDALI
CATENE - SEERE ecc. **STYRIA**
e PEZZI DI COSTRUZIONE di Graz

Rappresentanti esclusivi:
Torino - Società Anonima Frera - Milano



La mostra emporium della ditta Fabre e Gagliardi. (Fot. Fava - Torino).

Le riunioni all'Automobile-Club d'Italia

Giovedì scorso si è riunito, sotto la presidenza del marchese Ferrero di Ventimiglia, il Consiglio direttivo dell'A.-C. d'Italia.

Il presidente apre la seduta comunicando una lettera con la quale il principe Strozzi accetta la carica di presidente, bene augurando per l'avvenire dell'A. C. I.

Il marchese Ferrero comunica la sua conferenza col conte Taverna, rappresentante del Club di Roma, e l'intesa corsa che questo domanderà il suo riconoscimento appena completata la costituzione. Comunica ancora di aver ricevuto l'annuncio della prossima costituzione di un Automobile Club in Napoli.

Il marchese Ferrero viene quindi incaricato di recarsi a Parigi, o di inviargli un delegato, per definirvi le trattative riguardo al Circuito Europeo di turismo, bandito dall'A.-C. F., coll'espressa avvertenza che questo debba aver luogo prima della metà di luglio, non potendo oltre quel termine la nostra Associazione occuparsene.

Alla seduta intervenne il signor Salengo, presidente del Moto-Club di Torino, che sta ora trasformandosi in Moto-Club d'Italia, per appoggiare la sua domanda di riconoscimento. Il Consiglio deliberò di deferire a detta Associazione, sotto certe riserve, la direzione e il controllo dello sport motociclistico per il 1906, riserbando però di riconoscergli il titolo di Moto-Club d'Italia in seguito ad un Congresso, al quale saranno inviati

Martinou e Guastalla. In loro sostituzione vengono nominati i signori: Bigio, ing. Cavalchini, conte Oldofredi, cavaliere Coltelletti, dottor Guastalla, conte Martinoni. In sostituzione del marchese Ginori e cav. Massoni, defunti, i due posti vacanti saranno coperti dal principe Strozzi e dal Pon. Crespi.

Il marchese Di Soragna e il dott. Guastalla, presidente e segretario della Commissione sportiva, presenti alla seduta, presentano le loro dimissioni dalle predette cariche, ma sono sedute confermate

tati i rappresentanti delle principali città italiane, per modo che la sua organizzazione venga confortata dall'appoggio di queste delegazioni.

Viene quindi data lettura del regolamento per la Commissione sportiva (turno di scadenza dei suoi membri e sue funzioni) che viene approvato. In conseguenza alle sue disposizioni vengono estratti i nomi dei seguenti signori che scadono di carica: Rava, Graziari, Grosso-Campana, Coltelletti,

di approvare il programma della corsa Susa-Moncenisio, presentato dall'A.-C. I., salvo una lieve modificazione da introdursi nel regolamento per l'esperimento di omnibus-automobili da farsi su detto percorso;

di domandare al Comitato iniziatore della targa Florio se intende assumere in servizio i cronometristi ufficiali dell'A.-C. I., prima di approvare definitivamente il regolamento relativo.

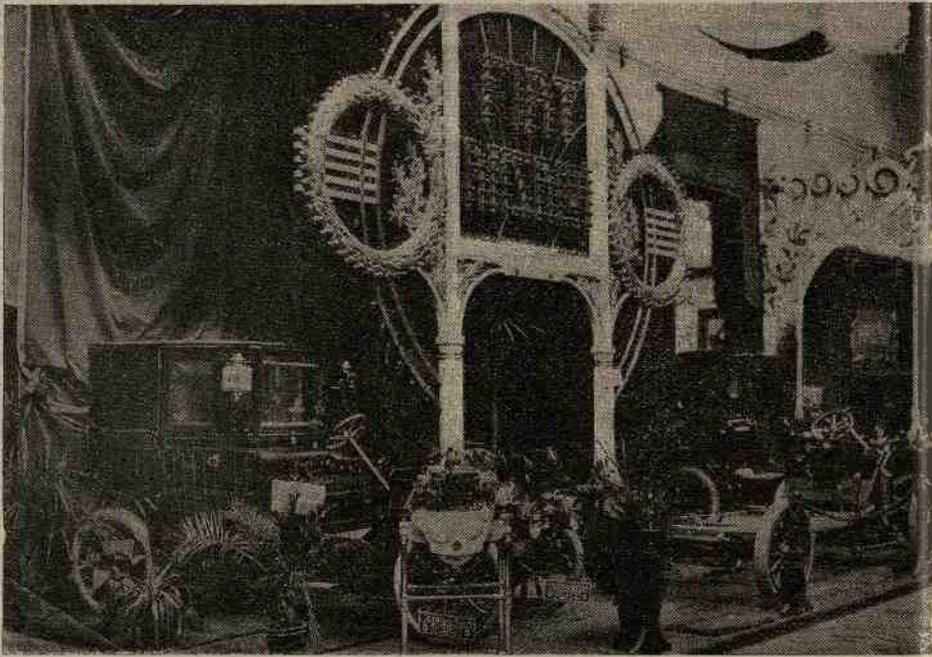
Il Palazzo delle Esposizioni nel 1907.

Nel 1907, come annunciammo, avremo l'inaugurazione di un grande Palazzo per le Esposizioni. Su queste colonne più volte spiegammo la necessità di un tale edificio e dicemmo pure come a tale scopo si fosse già da un anno costituito un Comitato speciale. Pochi giorni addietro sollecitammo da tale Comitato il risultato dei propri lavori, facendo notare come non si dovesse più oltre temporeggiare e come dovessero le Autorità municipali dare tutto il loro appoggio a tale iniziativa.

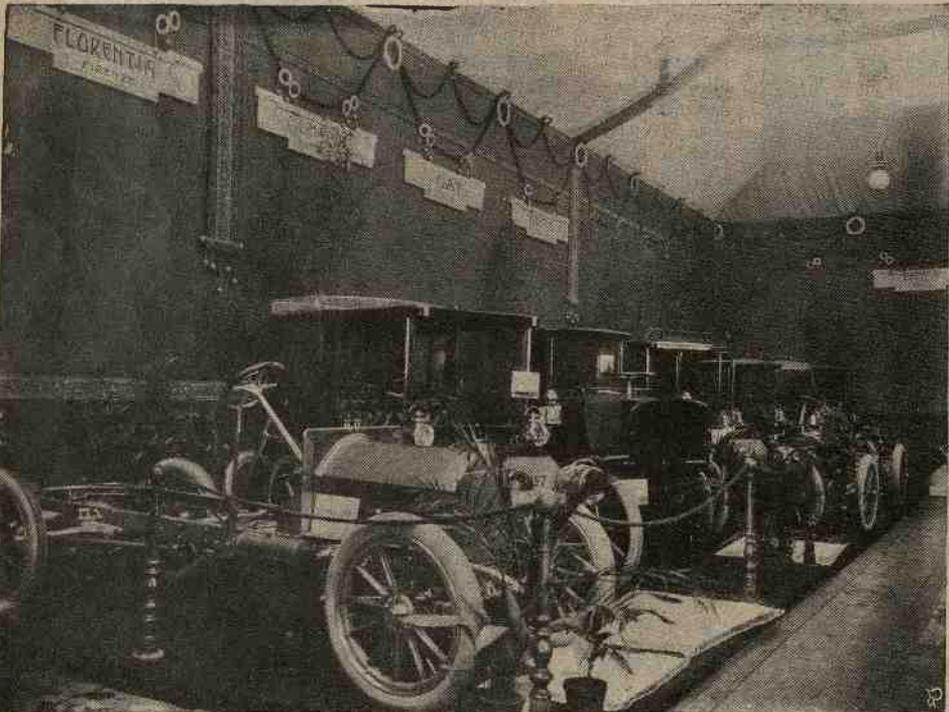
Oggi abbiamo il piacere di annunciare che il Palazzo sorgerà certamente nel 1907. Lo dobbiamo ad iniziativa di un gruppo di soci dell'Automobile-Club di Torino, i quali, costituiti in Società, hanno stabilito di impiegare nella costruzione del nuovo Palazzo la somma di un milione.

Il nuovo Comitato domanda al Municipio la concessione del terreno, e dopo 50 anni di esercizio, il Palazzo diverrà proprietà comunale.

Dove sorgerà questo palazzo? Abbiamo a tale proposito pareri diversi. Vi è chi non vorrebbe



Lo stand della Fiat-Ansaldo. (Fot. Fava - Torino).



La Florentia espose un bello châssis nello stand della ditta Alessio. (Fot. Croce - Milano).

ti dal Consiglio.

Alla seduta del Consiglio direttivo seguì quella della Commissione sportiva.

La Commissione deliberò: di non approvare i regolamenti e programmi presentati dal Club Tombetta e dall'Unione Ciclistica di Verona, insistendo entrambi nello scegliere la stessa data per fare nella stessa città due manifestazioni di identico genere ed essendo questo contrario agli interessi dello sport e dell'industria;

preferirebbe la località della vecchia piazza d'Armi.

Occorre in totale un'area non inferiore a 20.000 metri. Se il Consiglio comunale, che sarà presto chiamato a discutere il grandioso progetto, approverà la concessione di una simile area, i lavori di costruzione del nuovo Palazzo si inizieranno immediatamente.

Nel nuovo palazzo che, costruito quasi tutto in ferro, e ricoperto di cristalli, oltre l'Esposizione di Belle Arti, dei fiori, dei lavori femminili, il Concorso ippico, e d'inverno, nel salone centrale, si costruirebbe una pista in legno per le corse velocipedistiche.

Rallegrandoci dell'iniziativa presa dai nostri più ferventi automobilisti, noi ci auguriamo che il progetto diventi al più presto un fatto compiuto, e si bandisca per l'erezione di questo nuovo edificio pubblico un concorso fra i nostri migliori costruttori.

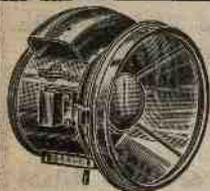
GUSTAVO VERONA.

CICLI SVELTE

della Société Manufacturière d'Armes e Cycles
St-ETIENNE

Chiedere il Catalogo 1906 al

Rappr.: BONZI E C. - Corso Porta Nuova, 34. MILANO



I FARI e i FANALI BEATI

sono i più perfetti per funzionamento, leggerezza e solidità

Generatore brevettato pel consumo più economico

Stabilimento speciale:
GIUSEPPE BEATI
Milano - Via S. Vittore, 43 - Milano
Telefono 94-98

Si eseguono riparazioni.



Le Olimpiadi ad Atene

Allora e adesso

L'intervento degli italiani

L'amico nostro Nino Salvaneschi ci rimetteva ai primi di febbraio il seguente articolo, col quale egli rilevava come l'Italia, sempre ultima, si preparasse al difficile cimento.

Improvvisamente a Roma il Comitato per le Olimpiadi di Atene ha preso un'eroica decisione, bandendo quelle gare eliminatorie che il nostro amico ricordava appunto necessarie nel suo articolo per i giorni 25, 26, 27 marzo. Pubblichiamo l'articolo perchè i lettori vedano come solo all'ultima ora in Italia si pigliano decisioni di tanta importanza. Noi desideriamo che la gioventù italiana faccia buona figura dove è possibile.

Andando ad Atene i nostri giovani sapranno ancora una volta far trionfare lo sport italiano. Questo è il nostro augurio.
N. d. D.

Un tempo, nel Peloponneso, classica terra degli eroi e degli atleti, accorreva festante e numerosa la gente greca ad applaudire quegli atleti, che, esuberanti di forza e di giovinezza, cingevano le fronti superbe del semprevivo alloro.

I campioni di quell'età gloriosa erano allenati razionalmente sotto esperte guide; per più e più mesi, essi si tenevano rigorosamente ad un regime di vita che consisteva prima in cacio fresco, fichi secchi e frumento; e poi, ai tempi d'Ippocrate, carne di bue, di maiale, e una data qualità di pane, senza lievito.

Gli atleti, esercitati quotidianamente nei ginnasii e negli stadi, temprati a tutte le maggiori fatiche, resi agili e forti, scendevano sull'arena a combattere e a vincere.

Gli sports atletici furono dimenticati fuorché ora, col soffio invadente di cultura antica e delle arti e delle scienze, anche le fisiche discipline di quell'eroica età ritornano a rifiorire tra noi.

Gli sports atletici son da parecchi anni tenuti in conto e perciò degnamente apprezzati dalla Germania, dall'America, dall'Inghilterra, dove la bianca bandiera sportiva sventolante sui campi incruenti di lotta, ha uguagliate colla stessa divisa del ginnasta la *jeunesse dorée* e la povera gioventù, nobilitandole agli stessi ideali di forza e di salute e di patria.

E là, il pubblico incoraggia ed approva i campioni mentre in Italia, classica terra d'artisti e d'eroi... e di ritardi... gli sports atletici sono ancora ai primordi, e il pubblico, se si può chiamare tale, è costituito da amici, da concorrenti e da due guardie di P. S. *L'è un po' poco ma non fa niente!* direbbe Ferravilla..., e avrebbe ragione anche lui.

Svanita la speranza di avere le Olimpiadi a Roma fra qualche anno, ci resta Atene, dove nel prossimo aprile si ripeteranno i giuochi olimpici internazionali nel superbo stadio di Ercole Attico, che il signor Giorgio Averoff faceva restaurare col dono di tre milioni. Tutte le nazioni si presenteranno in quest'importante gara; l'Inghilterra e l'America, con un forte nucleo di campioni, da più tempo s'allenano per tener alto il nome anglo-sassone.

I francesi, gli svizzeri, pure si presenteranno alla classica gara... E noi?... Noi come al solito, come sempre... ritardiamo. Solo poco tempo fa a Roma s'è riunita una Commissione per decidere in proposito... ma finora nulla di concreto; cioè quello che è sicuro si è che il risultato di questi ritardi lo vedremo nell'esito delle Olimpiadi.

E sì che ora in Italia possiamo vantare degli atleti che possono sostenere il confronto con campioni inglesi, francesi ed americani, benché il sen. Mosso abbia detto e scritto che gli italiani saltano e corrono peggio degli altri. Io credo però che sarebbe un italiano che arriverebbe primo nella vera, nella classica corsa di Maratona, e che i nostri corridori, saltatori, nuotatori riuscirebbero a piazzarsi in modo degno nelle singole gare.

Perchè è fuori di dubbio, che ad una gara simile, ad una gara mondiale l'Italia non può, non deve mancare, ora che le altre nazioni che han già visto sorridente il nascere dello sport in Italia, che hanno seguito le sue fasi, che hanno ammirato la nostra costanza, la nostra tenacia, ci attendono ora ad Atene per la sfida cortese. Raccoglierà l'Italia il guanto di sfida? Sembra. In tal caso a me pare che a questa gara mondiale solo i migliori dovrebbero partecipare, perchè solo a veri campioni deve incombere l'obbligo di difendere i nostri colori.

In Grecia le gare eliminatorie hanno già avuto luogo, in Francia e in Svizzera avvengono ora;

l'America ha già scelto i suoi rappresentanti! E noi?... Eh! che furia! c'è tempo a tutto!... Per ora si aspetta..., poi si combina, poi si deciderà chi si deve mandare... Diamine! Se ci fosse ancora tempo, sarebbe giusto indire le gare eliminatorie di ogni gara atletica per ogni regione,

poi far le tre semifinali nell'Italia settentrionale centrale e meridionale, e poi la finale dalla quale dovrebbero uscire i migliori campioni, strenni difensori della nostra bandiera.

1° febbraio 1900.

Nino Salvaneschi.

L'inaugurazione della nuova palestra della "Cristoforo Colombo",

A Genova, con molta solennità, nella scorsa settimana, si è inaugurata la nuova sede palestra della vecchia società ginnastica ligure *Cristoforo Colombo*, la fortissima associazione sorta nel 1864 a somiglianza di quanto a quel tempo erasi fatto nella nostra Torino.

Il nostro egregio corrispondente genovese ci ha ampiamente informati dei festeggiamenti che

tesimo del pubblico nella sua palestra nei pressi della Zecca in una prima grandiosa Accademia, svoltasi il 28 agosto 1870, sotto la direzione del signor Angelo Bozzano. Da quel momento le due società *Ligure* e *Colombo* percorsero, ciascuna per suo conto, la propria parabola, finché, nel gennaio 1877, dovendo la *Ligure* abbandonare — per esigenze edilizie — la sua palestra, vennero riprese le trattative di fusione, che ebbero esito felice il 4 febbraio 1877, come risulta dal verbale della memorabile cerimonia. Da quel giorno bene auspicato la società prese il nome di *Società Ginnastica Ligure Cristoforo Colombo*.

Nel 1887 la *Colombo*, con l'ingente spesa di lire 32 mila, costruiva in via della Pace la sua spaziosa sede con vasto campo per le esercitazioni all'aperto. Quivi svolse la sua fecondissima opera per 17 anni, quando, nell'autunno del 1894, sempre per esigenze edilizie, dovette cedere il proprio campo al piccone demolitore.

Il Consiglio direttivo, presieduto dal commendatore Giuseppe Oberti, deliberò subito la costruzione in materiale di una seconda palestra, quasi sulle rovine di quella antica in legno; palestra spaziosa e munita di tutto il *comfort* desiderabile alle esigenze più raffinate.

All'egregio comm. Giuseppe Oberti, da moltissimi anni benamato presidente della *Cristoforo Colombo*, i soci nel giorno dell'inaugurazione fecero omaggio di un'artistica targa in oro ed argento; e così pure il giorno dopo perveniva al comm. Oberti una ricca coppa d'argento, offerta, in segno di plauso all'opera sua indefessa a pro dell'educazione fisica, dal sindaco di Genova, senatore generale Cerruti, e da tutti gli assessori componenti la Giunta municipale.

Chiederemo queste brevi note stralciando dalla citata cronistoria ancora qualche nota, per dimostrare la grandezza della *Colombo* come ente e come sodalizio caritatevole per eccellenza.

La *Colombo* nei suoi quarantadue anni di vita — sempre gloriosa sui campi sportivi — ebbe un movimento di capitale di lire 2.100.000 (due milioni e centomila lire circa), della quale somma assegnò alla beneficenza ben 370.000 (trecentosettanta mila lire).



Comm. Oberti Giuseppe presidente della « Cristoforo Colombo ».

si fecero per l'occasione: giornata solenne dell'inaugurazione; banchetto ufficiale allo Stabilimento *Giardino d'Italia*; grande accademia di ginnastica e scherma; festeggiamenti ai quali intervennero tutte le autorità civili e militari, il senatore Todaro, presidente della *Federazione Ginnastica Italiana*, altri senatori e deputati, in una parola, tutto quanto Genova conta di più eletto nell'aristocrazia, nel commercio e nello sport. L'indole del nostro giornale non ci permette di fare la cronaca brillante di questa apoteosi della *Cristoforo Colombo* e del suo illustre presidente commendatore prof. Giuseppe Oberti; per la storia della ginnastica italiana ci piace però stralciare dalla cronistoria, gentilmente favoritaci dal Consiglio Direttivo della *Colombo*, i dati più importanti della vita della benemerita associazione.

Nel giugno 1864, un'accolta di giovani che si esercitavano nella palestra dei Fratelli Ravano, situata sotto il bastione della Villetta Di Negro — seguendo l'esempio della città di Torino — decise di fondare in Genova una società che prese il nome di *Società Ginnastica Ligure*. L'idea fu accolta con entusiasmo, e nel successivo anno si stabilì una palestra estiva sociale in via Galeazzo Alessi.

Abbisognando però la società di un locale coperto per le esercitazioni invernali, il sindaco d'allora concesse l'ex-convento dell'Annunziata, e quindi quello della Pace. Anche questo locale venne ripreso dal Municipio per esigenze cittadine, ed allora (1866) la società prese in affitto il palcoscenico dell'Arena, in via Galeazzo Alessi.

Ad accrescere frattanto la schiera di quei volenterosi, altra società modesta, ma animosa, venne ad iscriversi nella *Società Ginnastica Ligure*. Questa fu la *Società Ginnastica Operaia*, sorta nel 1866 per iniziativa della *Confederazione Operaia*. Il 18 aprile 1869, questa società, ricostituitasi sotto altre forme, si intitolò dal glorioso nome di *Cristoforo Colombo*. Essa ricevette il bat-



La targa omaggio dei soci, offerta al comm. Giuseppe Oberti. (Fot. Ferrea - Genova).

Queste cifre — meglio di qualunque nostro commento — riassumono l'operosità di tanti benemeriti nel campo della ginnastica e della beneficenza genovese. Onore ai fatti!

Il Calendario Sportivo

(Dal 25 febbraio al 3 marzo).

25 febbraio. — Roma - Cross-country. — Torino - Match di foot-ball delle prime squadre pel campionato italiano Genova contro Torino. — Torino - Delle seconde squadre. — Varese - Tiro al piccione.

26 febbraio. — Torino - Veglionissimo Sport indetto dalla Torino al teatro Scirbe. — Cuorgnè - Gare ciclistiche.

28 febbraio. — Milano - Chiusura delle iscrizioni al Gran Criterium del Trotter italiano. — San Remo - Inaugurazione della settimana automobilistica.

3 marzo. — Roma - Torneo di scherma. — Parigi - Inizio della corsa motociclistica di 24 ore.

FORD

Ford Motor Co. - Detroit

La Vettura Americana più accreditata

AMERICAN AUTOMOBILES AGENCY

Ferrari e C.

Milano - Ponte Seveso, 6 - Milano

Dallo "ski", al pattino

Chi per la prima volta vede uno *ski*, si sente indubbiamente sconcertato e si domanda a che cosa possa servire quel lungo e sottile pattino di legno verniciato, così pesante e scomodo in confronto a tutti gli altri utensili che formano l'equipaggiamento d'un alpinista. Pochi, tuttavia, ignorano ancora ch'esso serve a circolare sulle pianure di neve molle ed a percorrere i declivi ripidi delle montagne; cioè, ch'esso rappresenta ad un tempo un ammirabile mezzo di locomozione nelle regioni nordiche e uno *sport* attraente

stantemente paralleli, piegando i garretti e sporgendosi innanzi col corpo.

Si potrà così camminare agevolmente — se non con grazia — avanzando il piede l'un dopo l'altro con l'atto di chi pattina.

Il bastone, poi, costituisce un aiuto prezioso per spingersi innanzi, sempre quando però non lo si consideri invece un freno, come avviene di consueto per i principianti.

A prima vista lo *ski* ^{**} sembra uno strumento atto unicamente alla discesa; per suo mezzo una salita parrebbe difficilissima se non affatto impossibile. Eppure così non è, per quanto l'operazione dipenda anche dallo stato della neve. Per salire direttamente bisogna mantenere il corpo eretto e fare dei piccoli passi, sollevando lo *ski* e battendo il suolo con forza onde formarvi una



Come si attaccano gli skis.

e adatto a prolungare nella cattiva stagione l'esercizio alpino.

Lo *ski* finlandese, rappresentato dai tipi classici di Haapave, di Tornea e di Kajana, è troppo leggero, troppo elastico e soprattutto soverchiamente allungato per poter essere utilizzato in montagna.

I montanari hanno perciò adottato lo *ski* norvegese di Téliemark, più pesante, più rigido e più corto. Costrutto in legno di frassino senza nodi, piattato dalla parte anteriore verso quella posteriore per assicurare ad esso la maggiore facilità di scivolamento, misura 2 metri e 20 cm., invece di 3 metri.

Lo *ski* normale è una specie di lama di legno flessibile, larga 8 centimetri alla parte posteriore, 7 a quella centrale e 9 all'anteriore, che si restringe e si curva all'insù in una punta destinata a « lavorare » la neve.

Lo spessore è di un centimetro alle estremità e di tre alla parte centrale. Visto da lato, lo *ski* presenta una curvatura di 2 centimetri in media, in modo che il peso dello skiatore è, per così dire, ripartito su tutta la superficie di esso. Il piede è posato al centro dello *ski* e tenuto fermo con un complesso di cinghie, il quale, per corrispondere a tutte le condizioni esatte, deve essere solido e comodo, leggero, semplice e facilmente riparabile in caso di guasti. Il punto importante è di assicurare il movimento libero del tacco e d'impedire ogni mossa laterale che possa falsare la direzione dello skiatore.

Sul piano è d'uopo mantenere i piedi co-



Gli skis si ungono colla cera o la paraffina.

Esso dovrà essere di frassino o di bambou, munito, verso l'estremità posteriore, d'un cerchio a giunchi intrecciati. Il doppio bastone è ugualmente raccomandabile, perchè abitudine lo skiatore ad una marcia simmetrica e ad una posizione corretta.

Per l'alta montagna, dove si è costretti spesso a togliersi gli *skis* onde superare qualche scarpata rocciosa o per risalire una china troppo ripida, l'alpinista rimarrà fedele alla sua piccozza, di cui naturalmente rivestirà l'acciaio con una fodera di cuoio, destinata a proteggergli le mani dal contatto troppo freddo.

cavità, una scanalatura che serve d'arresto. I bastoni sono in tal caso molto necessari al principiante, spossato facilmente dalla continua tensione nervosa a cui è sottoposto. Si sono studiati diversi sistemi di freno; più specialmente i « rampanti » di Paulcke, fissati con una vite al piede; ma il freno più pratico e leggero consiste in un pezzo di pelle di foca, attaccato sotto lo *ski* con le cinghie, in modo che scivolando all'indietro il suo pelo si drizzi e aiuti lo skiatore a fermarsi.

Se la salita è troppo ripida, allora bisogna farla obliquamente, a « gradinata », con gli *skis* leggermente piegati dalla parte più alta del terreno.

La discesa, terrore del principiante, è invece un motivo di trionfo per lo skiatore di valore. E' in queste « sdruciolate » vertiginose che esso esplica i suoi mezzi di abilità, di bravura e di coraggio, pur sapendo anche « cadere bene sulla neve » in caso di un capibombolo forzato.

Questi esercizi, se fatti su di una china regolare, sono in apparenza impressionanti, ma in realtà punto pericolosi. Il principiante dovrà rinunciare, per quanto gli sarà possibile, al bastone, onde non essere tentato di attaccarsi ad esso disperatamente allorchè la velocità della discesa gli sembrasse troppo vertiginosa. In balia di sé stesso lo skiatore debuttante diventerà assai presto padrone dei suoi movimenti. Dovrà tenersi ben diritto, coi piedi 20 centimetri l'uno innanzi all'altro, gli *skis* paralleli, le ginocchia leggermente piegate e il peso del corpo sulla gamba tenuta più indietro.

Se la discesa finirà bruscamente, per formare una salita, lo skiatore, con qualche passo rapido, eviterà di cadere col naso nella neve.

Lo skiatore deve essere naturalmente capace di arrestarsi d'un tratto, specialmente in alta montagna, dove sorgono ad ogni istante ostacoli impreveduti. Il mezzo più semplice consiste nello scartare bruscamente i tacchi in modo da riavvicinare le punte degli *skis*, senza farle toccare. Si può anche frenare piegando un solo *ski* e fa-



La marcia con gli skis.



Mode di arrestarsi con gli skis.

Le Migliori Biciclette portano
SCATTO LIBERO e CATENA

“ PERRY ”

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

viltà, cendo reggere il peso del corpo sull'altro. Col metodo di Tèlémark il più elegante e preciso, è

d'uso invece gettarsi bruscamente da lato e condurre lo *ski*, in linea trasversale alla discesa, formando cioè un angolo retto, rispetto alla direzione prima tenuta. Christiania eseguisce questo movimento in modo differente: egli fa pesare il corpo sullo *ski*, dirò così, posteriore mentre Tèlémark si fa reggere sull'anteriore.

Del salto con gli



Il secondo tempo del mezzogioco.

skis, che forma quasi un genere di sport a sè, ho già parlato altra volta e per conseguenza non farei che ripetermi. Ricorderò invece che questo salutare esercizio con gli *skis* va acquistando sempre nuove simpatie anche in Italia, ed avrà forse un giorno quel carattere spiccatissimo di manifestazione sportiva, quale vanta da anni nei paesi nordici.

Lo *ski* è fratello gemello del pattino e l'uno e l'altro sono in quelle regioni tenuti in grande

Le esercitazioni con gli "skis", ad Oulx

Come era stato preannunziato, ebbe luogo, per iniziativa dello « Ski-Club » di Torino, nei giorni 11 al 15 corrente, nei dintorni di Oulx, il primo corso d'istruzione di *ski* in Italia, diretto dal signor ing. Haroldo Smith, norvegese, coadiuvato dal signor Christian Klucker, famosa guida alpina di Sils (Engadina).

A questo corso presero parte, comandati dal Ministero della guerra, quindici ufficiali alpini, rappresentanti i sette reggimenti; quindici soci

corso furono ottimi, anche a giudizio dello stesso ing. Smith, il quale esternò più volte la propria soddisfazione per la buona volontà e lo slancio dimostrato dagli allievi, e segnatamente anche dalle signorine.

D'incarico del Ministero della guerra fu a presenziare alle esercitazioni il generale Frugoni, ispettore degli Alpini.

Il corso d'istruzione, inauguratosi con una riunione promossa dalla Società degli sports alpini invernali, a cui intervennero circa 80 persone, si chiuse il giorno 15 con una gita da Oulx per Cesana, al colle di Sestriere, con ritorno pel monte Freitève. Grazie al tempo splendidissimo ed alle buone condizioni della neve, questa gita riuscì in modo perfetto, e la discesa, nella quale si poterono già mettere in pratica gli insegnamenti avuti, ricondusse con lunghe e gradevoli scivolate l'intera comitiva in Oulx, dove la riunione si sciolse.

I partecipanti si ritrovarono poi venerdì sera, 16 corrente, all'Hotel Turin, ad un banchetto che offrirono all'ing. Smith e alla guida Klucker, i quali non è a dire quanto furono festeggiati. Nella loro imminente partenza dalla nostra città li accompagnò, oltrechè la simpatia e l'amicizia di quanti li avvicinarono in questi giorni indimenticabili, anche l'augurio di riaverli l'anno venturo in consimile circostanza.

La premiazione degli allievi della scuola dei "chauffeurs"

Venerdì sera, nel Salone centrale dell'Esposizione, ebbe luogo la distribuzione dei premi dagli allievi del primo corso della scuola dei *chauffeurs* 1905 e delle targhe ai trionfatori della Gordon-Bennett ed ai vincitori della Coppa Florio.

Il salotto annesso al salone centrale per il concorso di pneumatici prendevano parte al concorso della Esposizione marchese Ferrero, vice-presidente della Società dei *chauffeurs*, Roberto Biscaretti, l'ingegner Marzani, sindaco, e il signor Marchese, presidente della COPINO.

Il marchese Ferrero con bellissime parole celebrò la giornata gloriosa per gli automobilisti italiani, la Gordon-Bennett, e la nuova vittoria riportata dall'industria italiana alla Settimana di Brescia. Ricordò l'iniziativa presa da uno speciale Comitato per offrire un ricordo ai vincitori della Gordon-Bennett, al quale se ne è poi aggiunto un altro per cura della fabbrica di gomme Michelin. Disse pure come l'A.-C. di Torino avesse inoltre decretato un premio ai vincitori della Coppa Florio.



Il primo tempo del mezzo giro

considerazione. A Davos, per esempio, convencono ogni anno i più valorosi pattinatori e nel gennaio scorso si svolsero, anzi, i campionati di velocità, a cui parteciparono: Ulrich Salchow di Stoccolma e G. Fuchs di Monaco, entrambi già campioni del mondo e d'Europa, H. Bürger di Monaco, E. Herz di Vienna, H. Urbarg di Budapest, P. Thoren e B. Meyer, svedesi, ed E. Ilunziker, svizzero, Gundersen, già campione d'Europa, Koning, olandese, campione del mondo, Rochat e Musser, svizzeri.

I precedenti campionati appartenevano a P. Oestlund, meno quello di 5000 metri tenuto da I. I. Eden, olandese.

I nuovi records furon così stabiliti: Campionato di 500 metri Gundersen in 44" 4/5; campionato di 5000 metri Gurdensen in 9' 9" 2/5; campionato dei 1500 metri (non battuto) Gundersen in 2' 27" 1/5; campionato dei 10.000 metri: De Koning in 18' 50" 1/5. Gundersen fu secondo.

Il « Record » mondiale dell'ora, che apparteneva ad Edgington di Oxford con 30 chilometri e 896 metri, è stato battuto da De Koning, il quale ha percorso nell'ora km. 32 e metri 370.

Si ebbero poi questi altri risultati: Campionato di figure: 1. Salchow; 2. Herz; 3. Thoren.

Campionato delle signore: 1. Syers (Inghilterra); 2. Herz (Austria); 3. Kronberger (Ungheria).

Concorso di coppie: 1. coniugi Syers; 2. signor Burger e signorina Huebler; 3. coniugi Johnson.

SERGIO SERGI.

dello « Ski-Club » di Torino, fra cui quattro signorine, più un socio di quello di Genova. Gli altri « Ski-Clubs » d'Italia non erano rappresentati; venne invece appositamente da Roma un distinto *sportsman* di quella città.

Il signor Smith, di Cristiania, un giovanotto simpaticissimo, detentore del record di velocità e uno dei migliori skiatori norvegesi, ebbe modo di mostrare la sua straordinaria abilità tanto nel salto come nelle evoluzioni elegantissime nei più difficili esercizi di questo sport. I risultati del



L'alpinista ferma i suoi skis durante il viaggio.

Al discorso seguì la consegna delle targhe, le quali erano in *vermeille* per la Direzione delle fabbriche, in argento per i corridori ed in bronzo per i meccanici.

Per la Fiat si presentò alle Autorità l'ing. Thovez e per l'Itala il cav. Fubini. Ritirarono le targhe ed il premio della Michelin i corridori Nazaro e Cagno, ed i meccanici Fagnani e Boschis. Mancavano Lancia ed Aiassa, che si trovano in America. Ritirarono le targhe dell'A.-C. di Torino i corridori conte Raggio e Matteo Ceirano, ed i meccanici Appendino Bernardo, Ernesto Landi e Guido Bigio (*gentlemen*). Mancava Maurizio Fabry.

Terminata la distribuzione delle targhe, l'ingegnere Cappa, a nome del sindaco senatore Frola, saluta i professori e gli allievi della scuola che ha sede in Torino, primo centro industriale italiano.

Aggiunge: « Torino deve andare orgogliosa di tale risultato, che la rende eminentemente industriale e scientifica; essa lotterà continuamente su questo campo ».

L'ing. Marengo, l'instancabile e benemerito direttore della Scuola degli *chauffeurs*, pronuncia un bellissimo discorso, che è un inno all'automobilismo e al progresso industriale. Ricordò la necessità della nuova scuola, la quale deve progredire col progresso industriale e deve avere l'appoggio completo delle autorità e degli industriali. « Nel 1905 — dice il Marengo — si ebbero 136 meccanici e 26 *gentlemen*; nel corrente anno le iscrizioni raggiunsero la cifra di 222, e cioè 167 meccanici e 55 *gentlemen*. Si dovettero respingere ben 70 domande d'iscrizione ».

E pare assicurato che nel prossimo anno il Ministero della guerra invierà ai nostri corsi una schiera dei suoi baldi ufficiali per istruirsi in questo ramo, in vista certo dell'importanza che questo moderno mezzo di locomozione, che provvede ai trasporti, alla navigazione fluviale e marittima, assume nello svol-

“ EADIE ”

Si è imposta agli intelligenti per la acquisita eleganza e bontà!

“ WILSON ”

Si è diffusa ovunque per la sua convenienza in rapporto alla straordinaria qualità del materiale!

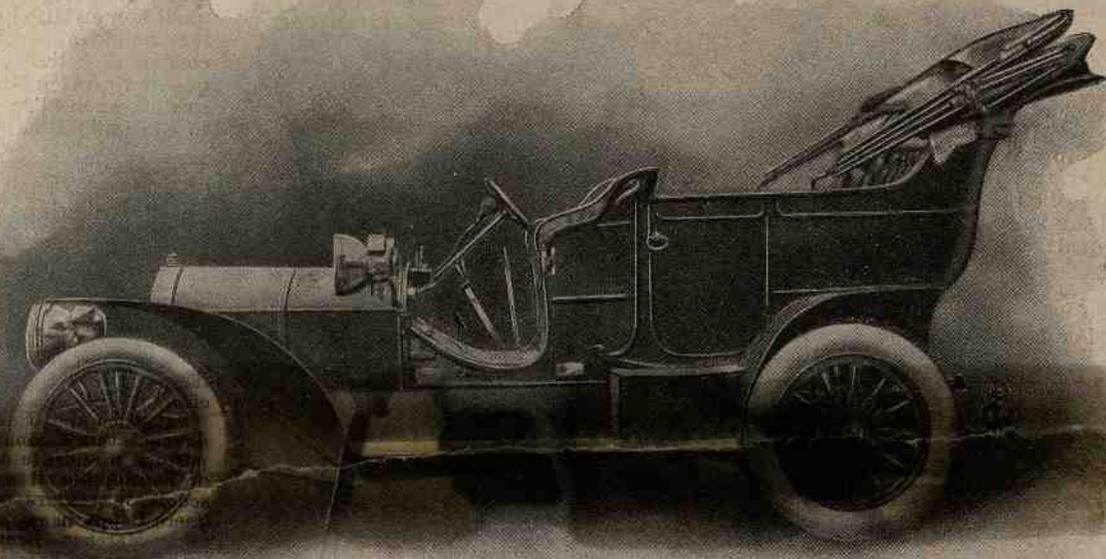
“ DERBY ”

Segnerà per il 1906 un vero trionfo

Rappresentanze esclusive della Ditta: GIULIO MARQUART - MILANO, Via Melegnano, n. 5.

Automobili ZÜST

**28
HP**



**50
HP**

Fra i più ammirati alla III^a Esposizione Internazionale di Automobili - Torino

GOMME PIENE SUPERIOR

della Casa

B. POLACK di Waltershausen

SONO LE MIGLIORI

Garantite per 15000 Chilometri

Adottate dalle più grandi Fabbriche e Società di Trasporti con Omnibus e Camions, quali: Fiat, Orion, Daimler, Martini, De Dion Bouton e C., Panhard e Lévassor, Massagéries Automobiles au Havre, Société Anonyme Westinghouse, Straker e Squire Londra, Great Western Railway C° Londra, London Road Car C., Allgemeine Omnibus Gesellschaft Berlino, Motorwagenbetrieb Hexenthal Merzhausen, ecc.

Rappresentanti per l'Italia:

BONZI & C. - MILANO

Corso Porta Nuova, 34

Automobili C.A.R.

Cantieri Automobilistici Riuniti

PALERMO

← Via Luigi Galvani, 6 →

La Grande Marca Siciliana

CHASSIS 1906: 16|22 24|36 60|75 HP

MOTORI per imbarcazioni da 7 a 120

CANOTTI da corsa e da diporto

OMNIBUS per servizi postali e passeggeri

Agenzia Filiali per la vendita nelle principali Città

A Milano: **Auto-Garage Milan** - Ved. I. OTTOLINI

Via Vivaio, 12 - Milano.

gersi della nostra civiltà, deve assurgere ad una funzione veramente sociale.

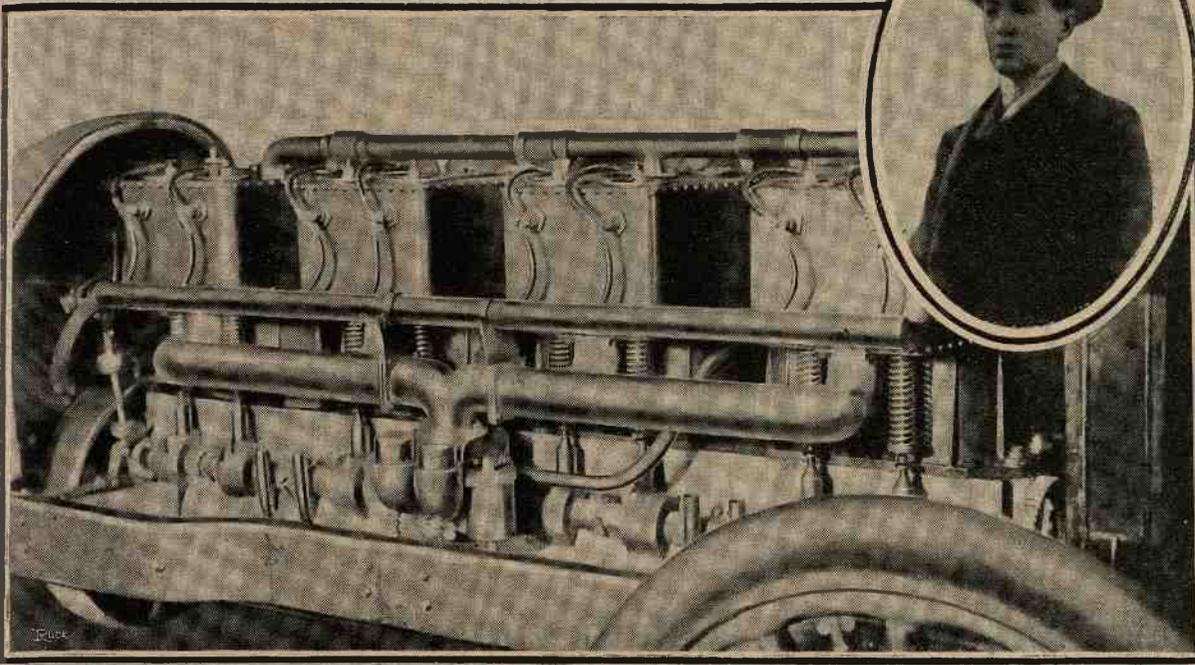
Ed a questo proposito sarà cura della Presidenza del Comitato direttivo il dare uno stabile assetto a questa istituzione novella nel prossimo anno affinché essa assuma carattere essenzialmente pratico e conforme agli scopi per cui fu istituita.

E nel mentre sarà usata la massima cautela nel rilascio dei diplomi, verranno continuate le trattative dell'autorità competente, intese ad ottenere che il diploma della scuola abbia effetto legale.

Giacomo, Basso Luigi, Cavaglia Salvatore, Cavicchioli Alberto, Ceretti Secondino, Coppo Angelo, Cuffia Bartolomeo, Coriasso Giuseppe, Caramelli Carlo, Capella Luigi, Carrega Bernardino, Cane Pietro, Candelo Paolo, Del-Rosso Giuseppe, Dellora Antonio, Davico Domenico, Degrande Francesco, Elia Baldassarre, Fabbri Arturo, Faggiani Michele, Fino Enrico, Fantini Giovanni, Frola Francesco, Fuga Luigi, Gallino Fi-

Cesare, Riva Giovanni, Rombenchi Amerigo, Raineri Francesco, Regis Leandro, Rustichelli Giovanni, Rustichelli Giulio, Sappino Giacomo, Scavarda Francesco, Staffico Filippo, Sholders Tommaso, Scavarda Francesco, Sartoris Francesco, Thaller Vincenzo, Trinchero Giacomo, Torchio Angelo, Tili Romeo, Vigliero Agostino, Vasone Alberto, Vitali Marzio, Vallesani Giorgio.

Categoria gentlemen: Clara cav. ing. Cesare, Chionetti cav. Oreste, maggiore di cavalleria, Diverio Michele, Delù ing. Felice, De-laude Giovanni, Gonzaga cav. Maurizio, tenente colonnello, Long Enrico, Marini Giovanni, Minioni Carlo, Penotti Ernesto, Previde-Prato avv. Camillo, Tassinari Giovanni, tenente genio, Veroj ing. Gomberto, Almagià Roberto, ingegnere.



Il signor Alfredo Gwynne Vanderbilt e la sua vettura di 250 cavalli a 8 cilindri.

Al discorso dell'ing. Marengo seguì la distribuzione dei diplomi a 105 meccanici e 14 gentlemen.

Ecco l'elenco degli allievi licenziati.

Categoria meccanici: Argano Francesco, Ambrosino Luigi, Allasonatti Pietro, Aimone Carlo, Audenino Giovanni, Bruneri Luigi, Basso Anselmo, Bruneri Secondo, Barbero Lorenzo, Benedetto Giacomo, Bil-lotti Vincenzo, Bonetto Domenico, Bottana Angelo, Botallo Luigi, Ballerino Francesco, Beccaria Giovanni, Bechis Carlo, Busso Pasquale, Bosco Giovanni, Bourgeois Costantino, Burzio Gio. Battista, Briata Filippo, Borsotti Giovanni, Baudino Michele, Bianco

lippo, Giacinto Alberto, Gariglio Giovanni, Girardi Giglio, Gribaudi Vincenzo, Gatti Antonio, Giovanetti Lodovico, Giordano Marco, Jorek Rodope, Mainardi Carlo, Mosso Giovanni, Migliori Luigi, Murari Lino, Montagnini Antonio, Marchiani Luigi, Magnano Paolo, Martini Romildo, Manè Mario, Marchisio Carlo, Nosenzo Luigi, Nosenzo Ugo, Oddenino Giovanni, Olivetti Edoardo, Olivetti Agostino, Piatti Costantino, Pascali Orlan lo, Pasquini Francesco, Piccaluga Luigi, Piccaluga Giovanni, Pellerino Cecilio, Pacifici Giuseppe, Petrella Raffaele, Pall Agostino, Peirano Giuseppe, Ravelli Francesco, Repetti Domenico, Ruschena

zina e lubrificanti è sempre stato il vanto e la specialità di questa nostra Ditta.

Hôtel du Nord - Torino (Via Roma)

Solo albergo con completo **Garage** capace di 8 vetture, munito di fossa e attrezzi, **gratuito** per clienti. — Deposito olio benzina. Occorrendo meccanico. — **Massimo comfort - Prezzi moderati.** F.lli CAMBIANO, prop.

FABBRICA TORINESE DI CARROZZERIA

Carrozzerie per Automobili ROSSI, BUSSOLOTTI e C.

Via Petrarca, 10 - TORINO - Telefono N. 22.20.

LA MANIFATTURA

F. N. ACCONCIAMESSA & C.

ha esposto con gran successo alla

III^a ESPOSIZIONE DELL'AUTOMOBILE DI TORINO

Articoli esclusivamente di sua fabbricazione

**Impermeabili - Vestiti in Pelle per Chauffeurs
Spolverine - Berretti**

INGROSSO E DETTAGLIO

Magazzini: Via Cavour, 12 (Interno) - TORINO

AQUILA

Splendide AUTOMOBILI

di Gran Lusso per Città e Gran Turismo

CHASSIS ALLUNGATI 12|16 - 20|28 - 35|45 HP.

TUTTE A 4 CILINDRI

OMNIBUS - CARRI TRASPORTO - CANOTTI AUTOMOBILI

AQUILA Fabbrica Italiana di Automobili Torino

Uffici - Officine - Garage - Via Bonsignore, N. 9

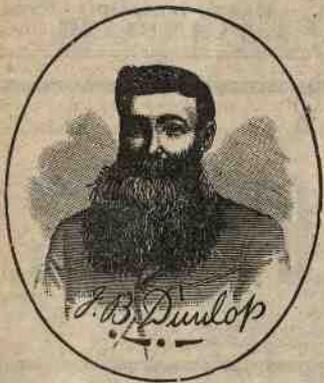
Dopo la COPPA WANDERBILT e la RIUNIONE DELLA FLORIDA

ove vennero superati i 200 Km. all'ora

Il Circuito dell'Havana

350 Km. di strade pessime, a Cuba, è stato vinto da DEMOGÉOT
su vettura **DARRACQ** munita di

PNEUMATICI



DUNLOP

SCANNELL'ATI

in 3 ore 38' 18" $\frac{4}{5}$ pari a 100 Km. all'ora in media

~~~~~  
Dei Concorrenti solo DEMOGÉOT terminò il percorso grazie agli insuperabili

# Pneus DUNLOP

*I più Resistenti - I più veloci.*

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (CONT.) LTD

Via Fatebenefratelli, num. 18 - MILANO - Via Fatebenefratelli, num. 18

# Notiziario Sportivo

## AUTOMOBILISMO

\*\*\* A Torino, in seno al fiorenti Automobile-Club, sono stati ammessi a nuovi soci i seguenti signori: Bandini, Rafael, Canonica, barone Casana, Cora, Curti, avv. Cattaneo, avv. cav. Cerutti, capitano Chiazzava, ing. Dematteis, conte Gay di Montariolo, Luzzi, conte Morra di Lavriano, ing. Ruffini.

A soci non residenti vennero accolti i signori: Abate, agente della *Stampa Sportiva* a Parigi, Zenoglio (Chiavari), avv. cav. Strambio (Livorno).

\*\*\* A Roma, nello studio degli avvocati Canetta e Fabri, si sono gettate le basi per l'*Associazione Nazionale degli Chauffeurs*. La Società avrà scopi d'interesse morale e materiale fra *chauffeurs* di professione e padroni.

\*\*\* A Cuba (America) si è disputato il circuito dei 350 chilometri. Vi parteciparono i migliori corridori americani ed i campioni europei Lancia e Cedrino (*Fiat*), Bernin (*Renault*) e Demogeot (*Darracq*).

Gli italiani favoriti furono molestati da una serie di incidenti gravi, che li misero fuori combattimento. Per di più al Cedrino si rovesciò la vettura in volata, ed il meccanico Aiasa rimase seriamente ferito. Vinse Demogeot che fece il percorso in 3,45'.

\*\*\* A Stoccolma, nella corsa dei 500 chilometri, organizzata dall'Automobile-Club Svedese, è giunta 1.a una *Fiat* di 24 HP, pilotata dal signor Salmon. Fra i concorrenti si notavano Bagge (*Star*), Stamborg (*Cottereau*), Grebst (*Darracq*), Dahn (*Darracq*), Pripp (*Darracq*), Petersen (*Oldsmobile*).

Questa vittoria della marca torinese ha fatto grande impressione.

\*\*\* A Torino, la principessa Laetitia ha ricevuto in udienza il conte Bettoni, sindaco di Brescia, e il conte Oldofredi della *Settimana Automobilistica*. Scopo di questo augusto colloquio, l'intesa sulle particolarità della gran festa annuale bresciana, di cui S. A. ne è entusiasta patrona.

\*\*\* A Roma si è fondata un'associazione professionale per proteggere gli interessi fra *chauffeurs* e padroni.

## CICLISMO

\*\*\* A Treviso il Club Ciclistico ha fatto le elezioni sociali così risultanti: Sammartini, presidente; Sandri, direttore sportivo; Pietrabon, Bettiol, Benedetti, Sartori, Rossi, consiglieri; avvocato Spagnoli, Ganzera, revisori.

\*\*\* A Roma il Club Sportivo Postelegrafico ha bandito per i giorni 20, 21, e 22 aprile un grande convegno ciclo-podistico, restrittivo al personale delle amministrazioni telefoniche, telegrafiche e delle poste, e a cui pare assicurato un successo dei migliori.

\*\*\* A Firenze si è radunata la Sezione dell'*Audax* per la presentazione del bilancio 1905 e cariche per il 1906.

A presidente della sezione corrispondente venne eletto Berti, a segretario Patti.

Il Consiglio effettivo fu scelto così: Berti, presidente, Patti, vice, Stoppi, segretario, Cipriani, vice, Mordini, direttore di marcia, Zaccarelli, vice; Zulino, cassiere; Mugnaini, Ceccherelli, Ciomi, Ravenna, consiglieri.

In seduta si delibera di non entrare a far parte del Battaglione Volontari Ciclisti perché contrario allo scopo e al carattere dell'*Audax* Italiano.

\*\*\* A Milano, sulla pista del Trotter, i corridori Farina, Pisani, Brambilla e Tarantella si misurarono sui 100 km. Al 76° km. cadeva il Farina, e gli altri terminavano assieme vincitori la corsa.

\*\*\* A Parigi al Velodromo d'Inverno si è disputata la corsa delle dodici ore a coppie. Vi parteciparono 14 coppie che, quasi accollate l'una all'altra, hanno assieme percorso 284 chilometri.

\*\*\* A Roma la Commissione dei Volontari Ciclisti si è radunata sotto la presidenza del generale Sismondo per studiare un progetto da presentare in Parlamento onde convalidare con legge questa istituzione.

\*\*\* Il Touring Club Italiano ha registrato con l'Esposizione di Torino una

nuova data trionfale. In quindici giorni si affiliarono alla grande Associazione turistica nazionale oltre mille ciclisti, ed i soci vitalizi nuovi iscritti furono più di cento.

Le tessere rinnovate presso lo *Stand* del Touring durante l'Esposizione ammontarono a cinquemila.

Domenica, a mezzogiorno, tutto il Corpo consolare di Torino si riunì a banchetto presso il *Ristorante Molinari*. Erano presenti il capo-consolare cav. Alfredo Rostain, i consoli senatore conte Roberto Biscaretti di Ruffia, il conte Verdun di Cantogno, Grosso, Florio, conte Capponi-Trenca, conte Avogadro di Cerrione, Tonelli Simone ed i signori cav. Minetti e dottor Neri, i quali diressero lo *stand* del Touring durante l'Esposizione.



\*\*\* In Alessandria si è tenuto il trentesimo Congresso dell'Unione Velocipedistica Italiana. Venne confermata Alessandria a sede dell'Unione.

Le cariche di direzione furono così assegnate:

Cav. Cavanenghi, presidente; comm. Michele Carrozzi, vice; ing. Leale, cassiere; avv. Robotti e Barberis, consiglieri; geometra Bobbio, segretario.

Si plaudi la relazione del dott. Galleani di Milano, sulla situazione contabile. Si propose la fusione delle categorie dilettanti e professionisti. Si delega il signor Carrozzi a rappresentare l'Unione nelle sedute dell'Unione Internazionale. Si vota Milano a sede del 32° Congresso e si rinvia al 25 corrente la discussione sul nuovo regolamento.

## SPORT PEDESTRE

\*\*\* A Genova il 1° *Cross country* organizzato dallo Sport Pedestre ha ottenuto buon esito. Alla marcia Genova-Monte Ticogna, e ritorno a Bolzaneto, 30 furono i concorrenti sotto la guida di Gerbi, Sacclusa e Gavini. Erano rappresentate, oltre allo Sport Pedestre, la Società *Cristoforo Colombo*, *Pro Sestri Libertas*, e *Rivarolese*. Nella corsa sul monte, a cui parteciparono 15 corridori, giunse 1.º Mussi (Sport Pedestre), 2.º Pallenzona (idem), 3.º Battistella (*Libertas*), 4.º il veterano Pelizza. Poi i fratelli Duca e Canepa. Rota, Gerbi e Gavini fecero da giuria.

\*\*\* A Torino il *Cross-country* della Società Ginnastica, causa la non propizia stagione, ha raccolto pochi partenti. Vincitore fu Cartasegna (Ginnastica), 2.º Forno (idem), 3.º Dragone (*Atalanta*), 4.º Sanneo (Ginnastica), 5.º Verdoia (*Vigor*), 6.º Petrus, 7.º Delpiano, 8.º Scittia (*Excelsior*).

\*\*\* A Parigi la corsa dei 50 chilometri al Velodromo d'Inverno, è stata vinta da Labry in ore 3,24', 2.º Rouchy, 3.º l'italiano Volpati, 4.º Marius, 5.º Thomas.

\*\*\* A Versailles il *Campionato di Parigi* (corsa) è toccato a Bouchard, 2.º Rax, 3.º Raquenau.

\*\*\* A Trieste il Circolo Sportivo Internazionale bandisce, per prossimo marzo, un'importante gara stradale di 100 chilometri, da farsi in ore 20. Sono già comprese ore 3,20', calcolate per riposo in tre fermate uguali.

\*\*\* A Fontanabro si è disputata una corsa curiosissima e faticosa. Si trattava di ascendere 600 gradini e poi slanciarsi su un rettilineo di un chilometro. È arrivato 1.º Antonini, 8'45"; 2.º Rusca, 3.º Passera; 4.º Calvi; 5.º Novara.

## AREONAUTICA

\*\*\* Da Londra segnalano che i signori Pollock e Dale hanno felicemente traversata la Manica in pallone. Partiti sabato dal gasometro di Wandsworth alle ore 12,20, passarono ad Eastbourne alle ore 14

e rapidamente trascinati verso la Francia, in mezzo ad una tempesta di neve, scesero fra l'Havre e Dieppe, dopo tre ore e venti minuti di viaggio.

Gli aereonauti sono due molto ben noti dell'Aereo-Club. Pollock ha più volte già effettuato questo percorso ed ha compiuto di simili imprese. Quanto a Dale, era la prima volta che passava dall'Inghilterra in Francia. Il pallone che servì loro è il *Vivienne VI*. La violenza del vento contrariò molto la partenza; ma non si tosto il pallone si trovò ad una certa altezza, fu trascinato verso il nord-est con una velocità di 80 o 40 miglia all'ora. Quantunque gli aereonauti abbiano molto sofferto, particolarmente per il freddo, non si ebbe a verificare alcun incidente, ed essi si mostrano lietissimi del risultato ottenuto.

\*\*\* A Parigi, è giunta all'Aereo-Club di Francia una sfida dell'Italia, per la Coppa dell'Aereonautica. Chi difenderà i colori italiani sarà Alfredo Wonwiller, col pallone l'*Elfe* di mc. 1850.

\*\*\* Da New York avvertono che quell'Aereo-Club ha deliberato concorrere alla Coppa Gordon-Bennett per l'aereonautica, che si disputerà a Parigi.

## CANOTTAGGIO

\*\*\* A Torino si è radunato il Consiglio dell'*Eridania* per la nomina dell'ufficio di presidenza e la compilazione del programma delle regate.

Vennero confermati: a presidente il cav. avv. Roberto Marchetti; a vice-presidenti il conte Paolo Gazzelli-Brucco ed il marchese Emanuele Rorengo di Rora; a segretario il sig. Cocchi Alfredo; a cassiere il sig. Marocco Federico; ad economo il sig. Boffa Gian Ettore, e venne eletto a vice-segretario il signor Viriglio dott. Attilio.

La Direzione poi decise che nella riunione d'incoraggiamento, che avrà luogo il 17 maggio, vengano disputate le gare: 1.º *Yole di mare a quattro vogatori*, riservata agli studenti dell'Università di Torino; 2.º *Schiff*, incoraggiamento; 3.º *Outriggers a quattro*, incoraggiamento; 4.º *Yole di mare a quattro vogatori*, incoraggiamento; 5.º *Schiff junior*; 6.º *Yole di mare a quattro vogatori*, riservata agli studenti delle scuole secondarie; 7.º *Outriggers ad otto vogatori juniors*.

Per la riunione nazionale dell'11 giugno le gare seguenti: *Outriggers a quattro vogatori juniors*; *Schiff juniors*; *Outriggers a due seniores*; *Double scullers seniores*; *Outriggers a quattro seniores*; *Venete a quattro seniores*; *Schiff seniores*; *Outriggers ad otto seniores*.

## YACHTING

\*\*\* Da Londra segnalano che Thomas Linton è deciso a far costruire un altro *defender* inglese per la conquista della Coppa d'America.

\*\*\* Da Genova informano che S. A. R. il Duca degli Abruzzi ha accettata la carica di presidente effettivo del Regio Yachting Club Italiano. A vice-presidente venne riconfermato il cav. Coltelletti. Inoltre S. A. R. venne nominato *socio corrispondente d'onore* dell'Accademia degli *sports* di Parigi, perché dice il brevetto è uno degli *sportsmen* attivi più completi.

\*\*\* Alla *Coppa di Monaco* per yachts a vela si sono iscritti i rappresentanti italiani e francesi: *Catalina*, *Loup-Blanc*, *Terestia*, *Ambro*, *Côte d'Azur*, *Jetta*, *Columbia*.

\*\*\* A Genova, il Duca degli Abruzzi ha presieduta la seduta dell'*Yachting-Club*, di cui ne è presidente. Si è discusso minutamente il programma delle regate per quest'estate.

## ALPINISMO

\*\*\* Da Domodossola segnalano che l'avvocato Allegra colla guida Dorvaz ha asceso in questi giorni la Punta di Roccia Bella (m. 3200) dopo 10 faticose ore di marcia.

\*\*\* Da Torino partirà presto per l'Asia la famosa guida Cipriano Savoye con 6 portatori, tutti di Courmayeur.

Essi sono stati scritturati dalla ricchissima ed appassionata alpinista inglese signora Workmann, la quale intende fare nuove esplorazioni sulle cime occidentali della gran catena dell'Imalaia.

\*\*\* Da Domodossola avvertono che l'avv. Lorand ha asceso felicemente con due guide il Finsterdarhon (m. 4200) che è la punta più elevata dell'Oberland.

## GINNASTICA

\*\*\* A Genova, presenti le autorità cittadine e sportive, si è inaugurata solennemente la nuova Palestra della gloriosa *Cristoforo Colombo*. Al benemerito presidente cav. Oberti fu offerta una magnifica targa d'argento.

\*\*\* A Trieste l'educazione fisica fa grandi passi. Alla Palestra Ginnastica di via della Valle fu fatto un arredamento di attrezzi e di comodità ginniche da rivaleggiare con quante migliori palestre si conoscano. Il materiale è di Dresda.

Altra innovazione è quella della ginnastica abbinata alla musica, e di questa specialmente se ne occupa il prof. Paulin.

\*\*\* A Roma, coll'appoggio del Municipio e dei Ministeri dell'istruzione e della guerra, si vuol fondare un istituto per l'educazione fisica.

Il prof. Guerra (della Federazione Ginnastica) è incaricato di presentare un progetto concreto.

## IPPICA

\*\*\* A Bologna si è tenuta l'assemblea alla Società per le corse dei cavalli, presenti 161 votanti. La Direzione, di 7 membri, è rimasta composta: Gregorini, voti 156; Duca Bevilacqua, 155; Zamorani, 150; avv. Gualandi, 108; Bonora, 102; Sabbatani, 97; avv. Poggieschi, 92.

Si approvò il verbale e bilancio del 1906 e furono apportate poche modificazioni allo statuto.

\*\*\* A Roma il Concorso Ippico Pro Calabria ha fruttato L. 22,800.

## NUOTO

\*\*\* A Genova, nel secondo cimento invernale (aria 11°, acqua 8°), parteciparono con esito felice: Rossi, Bollo e Virgilio (Sport Pedestre); Gigli (*Fratellanza*, Savona); Bozzano (Sport-Club, Savona); Attanasio (*Victoria Sport*); Cozzani, Fehrenbech, Schonbein, Fabiani, Pavesi, Parizia.

\*\*\* A Como, il cimento invernale della *Canottieri Lario* ha raccolto questi partenti: Mazzocchi, Nava, Bazzi, Cattaneo, Beretta, Torlaschi, Martinelli, Savonelli, Sinigaglia, Galliani, Taroni, Grisoni (aria 4°, acqua 7°).

## LOTTA

\*\*\* A Torino è annunciato per la 1ª quindicina d'aprile al Teatro Vittorio Emanuele un gran Torneo di Lotta, a cui parteciperanno tutti i campioni presentemente a Napoli, compreso il famoso Pons.

## CINORILIA

\*\*\* A Roma sono state fissate da quella *Società Colombofila* le seguenti prove per il 1906:

17 Giugno, Roma-Grosseto (km. 149).  
24 Giugno, Roma-Colle Salvetti (km. 256).

1° Luglio, Roma-Genova (km. 405).  
20 Luglio, Roma-Torino (km. 527).  
Tutte distanze a volo d'uccello.

## VARIE

\*\*\* A Milano, la *Società Scacchistica Milanese* ha bandito per settembre 1906 il campionato nazionale. Ecco le città dove sinora si disputarono questi cimenti: Roma (1875), Livorno (1878), Milano (1881), Venezia (1883), Roma (1886), Torino (1892), Roma (1900), Venezia (1902), Firenze (1905).



## 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 stecato 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 & C.** — Piazza Risorgimento, 8 — MILANO, concessionari esclusivi di tutta la réclame nel recinto dell'Esposizione 1906.



## SCHERMA

\*\*\* Informano da Montecarlo che i dilettanti italiani concorrenti a quel Torneo Internazionale saranno: Speciale, di Palermo; Gianese, di Venezia; Olivier, di Milano; Bertinetti, di Vercelli; Cavalchini, di Torino; Novack, di Bergamo (capitano di squadra).

I giurati vennero così scelti:  
**Italiani:** Maestro Colombetti, professor G. Mattiolo e signor Machi.

**Francesi:** Conte Gautier ed un altro maestro.

Presidente del Torneo sarà il marchese Du-Cas. Le gare si svolgeranno nei giorni 17, 18 e 19 prossimo aprile.

Il giorno 20 vi sarà un *Garden-Party* alla villa Gautier Châteaux de Carabaul coll'intervento di tutta l'aristocrazia di Nizza.

La scelta dei concorrenti fu fatta con somma cura, e questo lo attesta il nome dei tiratori che vi partecipano, dai quali, come abbiamo già detto, non ci attendiamo che un ottimo risultato.

## TIRO

\*\*\* A Firenze, allo stand di S. Donato, il tiro 21 è stato vinto da Luporini (Lucca) con 5 su 5.

Il tiro 22 ha dato 1. il conte Guicciardini (8 su 9), 2. Cannari (7 su 9), 3. Sorel (6 su 8).

La *poule* è per Giorgetti.

\*\*\* A Roma, allo stand di Garbatella, il tiro ai sette piccioni (*handicap*) è stato vinto dal conte Grasselli-Barmi (6 su 7), 2. e 3. il principe Del Drago e conte Czernin (6 su 9), 4. il marchese Sacchetti (5 su 8).

La *poule* è pel conte Czernin (5 su 5). Si uccisero 164 piccioni.

\*\*\* A Montecarlo il premio Montecarlo (lire 6000) è per Greig (11 su 11), 2. Malfettani (10 su 11), 3. e 4. lord Savile e barone Waldner (9 su 10).

\*\*\* A Roma, allo stand di Garbatella, si uccisero 245 piccioni.

La *poule* d'apertura fu vinta da Giorgi (5 su 5).

Nel tiro ai 6 piccioni il 1. e 2. premio fu per Montano e Boccardo (7 su 7), il 3. per conte Grasselli-Barmi (7 su 9).

La *poule* andò divisa fra il conte Czernin e il marchese Spinola (6 su 6).

\*\*\* A Genova, allo stand di Quinto al Mare, il settimo campionato sociale è stato vinto da Queirolo (25 su 28), 2. ba-

rone Leonino (24 su 28), 3. Petto (22 su 25), 4. Galletto (26 su 30), 5. Oliva (25 su 30), 6. e 7. Oliva e Gambino (23 su 28).

\*\*\* A Pavia nel tiro di prova il 1. e 2. è per Rovida e De Vecchi (4 su 4).

Nel tiro generale 1. e 2. Calcagna e Bosselli (9 su 9).

Nel tiro di chiusura 1. Strada (9 su 9), 2. Rovida (8 su 9), 3. Cavalli (7 su 8).

\*\*\* A Milano, allo stand di Precotto, il tiro 15 è pel nobile Perego e Nocca (8 su 8).

Il tiro 26 è vinto da Marchesi (14 su 14), 2. Ghirlanda (13 su 14), 3. Allemani (10 su 11), 4., 5. e 6. Lainati, Petrolini e Zamboni (8 su 9), 7., 8., 9. e 10. fra N. N., Gaeti, Lanzi e Pedrazzini (6 su 7).

Il tiro 27 è per Gaeti e Belloni (8 su 8).

\*\*\* A Torino alla Villa Marchesa la *poule* d'apertura è pel marchese Gresy e conte Filippi.

Il tiro generale *handicap* da 1., 2. e 3., il marchese Gresy, Gilli e Montaldo; 4. il conte Filippi, 5. Chiantore.

Le *poules* spettarono al marchese Gresy, Pizzi e conte Filippi.

\*\*\* A Montecarlo il premio Beaulieu (lire 3000) è diviso tra Langhendonek, Carter, Erdody, marchese Lonqueil e Blacke.

Il premio *des Oeillets* (lire 1000) raduna 61 tiratori ed è vinto da Greig (6 su 6), 2. e 3. Erskine e Piccaluga (6 su 8).

\*\*\* A Varese il tiro di prova dà 1. Duttino, 2. Touta.

Il tiro generale: 1., 2. Rossi e Lucchina, 3. Tiretti.

Il tiro finale: 1., 2. e 3. Valerio, Touta e Tiretti.

\*\*\* A Montecarlo il premio *Hôtel di Parigi* raduna 59 tiratori. Primi riuscirono Spertchinsky e Demonts (7 su 7), 3. Chase (6 su 7).

La *poule* fu per Thomas, Roberts e marchese Lonqueil.

Il premio *delle violette* (lire 1000) con 50 tiratori, diede 1., 2., 3. il barone De Mevuis, marchese Ridolfi e conte Braskowich (12 su 12).

La *poule* fu pel marchese Gresy, Marimans, Hikeret, Pederzoli, conte Braskowich, Hemonts, Ehgy e Welder.

\*\*\* A Montecarlo il Premio *Olimatici* (L. 1000) fa dividere il 1°, 2°, 3°, 4° premio fra Cosnell, Scharigine, Ronara, conte Czernin, conte Trauttmansdorff, Maurmans, Hodgson, Leighton, conte Filippi, Raymond, Huet, Franchetti, Cave, Des Chaux, Harrison, Castadere, Merton, conte De Harricourt, marchese di Donqueil, Monti (6 su 6).

\*\*\* A Cerea (Verona) il Tiro di prova al piccione è per Roghi e Nascimbeni.

Il Tiro generale: 1° Ing. Busetto, 2° Nascimbeni, 3° Grigolli, 4° Grigoli.

Le *poules* andarono divise fra: T. Nascimbeni, dott. Dusi, ing. Busetto, Roghi, Nascimbeni, Puttini.

## LOTTA

\*\*\* A Torino, pel 18 marzo, il Club *Sport Audace* bandisce una gara sollevamento pesi divisa in quattro categorie con differenti sollevamenti e premi per tutte le categorie.

La sera del 10 marzo seduta generale a questo Club con estrazione di azioni a fondo Velodromo.

In via di allestimento sono il Campionato Piemontese ai Pesi (detenuto da 4 anni dal Club), e il Campionato Internazionale di Lotta e Pesi.

\*\*\* A Napoli si incomincia il campionato internazionale di lotta.

Nella prima sera Dickmann (tedesco) vince Amalhon (senegalese).

Steurs (belga) atterra Clément (franc.). Schackmann (ted.) e Limousin (franc.) fanno *match* nullo.

Aimable (franc.) vince Jousseuff (turco). Raoul (franc.) atterra Milo (ital.).

Nella seconda serata Dickmann (ted.) vince Milo (ital.). Aimable (franc.) atterra il compatriota Clément. Romanoff (russo) vince Amalhon (senegal.). Raoul (franc.) atterra Steurs (belga).

\*\*\* A Liegi è terminato il campionato europeo di lotta coll'esito seguente:

1° Padonhy (ingl.), 2° Petersen (danese), 3° Smejkal (tedesco).

## NEL MONDO COMMERCIALE SPORTIVO

\*\*\* La Ditta Eugenio Paschetta ci annunzia che fra pochi giorni riceverà un fortissimo quantitativo di motociclette Wanderer, dei due spendidi modelli 3 1/2 e 6 HP, e siccome in gran parte sono state prenotate durante la recente Esposizione, prega i nostri lettori interessati a voler per tempo passare le ordinazioni.

\*\*\* La Ditta Carducci Miragoli e C° (Torino-Milano) conosciutissima in Italia per la sua famosa *carburine* che provvede alla Casa Reale, all'Automobile-Club di Torino, alle migliori fabbriche (*Fiat, Fiat-Ansaldo, Züst, Florentia*, ecc.) e a molte dell'estero, è la rappresentante in

Italia della *The Gas Lighting Impr. Co. Ltd.* di Londra, che ha colossali raffinerie a *West-Ham* (Londra) ed a *Haerin-Nord* (Belgio). La *Carburine* è un carburante per eccellenza.

La prerogativa sua è quella di essere veramente l'unica benzina espressamente fabbricata per uso dei motori per automobili e motocicli, ed è ormai adottata, anzi preferita dalle più grandi Case dell'Inghilterra, del Belgio e della Germania. Si tratta di un'essenza puramente omogenea, doppiamente raffinata, e che presenta l'immenso vantaggio di essere inodora. Distilla ad 80 gradi, ha un rendimento superiore del 40/0 in gas su tutte le altre benzine, e, ciò che importa, non lascia deposito alcuno nei carburatori.

Sappiamo che la produzione annuale di questa Ditta è in grande aumento per tener fronte alle ordinazioni.

\*\*\* La Società Automobili Lombarda di Bergamo ha eletto a suo presidente il cav. uff. conte Suardi Gianforte e a direttore tecnico l'esperto ing. Carlo Bussi.

Intendimento di questa società è la costruzione di un'automobile robusto, tipo industriale e turistico, e per raggiungere più esattamente il suo scopo, i suoi dirigenti si sono dati alla propaganda automobilistica applicata al turismo, studiando in primo luogo minutamente le condizioni stradali del nostro paese. Tra non molto sorgerà, vicinissimo a Bergamo, un nuovo imponente stabilimento che, ricco di materiale tecnico, non potrà dare che ottimi prodotti.

La S. A. L. esporrà un suo riuscito campione alla prossima Mostra di Milano.

\*\*\* La forte Società *Florentia*, di Firenze, ha rilevato a Venezia i cantieri del conte Piero Foscari, conosciuti sotto la nomea di *Cantieri Svan*. Naturalmente ha pure ereditato i contratti in corso, i servizi pubblici e privati ed una flotta di 16 imbarcazioni. Così *Florentia*, simile alle grandi potenze, avrà un *piéd à terre* su due mari: Mediterraneo (Spezia) e Adriatico (Venezia).

\*\*\* A Firenze la Società *Auto-Garage* e Carrozzerie Nenci (capitale L. 600.000) si è radunata in seduta per l'elezione del Consiglio amministrativo che riusci composto dei signori: conte Fabbroni, conte Guicciardini, duca Corsini, cav. Olivieri, De Lucchi, rag. Signorini, rag. Sestini, rag. Alessandri. Viene confermata la direzione tecnica della società al competente sig. Cesare Nenci e il controllo finanziario all'operoso cav. Olivieri.

# QUINDICI MILIONI DI VENDITE

all'estero dimostrano la rapida conquista della  
 Marca

# “ RAPID ”

nel mondo automobilistico, dovuta ai nuovi concetti meccanici e costruttivi introdotti nella fabbricazione delle sue automobili.

TORINO - Officine Barriera di Nizza

Malgrado le innumerevoli imitazioni e contraffazioni la

# Sospensione Truffault

(Brevetto PEUGEOT)

è, e rimane incontestabilmente la migliore, per qualsiasi tipo di automobile.

**Chauffeurs** desiderosi di viaggiare comodamente e senza panne **pretendetela dal vostro costruttore** o fatela applicare in qualunque garage sulle vostre vetture.

**Le più importanti Case**, quali: Richard-Brasier, Mercedes, De-Dietrich, Darracq, Bianchi, Isotta Fraschini, Ziist, ecc. ecc. l'hanno adottata su tutti i loro **CHASSIS**.

Applicazione facile a qualsiasi tipo di vettura.

Agenti generali in Italia:

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

Via Cesare Correnti, 3.

Via Lagrange, 41.

Antica Marca RICHARD-BRASIER

# Automobili BRASIER

Vincitori delle eliminatorie Francesi nel 1904 e 1905

Vincitori della Coppa Gordon-Bennett nel 1904 e 1905

**CHASSIS dei Tipi 1906:**

15-25 HP a cardano

25-35 HP a catena

50-60 HP a catena

## Società FIDES

Fabbrica Nazionale Automobili Marca Brasier

SEDE SOCIALE - ROMA - 36, Via Tritone.

OFFICINA - TORINO - Via Monginevro

Antica Marca RICHARD-BRASIER

## Auto-Garage Alberti

Società Anonima

Firenze-Roma

Agenti esclusivi della grande Marca:

# F. I. A. T.

e della

Société des Voitures Electriques

# Védrine

Automobilisti provate la

## BOUGIE GLORIUS

D. FILOGAMO E C.

TORINO - Via dei Mille, 24 - TORINO

Pneumatici Inglesi

## “CLINCHER”

per BICICLETTE - MOTOCICLETTE AUTOMOBILI

*In vendita presso tutti i grossisti*

MAISON TALBOT - Foro Bonaparte, 46 - MILANO

## Nuovo trionfo di Bowden

Al III Salon di Torino

I Freni e tutte le trasmissioni flessibili

# Bowden

destarono la generale ammirazione.

Sindacato Francese dei Brevetti Bowden, Milano, via Sirtori, 16 bis.

# “ L'UNIVERSEL ”

le rinomate Coperture per Biciclette  
fabbricate dalla Casa **BERGOUGNAN & C.** di  
**Clermont-Ferrand.** - Raccomandabili per la bontà  
del materiale e per l'accurata confezione. - Vulcaniz-  
zate ed in tela Makò. - **Massima scorrevolezza.**

*Concessionario esclusivo per l'Italia:*

**Vittorio Rossi - MILANO - Via A. Manzoni, 19.**

Grandioso Deposito di Serie e Materiale per costruzione di Cicli.

**Prezzi di vera concorrenza.**

## Rejna Zanardini e C.

MILANO - Bastioni Magenta, 39 - MILANO

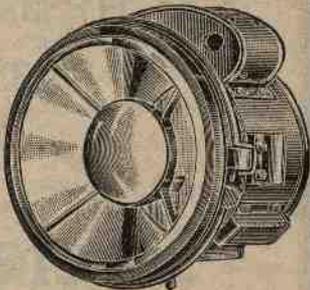
Premiata Fabbrica di

### FANALI e FARI

per Automobili

Specialità in FARI per Motociclette

**FARI** a Lenti sistema FRESNEL ed a Lenti  
catadiottriche a luce riflessa e rifratta.



### Benzine Germania

raffinate e rettificata

per

Automobili

Motori d'imbarcazioni

Motocicli

per illuminazione ed Industrie

**Edoardo Bietti**

MILANO, Via S. Nicolao, 2 - Tel 2471



LE MIGLIORI

**CATENE** per Cicli

sono quelle della Rinomata Fabbrica

**AUGUST ENDERS** - Oberrahmede 1/W

Rappresentante Generale per l'Italia:

**RICCARDO CHENTRENS**

Milano Piazzetta Ss. Pietro e Lino, n. 1 - Milano

## L'IDEALE

Forcella Elastica Brevettata

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

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

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



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

Volete evitare gli inconvenienti della ottonatura galvanica?

**Adottate la Placcatura a mano**

*la più durevole, solida ed elegante.*

Laboratorio: **GILLI ALFREDO** - MILANO - Via Ollocati, 17-19

→ Placcatore in ogni metallo per Carrozze ed Automobili ←

## BICICLETTA

# Rambler

Attendere i modelli 1906

**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** - Uffici: 24, Via Ponte all'Asse - **FIRENZE**  
- Officina: 15, Viale in Curva - **FIRENZE**

**Agenzia-Garage - Milano - 9, Via Porta Tenaglia**

Vetture a entrata laterale 18-24-40 cavalli

Licenza **ROCHET & SCHNEIDER.**

**CANOTTI-AUTOMOBILI** di ogni forma e di ogni forza.

Cantiere di costruzioni navali - Spezia - Viale di S. Bartolomeo.

## Premiata Fabbrica Torinese

# Motori, Cicli e Motocicli

# “ PRIMUS ”

Motociclette 2 3/4, 3 1/2, 4 1/4 HP - Sospensione elastica, baretta proprio

Accensione a Magnete

Biciclette di lusso, da corsa e da viaggio

Motori fissi per uso industriale

Garanzia assoluta su tutti i prodotti per la bontà di materiale  
ed accuratezza di lavorazione.

Stabilimento: **Via Piazzini, 3 - Torino.**

## Officina Meccanica FELICE ALLEMANO

TORINO — Corso Palestro, 2 — TORINO

con **Auto-Garage** - Via Quartieri, 4

**RIPARAZIONI AUTOMOBILI**

## MOTOCICLETTE

4 Cilindri 3 1/2 HP

Modelli 1906

2 3/4 un Cilindro

nuove e d'occasione

**BICICLETTI BIANCHI**

**CARPIGNANO GIUSEPPE**

Torino - Corso Valentino, 24 - Torino

# EN

*Prossima apertura di Garage Automobili*

Al Salon Automobilistico

furono ammiratissime

LE VETTURE  
PIVOT

E

F. E. R. T.

10-12 HP a 4 cilindri

ANTONIETTI & UGONINO

TORINO

Corso Valdocco, n. 1

TAURUS

Società Anonima per Azioni  
TORINO - Capitale sottoscritto e versato L. 500.000 - TORINO

FABBRICA DI CARROZZERIA

Tonneaux - Phaetons - Limousines - Landau lets

Specialità in Omnibus, Furgoni, ecc.

Via Santa Chiara, 48 bis - Costruenda Carrozeria - Corso Francia - TORINO

Garage e Officina per Riparazioni

Corso Re Umberto, 49 - Costruendo Garage - Corso Francia

Sede provvisoria dell'Ammin.: Via Santa Chiara, 48 bis - Torino

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Société des Automobiles Ader - Paris

Chassis 16-20 HP, 4 cilind. - Chassis 20-24 HP, 4 cilind.  
Chassis 25-30 HP, 4 cilindri.

Lacoste e Battmann - Levallois-Perret

Voiturettes 4 - 6 - 8 - 10 - 12 HP

PABANEL e WILLEM - Paris

per Canotti Automobili

Agenti Generali per la vendita:

FRATELLI TRIULZI

TORINO - Via Pietro Micca, 9 - TORINO

TELEFONI:

Garage, N. 19-09

Ammin. e Carroz., N. 22-51

Agenzia Generale per la vendita, N. 22-44.

JUNIOR

Tipo 1906

Chassis 18-24 4 cilindri

Vetture da turismo e da città

ULTIMI PERFEZIONAMENTI

DIREZIONE e OFFICINE

Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino

STABILIMENTI MECCANICI

Carlo Mantovani & C.

TORINO

88 - Via Saluzzo - 88

Vetturette " INVICTA "

6 HP, 2 cilindri

10 HP, 4 cilindri

Vetture " ARGYLL "

da 10-12 a 26-30 HP

Bicielette

Motociclette

Pneumatici

" INVICTA "

Serie

" DEXTER "

Bougies, Pile, Magneti " HYDRA "

Accumulatori " HEINZ "

Al Salon di Torino

figurarono splendidamente i

➡ Nuovi Modelli 1906 ➡

# Società Anonima Carrozzeria Italiana

## LOCATI e TORRETTA

### TORINO

*Capitale versato L. 1.000.000*

Casa fondata nel 1884

Provveditori di S. M. la Regina Madre e dei RR. Principi di Savoia

Prossimo trasloco Barriera di Nizza

La più grandiosa Fabbrica d'Italia

**11,000 mq. coperti**

# CARROZZE DI LUSO A CAVALLI.

e

# Carrozzerie per Automobili d'ogni genere

*ULTIME NOVITÀ - CONSEGNA PRONTISSIMA*

## Speciali costruzioni:

*Landaulet 3/4* - nuovo Modello, ordinazione di **S. M. la Regina Madre**, su Chassis **ITALA**.

*Limousine speciale per lunghi viaggi* - 3 scompartimenti, confortabile novità, ordinazione di **S. M. la Regina Madre**, su Chassis **ITALA**.

*Limousine - Salon de Paris*, su Chassis **RAPID**.

*Landaulet 3/4* - nuovo modello **Salon de Paris**, su Chassis **ITALA**.

*Landaulet 3/4* - su Chassis "**KRIEGER**".

*Mylord* - novità assoluta.