

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Arcostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

## ABBONAMENTI

anno L. 5 - Estero L. 9

Un Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15

Estero .. 15

## DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-36

## INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

## FOOT-BALL RUGBY



I Sud-africani in allenamento - Un passaggio di corsa.



# SAN GIORGIO

Società Anonima Italiano per la costruzione di Automobili terrestri e marittimi

Capitale L. 3.000.000

## Châssis 40|48 HP

*Motore a sei cilindri - Modelli* **NAPIER**

Il Motore **sei cilindri NAPIER**, riprodotto in Italia dalla SAN GIORGIO, venne costruito e applicato per il primo nel 1902. Esso conta perciò quattro anni di gloriosa esistenza, ed è esso che dopo avere affermato il principio dei **sei cilindri**, è assunto ora a modello di tutti i tipi congeneri.

La Società SAN GIORGIO costruisce soltanto châssis con Motore a **sei cilindri**.

*Sede:* **GENOVA.** - *Officine:* **Sestri Ponente.**

**GENOVA**

Piazza Marsala

- **CARAGE SQUAGLIA** -

**GENOVA**

Piazza Marsala

## Châssis SAN GIORGIO

*Motore a sei cilindri - Brevetti Napier*

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel. *Planche* e *Capot* in alluminio. Trasmissione alla cardano.

**Modello 1007: 40|48 HP - L. 25.000**

## Châssis LA BUIRE

*con la nuova trasmissione ad assi ruotanti*

**12|16 - 22|30 - 35|45 HP**

Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

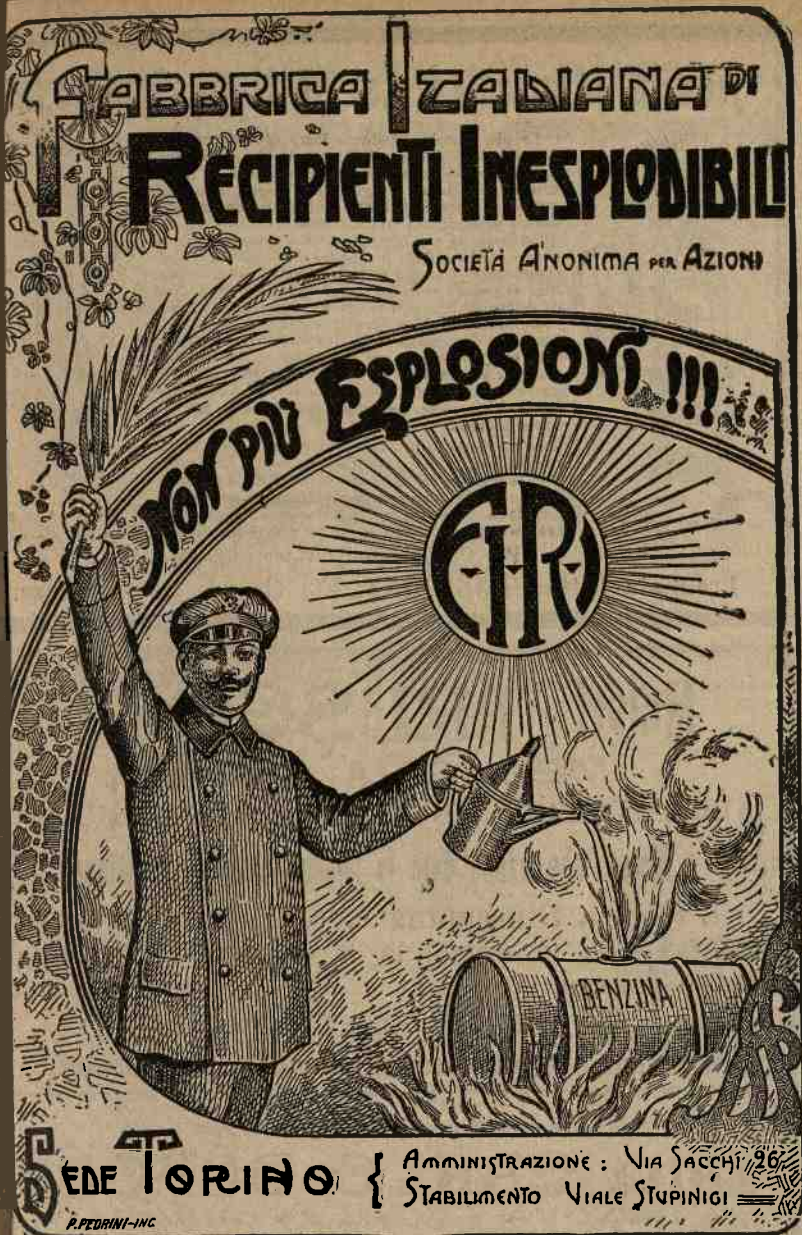
Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Châssis **LA BUIRE** è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

*Rappresentanza Generale d'Italia.*



FABBRICA ITALIANA DI  
**RECIPIENTI INESPLODIBILI**  
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

**NON PIÙ ESPLOSIONI!!!**



**SEDE TORINO** { AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI, 26  
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

P. PEDRINI-ING.

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

# Marchand

**Nuovi Modelli 1906**

**Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.**

**VEETURE DA TURISMO**

**18 - 24 - 28 - 35 HP**

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

**Chiedere Catalogo a Piacenza.**

## CICLISTI!

Non fate acquisti senza avere attentamente esaminato il programma del

## Gran Premio Peugeot

premi per complessive

**L. 11.835**

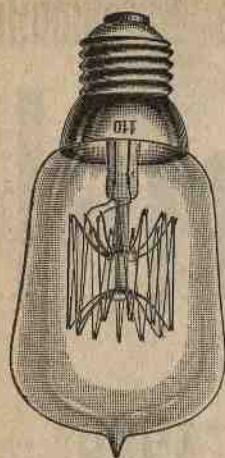
**PRIMO PREMIO** una Vettura-Automobile

# PEUGEOT

**G. C. Fratelli Picena - Corso Principe Oddone, 15-17 - Torino**

Agenti Generali della Casa PEUGEOT.





### Avete Luce Elettrica?

Adoperando le

### LAMPADE AL TANTALIO

risparmierete il 50 % del consumo di corrente.

«..... secondo recentissimi studi del Dott. Bell e del Prof. Puffer, le lampade elettriche ad incandescenza, preparate col filamento di TANTALIO anziché di carbone, sarebbero oltremodo economiche. La durata e il risparmio nel consumo, delle nuove lampade, sono così grandi, afferma il Dott. Bell, da renderle assai più convenienti delle lampade a carbone (usuali!) quando anche queste sieno regalate al consumatore e quelle al TANTALIO costino circa L. 4,50 l'una.....»

(Dalla Rubrica Invenzioni e Scoperte della Rivista *La Domenica del Corriere*, N. 45, dell'11 Novembre 1906).

ENRICO LUCINI - Via Petrarca, 3 - MILANO

### Novità Mondiale! La Bottiglia luminosa!



La più piccola e potente lampadina del mondo, di modello così elegante e comodo che si può portare come breloque-ciondolo alla catena. — Si accende in un istante togliendo il coperchio a vite, quindi si risparmia il 90 % sul consumo dei fiammiferi e rimpiazza con altrettanta economia e miglior luce, le candele, stoppini e quanto altro si usava prima d'oggi per salire le scale di notte, rischiare passaggi oscuri, stanze, latrine, ecc. Non si guasta mai, serve per tutta la vita! Non consuma lucignolo e per il funzionamen o non abbisogna di capsule, micie, elettricità, ecc., ma bensì un centesimo di spirito denaturato o benzina che può servire per una settimana ed in modo che con 5 centesimi si ha luce sempre pronta per un mese! Si vende franca e raccomandata per sole **Lire 1** ciascuna, per due **Lire 1.80** e per tre **Lire 2,50**.

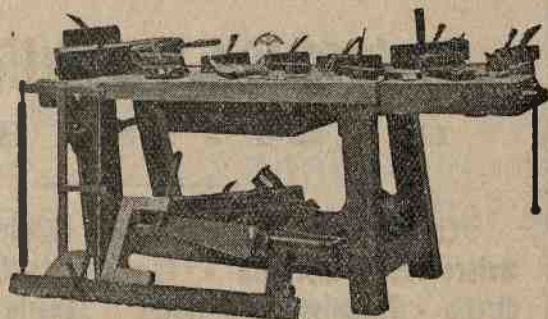
Le suddette lampadine con **VELO-SIGNAL**, cioè con un nuovo potentissimo fischio d'allarme e di soccorso, indispensabile ai ciclisti, automobilisti, guardie notturne, sorveglianti, a coloro che viaggiano di notte nella campagna, conduttori di Strade ferrate e Tramways, ecc., costano soltanto **30 centesimi** in più, ciascuna.

Per Commissioni inviare importo alla

Premiata Ditta FRASCOGNA, Via Orivolo, 35 - Firenze.

### PREMIATA FABBRICA

di Banchi  
ed Attrezzi  
per  
falegnami  
modellatori  
e scoccai



— Casa Fondata nel 1848 —

### EMANUELE SCHENONE

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

### Motori TRUSCOTT

MEDAGLIA D'ORO

ALL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO

I Motori che hanno dato le migliori prove di resistenza

L'Yacht "Giuseppina", con motore **Truscott 50/64 HP**, ha compiuta la traversata Genova-Palermo-Trapani

**435 miglia**

senza scali e senza alcun arresto al motore.

Rappresentanza esclusiva e deposito per l'Italia:

### Ditta CARLO DUFOUR

GENOVA - Via Balbi, 23 - GENOVA

## FABBRICA AUTOMOBILI

# ISOTTA FRASCHINI

Società Anonima con Sede in **MILANO** Via Monte Rosa, 79 - Capitale versato L. 2.000.000

## CHASSIS VETTURE OMNIBUS

Tipi 1906:

16-22 HP

28-35 HP

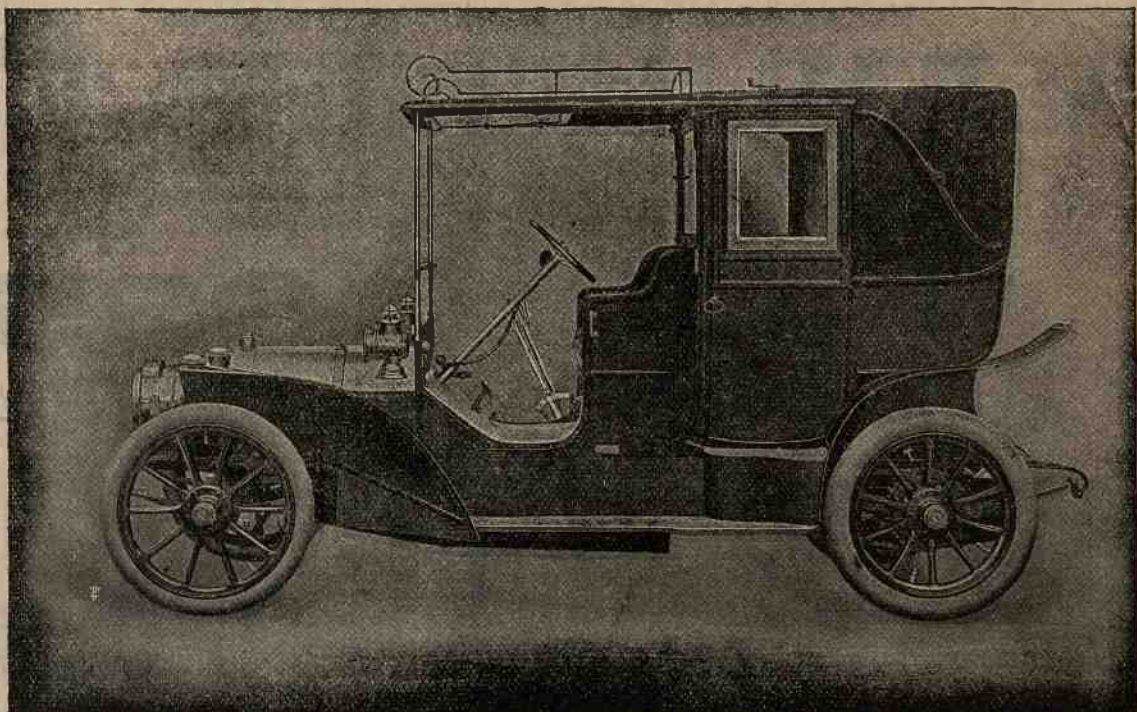
50-65 HP

Agenti Generali per l'Italia:

Società Anonima **FABBRE e GAGLIARDI - MILANO**

ROMA - NAPOLI - TORINO - GENOVA - BOLOGNA - FIRENZE - VERONA

Piazza Macello, 21-23.  
Via S. Margherita, 16.





# Sportsmen Italiani! 'Abbonatevi alla "STAMPA SPORTIVA",

Edizione comune L. 5 — Estero L. 9 (Numero separato L. 0,10 — Arretrato L. 0,15)

Raccolte annate 1902 e seguenti (sciolte L. 5 — rilegate L. 7)

Edizione di lusso L. 10 — Estero L. 15 (Numero separato L. 0,20 — Arretrato L. 0,30)

STAMPA e STAMPA SPORTIVA L. 20,50

PASQUINO, la più antica Rivista umoristica d'Italia e STAMPA SPORTIVA L. 23

Per favorire i signori studenti di collegi ed istituti privati, la *Stampa Sportiva* apre un abbonamento speciale, per gruppi non inferiori ai 5 abbonamenti, che si accordano al prezzo eccezionale di L. 18.

## SOMMARIO

Il presente numero contiene le seguenti materie: La settimana sportiva - Il Touring Club Italiano - Lo sport del pattino - L'Educazione fisica - In slitta - Foot-ball - I nostri podisti - La settimana ippica - Le corse di Nizza e Marsiglia - Le corse ciclistiche - Tregua - Da un'Esposizione all'altra - Nel commercio sportivo.

## programma dal 1907 del Touring Club Italiano

Il T. C. I. ha concretato di questi giorni il suo programma di lavoro per 1907. — L'attività della nostra maggior Associazione Turistica Nazionale si volgerà a quella poderosa opera che è la Carta d'Italia al 250.000 in 56 fogli.

I primi 4 fogli (Torino-Milano-Genova-Venezia) saranno distribuiti nel corrente mese ai Soci iscritti nel 1906. I Soci del 1907 riceveranno gratuitamente i fogli (Civitavecchia-Roma-Frosinone-Napoli-Comoscia-Massa e Bologna) oltre alla *Rivista Mensile*, l'*Annuario Generale* e alcuni profili itinerari illustrati dei passi di montagna.

I Soci nuovi avranno in più la Guida delle strade, grande comunicazione, della quale si sta curando la edizione rinnovata alle rinnovate esigenze del turismo.

Nel corrente anno verrà ripresa la pubblicazione di *Attraverso l'Italia*, dove vengono illustrate tutte le bellezze naturali ed artistiche del nostro paese; e inoltre in preparazione: l'*Annuario dell'Automobile 1907*, il *Manuale del cantoniere stradale*, la *Monografia sulla manutenzione stradale in Italia* e diverse pubblicazioni di grande interesse generale, quali, con disegni, *Le Camere d'Albergo* (monografia di Vittorio) e sul Concorso all'Esposizione di Milano), ed altre.

Il programma di lavoro del Touring comprende le iniziative di non minore importanza e utilità. Per accennare solo alle principali ricorderemo i telli indicatori e le segnalazioni stradali coi tipi del 1907 e gli studi in corso per l'adozione di fanali di illuminazione notturna dei passaggi a livello e la coloritura dei passaggi stessi.

Ricorderemo infine l'azione intensa del Touring verso il Ministro delle finanze e il Parlamento per la riduzione a L. 5 della tassa sulle biciclette, riduzione che ha affidamento di ottenere per l'esercizio 1907-908, il dazio sulla benzina; e ancora quella a favore del rinnovamento stradale e miglioramento alberghi, istituzione dei servizi affiliati (garages-alberghi, canici-depositi benzina), i quali facilitano in ogni modo ai turisti il compimento dei loro viaggi con poche effettuate.

Auguriamoci nell'interesse stesso del Paese, a proposito del quale il Touring rende servizi ormai riconosciuti di pubblica utilità, e dati gli svariati vantaggi sopra enumerati, siano numerosi anche nel corrente anno gli aderenti alla grande Associazione, che i suoi 55.000 Soci, quanti sono ora, siano to 100.000 quanti sono quelli del confratello fran-

## Il nuovo Consolato di Roma.

Consiglio direttivo del Touring ha ratificato la nomina del Consolato di Roma per il biennio 1907-908, risulta come segue:

Legato provinciale: S. E. principe Lanza di Scalea. Vice-consolo: S. E. don Prospero Colonna principe di Canino.

Consolo anziano: Comm. ing. Oreste Lattes.

Consoli: Cav. avv. Italo Bonardi; avv. cav. De Carlo; Gino De Martino; Magg. ing. cavaliere Maggiorotti; Gustavo Nesti. Michele Oro; Mario Roux; cav. Pietro Sabbadino; onor. Gio. Torlonia.

## LO SPORT DEL PATTINO

Quest'anno il freddo intenso ed il tempo mite hanno contribuito e contribuiscono a rendere molto movimentato lo sport del pattino. Torino, Milano, Varese, Sondrio, Biella e Verbania sono frequentatissime.

Varese, se ne sono, promossa dal fiorentino Club dei pattinatori, sul lago di Ganna, completamente gelato, ebbe luogo una riuscitissima festa sportiva, a cui parteciparono numerosi pattinatori della città di Gallarate e di Milano.

Lo spettacolo che presentava il lago, splendidamente illuminato per l'occasione, era veramente magnifico.

A Milano la Società dei pattinatori, che fino all'anno scorso aveva posto la sua sede all'Arena, quest'anno ha lasciato l'antico anfiteatro ed ha affittato la ghiacciaia del Restoero, lungo la Ripa Ticinese. I più appassionati e i più abili vi convergono ogni giorno, presentando uno spettacolo vario ed elegante d'intrecci sapienti e di passi difficili.

Un pubblico più democratico e numeroso conviene nella *patinoire* della Barona, di poco distante, e i pratici dell'arte vi danno la mano ai principianti, che non osano ancora cimentarsi nella sede dei pattinatori associati.



Don Pr. spero Colonna, nuovo Capo Console del Touring a Roma.

\*. A Davos Platz nei giorni 12, 13 e 14 gennaio, favorito da uno splendido sole, ebbe luogo il Concorso internazionale di *ski*, che consisteva in corse di fondo, concorso di salti, corse per dame, concorso di ostacoli, concorso internazionale di salti e corse di skiatori attaccati a cavalli.



Il pattinaggio a Torino. - I tre figli del Dura di Torino alla patinoire del Valentino. (Fot. Oneglia - Torino)

\*. Feste notturne di pattinaggio sono indette in alcune città del Piemonte e della Lombardia. Speriamo che il bel tempo continui!

## Il Circuito per la Coppa di Brescia

Al momento di andare in macchina il nostro Perrone ci telefona da Milano:

Come tutti sanno, il Circuito di Brescia, sul quale si doveva correre l'anno scorso la Coppa Florio, e precisamente il tratto Brescia-Montichiari-Castiglione-Lonato-Ponte San Marco, presentava un serio inconveniente, perchè si doveva attraversare la ferrovia Milano Venezia, subito fuori di Brescia.

Per impedire ciò si era pensato di costruire una passerella in legname, lunga circa trecento metri e larga sei, con una elevazione di metri cinque sopra la ferrovia, e che costava circa lire 30.000. La costruzione della passerella era però una delle maggiori preoccupazioni, perchè, oltre a rappresentare una spesa non indifferente, veniva a costituire nella nuova situazione della corsa un pericolo per l'incertezza della resistenza.

Ad evitare questi inconvenienti la Commissione dell'Automobile-Club di Milano per la grande corsa automobilistica 1907 ha studiati circuiti che non comportino attraversamenti di ferrovie, come il ponte Rezzato-Gavardo-Termini-Desenzano-Lonato-Rezzato, di km. 58, e l'altro costituente due triangoli opposti al vertice in Montichiari con la strada calvisana in campagna di Castenedolo, la Ghedi-Montichiari, la Montichiari-Carpenedolo, la Carpenedolo-Castiglione-Montichiari, con due varianti tra la Carpenedolo-Asola-Acquanegra-Gazzoldo-Goito, o la Carpenedolo-Asola-Guidizzolo.

In considerazione però del numero grande dei concorrenti alla corsa, il circuito deve essere costituito di strade costantemente larghe dai sette agli otto metri, e deve avere uno sviluppo medio intorno agli 80 km. Di conseguenza si è mostrato inattuabile il percorso di 58 km. Rezzato-Termini-Cunettone-Desenzano-Lonato-Rezzato; mentre appariva forse adatto il circuito Montichiari-Carpenedolo-Acquanegra-Mariana-Gazzoldo-Guidizzolo-Castiglione-Montichiari, che comportava (escludendo così il triangolo in campagna di Montichiari) 86 km. circa.

In seguito però a considerazioni di opportunità, svolte dal presidente dell'A. C. M., on. Crespi, in favore di Brescia, la Commissione, secondo mie private e ultime informazioni, ha scelto per la Coppa di Brescia il circuito stabilito l'anno scorso, con partenza ed arrivo a Brescia. La sola modificazione introdotta è la sostituzione del tratto vecchio Montichiari-Castiglione col tratto nuovo Montichiari-Carpenedolo-Medole-Crocevia Solferino-Castiglione, allungando il circuito fino a 79 km.

## Ciclisti!

Se volete viaggiare sicuri non esitate la

dotate suite vostre macchine il

# Freno BOWDEN

Medaglia d'Oro all'Esposizione di Milano 1906

In vendita presso il  
Comptoir Général des Freins  
de Cycle, Ltd

Milano - Via Sirtori, 16 bis - Milano



## La cultura fisica

In collegio, or sono passati parecchi anni, io avevo come professore di latino un tipetto d'uomo, dolce, timido e magrolino, insaccato eternamente in una *redingote* troppo ampia e abbastanza bisunta. Era un bell'ingegno quel mio insegnante e sapeva spiegare meravigliosamente i testi latini. Un erudito mi appariva; non un uomo. Quel degno professore sintetizzava, d'altronde, a perfezione lo stato d'anima del Corpo insegnante della sua epoca.

Non apprezzava affatto — pur senza condannarle, poi che era indulgente — le manifestazioni agitate, all'aperto, dove la gioventù dà libero sfogo al suo temperamento generoso, e che allora in collegio si riducevano semplicemente ai giochi classici della ricreazione.

Ora il brav'uomo è scomparso, senza poter assistere alla evoluzione che si è prodotta nel modo di educare la giovinezza. Se fosse ancora a questo mondo, l'antico professore avrebbe certo a tal proposito una opinione ostile: a meno che la forza delle cose non fosse riuscita a modificare le sue idee e vincere le sue repulsioni naturali.

L'educazione fisica da noi è riuscita già a fare un lungo passo, pur tuttavia l'importanza ad essa attribuita non è paragonabile ancora a quella che gli americani le hanno riconosciuta. Con lo spirito di iniziativa ed il metodo che li caratterizza, gli americani apportano nella realizzazione del programma di educazione fisica della gioventù un grandissimo senso di osservazione ed una regolarità di esecuzione rimarchevole. Qui la psicologia è associata allo sport; il dottore è il collaboratore immediato ed ascoltato, l'ispiratore stesso dell'istruttore.

L'Università di Pensilvania, ad esempio, potrebbe essere nel suo genere considerata come una università modello; i

direttori di tale istituzione ne hanno fatto il centro principale di atletismo degli Stati Uniti. Per la palestra si sono spesi nientemeno che 525 mila dollari. Questo palazzo dell'educazione muscolare è posto sotto la direzione di uno specialista eminente, il dottor R. K. Mac-Kense, personaggio consideratissimo nel mondo atletico americano, presidente dell'Associazione Americana dei direttori di palestre e già addetto all'Università Mac-Gill del Canada.

Il principio della scuola è molto semplice: ciascun allievo, che crede di possedere in sé la stoffa necessaria per diventare un atleta, è invitato a presentarsi

direttamente all'ufficio direttoriale. Là non ci sono che dei dinamometri bizzarri, apparecchi strani di misurazione; tutto un arsenale, insomma, che aiuta il dottore a rilevare le constatazioni che gli sono utili.

Mac Kense, che studia un uomo dal punto di vista atletico, fa risalire le sue investigazioni fin alla seconda o alla terza generazione del soggetto.

Ha redatto un questionario, a prima di ogni altro esame, bisogna rispondere. Ecco testualmente:



Il dottor Mac-Kense procede alla misurazione di uno studente

- 1° Come temperamento, da chi tenete maggiormente?
- 2° Rassomigliate fisicamente a vostro padre, a vostro nonno?
- 3° Avete piuttosto il temperamento di vostra madre?
- 4° Soffrite le vertigini?
- 5° Respirate liberamente da entrambe le narici?
- 6° Soffrite abitualmente freddo alle mani o ai piedi?
- 7° Avete tendenza all'insonnia?

Munito di questi schiarimenti preliminari, il direttore della cultura fisica prende allora le misurazioni di ciascun individuo, poi comincia più specialmente a studiare questa o quella forma di regime muscolare, e soltanto dopo questo esame l'allievo designato per dedicarsi a quello sport a cui dimostra maggiore attitudine. Nulla è lasciato al caso e ogni forma di sport praticata che da coloro i quali possono trarne profitto.

SERGIO SEI

## IN SLITTA

Il Garsberg quel giorno era in festa; festa di neve, di luce. Nello sfondo del cielo, d'un azzurro intenso, sugli altissimi picchi della fortezza austriaca, il vecchio castello, mostro d'altri tempi, s'alzava con eterna minaccia sulla città silenziosa: un punto nero in mezzo alla pianura bianca. E da quel punto nero, nel giorno di Natale, un'infinità di persone s'avviava verso il monte di luce, in cerca d'un momento di ebbrezza sana. E altre persone erano già ai piedi del monte, e altre ancora, sparse per la *Rodelbahn*, dilungantesi come una serpe biz-

**TOTI**  
DIGESTIBILE-CHOCOLATS

Apparecchio per misurare la forza del braccio.

## Nuovo Accumulatore Elettrico "Brevetto GARASSINO 1906"

Solidità, durata, gran capacità, leggerezza, alto rendimento (94%). Proprietà tutte, incluse in spazio ridottissimo. Domandare Relazione di Prove eseguite al Regio Politecnico di Torino, Novembre 1906. Leggere annessa descrizione e caratteristiche.

Per schiarimenti, preventivi, ecc. ecc. rivolgersi a GARASSINO GIOVANNI, Industriale elettrotecnico, Via Artisti, 34, TORINO.

NR. — Stante la formazione di potenti Società di Vetture Elettriche, sia a Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli, ecc., il titolare del Brevetto desidererebbe entrare in trattative con capitalisti per la costituzione di Società, per dare maggiore impulso alla fabbricazione.



tra, tra le roccie bianche e i pini lucenti. Sembrava che un esercito di nani armati movesse terra a quel gigante. Quasi sulla vetta, vicino ai pini nereggianti, la bandiera rossa sventolava tra la neve e il sole. E in quel giorno per la montagna bianca erano sa e grida di gente sana e felice. Hop! Hop! Hop! risonava il grido d'avviso alla vetta e giù dalla montagna, nei dirupi scoscesi e le piccole valli, echeggiava il grido acuto: Hop! Hop! Hop! Un piccolo punto nero si staccò dalla vetta,

Giungemmo in alto anche noi, vicino alla bandiera rossa, segno dell'ultimo tratto difficile e faticoso, e continuammo la via nella pineta. Sulle ultime salite, rischiarate dall'ultimo sole, sembravamo dei condannati a quel duro castigo. Silenziosi e ansanti, cento volte scivolammo sulla pista ghiacciata e cento volte il piede affondò nella neve sino alla gamba, e quando giungemmo sulla vetta eravamo soli, soli colla neve e coi pini. Sostammo a prendere fiato e poi partimmo anche noi uno ad uno. Vidi scomparire i miei amici tra la neve e tra i pini, udii una volta il loro grido sonoro: Hop! Hop! Hop! poi il grido si fece rôco, poi più niente.

Il sole incendiava la pineta e quella natura forte e selvaggia mi opprimeva. Udii il rumore della neve che cadeva a mucchi dai pini; presto sarebbe venuta l'ombra, misi la slitta sulla pista, calai il berrettone sin sul collo e... partii e balzai anch'io giù da quella discesa ripida lanciando il mio grido solitario: Hop! Hop! Hop!

Per la pineta scura la slitta girò a spirale, ora dolcemente, ora vorticosamente. apparve un mo-

mento all'ultima luce, poi si slanciò giù per la discesa sotto l'ombra dei pini, finchè mi trovai nella spianata bianca vicino alla bandiera rossa. La velocità rallentò. Udii distintamente lo scricchiolare della slitta sotto il mio peso, poi la slitta ebbe un salto, un altro, e riacquistò la velocità... girò bruscamente e rientrò sotto un arco di pini. Tre volte mi trovai colla faccia sulla neve, ma continuai la corsa vertiginosa. Non vidi più nulla; ricordo ora, confusamente, una striscia bianca: guidavo per istinto, e fu così che giunsi sotto un arco trionfale dove tra i pini s'isoleggiava la parola gigante *Rodelbahn*. Avevo finito: in 11 minuti avevo coperto 7 km.

Entusiasta per la corsa folle, soggiogato dalla natura selvaggia e forte, col corpo

ancora fremente per la tensione dei nervi e per l'ebbrezza provata, mi rialzai dalla slitta e muto, come per timore di rompere l'incanto, mi avviai verso la città lontana illuminata: in quella sera di Natale, attraverso quei silenzi, giungeva indistinta e dolce la musica delle vecchie campane di Salzburg.

\*\*

Il giorno dopo partivamo per l'Alta Baviera e precisamente per Berchtesgaden, dove si trovavano le due più lunghe piste bavaresi: la *Salzberg* (6 km.) e la *Vorderbrand* (7 km.), e su queste



La misurazione della forza delle spalle.

avolò giù per la ripida discesa, e, come una palla lanciata da una mano ignota e possente, a balzi, duplicò la velocità, sparve tra i pini nereggianti, e un secondo dopo riapparve al sole, vicino alla bandiera rossa. Con un balzo riacquistò la velocità, e il punto nero, ingrandito, lasciò scorgere un uomo sulla slitta: fu un lampo. Hop! Hop! Hop! risonò la voce col solito grido; gente che saliva balzò sulle pareti ghiacciate della *Rodelbahn*, e la slitta, assecondata nei momenti agili dall'uomo audace, passò come una lama sulla pista lucente come lama tersa e scomparve in uno sprazzo argenteo di neve... il grido solito per le valli sottostanti echeggiò: Hop! Hop! Hop! schiera che saliva continuò il cammino e le slitte passarono, più o meno veloci, condotte da uomini più o meno audaci, e sulle slitte v'eran tutti decenni, giovani vigorosi, v'eran uomini vecchi colle barbe bianche e v'eran ancora donne.



Il manometro polmonare.

e Migliori Biciclette portano  
SCATTO LIBERO e CATENA

" PERRY "

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



*Rodelbahn*, meno ripide e meno belle della *Gärsberg*, ci rendemmo quasi sicuri padroni della slitta.

(E per debito di cronaca, sono costretto a spiegare da chi era costituito questo *noi*: dai signori Cappa di Casale e Fossati di Milano, studente al Politecnico di Monaco, e dal sottoscritto).

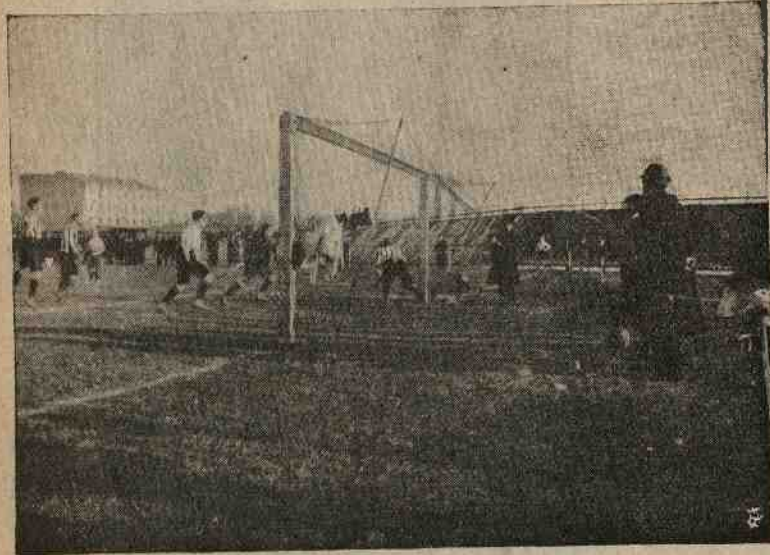
La slitta, senza presentare gravi difficoltà, è uno sport che, come molti altri, richiede un certo coraggio e una certa abilità.

In generale, quei cinque o sei pezzi di legno, incrociati e sovrapposti, ispirano poca fiducia, e ai novellini riesce difficile alzare i piedi e lasciare così che la slitta prenda il massimo della velocità possibile.

E la difficoltà della slitta è appunto questa: nel togliere, guidando, il minimo di velocità possibile alla slitta, ciò che si raggiunge guidando col corpo. Non vi sono altre difficoltà e se la pista è bella non vi sono pericoli.

La slitta è un esercizio che può dare all'uomo due soddisfazioni assai grandi, ossia quella del guidare e della velocità. Se si vuol raggiungere questo secondo scopo, si può andare su una slitta di quattro, cinque posti e allora la velocità sarà maggiore in ragione del peso, ma in questo caso chi guida veramente la slitta è il primo, gli altri sono costretti a guidare o colle mani o col corpo.

Guidare la slitta, si può dire che non è difficile, tanto più in una *Rodelbahn*, dove la pista è segnata, e scavata quasi nella neve, e si può dire, in pari tempo, che è difficile, perchè sulla pista sono segnati i solchi delle slitte precedenti, e per un movimento del corpo o del piede, la slitta salta e facilmente passa da un solco all'altro, conducendo a battere contro i ripari.



Il primo match di campionato a Torino.  
(Fot. P. Michela - Torino).

Per andare in slitta, e per andarvi bene, sono necessarie le solite doti sportive: audacia, prontezza e allenamento.

Ecco come si possono raggiungere velocità da 40-80 km. all'ora.

Che la slitta sia uno degli sports sani è inutile parlarne, ricorderò soltanto che la slitta si può dividere in alpinismo e slitta. L'alpinismo costituisce tutta la salita (6-7 km. in montagna sulla neve), e la slitta, la discesa, e questo sport invernale ridona al nostro corpo quell'agilità e quella vigoria che la vita dei caffè assopisce.

Infine, l'ebbrezza della velocità, che io credo sia innata nell'uomo, rende questo sport simpaticissimo. E' vero che l'ebbrezza della velocità si prova in automobile, in velocipede, in canotto, a cavallo, ma che differenza! In slitta non vi sono guasti al motore, non scoppi di pneumatici, non odore di benzina, non sudore d'animali sferzati, non cigolio di catene..., quel piccolo ordigno di legno, che tutti saprebbero fabbricare, corre più d'un cavallo, d'un velocipede, d'un canotto, e dà le vertigini dell'automobile.

Anzi, io preferisco quelle della slitta. Pochi forse saranno del mio parere, ma ho provato a fare dei 110 all'ora in automobile e mi sono divertito di più a fare dei 50, 60 in slitta. D'altronde è questione di gusti.

Nell'automobile è la corsa di un'ora, di due ore, coll'idea fissa di voler fare dei 100 all'ora e perciò senza goderne quasi la voluttà, attraverso paesi belli, o almeno che tali son detti sulle guide geografiche, coll'occhio attento ai cani, alle oche e agli uomini: i tre nemici dell'automobile, con un tremito convulso nelle membra e la polvere negli

occhi, nel naso, nei polmoni; e invece nella slitta è una corsa d'un minuto, ma d'un minuto colla neve ghiacciata sui vestiti e sul viso, col profumo dei pini e l'aria forte dei monti, e non attraverso un paese, ma attraverso i silenzi d'una natura addormentata, che nel suo sonno strano e selvaggio affascina e conquide!

Monaco, Gennaio 1907.

Nino Salvaneschi.

## FOOT-BALL

Eliminatorie del Campionato

2ª Categoria

### I matches d'oggi

Oggi è la volta delle seconde squadre.

In tre città contemporaneamente avranno luogo le partite eliminatorie.

A Torino si troveranno di fronte i *F. C. Juventus* e *Torino*. La partita non mancherà certo d'interesse, tanto più che è la prima volta che queste due giovani, ma ben agguerrite squadre, si troveranno di fronte.

Se non andiamo errati, un paio di *goals* la *Juventus* potrebbe farli, mentre la *Torino* invece, per ora non presenta ancora una seconda squadra molto omogenea.

Funzionerà da giudice di campo il signor Hudson, ed il match si svolgerà al Campo sportivo.

A Milano s'incontreranno il *Cricket* e l'*U. S. M.*; sarà una partita senza dubbio disputatissima, dove potrebbe anche vincere l'*U. S. M.*, a meno che i due avversari non preferiscano fare *match* nullo, cosa per nulla improbabile!

A Genova il *Cricket* contro la *Virtus Juventusque* di Livorno, squadra quest'ultima che non mancherà di affermare la sua superiorità sulla genovese che quest'anno è piuttosto debole.

Come facciamo per questo numero, così anche nel prossimo e successivi correremo di interessanti fotografie tutte le partite di campionato che andranno svolgendosi nell'Italia Settentrionale.

### I matches di domenica.

A Torino. — Non un gran pubblico, ma un bel pubblico assistette alla prima eliminatoria del Campionato nazionale di *foot-ball* all'*x-Motovelodromo*.

L'elemento femminile vi era elegantemente rappresentato: tutti gli appassionati di questo re dei giochi all'aria aperta si erano dati convegno.

Le nostre previsioni sull'esito del match erano commentate e generalmente trovate giuste. Esse corrisposero matematicamente al nostro pronostico. Lotta accanita, emozionante; abilità indiscussa di ambedue le squadre, ma... vittoria del *F. C. Torino*.

La *Juventus* fu pari alle tradizioni: nel suo giuoco la vivacità e la correttezza non vennero mai meno. Avrebbe forse potuto vincere se avesse avuto una linea d'attacco un po' più pesante, e, specialmente, se non fosse stata ripetutamente sfortunata nei suoi assalti.

Ben quattro volte fortissimi calci *juventini*... non segnarono il... *goal* per pochi centimetri: quattro volte infatti la palla batté sul palo della porta della *Torino* per ritornare... ironicamente in giuoco.

Il pubblico poi, non sappiamo per quale fenomeno... psicologico, benché il match si giocasse sul campo di proprietà del *F. C. Torino*, era unanimemente partigiano della *Juventus*.

E non fu con entusiasmo, ma con delirio a dirittura che gli spettatori, a fin di partita, attorniarono i *juventini* acclamandoli ripetutamente.

E questo fenomeno si avverò anche pel contegno del giudice di campo, il signor Pasteur da Genova, che fu superiore ad ogni elogio per imparzialità e decisione, riscotendo frequenti applausi, perchè... per forza doveva dar ragione alla *Juventus*!



Durante il riposo - Due campioni della Juventus.  
(Fot. P. Michela - Torino).

Il match fu interessante come pochi finora; e meritò le nostre congratulazioni a tutti i giocatori indistintamente.

Le due squadre erano così composte: *F. C. Juventus*: Durante, Armano, Mac Queen, Ney, Goccione, Diment, Squair, Varetto, Borel, Barberis, Donna; *F. C. Torino*: Bianco, Bollinger, Mutzler, Rodges, Ferrari, De Fernex, Debernardi, Streule, Michel, Kéuphen, Jaquet.

Ed ora ecco qualche ragguaglio sullo svolgimento di questa partita:

**Prima ripresa:** Prima di dare il fischio, il referee s'indugia brevemente a spiegare ai due capitani della squadra, signori Bollinger e Goccione, le principali innovazioni nel regolamento di giuoco.

Alle 15,10 echeggia il fischio. Hanno il pallone le camicie granate, ma tosto se ne impossessano i bianchi e neri, che corrono all'assalto tenendosi per alcuni minuti presso il limite del campo avversario; questa posizione offensiva della *Juventus* è dovuta all'abilità della sua seconda linea che, col suo capitano Goccione... o meglio coi suoi colpi di testa, non lascia retrocedere la palla. Mac Queen, il nuovo acquisto della *Juventus*, si rivela tosto un *terzino*... raffinatissimo entusiasmando con alcuni potenti calci di volata. *Galleria*... direbbe un intenditore; ma piacciono al pubblico!

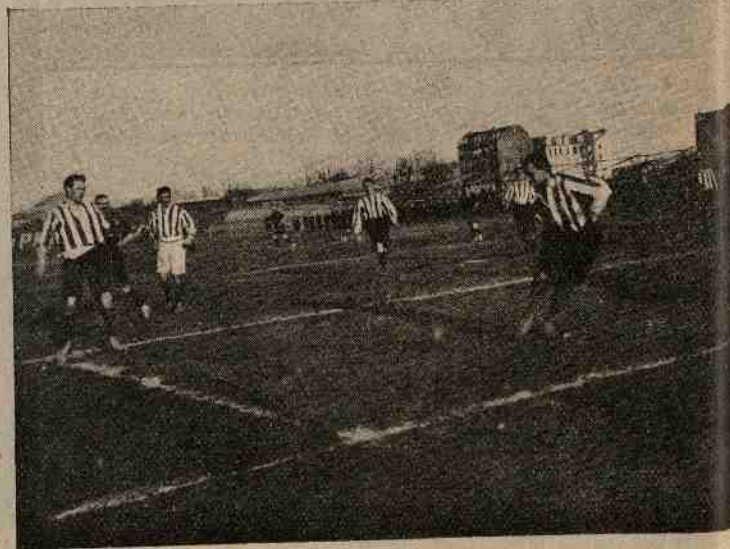
Il giuoco è animatissimo e ben condotto; infatti nel primo quarto d'ora nessun *avanti* riesce a fare *shot in goal*.

Ma susseguendosi le vicende del giuoco, questo sulla subito assai meglio condotto che dagli *avanti juventini*, da quelli della *Torino*, ciò che non toglie ad un certo punto al Donna di tirare in *goal* dall'estrema; il pallone, ben diretto, batte sul palo superiore della porta, sta per entrare in *goal*... grida, ma il portiere, quantunque ingiunocchiato, riesce a parare. Molti gridano: *goal*..., ma il referee non fischia, ed il giuoco continua, e si porta nel campo della *Juventus*.

Ad un certo punto, accordato un calcio d'angolo alla *Torino*, Jaquet, con un bel *corner*, porta il pallone al centro, donde Ferrari, con un abile colpo di testa, segna un *goal*.

Sono le 15,30 precise. Il pubblico, che pure ha petutamente mostrata la sua simpatia per la *Juventus*, applaude.

I *juventini* non si perdono di coraggio. Attacca



La seconda ripresa.  
(Fot. P. Michela - Torino).

# PRIMUS

## Fabbrica Italiana Motori, Cicli e Motocicli

TORINO - Via Piazza, n. 3 (Crocetta) - TORINO

MOTORI per uso industriale, per Automobili a Canotti - MOTOCICLETTE insuperabili per semplicità, sicurezza a perfezione  
BICICLETTE di lusso o comuni - Massime garanzie - Catalogo gratis.





I trionfatori del circuito d'Alba.  
1. Amato - 2. Canepa - 3. Gagliardi.  
(Fot. A. Canepa - Genova).

Il piccolo Squair lotta accanitamente con Mützler; donna fa un nuovo bellissimo centro che... di nuovo sul palo e ritorna in gioco.

La guigne perseguita i bianchi e neri!

Seconda ripresa: Si cambia il campo, e questa volta il sole contro la Juventus. Gli assalti si susseguono vicinissimi. Durante para ripetutamente, fra un bisso di applausi, facendo sfoggio di potenti pugni pallone. Gli avanti della Juventus, portatisi nel campo avversario, paiono ad ogni costo voler segnare a punto. Infatti Barberis fa un bellissimo shot che viene parato in goal da Bollinger. Applausi.

Tosto dopo Squair tira da mezza estrema, il pallone in diretto pare entrato, ma il palo... protettore si carica lui di aiutare il buon Bianco. Del resto Squair a ofsaid, e questo viene concesso.

A tal punto si nota che la seconda linea della Juventus fa troppo un gioco di difesa, isolando la propria prima riga. Questa non fa più nulla, mentre vece la difesa lavora egregiamente. Mac Queen ed rmano, in ottima forma, difendono molto bene la ro porta. E così Durante che, a tre passi di distanza, tenta un velocissimo attacco di Kéupher che tutti rebbero creduto che marcasse il secondo goal; esto invece viene segnato subito dopo con uno lendido shot dello stesso Kéupher.

La Juventus non si dichiara però ancor vinta. E lo mostra l'epica lotta che continua sotto il goal della rino: decisamente però non deve aver la vittoria, rché per la quarta volta un potente shot viene ferato non dal portiere... ma dal carissimo ed affezioato suo amico: il palo!

E il gioco si porta di nuovo nel campo juventino. tri bellissimi attacchi da parte delle camicie graa, ed altri... umoristici giochetti di Durante che ra... con la storica abilità!

In sul finire della partita, quando si credeva che almente avrebbe marcato un punto anche la Juatus, innanzi alla porta della Torino succede una ozionante melée, perchè il portiere si è gettato rpo perduto sul pallone serrandoselo al petto. Quattro o cinque giocatori, compagni ed avverri, gli si gettano addosso. Il referee fischia, si dite un po' il pubblico grida, e viene accordato alla Juventus il calcio di rigore che, dato con rara maestria



Gracco - 2. Sabatini - 3. Colombo - 4. Merrano - 5. Saclusa - 6. Frisia  
partecipanti alla grande marcia Genova-Milano (km. 160).  
(Fot. A. Canepa - Genova).

dal Borel, entra filato in goal fra un subisso d'applausi.

Poco dopo la partita ha termine, e fra gli applausi del pubblico che invade il prato, fra le grida quasi generali di: Viva la Juventus! si odono anche quelle molto sintomatiche, pel momento attuale, di: Viva l'Italia!

A Genova. — Anche sull'esito del match eliminatorio di Genova fummo... profeti affermando che sarebbe riuscito interessantissimo, il valore delle due squadre essendo quasi equivalente.

I fatti, invero, lo hanno dimostrato.

Dopo un gioco accanito, ben diretto dal giudice di campo Recalcatti dell'U. S. M., la partita si chiuse con un match nullo: un punto per parte.

Noi avevamo però pronosticato una certa superiorità nella squadra del Genoa Cricket and F. C., su quella dell'Andrea Doria; che, ridotta in questi ultimi tempi a giocare in palestra per mancanza di terreno proprio, era molto a corto di allenamento complessivo; ma però non sapevamo che il Cricket avrebbe mancato di alcuni dei suoi migliori elementi, circostanza che fu quella certo che non gli permise di affermare la sua superiorità.

Le squadre risultavano infatti così composte:

Genoa Cricket and F. C.: Lanceri, Leporati, Storace, Castruccio, Ferrari, Schmidli, Chiavella, Marazzi, Saviam, Lyonel, De Bruyn, Goetzloff.

Non vi troviamo né l'ottimo Maier, né il Pasteur, ch'era a Torino, quale referee, né Spensley.

Andrea Doria: Rossi, Calì, Boni, Baglietto, Peri, Amei, Grondona, Galletti, Ansaldo, Rolla, Buongiovanni.

Durante la partita non venne mai meno la cortesia fra i ventidue giocatori, sovente applauditi dal numeroso pubblico accorso a Ponte Carrega.

Nella prima ripresa, il Cricket tiene costantemente il campo dell'Andrea Doria la cui difesa lavora strenuamente. Il portiere Rossi, ed i due terzini, specie il Calì, sventano ripetuti assalti; nessun goal viene segnato dai rossi e bleu.

Nella seconda ripresa il gioco si svolge di nuovo innanzi alla porta dell'Andrea Doria, la quale si lascia finalmente fare un goal. Ma poco dopo, attaccando vivacemente, ne marca essa pure uno, fra grandi applausi.

E il match termina lasciando invariato l'esito della partita.

A Milano. — Il pubblico accorse numeroso. Il terreno causa il digelo è pesante. Le previsioni sono in generale favorevoli ai rossi e neri, quantunque essi si presentino con squadra incompleta, giacché mancano Hanser e Maedler. Al fischio del referee sig. Suter la palla è al Milan Club che avanza subito minaccioso sotto il goal avversario, ma il terreno vi è sdruciolevole e diversi goals sono mancati: però i forwards rossi e neri, bene appoggiati dagli halfbacks, si mantengono quasi sempre nel campo dell'U. S. M.; infine sopra un passaggio dell'ala destra la semiala sinistra segna il primo punto; dopo breve tempo è ancora Colombo A. del M. F. C. C. che marca un altro goal. Non per questo si scoraggiano i bianchi e neri che sul finire della ripresa diverse volte riescono a minacciare la porta avversaria. Nel secondo tempo, cambiato campo, gli avanti rossi e neri lavorano su terreno migliore: attaccano continuamente e ai primi due aggiungono altri 3 goals. A questo punto, quando già il referee aveva parecchie volte duto richiamare all'ordine alcuni giocatori dell'U. S. M., diversi di essi cessano di giocare, mentre solo la difesa e cioè i signori De Simoni, Pirovano, Varisco, Morbelli, lavorano disperatamente per difendere la porta. Il contegno dei giocatori ostruzionisti della U. S. M. è sfavorevolmente commentato dal pubblico; ma infine essi ripigliano a giocare e il Milan Club segna il sesto goal: sul finire della partita il referee è obbligato ad espellere dal campo un giocatore dell'U. S. M. per un atto scorretto commesso contro uno dei giocatori avversari, e la partita termina senza che l'U. S. M. riesca a segnare alcun punto, cosicché la vittoria rimane ai rossi e neri con 6 goals a zero.

Benché la superiorità della squadra del Milan Club risultasse evidente, tuttavia la vittoria non sarebbe stata così grande se alcuni giocatori dell'U. S. M. si fossero più seriamente comportati e se il capitano della squadra avesse saputo fortemente comandare ed obbligare i propri giocatori al loro dovere.

#### Gli ultimi machtes.

\*\* A Torino, domenica scorsa, prima che incominciassero il match Juventus-Torino, sul campo sportivo si misurarono in una partita amichevole la prima squadra del F. C. Vigor con la seconda del F. C. Torino; si giocò una mezz'ora circa, nel qual tempo la Vigor riuscì a marcare un goal, a nulla per parte della Torino.

\*\* A Milano sul terreno del F. C. Libertas fu disputato un match fra il secondo team di questa società e l'Unitas Club. Dato il valore delle due squadre che sono all'inizio del loro allenamento, la partita riuscì discretamente interessante. Si chiuse con risultato pari, avendo segnato un punto ambedue le squadre.

\*\* A Chiasso si recò il primo team del F. C. Libertas di Milano a disputare una partita col Chiasso F. C. L'esito, a rigor di termini, sarebbe pari, quantunque per la cronaca si debba attribuire un punto al Chiasso F. C.

Fu infatti mentre il capitano della squadra milanese chiedeva la sospensione del gioco essendosi ferito un suo giocatore in sul finire della prima ripresa, che un avanti del Chiasso F. C., con un bellissimo shot, marcava il goal.

In ogni modo, era una partita amichevole di allenamento, e le due squadre cortesemente si sottomisero alla decisione del giudice di campo.

\*\* A Gallarate, indetto dalla Gazzetta dello Sport, si svolse domenica scorsa un brillante match fra le seconde squadre dell'U. S. M. e del Milan Cricket.

Data la valentia delle due società, che una netta superiorità d'una sull'altra non erano ancora riuscite ad affermare, la partita assunse una certa importanza ed un certo onorevole puntiglio.

Il gioco fu disputatissimo, e le 500 e più persone che lo presenziarono, dimostrarono coi loro nutriti applausi la loro ammirazione per la vivacità ed abilità dei giovani giocatori.

Nella prima ripresa viene assegnato un punto all'U. S. M. per un goal fatto a sé stesso dal Milan Cricket. Nel secondo tempo marcano un goal i rossi e neri.

La partita dei 90 minuti regolamentari si chiuse quindi con esito pari.

Per comune consenso essa venne poi prolungata con due riprese di un quarto d'ora ciascuna, durante le quali l'U. S. M. segna un goal, contro due del Milan Cricket.



Paolo Gostaldi della S. G. Pulingenese, di Ventimiglia, campione podistico della provincia di Portomaurizio, 1906-1907, gare m. 100 e 110 con ostacoli.

Si dichiarò quindi vincitrice la squadra del Cricket con tre punti a due, quantunque per i competenti essa non abbia mostrato una netta superiorità sulla squadra avversaria.

Il premio consisteva in una bella targa di bronzo dello scultore Cantù di Milano.

Del resto vedremo se il Cricket riporterà nuovamente vittoria nelle prossime eliminatorie pel Campionato di seconda categoria.

\*\* In Svizzera, pel Campionato di prima categoria, sono terminate le eliminatorie e cominciate le semifinali; si trovano finora in testa della classifica il F. C. Chaux-de-Fonds con 5 matches guadagnati su 7 giocati (11 punti) per la Svizzera Romanda. In quella Centrale è in testa il Berne F. C. pure con 5 partite vinte su 7 giocate (10 punti).

Infine nella Svizzera Orientale è gloriosamente in testa a tutti con 6 matches vinti su 6 giocati (12 punti) il F. C. Young Fellows, che ha molte probabilità di vincere quest'anno il Campionato nazionale svizzero.

G. C. C.

#### VEETTURE ELETTRICHE

Una landaulet a 4 posti e una vittoria a 2 posti, nuove, di primissima marca e subito disponibili. — Una landaulet a 2 posti in buonissimo stato.

Prezzi convenientissimi.

Tutte vetture di primaria Casa di Parigi. Rivolgersi GARASSINO, Via Artisti, 34, Torino

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



## La settimana ippica

La stagione ippica, per ciò che riguarda le corse al galoppo, si annunzia quest'anno di un'importanza veramente eccezionale.

La Società Lombarda, che ha già fatto dei grandi passi, istituendo numerosi e ricchi premi e alla quale principalmente si deve se oggi anche l'Italia è tenuta in una certa considerazione all'estero, si presenta col programma vistoso dell'anno passato, mantenendo stabili le classiche



Trabaud, commissario delle corse di Marsiglia.

prove per l'anno dell'Esposizione, con un aumento generale nei premi di L. 76.000.

La nuova Società Parioli, con sede alla Capitale, che ha assorbito nel sorgere la vecchia e inattiva Società Romana, debutta con un programma splendido che viene giustamente a completare la troppo modesta riunione del Derby. E a Roma e Milano, Torino si aggiunge sportivamente molto migliorata, aumentando le giornate di corse e aggiungendo nuove prove riccamente dotate.

Intanto crediamo non riuscirà sgradevole dare qui l'elenco di tutte le grandi corse che avranno luogo in Italia dal marzo al novembre.

A Roma, in marzo: Premio del Parioli L. 50.000, m. 1600; premio Regina Elena L. 15.000, m. 1600.

In aprile: Derby L. 24.000 (che sale colle entrate a 40.000), m. 2400; l'Omnium L. 25.000, m. 2400.

A Milano, in maggio: Premio Milano L. 20.000, m. 2000; Grande Steeple Internazionale L. 20.000; il Gran Premio del Commercio L. 50.000, m. 2800. In giugno: Handicap del Giubileo L. 12.000; Gran Premio Ambrosiano L. 100.000, m. 2100. In settembre: Saint Léger L. 10.000, m. 2800. In ottobre: Gran Premio del Sempione L. 50.000, m. 2400; Gran Criterio Internazionale L. 20.000, m. 1500; Premio Chiusura L. 10.000, m. 1400.

A Torino, in giugno: Premio Principe Amedeo L. 20.000, m. 2000; Gran Criterium Internazionale L. 20.000, m. 1100.

In totale sono L. 446.000 che vengono assegnate alle grandi corse italiane.

\* Al Grande Premio dei Parioli, di L. 50.000, che si disputerà a Roma domenica 17 marzo, sono iscritti i seguenti cavalli:

Dilla, Gostaco, Kamil, Liback, di sir Rholand; Savello, Liberio e Caronte, del principe Doria Pamphili; Metauro, di Riccardo Sineo; Victor Hugo, di J. Rook; Tridente, di Razza Volta; Carmen, di Razza Casilina; Yalubovitch, del conte Massei; Dicemnoy, di Bruno Lido; Guastalla, Sangallo e Dardania, di Bocconi; Allegretta, di Federico Tesio; Yalu, della Scuderia Torinese; Domino, di Chantre; Bigalla, di H. Rook.

\* Per il Premio Omnium, di 25.000 lire, che si correrà, pure a Roma, il 21 aprile, si hanno le seguenti iscrizioni:

Principe Doria Pamphili: Onorio, Espoir, Savello e Liberio; John Rook: Victor Hugo; principe di Deliella: Acacia e Caronte II; commendatore C. Ranucci: Louron e Tokio; Sir Rholand: Boleslas, Telamon, Florizella, Madrée, Oriflora, Pioniere e Dilla; A. Donati: King David; Scuderia Torinese: Yalu; B. L. Guastalla: Pickmoney; Alberto Chantre: Massena; Razza Gerbido: Excelsior e Olivo; Razza Volta: Ricordo e Radium; E. F. Bocconi: Cresco, Belbuc e Sangallo; marchese Serramezzana Fl.: N. Abercorn e Lady Glenwort.

\* Il Premio Regina, di 15.000 lire, ha raccolto le iscrizioni seguenti:

Sir Rholand: Dilla, Madrée e Oriflora; principe Doria Pamphili: Ovilia; Razza Volta: Rosetta; Razza Casilina: Carmen; conte della Gherardesca: M. le d'Amiens; B. L. Guastalla: Pickmoney; E. F. Bocconi: Dardania; Federico Tesio: Allegretta; Razza Gerbido: Ghironda.

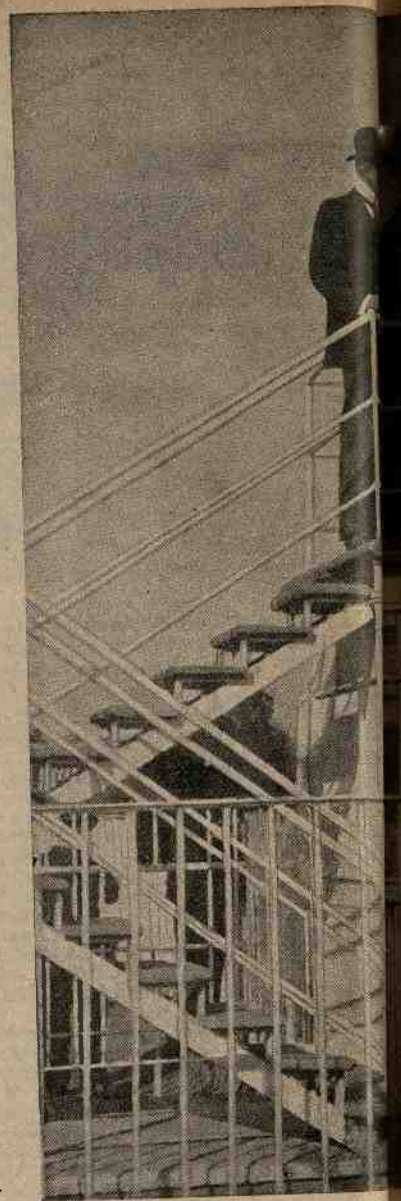
\* Le iscrizioni estere per il Gran Premio Ambrosiano di quest'anno, di L. 100.000, m. 2100, sono le seguenti:

O. Smets: Estafette; Conte di Vanvineux; Ooréen; R. di Salverte: Noble Chief; I. Wysocki: Binion II, Sesostri, Viteric e Astral; Edmondo Veil Picard: Prince Evêque e Andreas; E. Deschamps: Pollet; Augusto Merle: Pont Trambouze e Solipède; James Hennessy: Louray e Benjamin.

Jean Stern: Rameau Fleuri, Mont Ménale e Philoemon; Barone di Jessé-Levas: Jarnac e Arpenteur; M. Caillault: Free Drink e Gospic; Andor Péchy Witte e Camelia.

Dichiararono forfait: Aquilante, Bigallo, Scilla, Sangallo, Rosetta, Tridente, San Siro, Excelsior, Eridano, Vol au vent, Elsa, L'Araldo, Oryx, Gostaco, Kami, Lucina, Votano, N. da Manon, L'Arlésienne, Sismunda, Allegretta.

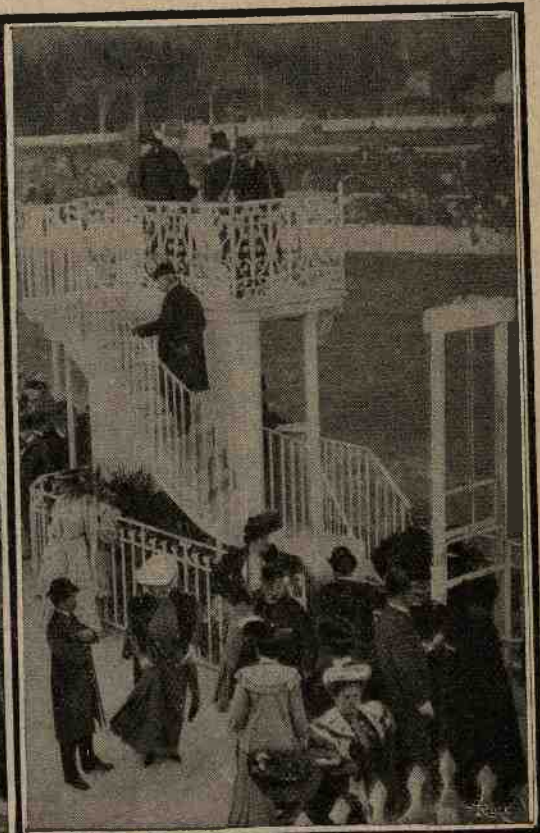
\* Pel Gran Premio Ambrosiano 1908, di L. 100.000, m. 2100, sono iscritti: Victor Hugo, Durlindana, Dragolante, Metauro, Brigata, Archinto, Belbuc, Dardania, Confucio, Brimo, Seriffa, Berenice, Delia, Rosane, Homoyoca, Il Drago, Monsalvato, Yalu, Gingillo, Robinson, Trottole, Ruscello, Olivo, Armida, Cerezo, Massena, Qui Vive, Montebello, Paderini, Pizzardone, Crown Princess, Balham, Telamona, Madrée, Pioniere, Pietroleone, Palermo, Oriflora.



A San Siro. - S. A. R. il Duca d'Alba.



L'ippodromo del Varo a Nizza.



La tribuna del giudice e dei commissari.

# FORD

**Vettura Automobile a L. 4500** completa in ordine di marcia

**Modello N. — - Carrozzeria a 2 posti - 4 cilindri - 10-12 HP**

Chiedere listino a: **American Automobiles Agency FERRARI & C.** - Via Ponte Seveso, 6 - **MILANO**





Giacomo Durini, giudice d'arrivo.  
(Cliché Sportsman - Milano).

Caronte H., Merryman, Dilla, Kam-ba, Korshal, Milia, Raia, Uleh, Raenoble, Marodi, Origala, Damocle, Tokio, Louren, Savello, Deme-trio, Lucano, Serena, N. da Lady Glen-wood, Vero-nesa, Bridge, Miss Masham, Contessa Spa-ghetti, Boule de Neige, Ku-roki, Vespina, Butterfly, Chambellan, Roxane.

Le iscrizioni per il Derby reale del 1910 superano quelle di tutti gli anni precedenti: sono 115 le cavalle che si disputeranno l'onore di dare alla luce il futuro trionfatore del turf.

Il calendario comunicato all'Unione ippica dalle varie Società di trotto per il 1907 è il seguente:

Verona: 10 e 14 marzo; Milano: 24, 25 e 31 marzo; 1, 4, 7, 11, 14, 18 e 21 aprile; Modena: 28 e 29 aprile; Firenze: 5, 9 e

2 maggio: Ferrara: 9 e 12 maggio; Bologna: 12, 9 e 20 maggio; Mantova: 16 e 19 maggio; Parma: e 2 giugno; Ferrara: 9 e 10 giugno; Milano: 16, 9, 23, 27, 29 e 30 giugno; 4 e 7 luglio; Faenza: 4 e 21 luglio; Milano: 20, 22, 26 e 29 settembre;

Ponte di Brenta: 6 e 12 ottobre; Milano: 3, 7, 10, 14, 21, e 24 novembre.

Il Ministero dell'industria e commercio ha concesso lire 8000 di premi per il 1907.

Il premio reale sorteggiato fra le società per il 1908 toccò alla Società di Bologna.

Il Derby della Nuova Zelanda è stato guadagnato da Zimermann, un nipote di Orme, su cinque concorrenti. Zimermann è un figlio di Birkenhead, da Orme e Tragedy, la madre di Wildfowler, che è stato importato nel 1901 nella Nuova Zelanda.

Al deposito di Reggio Emilia si è riunito il Consiglio ippico, che ha proceduto al collaudo dei 40 stalloni acquistati nel 1906 per conto del Governo, oltre ai 23 arabi importati dal maggiore Airoldi di Robbiate e già collaudati a Catania. L'ippodromo dice che gli stalloni saranno, molto probabilmente, così destinati: Melanion: a Castellazzo di Rho nell'allevamento di Sir Rholand; Signorino: a Bernate nell'allevamento Bocconi; Arconte: ad Ombriano nell'allevamento del conte Rossi Martini; Genial, Clairon e Caudeyrin al deposito di Pisa; Branchido, César e Kadikoy in Sardegna; War-Wolf e Charming Chimes al deposito di Reggio Emilia; Ichneumon a Santa Maria di Capua; Campidoglio a Catania; Allah-Allah, p. s. arabo, a Pisa nella Razza Guglielmi; Horkwold-Victor (hackney) a Reggio Emilia; Workemon (hackney) a Pizzighettone del cavalier Silva; Hockwold Jasper (hackney) nell'allevamento del conte Negrini Prati Morosini ad Abbadia; Freemason (hackney) in Sicilia; Alagi (Clydesdale) a Ferrara; Enée (Boulonnais) a Reggio Emilia; Bardin (Ardenese) a Piacenza; tutti gli altri Brabantini al deposito di Crema; gli arabi ed anglo-arabi da ripartirsi fra Pisa, Sardegna, Sicilia e Santa Maria di Capua.

Le scuderie francesi d'ostacoli si sono già installate all'Ippodromo del Varo, dove per nove giornate di corse sono assegnate 300.000 lire di premio. Alla riunione prenderanno parte oltre 150 cavalli; con numerose iscrizioni vi figurano i signori: Lieux, Lienart, Fischhof e Jean Stern.

In una rivista sportiva dell'anno che è terminato il *Matin* nota che l'anno 1906 sarà quello del record degli incassi. Questi, in seguito al regime del totalizzatore obbligatorio, hanno sorpassato di oltre 30 milioni quelli dell'anno prima.

Le somme date in premi in Austria nel 1906 per le sole corse piane si sono elevate a 4.228.694 corone.

L'assemblea generale dell'Unione Ippica, tenutasi ultimamente a Roma sotto la presidenza del conte Carlo Cauevaro, discusse lungamente intorno alle modificazioni da apportarsi al sistema generale di corse.

Per l'anno 1907 venne stabilito di lasciare la facoltà alle Società di indire corse secondo i propri criteri, ossia lasciare libere le Società di effettuare corse alla pari, con abbuoni di distanza per somme vinte, per record e per somme e tempo insieme e per handicap. Sono però obbligatorie una corsa

internazionale alla pari per quelle Società che stabiliscono per queste un ammontare di almeno 1500 lire; una corsa alla pari per cavalli indigeni di tre anni ed oltre; una corsa libera (allevamento) per cavalli di tre e quattro anni, o per soli tre anni, o per soli quattro anni. Dalle corse di allevamento vennero esclusi i cavalli di cinque anni.

Per quelle Società che faranno una sola giornata di corse è solo obbligatoria la corsa di allevamento alla pari.

Le corse per dilettanti vennero facilitate esten-

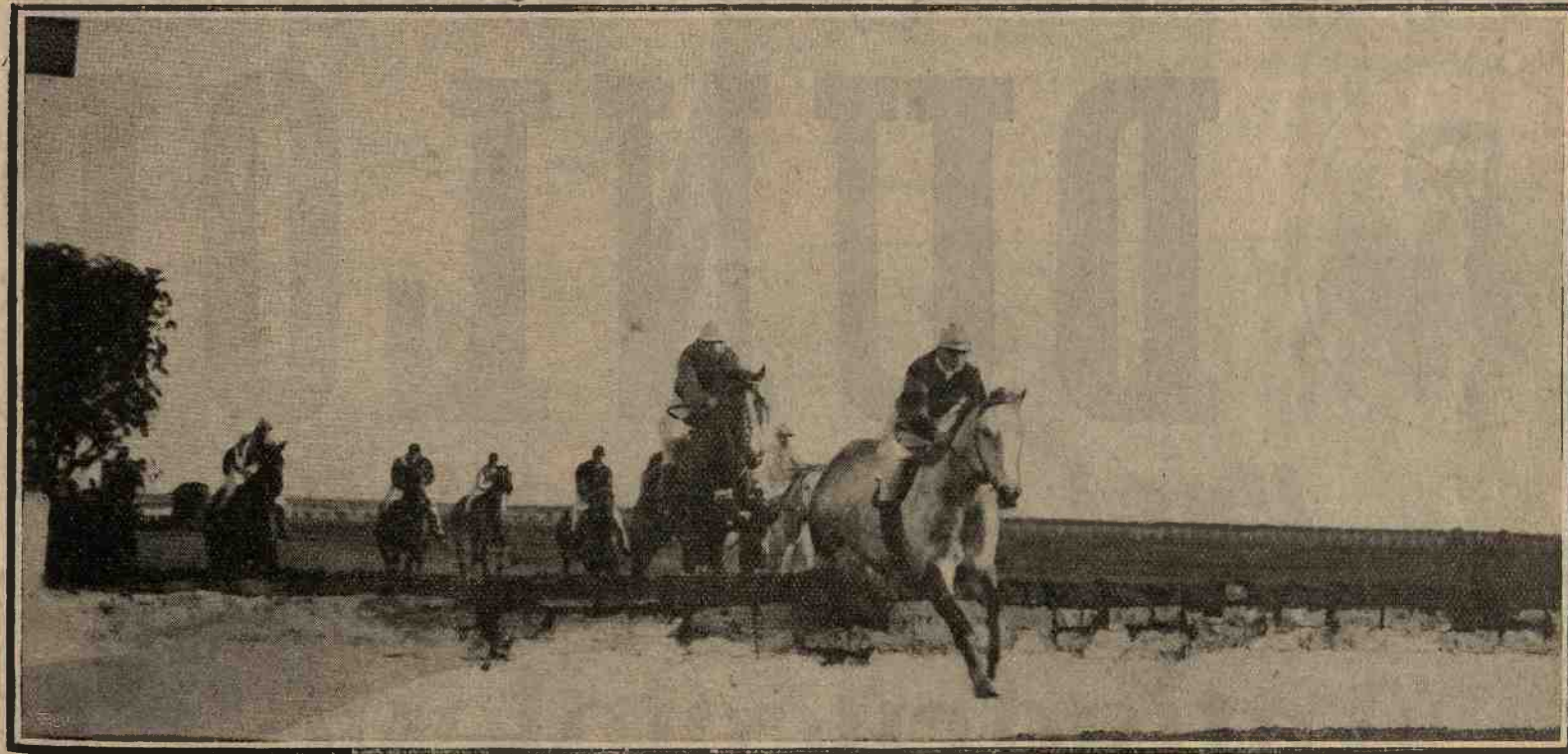


W. Canaple, commissario delle corse di Nizza.

dendo la qualifica ai cavalli che da sei mesi non abbiano preso parte a corse, ma che non abbiano vinto oltre diecimila lire nella loro carriera di corse. Il limite precedente era di lire seimila.

Nel sorteggio per l'assegnazione del Premio Reale per l'anno 1908 è stata favorita la città di Bologna.

Nella riunione del Comitato delle corse nell'assemblea generale del Jockey Club e in quella della Società degli steeple-chases, tenute a Roma, furono prese, tra le altre, le seguenti decisioni: Non sono permesse corse piane, eccettuate quelle per cavalli di 4 anni ed oltre, dal 1° dicembre al 31 gennaio e dal 1° al 31 luglio. Nel febbraio si seguirà la tabella dei pesi del marzo. Negli handicaps, anche in quelli nei quali la dichiarazione dei forfaits o l'accettazione dei pesi



Il salto del muro nel Premio della Società degli Steeple Chases di Nizza (4600 fr., 3400 metri) vinto da Hanoi II di Vagliano.

# Auto Garage Frera

MILANO

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

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



Al **SALON DI PARIGI** furono ammiratissimi gli Châssis a  
4 e a 6 cilindri dell'

# AQUILA ITALIANA

**Fabbrica di Automobili**

SOCIETA' ANONIMA - CAPITALE L. 1.250.000

**TORINO**

***Vetture Automobili***

12-16 - 28-40 HP, 4 cilindri - 18-24 - 60-75 HP, 6 Cilindri

**Omnibus - Carri trasporto - Canotti automobili**

Ai riputatissimi

**Pneumatici per Automobili**



# DUNLOP

***'lisei' e scannellati***

fanno seguito i nuovi PNEUMATICI speciali ed efficacissimi

## Antisdrucchiolevoli

Pronti a richiesta

The Dunlop Pneumatic Tyre C.o (Cont.) Ltd - Via Sirtori, n. 1<sup>A</sup> - Milano



è stabilita oltre due giorni prima delle corse, le scale dei pesi non sarà più aumentata. In tutte le loro divergenze, proprietari, allenatori e personale di scuderia dovranno ricorrere ai commissari del Jockey Club, che saranno gli arbitri inappellabili delle controversie. Gli allievi fantini, come fu già pubblicato, perderanno il discarico di due chilogrammi e mezzo dopo la ventesima vittoria nell'annata, a cominciare dal 1907. Ai proprietari è permesso di rilevare i contratti di allievi fantini fatti all'estero.

Le Commissioni ippiche provinciali del Piemonte sono le seguenti:

**Provincia di Torino.** — Gazzelli cav. Marco (Rossana); Faelli dott. Ferruccio, v. g. di Torino; Engelfred avv. cav. Giuseppe (Torino).

**Provincia di Cuneo.** — Presidente, nominato dal Ministero, Roggeri avv. cav. Giuseppe (Revello); Commissario, nominato dal Ministero, Labella dott. Giano, veterinario guardiastalloni di Fossano; Commissario, nominato dal prefetto, Panza Ernesto (Cuneo).

**Provincia di Alessandria.** — Morteo conte Cesare (Frugarolo); Bosco dott. cav. Giulio, v. g. di Alessandria; Demichelis cav. Jean (Bosco Marengo).

**Provincia di Novara.** — Tornielli marchese comm. Rinaldo (Novara); Binotti dott. Ernesto, v. g. di Novara; Cappa Alberto (Panzana, Casalino).

Chiudiamo questa nostra rubrica con una curiosa statistica, la quale stabilisce le somme distribuite nello scorso anno sui principali ippodromi americani. I premi ammontano a 27 milioni, 389.760 franchi. Il numero delle giornate di corse fu di 1226 e il numero delle corse di 7763. Figurano nella lista 36 società. La più importante è la Coney Island Jockey, che figura con 30 giornate, 180 corse e 2.856.500 franchi di premi. Segue la New California Jock con 150 giornate, 907 corse e 2.250.725 lire di premi. Lo stallone che figura capo lista in America è Meddler. I suoi prodotti vinsero 726.175 franchi. Altri 3 stalloni superano le 400 mila lire; 6 superano poi le 300 mila e 9 le 200 mila.

## Le corse di Marsiglia e Nizza

La stagione sportiva del turf francese si è inaugurata con le riunioni di Marsiglia e Nizza. Con la massima sollecitudine possibile presentiamo oggi (tre giorni dopo l'avvenimento) ai lettori i vincitori delle grandi prove della Costa Azzurra.

Il *clou* della riunione di Marsiglia fu il premio di Marsiglia (12.000 franchi), vinto da *Roi du Monde*.

Folla straordinaria è accorsa all'ippodromo del Varo per assistere al «Grand Prix de la Ville de Nice»; assistevano tutti gli *sportsmen* francesi,

Société Manufacturière  
d'Armes, Cycles et Automobiles  
ST-ETIENNE

**SVELTE**

Deposito e vendita per l'Italia:  
**BONZI e MARCHI - Milano**  
Via Cappellari, 9-11.

e molti anche forestieri. Fra gli italiani notavansi il conte Emilio Turati, presidente della Società Lombarda, i signori cavalieri Ettore e Ferdi-

nando Bocconi, il conte Rossi Martini, ecc.

La corsa, che è uno *steeple-chase* (handicap), sulla distanza di 5000 metri, ed è dotata della cospicua somma di 100.000 franchi, offerti dalla città di Nizza per cavalli di 4 anni ed oltre di ogni paese, è riuscita del massimo interesse, malgrado fossero assenti *Fragilité* e *Violon II*, i due campioni della partita, che promettevano un duello dei più interessanti. Diciotto concorrenti si sono allineati allo start, ed il gruppo, che si è slanciato bene unito, ha superato i primi ostacoli e la rievra davanti alle tribune, destando l'ammirazione di tutto il pubblico. I favoriti della corsa *Journaliste*, di E. Fischhof, e *Condé II*, di «père Lieux», non hanno figurato fra i piazzati, e, dopo una lotta severa, la vittoria spettò ad *Hanoï II* (kg. 66 1/2) del signor C. Vagliano, montato da Burgoyne; secondo fu *Jacasse II* (kg. 60), che, col peso leggero e montata da Bloxidge, ha ben difeso gli interessi della giubba rossa della scuderia C. Liénart; terzo *Khasnadar* (kilogrammi 68), del signor E. Gimpel, montato da U. David.

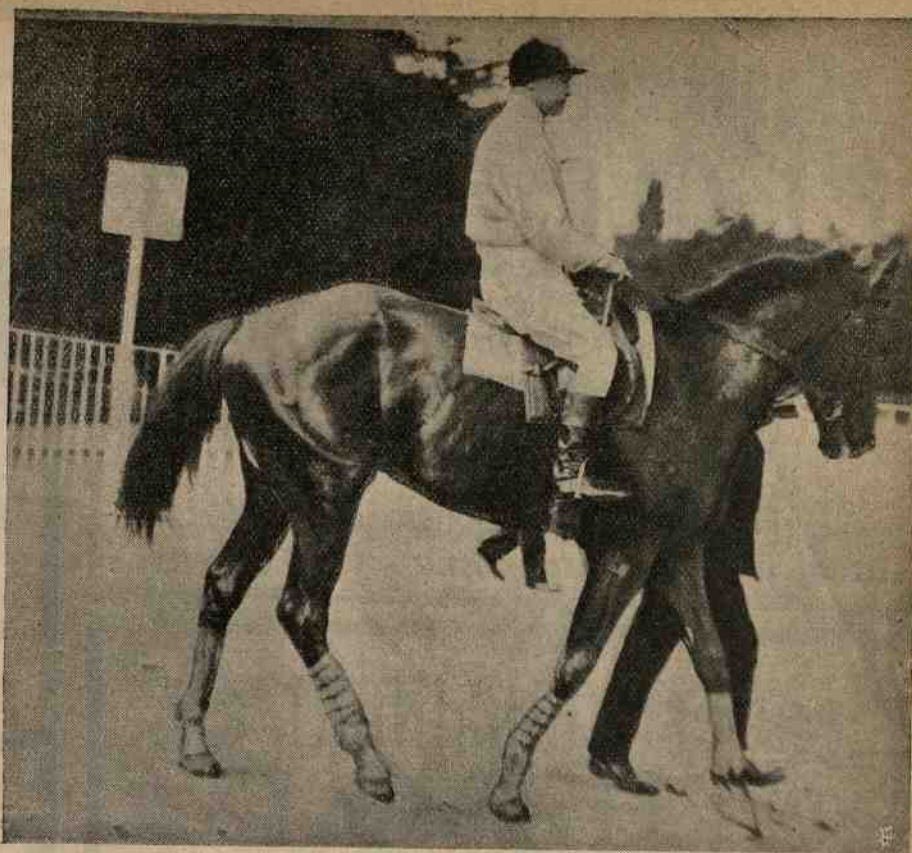
*Hanoï II* è un cavallo sauro di 5 anni, figlio di *Pastisson*, un vincitore del *Criterium* internazionale di San Siro, e di *Alice Hampton*. Esso è allenato da P. Woodland, che ha ora affittato i suoi cavalli ad un distinto *sportsman*, il signor C. Vagliano, il quale, con questa vittoria, è stato ben compensato dell'accidente capitogli il mercoledì precedente all'ottima *Fragilité*, azzoppatasi dopo una brillante vittoria.

Burgoyne, il fantino che montò il vincitore, aveva riportato questo successo anche l'anno scorso in sella su *Dandolo*, della scuderia del signor E. Fischhof.

Fra i non piazzati nella corsa trovavasi questo anno anche *Le Matin*, del signor C. Liénart, il glorioso vincitore di questa corsa nel 1905, ma che ora non è più lo stesso cavallo.

Ecco il risultato delle altre corse più importanti:

**Premio della Società degli Steepe-Chases di Francia;** Lire 4600, m. 3400: 1° *Hanoï II*, di Vagliano; 2° *D'Epéron*, di Liénart; 3° *Omar*, di Lallonet.



Roi du Monde, vincitore del Grand Prix di Marsiglia.

(Fot. L. Tresca - Parigi).

**Prix Gran Cercle de Nice — Steeple-Chase;** L. 15.000, m. 3400: 1° *Fragilité*, di Vagliano; 2° *Journaliste*, di Fischhof; 3° *Lapislazzoli*, di Vagliano.

### CORRISPONDENZA

Genova — Rota. Atteso invano.

Bassano Veneto — Bonvicini. Ricambiamo gli auguri. La nuova tessera sarà pronta dentro il mese. Saluti. Ci ricordi.

Torino — Pietro Michela. Grazie infinite.

San Paulo (Brasile). — A. Grazzini. Ricevuta la bella cartolina. Ringraziamenti.

Parigi — Robert Coquelle. Ricambiamo gli auguri mandatici da New York.

### Un lutto nella famiglia sportiva

Gli amici nostri, fratelli Giovanni e Cesare Picena, i noti industriali torinesi, sono stati colpiti da grave sciagura domestica, perdendo la loro amatissima madre signora Amelia Picena.

Ai due simpatici pionieri dell'industria ciclo-automobilistica torinese le nostre sincere condoglianze.

### LO SPORTSMAN giornale di sports

(IPPICA - AUTOMOBILISMO)

si pubblica in Milano e fa l'abbonamento cumulativo con la *Stampa Sportiva*.



La partenza dei cavalli concorrenti al Grand Prix di Nizza (steeple chase), 100.000 franchi, m. 5000).

## La SERPOLLET ITALIANA

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

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.



# Fabbrica di Automobili **FLORENTIA**

**FIRENZE** - Uffici: 24, Via Ponte all'Asse - **FIRENZE**  
**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

## Cantieri **GALLINARI e C.** **LIVORNO**

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

✦ **MOTORI MARINI** ✦

Camions ed Omnibus automobili

## *Automobili*

# **ZÜST**

MODELLI 1907

➡ 28/40 e 50/70 HP ➡

costruiti dalla

## **Società Ing. Roberto Züst**

**MILANO** - Via Borgognone, 40 - **MILANO**

Agenti Esclusivi per l'Italia:

**Società Anonima Frera di Milano**

**Via Carlo Alberto, 33.**

# **REJNA - ZANARDINI**

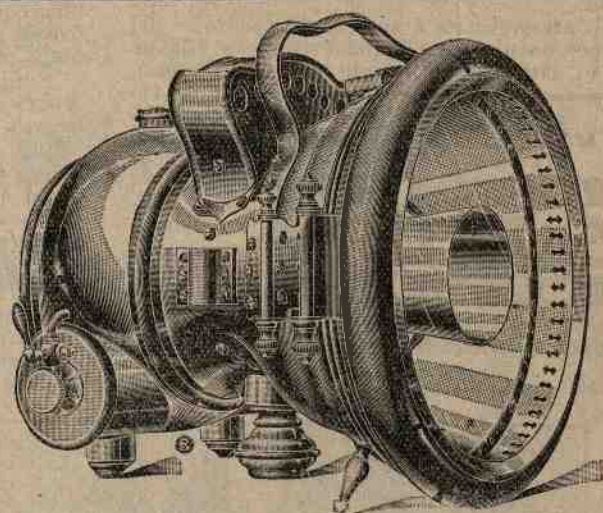
Società Anonima

# **Fari e Fanali**

## **MILANO - TORINO**

Capitale versato L. 1.050.000, aumentabile a 3 milioni

## **Marca di primo ordine**







Lesello e Variale, due giovani campioni ciclisti di Lugano.  
(Fot. Balconi - Lugano).

## TREGUA

Le gite, i convegni sono cessati. Il freddo invernale ha spazzato via ogni cosa e la bicicletta, la fedele compagna dei giorni belli, riposa.

Appesa in un cantuccio del granaio, coperta d'un lenzuolo, che sembra funebre, assicurata all'immobilità magari con un lucchetto, è messa in oblio; altri divertimenti, altri sport la suppliscono e la fanno dimenticare.

Della polvere si ammonticcherà sul suo scheletro; non la bella polvere bianca della strada, ma quella terrea che penetra dovunque e che dà il colore alle cose morte.

Ma non tutte però sono così abbandonate: la bicicletta del lavoratore, che non conosce stagioni, che non conobbe divertimenti, è ancora fedelmente attaccata al suo padrone e lo porta ancora assidua al lavoro e più allegramente al riposo.

Ora è la maestra del villaggio che passa sola, imbacuccata nella sua sciarpa di lana, ora il muratore, il fabbro, il falegname sotto la leggera mantellina.

Che brivido di freddo fa provare il trillo smorto del campanello di queste biciclette che passano per la strada indurita dal ghiaccio!! E con quale egoistica compiacenza del proprio stato ci s'immagina le mani intrizzite, il viso rosso, gelato del povero ciclista e, tra i fumi della sigaretta o tra le righe del giornale, lo s'intravede col bavero rialzato fin sopra le orecchie e la punta del naso assiderata.

\*\*\*

E intanto la bella bicicletta nichelata, che servi e servirà per esclusivo divertimento, dorme e... sogna.

Sogni coronati di ricordi, di dolci ricordi: le passeggiate a fiote di ciclisti allegri e scherzosi o a due... in poetici amorosi appuntamenti!... Ricorda quando, appoggiata con noncuranza ad un albero della solitaria prateria, assisté segreta spettatrice di giocosi flirts dei suoi cavalieri e quando, per troppa vicinanza dei due ciclisti, s'incontrò con quella che le correva al lato. Ricorda allora con compiacenza il capitolobolo e perfino il grido di aiuto della bella damina!...

E le corse, e le gare, e i convegni le ritornano alla mente: quando coperta tutta di fiori vinse pomposa ed ammirata il premio; quando, condividendo la gioia del suo cavaliere, combatté e vinse giuliva ed invidiata nella gara; quando, resistendo più delle sue

compagne, portò contenta il punzone alla meta... ed ora, mentre la ruggine tenta intaccare le sue ossa inerti, «Ritourneranno quei bei tempi!», pensa e mentre un brivido par che la scuota, il granaio, la polvere, la soffitta le divengono, coronati dalla dolce speranza, più belli.  
Bassano Veneto.  
Ellebbi.

## Le corse ciclistiche di resistenza

Poche parole di replica non di polemica. Le polemiche, a parer mio, quando cominciano bene vanno a finir male, figuriamoci poi quando cominciano male.....

Io quindi all'amico Cougnet rispondo, ed in linea tecnica, con poche mie osservazioni.

Io dissi (vedi mio articolo nel n. 1 *Stampa Sportiva*) che tanto col rifornimento come proibendo il rifornimento poteva rimanere sempre un dubbio sull'esito di una corsa e credetti di dimostrarlo: non torno però sull'argomento.

Il mio egregio contraddittore risponde che ho torto, ed io rispetto la sua opinione conservando gelosamente la mia.

Ma non posso accettare quanto egli afferma come caposaldo della sua vittoria polemica su di me, e cioè che ora la formola nuova è quella che salva la situazione, perchè a me pare che grattandola bene questa formola *stile liberty* ci si trova sotto addirittura lo stile..... egizio.

Leggetela:

«Invece le corse su strada quest'anno saranno a centinaia e fra queste ne avremo delle importantissime — vedi i programmi elaborati dall'Unione Sportiva Milanese, dallo Sport Club, dal Pedale Mantovano — e tutte adotteranno la formola da noi propugnata: *bandite le automobili e le motociclette, nè rifornimento di macchine, nè di cibarie, al concorrente, però libertà di cambiar macchina.*»

«Questa la miglior formola che mette tutti i corridori nelle medesime condizioni di lotta e concede a tutti le medesime probabilità di vittoria; formola preferita da tutte le case costruttrici e dai corridori e che ha portato vittoriosi al traguardo: Sauli, Masetti, Buni, Airoidi, Perico, Trifoni, Cominelli.....».

\*\*\*

Io sono felice di questo incremento dello sport ciclistico, ma non egualmente della formola, e però mi permetto rivolgere all'egregio collega una semplice domanda e poche parole come definitiva chiusura: *Cosa è questa libertà di cambiar macchina?* Non è un rifornimento bello e buono? Il corridore A, ben nutrito ed aiutato, fa appostare un amico ogni dieci chilometri per tenergli pronta una macchina e vince; il corridore Z, l'ultimo povero diavolo, non ha amici, gli si rompe l'unica macchina..... e perde. Dunque, caro collega, se non è zuppa è pane bagnato, dicevano gli antenati miei e suoi..... come la decidiamo?

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

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

**FABBRICA F.lli SANTI - Ferrara**  
Esposizioni Internazionali  
Bruxelles 1906  
Grand Prix  
Milano 1906  
Medaglia d'Oro

E la chiama formola nuova? E si grida il *bando* agli automobili, alle motociclette, al *rifornimento di macchine*, ecc.  
Ma allora io non ci capisco più niente? E se è così mi ritiro in santa pace e lascio che gli altri cerchino nuove parole per mascherare vecchie cose.

Amen!

Milano, 1907.

RAFFAELE PERRONE.



Vanoni e Petit Breton altri due concorrenti alla corsa dei 6 giorni.

L'abbonamento alla *Stampa Sportiva* in tutta Italia costa L. 10 per l'edizione di lusso, e L. 5 per l'edizione comune.

**REJNA-ZANARDINI - Milano** - Bastioni Magenta, 39  
Via Lazzaretto, 15  
**FARI e FANALI per Automobili**  
**FANALI** ed articoli di lampisteria per Ferrovie  
Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906





**MODELLI 1907!**

**CICLI - MOTOCICLETTE**

**“ STUCCHI ”**

(già Prinetti Stucchi)

**Stabilimenti: Via Tortona, n. 11 — MILANO**

**PNEUMATICI**

**PETER**

**Nuovi Magazzini con Grande Deposito**

**Rappresentante Generale per l'Italia: ADAM BOOS**

**70, Foro Bonaparte - MILANO - Foro Bonaparte, 70.**

**Come all'Estero  
anche in Italia  
pel 1907**

**le principali Fabbriche montano le loro Biciclette con PNEUMATICI**



**DUNLOP**

*Elenco delle Fabbriche:* **Adler, Bianchi, Bei, Flaig, Frera, Humber, Gritzner, Lux, Marchand, Orio, Opel, Boland, Stucchi e C., Swift, Triumph, Wanderer, ecc. ecc.**

**The Dunlop Pneumatic Tyre C.o (Cont.) L.td - Via Sirtori, n. 1<sup>A</sup> - Milano**



## I nostri podisti

(Dalla Galleria della "Stampa Sportiva", - Vedi pag. 9)

Il Cross-country di Cavaria ha sortito l'esito seguente:

1. Micheli S. A. Cavaria, 2. Chiappa S. C. Milano, 3. Bertini D. S. A. Cavaria, 4. Semiani M. S. Cavaria, 5. Meraviglia U. A. Legnano, 6. Protasoni, 7. Curioni, 8. Cattaneo, 9. Introini, 10. Liberti, 11. Colombo, 12. Milani, 13. Maffioli.

A Ventimiglia hanno avuto luogo alcune importanti gare podistiche.

Ecco l'esito: gara metri 100. Dopo varie batterie arrivano applauditissimi in finale:

1. Paolo Gastaldi in 12", della *Palingenesi* di Ventimiglia; 2. Giraldo Arturo, *Unione Sportiva*, Portomaurizio; 3. Carlo Palmero, *Palingenesi*; 4. Ajme Giannetto, *Foot-Ball Club*; 5. Santagata Mario, id.; 6. Casella Gaetano, *Palingenesi*.

Gara metri 110 con ostacoli: 1. Paolo Gastaldi della *Palingenesi* di Ventimiglia; 2. Carlo Palmero id.; 3. Boeri Giovanni, *Velo Sport Sanremo*.

Il Gastaldi, rivelatosi un forte quanto modesto podista, vinse inoltre le due medaglie "riservate ai primi arrivati a Ventimiglia".

\* Domenica scorsa a Milano, alla presenza di circa duemila persone, nelle brughiere di Gallarate, ebbero luogo il Cross-country italiano, indetto dalla *Gazzetta dello Sport*, al quale parteciparono 106 ciclisti e 12 podisti, nella maggior parte milanesi. Numerosi corridori si smarrirono nelle brughiere, arrivando al traguardo fuori tempo. Essi protestarono contro la Giuria, perchè non aveva data nessuna indicazione, e redassero vivacissimi reclami. La Giuria, per evaderli tutti, dovette rimandare ogni decisione di classifica a martedì prossimo.

In seguito alla deficiente organizzazione, numerosi sono i contusi che dovettero ricorrere alle ambulanze della pubblica assistenza e della Croce Rossa. Dei ciclisti arrivarono: 1. Giudici Carlo di Gallarate; 2. Farina di Milano; 3. Brambilla di Milano. Dei podisti arrivarono: 1. Bertoni Dante di Gallarate; 2. Massina Carlo di Cavaria; 3. Zanti Fortunato di Milano.

## DA UN'ESPOSIZIONE ALL'ALTRA



\*\* Le adesioni per l'Esposizione del Cielo e dell'Automobile di Milano di questa primavera giungono numerosissime al Comitato, e così pure le sottoscrizioni diazioni dalla Società.

I signori marchese de Dion, de Rives, Richard et Daracq, illustrazioni del mondo automobilistico francese, hanno accettato, con vivo interessamento, di far parte dal Comitato d'onore per la Mostra stessa.

\*\* La *Tribuna*, in un articolo, ha lanciato di questi giorni l'idea di tenere a Ro-

ma, come a Parigi, Londra, Berlino e Torino, un Salon automobilistico.

Il Comitato Romano e quello di Milano stanno accordandosi.

\* Nei locali dell'Esposizione di Torino ha avuto luogo l'estrazione a sorte dei vari stands fra gli espositori. Le domande pervenute essendo numerose, è necessaria una riduzione, che andò dal 28 al 50 0/0, secondo le categorie. Non essendo stato possibile un accordo per i numerosi espositori, che sono in totale 163, mentre l'anno passato raggiungevano appena i 90, si procedette al sorteggio. Così le Ditte più importanti saranno suddivise in ogni parte e l'interesse del pubblico verrà attratto in vari punti, evitando le agglomerazioni e dando all'insieme maggiore animazione. Il successo dell'Esposizione è dunque assicurato brillantissimo, ed i lavori di ampliamento procedono alacremente.

\* Il settimo Salon dell'Automobile, di New York, organizzato sotto gli auspici dell'Associazione dei fabbricanti di automobili, ha aperto le sue porte. Un certo numero di membri del Corpo diplomatico di Washington, fra cui l'Ambasciatore d'Italia, il primo segretario e l'addetto navale dell'Ambasciata di Francia, rappresentavano ufficialmente i loro paesi alla inaugurazione di quest'Esposizione, che sembra destinata ad avere un gran successo.

\* Durante l'anno scorso l'America ha costruito mila vetture automobili di tutti i tipi: nel 1900 ne aveva costruite appena 5500. Gli automobili del 1906 hanno ucciso 134 persone; gli accidenti ferroviari hanno causato la morte di 3969 persone; 12.14 persone sono state ferite.

\* Domenica 3, a Dublino, si inaugurò la prima esposizione automobilistica irlandese. Essa occupa una delle grandi Concorse Ippico annuale. Sono in tutto 75 stands, con 120 vetture delle fabbriche più famose di Francia, Inghilterra, Germania e Belgio. Per la prima volta si sono mostrate in pubblico due macchine irlandesi, la *Chambers* di Belfast, e *Barke* di Dublin.

\* Tra i pneumatici si trovano Michelin, Dunlop, Continental, ecc. In riassunto una graziosa Esposizione che non potrà mancare di dare un forte impulso alla locomozione automobile in Irlanda.

Le nostre fabbriche, non direttamente rappresentate, hanno però delle vetture in mostra, così la *Fiat*, la *Peugeot*, ecc.

Il giorno 12 gennaio a Bruxelles si venne, nel

palazzo del Cinquantenario, solennemente inaugurato il Salone del Belgio, organizzato dall'*Automobile Club*, con l'intervento di S. A. R. il Principe Alberto, che era accompagnato dal generale Jungbluth, ufficiale d'ordinanza. Erano pure presenti tutti i membri del Governo e tutte le notabilità dello sport.

S. A. R. fu ricevuta dal conte Liedkerke, presidente della Commissione esecutiva, ed ossequiata dai componenti il Comitato.

Nel magnifico Salone si ammirano delle elegantissime vetturette *Werner*, di 7 cavalli, a 2 cilindri, aventi un meccanismo semplice e molto robusto.

La Francia occupa nella Mostra con le sue numerose marche il posto più importante.

Molto notate sono le *Panard-Levassor*, *Darracq*, *Rénault*, *Berliet*, *Mors*, *Delanay*, *Belleville*, *Peugeot*, *Delahaye*, *Roche-Schneider*, *Ariès*, *La Buire*, *Sizaine e Naudin*, *Delage*, *Lorraine-Diétrich*, *Bayard*, ecc.

Del Belgio si notano le *Pipe*, *Germain*, *Minerva*, *Vivinus*, *F. N.*, *Excelsior*, le quali provano il continuo sviluppo dell'industria automobilistica belga.

Alla Mostra figurano poi macchine italiane, inglesi e tedesche.

Lo splendido Salone è superbamente illuminato da 32 mila lampadine elettriche.

Grande è il numero dei visitatori.

L'Esposizione rimane aperta sino a tutto il 27 corrente.

**Edoardo Bietti**  
S. Nicolao, 2 - MILANO - Tel. 2471

**BENZINE**

Esposizione Internazionale  
MILANO 1906  
Medaglia d'Argento  
Massima onorificenza



Veduta generale dell'interno dell'Esposizione di Bruxelles. (Fot. Branger - Parigi).

## Nel mondo commerciale sportivo

\* A Torino sta per fondarsi la Società commerciale per trasporti automobilistici. A questo proposito si sono trovati vasti capitali, e la nuova società si servirà di automobili speciali di media e grande portata, per il trasporto di merci tanto nell'interno della città, quanto per vasto raggio o Comuni posti in condizioni speciali dal punto di vista dell'attività commerciale e dell'ubicazione. Questa moderna applicazione dell'automobilismo potrà arrecare vantaggi non indifferenti all'industria ed al commercio.

Promotori di questo nuovo ramo d'industria sono il comm. dott. Camillo Tacconis, ing. E. Marengo, capitano C. Campioni, tenente A. Demaria e T. Martinotti, a cui dovranno essere indirizzate le azioni da lire 50 ciascuna.

\* A Brescia il Consiglio d'amministrazione della Fabbrica d'automobili *Brescia-Züst*, valendosi della facoltà accordatagli dallo Statuto, ha deliberato di aumentare il capitale da L. 1.000.000 a L. 1.200.000 mediante emissione di n. 8000 nuove azioni da L. 25 nominali, il cui collocamento venne garantito da un gruppo di azionisti al prezzo di L. 65 per azione.

Le dette 8000 azioni, che hanno godimento pari a quello delle azioni già esistenti, vengono offerte in opzione allo stesso prezzo di L. 65 agli attuali azionisti, in ragione di un'azione nuova ogni cinque vecchie.

L'opzione dovrà es-

ssere esercitata nei giorni 28, 29 e 30 gennaio 1907: a Brescia, presso la sede della Società, in via Palazzo Vecchio, n. 36; a Torino, presso i signori Kuster e C. banchieri, presentando i titoli che verranno stampigliati.

Il versamento delle L. 65 per Azione dovrà essere effettuato all'atto dell'opzione.

\* Le più importanti vittorie della Fabbrica di automobili *Fiat* di Torino, nel 1906, possono riassumersi così:

Gennaio 1906 — Meeting della Florida — 1. Lancia con vettura *Fiat* (nella 1. serie), 4. Nazzari con vettura *Fiat*.

Giugno 1906 — Coppa d'oro — 1. Lancia, 4. Nazzari, 5. Boschis, tutti su *Fiat*.

Giugno 1906 — Circuit de la Sarthe — 2. Nazzari su vettura *Fiat*, 5. Lancia su vettura *Fiat*.

Agosto 1906 — Coppa de Trouville — 2. Canotto *Pampa*, scafo Gallinari con motore *Fiat*.

Settembre 1906 — Corsa canotti a Stresa — 1. *Fiat XIII* vincendo la Coppa reale ed il 1. premio.

Ottobre 1906 — Esposizione di Milano — Gran Premio per i trasporti terrestri e marittimi.

Ottobre 1906 — Corsa Vanderbilt — 2. Lancia su vettura *Fiat*.

\* Alla IV Esposizione d'automobili di Torino debutterà la nuova Casa milanese *F. Momo e C.* la quale presenterà nel suo stand, i magnifici chassis delle Case *Clément* e *Gladiator* di Parigi.

\* A Firenze alla Società d'automobili *Florentia* si è tenuta l'assemblea degli azionisti con 52.000 azioni.

Dopo che l'avv. Ferrari di Milano ebbe letta la relazione del Consiglio d'amministrazione, si procedette alla nomina del nuovo Consiglio che riuscì composto dei signori: Cesare Cesarini, Franco Magrini, Mario Menicanti, Guido Rava, Ezio Rosa, Carlo Ruschat e Ferdinando Spinelli. Restano in carica, come sindaci effettivi, il rag. Signorini, l'avv. Lumachi e l'avv. Spada.

\* A Milano, i bilanci della Società anonima *Officine Turckheimer* hanno segnalato un utile netto di L. 60.098,76, con un aggio del 50/0 al fondo di riserva e del 70/0 agli azionisti.

\* A Torino, nel parco del Valentino, si è fatto un pratico esperimento del pneumatico *Airetos* (imperforabile per accidenti stradali delle gomme per vetture automobili e cicli), già esperimentato con buon successo a Roma ed a Napoli.

Assistevano delle notabilità dello sport, i signori: ing. Enrico Iotti, Tapparo, Manevino, Oreste Bardelli, ing. Emilio Darbesio ed ing. Cesare Momo della società automobili *Taurina*, prof. Montù, ten. Taddei, avv. Enrico Sola e di Monasterolo.

Gli esperimenti furono presentati dal sig. Callegaris della società *Airetos* di Milano.

Dopo una serie di vari e diversi esperimenti, fu constatato il gran pregio di questa invenzione, destinata a far colpo nel mondo automobilistico.

\* A Torino, il sig. *Miller Franz* ha brevettato un accenditore per motori a combustione interna.

\* A Torino, i signori *Conti Umberto* e *Conti Ettore* hanno brevettato una leva per freno compensato per le vetture automobili e un ventilatore automatico per veicoli in moto.

\* A Torino, il sig. *Pagani Eugenio* fu *Giuseppe* ha brevettato un raffreddatore ad alveare con elementi poli-cellulari in lamiera per vetture automobili.

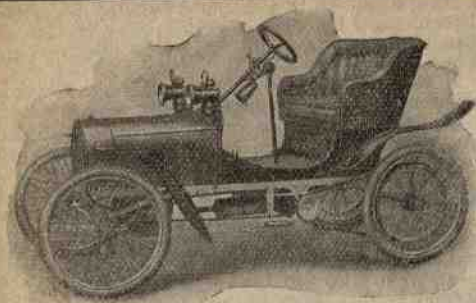
\* A Torino, il sig. *Alberti Attilio* ha brevettato un motore rotativo ed eccentrico con cassetto a scatto.

\* A Milano, l'accollandita *Schioppati e C.*, industria carrozze e carrozzeria per automobili, ha elevato il capitale da L. 50.000 a L. 200.000 con la sottoscrizione di 9 carature da parte dei vecchi soci e con l'assunzione di nuovi soci.

\* A Torino la Fabbrica d'automobili *Fiat* ha brevettato un apparecchio per l'avviamento automatico di motori a scoppie.







Vetturina OTAV  
5 1/2 HP  
Carrozzeria normale.  
**Prezzo**  
**L. 2250.**

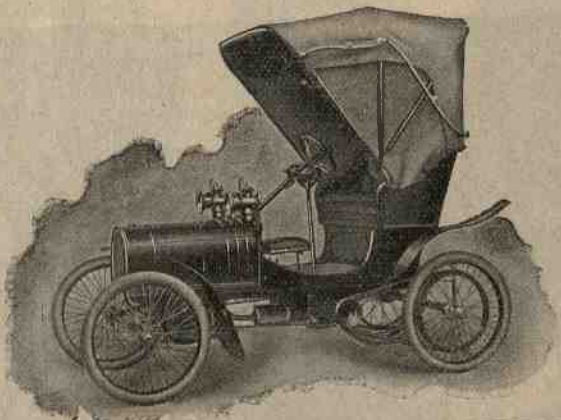
Le  
Vetturine

**O.T.A.V.**

trionfano in tutte le Corse, e dimostrano la loro superiorità come **velocità** in piano ed in salita, **solidità**, **semplicità** e **perfezione** di meccanismi.

**Officine Türkheimer**  
per Automobili e Velocipedi

SEDE:  
**MILANO**  
Via Lambro, 4.  
SUCCURSALE:  
**TORINO**  
Corso Vitt. Em. 68



Vetturina OTAV  
5 1/2 HP.  
Carrozzeria  
Spider con  
"capote"  
**Prezzo**  
**L. 2400.**

Bevanda ideale di  
sapore squisito e al tempo  
stesso nutritiva e corroborante.



**PURO CACAO**  
**OLANDESE**  
**BENSDORP**

I&R FORNITORI  
**Cacao**  
PURO OLANDESE  
BENSDORP  
AMSTERDAM



Le Vetture "STANDARD", Tipo unico 14 HP  
della

**Fabbrica Automobili "STANDARD",**  
**TORINO**

al **SALON DI PARIGI**, sono state tra le più  
visitate ed ammirate.



# S. C. A. T.

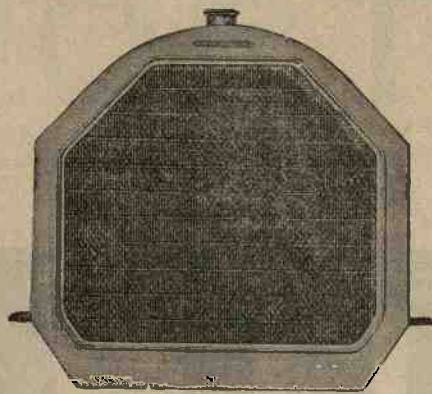
## SOCIETÀ GEIRANO AUTOMOBILI TORINO

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

**Tipo 12-16 HP** — *Motore*  
*4 cilindri. - Accensione per magneto*  
*a bassa tensione. - Frizione metallica*  
*a dischi. - Cambio di velocità. - Trein*  
*Baladeur. - 4 marcie avanti ed una*  
*indietro. - Trasmissione a cardano.*

**VEETURE DI LUSSO**  
e da  
**TURISMO**

**MILANO 1906 - Gran Premio**



Circuito delle Ardenne  
**1° DURAY**  
su vettura De-Dietrich

Coppa Vanderbilt  
**1° WAGNER**  
su Vettura Darracq  
con

**Raffreddatore G.A.**



**Leggero**  
**Semplice**  
**Economico**  
**Automatico**  
**Indeteriorabile**

**Carburatore G. A.**

**J. GROUVELLE, H. ARQUEMBOURG & C<sup>IE</sup>**  
**PARIS - 71, Rue du Moulin-Vert, 71 - PARIS**

**“ RAPID ”, Società Torinese Automobili**

**Vetture Sport:**

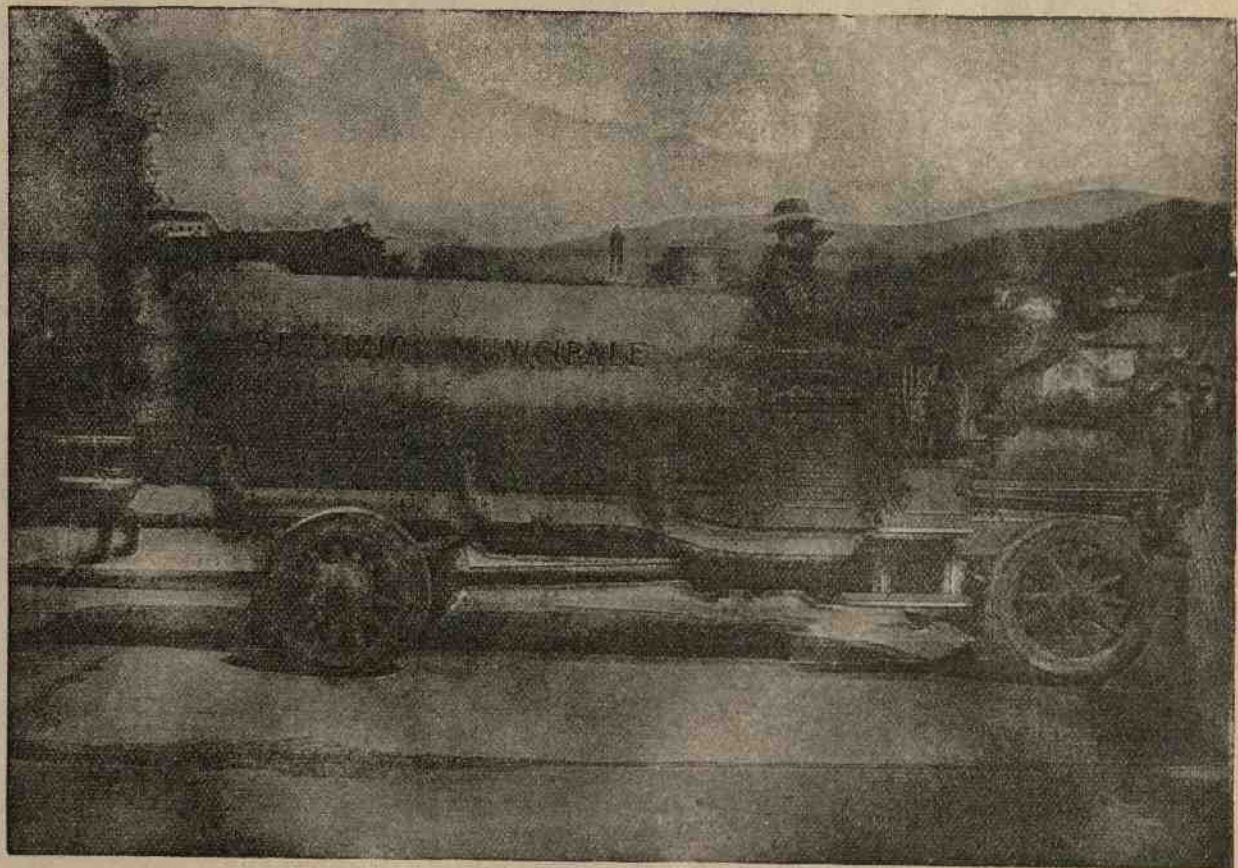
12, 16-24, 24-40  
50-70 HP



**Omnibus**  
**Camions**  
**Inaffiatrici**



**Motori per Canotti**  
**Carri per Servizi pubblici**



**TORINO - Officine Barriera di Nizza**



# ITALIA

Rappresentanza esclusiva per l'Italia:

***Autocommerciale***

**Società Generale per il commercio degli Automobili**

**SEDI:**

**TORINO - Via Petrarca, num. 31.**

**PADOVA - Via Altinate.**

**MESTRE (Venezia) - Piazzale della Stazione.**