

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo  
Alpinismo - Aereostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

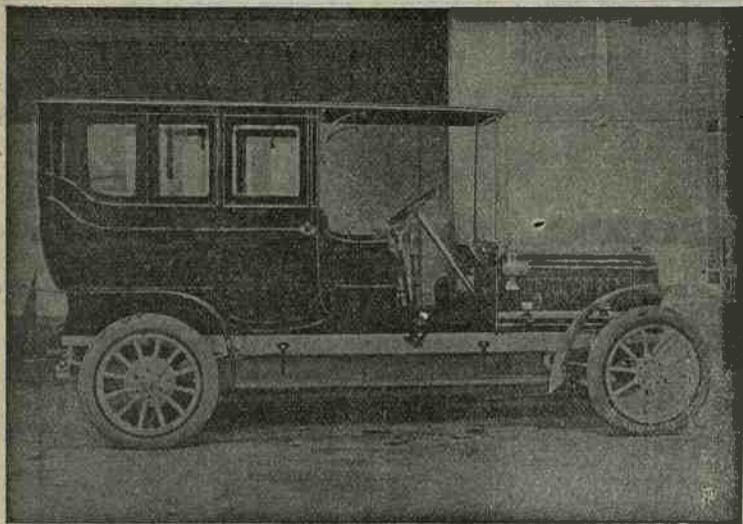
## Il trionfatore delle gare di velocità



Il gentleman inglese Lee Guinness,  
il grande trionfatore delle prove di velocità del 1906

# DE DION-BOUTON

Le più pratiche, le più sicure per servizio e turismo.



*L'Amouste De-Dion Bouton, 24-32 HP - Carrozzeria Nagliati.*

Agenzia Generale per l'Italia:

**Società Anonima  
GARAGES " E. NAGLIATI ..**

Capitale L. 700.000 interamente versato.

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

# Peugeot - Croizat

Società Anonima Italiana - Capitale L. 1.500.000

PER LA FABBRICAZIONE DI VEICOLI AUTOMOBILI

(Brevetti PEUGEOT)

**Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - Torino**

## Vetturette

6 HP due posti (Bébé) - 8 HP 4 posti

## Chassis

HP 10|12 - 12|16 - 18|24 - 30|40 - 50|60

## Omnibus - Camions

Agenti Generali per la vendita in Italia:

**G. C. F.lli PICENA - Torino**

**E. GRAZIANI & C. - Padova**

# FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI

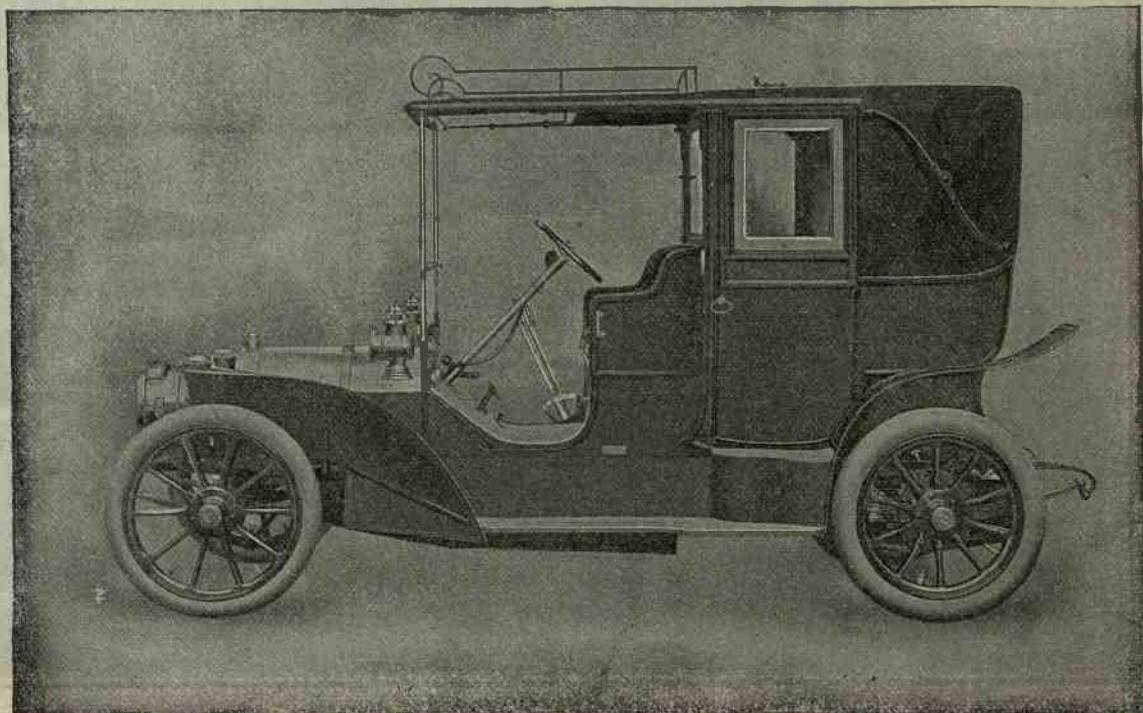
Società Anonima - Sede in **MILANO** - Via Monte Rosa, 79

Tipi 1906:

**16-22 HP**

**28-35 HP**

**50-65 HP**



Vetture da turismo e da Città - Omnibus - Carri da trasporto



**Cacao**  
Bendsorp

Il puro  
olandese

viene raccomandato da Autorità mediche come  
**PRIMA COLAZIONE** nutritivo invece del  
Caffè o The

QUALITÀ PIÙ FINA

**G. VIGO & C<sup>ia</sup>**  
**TORINO** - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - **TORINO**

**SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS**

Ingresso - Dettaglio

**LAW-TENNIS** Completi  
**FOOT-BALL** INGLESI e NAZIONALI  
GOLF - HOCHEY  
CROQUET - CRICHET

Pattini a ruote

**ALPINISMO**

Sacchi da Montagna - Al-  
penstoch - Bandes mollettiè-  
res - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento  
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono  
articoli ed accessori di  
qualunque fabbrica.



Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

**Specialità Mobili per Banche ed Uffici**

Società Anonima per il Commercio e l'Industria di  
Automobili, Velocipedi e Pezzi per Costruzione e Ricambio

# FABBRE & GAGLIARDI

Capitale Lire 2.500.000 versato

Auto-Garages e Depositi in:

**MILANO**

21-23, Piazza Macello, 21-23  
Via Montevidéo

**TORINO**

Via Maria Vittoria, 22-24  
Via Saluzzo, 11

**GENOVA**

Via XX Settembre, 5  
17, Via A. M. Maragliano, 17

**ROMA**

Viale Castro Pretorio, 92<sup>a</sup>, 94<sup>o</sup>  
Viale della Regina, 142<sup>e</sup>

**FIRENZE**

Piazza Vittorio Emanuele, 2  
Via Castellani

**NAPOLI**

Corso Umberto I

**BOLOGNA**

Via Republicana, 10

**MESTRE**

(Venezia) - Via 27 Ottobre

**PADOVA**

Prossima apertura  
col 1907

dei nuovi Magazzini  
ed *Auto-Garage* in

**TORINO**

Corso Re Umberto  
angolo  
Corso Peschiera

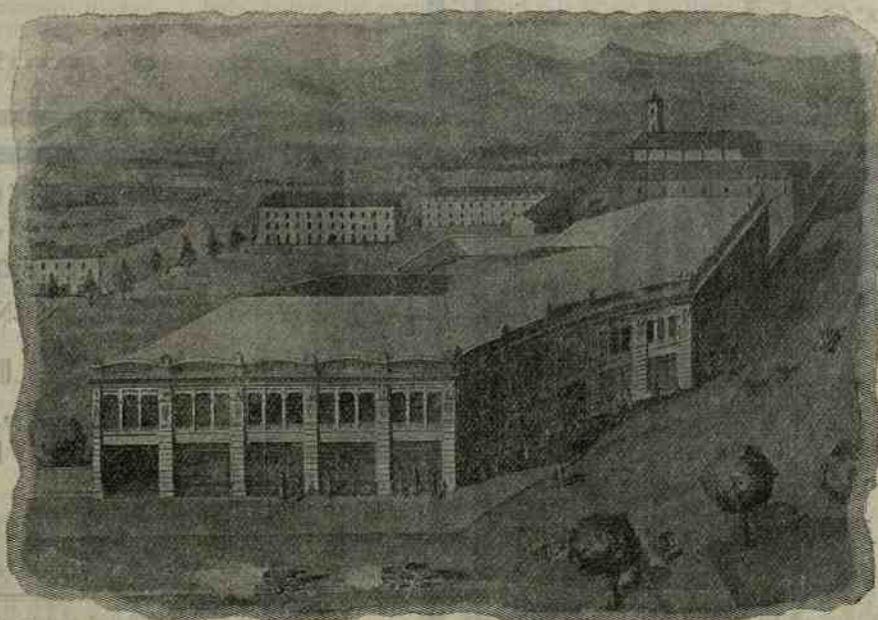
Agenti per l'Italia:

**AUTOMOBILI:**

Diatto-A. Clément

"Bayard", - A. Clément

"Alcyon",



TORINO - Corso Re Umberto, angolo Corso Peschiera

Prossima apertura  
col 1907

dei nuovi Magazzini  
ed *Auto-Garage* in

**TORINO**

Corso Re Umberto  
angolo  
Corso Peschiera

Agenti per l'Italia:

**AUTOMOBILI:**

"Fides", (Brasier)  
(già Richard-Brasier)  
ed

Isotta-Fraschini - Milano

**MOTOCICLETTE****F. N.**

Il massimo della perfezione

**AUTO-GARAGE CARPIGNANO**Via dei Fiori, 53 - **TORINO** - Telefono 22-96**Motociclette** 4 HP, Modello 1907, 4 cilindri.**Motociclette** 2 1/4 HP, Novità assoluta, Leggerissime a cambio di velocità.**Automobili-Biciclette BIANCHI.**

LE CONFEZIONI SPORTIVE e gli IMPERMEABILI della  
**Manifattura F. N. ACCONCIAMESSA e C.**

**TORINO** - Via Cavour, 12 - **TORINO**

si possono trovare presso i principali *Garages* e Magazzini d'Italia



LE MIGLIORI

**CATENE** per Cicli

sono quelle della Rinomata Fabbrica

**AUGUST ENDERS** - Oberrahmede 1/W

Rappresentante Generale per l'Italia:

**RICCARDO CHENTRENS**

Milano - Via Vincenzo Monti, 14 - Milano

**Edoardo Bietti**

S. Nicolao, 2 - MILANO - Tel. 2471

**BENZINE**

Esposizione Internazionale

MILANO 1906

**Medaglia d'Argento**

Massima onorificenza

Le migliori BICICLETTE sono costruite colla SERIE

**MACÉRIENNE & BAYARD** di fama mondiale

Alla ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO

la Giuria ha assegnato il **Gran Premio**

Rappresentante Generale per l'Italia:

**Sindacato Francese Brevetti BOWDEN**

Milano - Via Sirtori, n. 16 bis - Milano

SOCIETÀ ITALIANA CINOGENO

**C. Bosio e C.** = **TORINO**  
1, Via Giovanni Prati, 1.

Apparecchio per la messa in marcia automatico per Automobili e Canotti

**1° Premio al SALON DI PARIGI 1905**

Economia di consumo - Regolarità e prontezza di avviamento.

**Gonfiamento immediato del Pneus.**

Chiodi a gambo spaccato (Brevettati) applicabili servendosi di un martello ordinario

per parafranghi di  
biciclette

occhiello d'acciaio

per cinghie di  
motoriper copertoni  
antidérapant

Per prezzi e campioni scrivere alla

**The Bifurcated & Tubular Rivet**  
Co. Ltd.**Warrington**  
(Inghilterra)**ENRICO LUCINI - MILANO**

Via Petrarca, 3 — Telefono 87-44

**OFFICINA ELETTROMECCANICA****Magneti - Riparazioni e ricarica accumulatori**Viti - Dadi e Bolloni di ogni genere - Specialità in  
articoli fini per Automobili.L' "**IDEALE** ", la Regina delle forcelle elastiche per  
Motociclette e Biciclette - In vendita ovunque e presso la Ditta  
contro vaglia o assegno di **Lire 14.**Lampadine elettriche al "**TANTALIO** ", economia del 50 %  
sul consumo di corrente.**Cantieri GALLINARI e C.****LIVORNO**Costruzione di Yachts - Canotti Automobili -  
Yole di mare ed outriggers.**MOTORI MARINI**

Camions ed Omnibus automobili

**" NUTCINSON "**

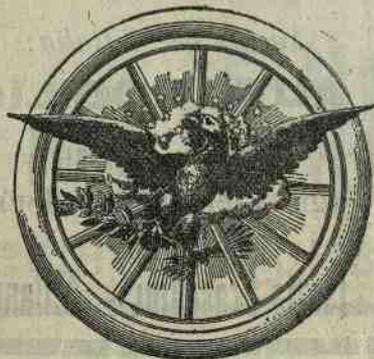
Pneumatici per Automobili

Agenzia con Deposito:

**LAMBERTO CAPITANI e C.****NAPOLI**

Via Guglielmo Sanfelice, 33

Telefono interurb. 2-72.

Teleg.: **CAPITANI**, Napoli.**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-Par-  
lermo-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**

# Sportsmen Italiani !!

abbonatevi alla **STAMPA SPORTIVA**

Edizione comune L. 5 - Edizione di lusso L. 10.

La *Stampa Sportiva*, che sta per entrare nel suo sesto anno di vita, è in vendita in ogni città d'Italia al prezzo di L. 0,10 la copia; pubblica settimanalmente in 20 pagine, ed è la più diffusa e meno costosa Rivista illustrata italiana, in cui collaborano i migliori scrittori specialisti della materia sportiva ed i più rinomati fotografi e disegnatori.

La *Stampa Sportiva* fa l'abbonamento cumulativo con tutti i principali giornali politici ed artistici d'Italia.

Quegli abbonati i quali mancassero di qualche numero per rendere completa la collezione del 1906, potranno rivolgere richiesta, accompagnata alla fascetta, alla nostra Amministrazione. Questa ne rinnoverà gratuitamente l'invio.

## SOMMARIO

Il presente numero contiene le seguenti materie:  
 Noterelle automobilistiche - Nel mondo ippico -  
 Waterland... N° 4 - La settimana ciclistica - Per il  
 ardore - Nelle grandi Associazioni sportive d'Italia  
 Verso la Babele? - La riunione degli automobilisti  
 Italia - Le Esposizioni automobilistiche di Torino,  
 Milano e Londra - I circuiti podistici - Il foot-ball:  
 tutti matches.

## Noterelle automobilistiche

(Vedi pagine 10, 11, 13).

### La Mostra di Milano.

La Società per la Mostra del Ciclo e dell'Automobile, costituitasi nel 1905 in occasione della più prestigiosa Mostra che ebbe luogo nel maggio di quell'anno ai giardini pubblici di Porta Venezia, ha fatto pratiche presso il Comitato esecutivo della esposizione testè cessata ed anche presso le Autorità municipali a fine di ottenere la concessione delle gallerie che formavano le nuove costruzioni dell'Arte decorativa italiana ed ungherese, dove la stessa Società intenderebbe preparare nella primavera del 1907 la terza Mostra del Ciclo e dell'Automobile.

Le pratiche sortirono esito favorevole presso il Comitato dell'Esposizione e presso la Giunta comunale. Si attende ora l'approvazione del Consiglio comunale, davanti al quale la Giunta porterà il progetto.

La Mostra del 1907 sorgerà così nei locali dell'Arte decorativa moderna (locali fatti a nuovo dopo l'incendio di agosto), che hanno un'area di 1000 mq. Sarà, come già nel 1905, messa sotto il patronato dell'Automobile-Club di Milano, del Cycling-Club Italiano e dell'Associazione lombarda dei giornalisti.

La Mostra avrà luogo dal 15 maggio al 5 giugno. La novità importante nel regolamento sarà questa: il Comitato esecutivo provvederà direttamente all'addebiamento ed alla decorazione degli stands, ed il prezzo verrà incluso in quello dell'occupazione dell'area. In questo modo nessuna sfarzosità troppo esagerata potrà in certo modo oscurare la modestia di qualcuno forse valoroso ugualmente. Durante l'Esposizione avranno luogo diversi concorsi, fra i quali quello che indirà l'A.-C. di Milano in due giornate di maggio.

### Successo dell'esposizione londinese.

L'esposizione di automobili recentemente aperta nei locali dell'Olympia è considerata come il grande successo sportivo ed industriale della presente stagione. Ordinazioni per più di due milioni di sterline sono state finora ricevute dagli espositori; nei primi cinque giorni di apertura i visitatori hanno superato di 30.000 il numero di coloro che visitarono nel periodo corrispondente la esposizione automobilistica dell'anno scorso. Una macchina ha venduto in cinque giorni tanti automobili per l'importo di 150.000 sterline, un'altra ha venduto automobili in ragione di 70 ogni giorno una terza ha ricevuto complessivamente 600 commissioni. Sono piovute poi le commissioni da tutti i membri di famiglie reali europee, e alcuni principi indiani hanno fatto acquisti e date ordinazioni.

### La Stampa Sportiva a Parigi.

Come abbiamo già annunciato nello scorso numero, la *Stampa Sportiva* dedicherà alla Mostra di Parigi (che si inaugurerà il 7 dicembre) larghe pagine dei suoi prossimi numeri. Dietro nostro incarico l'ottimo collaboratore automobilistico Mario Morasso ci fornirà delle interessanti corrispondenze, mentre, per la parte artistica, il Branger di Parigi ci darà un nuovo omaggio dei suoi lavori fotografici. (N. d. R.)

## Nei regno dell'ippica

Sono terminate anche in Inghilterra le corse di cavalli.

Ha avuto luogo a Derby la riunione di corse per il *Derby Gold Cup*, dotato di un premio di 50.000 lire. Il percorso era di 2800 metri.

All'handicap hanno preso parte 12 cavalli. Giunsero: 1° *Gouod*, 4 anni, da Bartmon e Canterbury (Pilprin, kg. 42) di lord Derby; 2° *Great Scott*, da Lechiet e Scotch Mary (kg. 50 e mezzo) di A. A. Apear; 3° *Golden Measure*, 4 anni, da Florizel II e Fairy Gold (kg. 54 e mezzo) di Ms. Y. Buhanan.

A Manchester ha avuto luogo la corsa *The Manchester November Handicap*. Premio 37.500 lire; percorso 2400 metri. Corsero 17 cavalli.

NP.: *L'Epave* 63 (Fairbank), *La Galoride* 63 (Holt), *Casamajor* 63 (Owens), *Echidna* 63 (Hawsum), *Narciso* 63 (Defeyer), *L'Orchidée* 63 (Bashford), *Petit Frère* (O'Conner), *Le Dauphin* 63 (A. Gill).

Tre lunghezze, mezza lunghezza.

La vincitrice fu allenata da Ch. Cunnington.

L. 4375 al primo, L. 600 al secondo, L. 400 al terzo.

.. Domenica scorsa ad Auteuil vi fu una interessante giornata di corse. Ecco i risultati:

*Premio di Chantilly*, L. 15.000, m. 5000, *steeple-chase*: 1. *François* di André, 2. *Ile d'Elbe*, 3. *Grutli*. Tre lunghezze, cinque lunghezze.

*Gran Premio dell'Elevage*, L. 50.000, m. 4500, *steeple-chase*: 1. *Le Vezin* di Lemaitre, montato



Maintenon, della Scuderia americana Vanderbilt, il trionfatore della stagione ippica europea del 1906.

(Giunsero: 1° *Spaté*; 2° *Spinning Minnore*; 3° *Great Scott*.)

A Parigi la cavalla *El Senab*, del Principe di Gangi, ha vinto facilmente, sul terreno di Saint-Ouen, la corsa di siepi « *Prix de la Maurienne* », in un campo di 21 partenti.

Essa non era affatto favorita.

Nessun giornale la indicava come probabile vincitrice, tanto che al *pari mutuel* per ogni giocata da L. 10 ha rimborsato L. 332 vincente e L. 68,50 piazzata, e per ogni posta da L. 5, L. 176 vincente e L. 38 piazzata.

Essa d'altronde ha vinto molto facilmente, riabilitandosi delle due cattive corse fatte in precedenza, e precisamente il 6 novembre a Saint-Ouen, ove non era piazzata.

Essa aveva corso precedentemente cadendo alla prima siepe.

Ecco il dettaglio:

*Prix de la Maurienne* (siepi), L. 4000, distanza m. 2800: 1° *El Senab*, f. b. 5 a. Jouvances e Ellen Muncaster, kg. 63, Princ. di Gangi (Chinn); 2° *Marfondi*, c. b. 4 a., kg. 63, marchese di Montredon (E. Pantall); 3° *Creuze*, c. b. 4 a., kg. 63, Ed. di Lesseps (Bloixidge).

da A. Carter; 2. *Hipparque* (Parfremont), di Martin; 3. *Gamester* (J. Bartholomew), di Storr. Tre lunghezze, sei lunghezze.

*Premio Magne*, L. 15.000, metri 3100, siepi: 1. *Saint-Laurent* di Piatt, 2. *Lauzuna*, 3. *Royal Visiteur*. Mezza lunghezza, cinque lunghezze.

Caso forse nuovo negli annali sportivi, ad Auteuil il fantino A. Carter ha partecipato domenica a sei corse, ed è giunto primo nelle cinque prime e terzo nella sesta.

.. Presieduta dal conte Canevaro, ha avuto luogo a Milano una seduta del Consiglio direttivo dell'Unione Ippica Italiana, per accordarsi sulla prossima assemblea generale, che venne fissata per domenica, 6 gennaio. Nell'ordine del giorno di detta assemblea figurerà la proposta dell'avvocato Mantovani di Verona sul sistema di corse al trotto, da adottarsi definitivamente per l'anno venturo.

L'Unione Ippica pubblica la statistica delle corse al trotto del 1906. In totale si ebbero 67 giornate di corse, e le 19 riunioni offrirono premi per L. 378.915. La sola città di Milano vi figura con 28 giornate e 228.320 lire di premi. Il cavallo *Meneghino*, di lady Hambletonian, ha vinto 30.950 lire.

**AUSTRO - AMERICAN - TYRE**

PNEUMATICO per Automobili, V. tr. e M. Motoristi.

Agenzia e Deposito per l'Italia

**LEIDHEUSER & C.**

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



Nino Ilari, di Roma, Commissario Regionale dell'Unione Velocipedistica Italiana. (Fot. I. Strizzi - Roma).

## Vaterland... N° 4

... ed ultimo, mi ammonì cortesemente il direttore.

E ripeterò... col n. 3 di Nino Salvaneschi: decisamente le *Vaterland* sono come le ciliege, una tira l'altra, e... a furia di tirare... il direttore dice: *basta!*

E son dolente che tocchi a me, arrivato ultimo in questa discussione elevata, e — come direbbe un giornalista burocratico — palpitante d'attualità, porre la parola *fine* al susseguirsi delle *Vaterland*.

E son dolente sopra tutto perchè non vi posso portare nè lo stile brillante del Salvaneschi, nè, meno ancora, quello stringente e castigato del Perrone.

Anzi, prevedo di riuscire forse pesante, quantunque, modestamente, preveda pure di toccare più da vicino degli articolisti che mi precedettero la vivace questione rispetto all'Italia.

E' vero che nel nostro bel paese, per l'inerzia dei nostri governanti, essenzialmente ed esclusivamente uomini politici, ossia astratti da quanto è la vita pratica, materiale, che si sta assai male per quanto è educazione fisica.

Si è anemici di questo grande insegnamento vitale e morale, tanto anemici che riesci fino ad oggi pressochè vano ogni sforzo per guarire quest'anemia recidiva.

Ci voleva una mente eletta, un'attività laboriosa, che riunisse intorno a sè tutte le disperse forze che ancora — come in uno spasimante, eroico sforzo di moritura energia — agitavano la fiaccola della educazione fisica, spinte più che da una fiducia... sfiduciata, da un grande, disinteressato, umano amore pel grande problema che dovrà in certo qual modo riabilitare la nostra gioventù, che dovrà

ingigantirla — perchè il sangue v'è, ma è stagnante — di fronte a quelle gagliarde dei paesi più al nord dei nostri.

E questa mente eletta, quest'attività laboriosa, è finalmente venuta.

E' venuta, accolta nei suoi primi passi da un po' di diffidenza, perchè uscita di fra le schiere degli uomini politici, dei quali noi, francamente, sempre ed a ragione abbiamo dubitato, perchè... in troppe faccende affaccendati; è venuta, dapprima criticata — perchè chiusa fra le strettoie burocratiche, non fu ottima la sua prima prova, quando cioè fu chiamata a presiedere alle eliminatorie romane per le Olimpiadi di Atene — è venuta impennandosi nell'onorevole Luigi Lucchini.

Dirò subito, prima di passare alla prolissa esposizione di quanto forma la base, gli articoli dell'istituzione da lui ideata, che, se il suo progetto di legge in pro dell'educazione fisica in Italia passerà approvato dal Parlamento, noi in breve potremo portarci all'altezza dei popoli più progrediti in quanto è educazione fisica della gioventù, noi non avremo più a riguardare melanconicamente come cosa del tempo che fu la storica gagliardia romana, ma, rinnovellati romani, potremo ritrionfar dei trionfi che la nostra... *alma terra nata* ha inciso a caratteri cubitali nella storia dei secoli!

Mi si potrà accusare forse di apologetico da qualcuno, ma quei pochi — giornalisti, ginnasti, sportivi — che hanno seguito con amore l'avvicinarsi in questi ultimi anni degli sforzi di alcuni pochi entusiasti, e l'apatia dei più — ipocondriaci di natura, o per istudio, del grande problema dell'educazione fisica in Italia — mi daranno ragione del giovanile *osanna* che grido alle porte delle mille scuole italiane, ove la gioventù intristisce sui libri, chiusa in ambienti malsani, perchè finalmente una legge (una legge, capite?) renderà obbligatorio ai giovani di fare dello sport, della ginnastica, li inciterà — sotto la prima etichetta del dovere, poi sotto quella più amena del... piacere — a scuotere l'apatia e l'indolenza di dosso, a vivificare le casse toraciche all'aria aperta, a forficare le membra ai ludi ginnici, sia sotto il poetico... bacio del sole, come nelle nebbiose giornate invernali, non più *bazar* ambulanti di scienza, che sotto i festoni mostrano l'intelaiatura tarlata, ma come corpi sani, di vigoria virile, capaci dell'atto d'eroismo, dell'atto del forte, al quale solo incita un cervello moralmente educato, cui solo può essere motore un corpo fisicamente bene cresciuto.

Credo quindi che non sia per nulla apologetico mandare il nostro più entusiastico plauso a chi ha saputo finalmente portare in Parlamento, con l'autorità solenne del nome, e con la competenza del profondo studioso della questione, il vitale problema dell'educazione fisica.

E della bontà del progetto di legge giudichi il lettore dagli articoli che qui riproduco, nella loro integrità, circa la riforma scolastica, che è la parte, secondo il modo mio di vedere, la più interessante, perchè è dalla scuola che usciranno domani gli uomini che, fatti consoci dell'importanza della coltura fisica delle masse, dovranno a loro volta perpetuare l'audace riforma che si sta per intraprendere.

### Riforma scolastica.

Disegno di legge proposto dalla Commissione composta dell'onorevole LUIGI LUCCHINI, presidente e relatore, onorevole GIUSEPPE MANTICA, conte MARIO DI CARPEGNA, maggior ICILIO CASALI e comm. VITO PARDO, segretario.

#### CAPO I.

##### SUOLE E ALUNNI.

Art. 1. — In ogni scuola primaria, secondaria e normale è obbligatorio il corso di educazione fisica.

Tuttavia, per gli studenti dell'ultimo anno di liceo, istituto tecnico e istituti affini, l'iscrizione a una Società ginnastica o in una scuola popolare di ginnastica, a ciò autorizzate, con la dovuta frequenza alle esercitazioni, sotto la direzione di un insegnante debitamente abilitato, tien luogo del corso scolastico.

Gli studenti universitari e degli istituti superiori devono iscriversi in una Società ginnastica, di tiro a segno o sportiva, a ciò autorizzata, e frequentarne le esercitazioni.

Art. 2. — L'educazione fisica comprende la ginnastica propriamente detta,

il tiro a segno, i giuochi ginnici, il canto corale le prime nozioni di buoncontegno sociale.

Art. 3. — Nelle scuole elementari è destinata all'educazione fisica mezz'ora al giorno nelle prime classi, e un'ora nelle classi superiori.

Nelle scuole secondarie vi deve pur essere destinata un'ora al giorno.

L'istruzione e le esercitazioni in tale orario sono ordinate e ripartite in conformità alle disposizioni di cui nel seguente articolo 16.

Possono essere riuniti insieme, specialmente per le esercitazioni, più corsi della stessa scuola o di istituti diversi, tenuto conto del numero e dell'età degli alunni.

Art. 4. — Almeno dieci volte l'anno, a tutti gli alunni delle scuole elementari e secondarie devono farsi eseguire passeggiate ginnastiche, alle quali sia coordinato altresì un interesse artistico, storico o scientifico.

Art. 5. — Nessun alunno di pubbliche scuole può essere ammesso all'esame per il conseguimento della licenza o di altro diploma analogo, se non abbia superato l'esame di ginnastica pratica, in conformità ai programmi stabiliti con le disposizioni di cui nel seguente articolo 16.

Nessun alunno di scuole primarie o secondarie può essere promosso da uno ad altro anno di corso se non abbia riportato la nota di frequenza e di profitto nell'educazione fisica, impartita nell'anno di corso corrispondente.

Le disposizioni di cui allo stesso art. 16 determinano i casi di riconosciuta impossibilità fisica per l'esenzione da siffatti obblighi.

Art. 6. — Alla fine di ogni anno il professore di educazione fisica deve compilare una relazione sull'andamento dei corsi e sul profitto degli alunni affdati al suo insegnamento.

Le relazioni, vistate e approvate dal Preside o Direttore di ciascun istituto, sono trasmesse al Comitato provinciale dell'Istituto nazionale per l'incremento dell'educazione fisica. I Comitati provinciali



Gino Piacenti, un socio benemerito del Club Ciclistico Italiano, di Buenos Ayres.

ne riferiscono al Comitato centrale, e questo al Governo.

I Comitati centrali e provinciali dell'Istituto nazionale sono autorizzati a promuovere ispezioni analoghe.

Art. 7. — Ogni nuovo edificio scolastico, sia per istruzione primaria, sia per ogni altro grado d'istruzione, deve essere provveduto di una palestra coperta con gli attrezzi occorrenti, e di un'area scoperta, dove si possano eseguire gli esercizi e i giuochi ginnici.

Per quanto concerne gli edifici e le scuole esistenti, i Comuni sono tenuti a provvedere perchè alla minor possibile distanza esista una palestra coperta, in conformità alla disposizione precedente. A tal fine, per la costruzione delle nuove palestre, il Governo provvede a metà della spesa; e, ove questa superi la somma proporzionalmente indicata nella tabella annessa al regolamento, la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a somministrare un mutuo con l'interesse stabilito per la costruzione degli edifici scolastici.

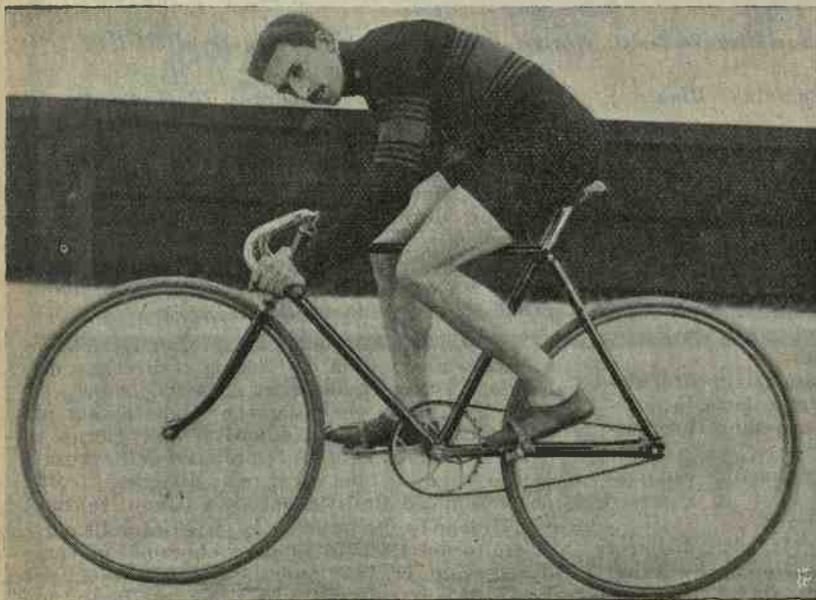
Ove il numero degli alunni e gli orari scolastici lo consentano, la palestra può esser resa promiscua per i corsi scolastici e per le esercitazioni delle Società ginnastiche, giusta le norme fissate nel regolamento.

Art. 8. — Il Governo è autorizzato a provvedere perchè nelle Università siano impartite delle nozioni di educazione fisica, o come parte integrante di altre discipline, quali la pedagogia, l'igiene, l'anatomia, la fisiologia, o come corso speciale.

Sono tenuti a iscriversi e frequentare tale corso coloro che aspirano al diploma di professore nelle scuole secondarie e normali per qualsiasi insegnamento.

..

Questo regolamento, in riguardo alle scuole, è appunto compilato in Roma dal Comitato centrale dell'Istituto Nazionale per l'incremento dell'educazione fisica — sotto l'alto patronato di S. M. I.



William Morisetti, vincitore del campionato londinese del Paddington Cycling Club.

IMPERMEABILI GOMMATI  
LODEN TIROLES  
SOPRASCARPE

Chiedere Listino gratis a  
Società Anonima FRÈRA - Milano

BICICLETTE  
MOTOCICLETTE  
VETTURETTE

Società Anonima FRÈRA - Milano

S.A.F.

Marca Depositata

OMNIBUS  
CAMIONS della Casa  
Gebrüder Stoewer di Stettino

Ogni forza e tipo  
Depositaria esclusiva:  
Società Anonima FRÈRA - Milano



Re Comitato al quale presiede l'on. Lucchini, aiutato nel poderoso lavoro da una Commissione di competenti, scelti fra i primi insegnanti e cultori italiani delle ginniche discipline, e fra i facenti parte dei nostri più numerosi Sodalizi sportivi, quali il *Touring*, l'*Audax*, il *Rowing* ed il

**Club Alpino.**  
La relazione che accompagna poi il progetto di legge è un vero lavoro letterario. Meriterebbe di venir tutta ripubblicata sulla *Stampa Sportiva*, ma lo spazio è tiranno, e perciò ne rimando al prossimo numero alcuni squarci.

Ora poi, riassumendo, per dare un'idea chiara al lettore sulla potente concezione dell'on. Lucchini, che non si è arrestato solo alla scuola, ma si è rivolto a tutta la nostra gioventù, non posso far di meglio che riportare testualmente le due prime norme fondamentali dell'Istituto:

**I.**

L'Istituto Nazionale per l'incremento dell'educazione fisica in Italia si propone:

- a) di coordinare fra loro le varie Istituzioni che, direttamente od indirettamente, si occupano di ginnastica, di tiro a segno, di sport e di quanto altro interessa l'educazione fisica;
- b) di promuovere la fondazione di Sodalizi,



Il diciottenne Ilarione Fabbiano, dell'Unione Sportiva Pavese.

campi, palestre, scuole, ricreatori e altro che vi si attenga, nonché la pubblicazione di periodici, opuscoli e altri modi di propaganda e di popolazione;

c) di ricercare e suggerire ogni mezzo giovevole a tale intento, nell'ordine legislativo, amministrativo e sociale in genere.

**II.**

L'Istituto funziona mediante un Comitato centrale e Comitati istituiti nei capoluoghi di ogni provincia.

L'opera dei Comitati non può e non deve in alcun modo invadere o turbare la sfera d'azione delle Amministrazioni e dei Sodalizi che vi sono rappresentati.

\*\*

Ed ora speriamo che col nuovo anno venga approvato questo grandioso progetto di legge, pel quale, anche in una sua ultima lettera, l'egregio deputato di Verona mi mostrava tanta profonda fiducia ed entusiasmo.

Che, se non passasse in legge, noi non dovremo più piagnucolare sull'indolenza della nostra gioventù, ma dovremo maledire a chi, potendolo, non ha voluto contribuire col suo assentimento, a fare di noi un popolo forte, fisicamente educato, al pari di quello delle grandi nazioni europee.

Artisti, briganti e ciociare non devono restare eterno l'unica caratteristica dell'Italia nostra!

E per quel... nostra, spero che l'ineffabile Governo austriaco non farà rimostranze...

Torino, novembre 1906.  
Giulio Corradino Corradini.

## La settimana ciclistica

Un telegramma da New York c'informava pochi giorni addietro della tragica fine di Tom Cooper in un incidente automobilistico. Tom Cooper fu un grande campione del ciclismo, e il suo nome merita di esser ricordato con quelli di Zimmerman, di Banker, di Jacquelin, di Morin, di Bourhillon, di Taylor, di Tommaselli e di Pontecchi: insieme con tutti i grandi trionfatori della bicicletta, i quali conobbero i successi clamorosi e provocarono gli entusiasmi deliranti nei bei tempi del ciclismo, quando l'automobile era ancora una speranza.

Gli italiani hanno conosciuto Tom Cooper per averlo visto correre a Torino, sul finire del 1900, in un *match* con Meyers e con Jacquelin. Ma non era più il campione dei bei giorni. Già a Parigi, nel periodo della grande Esposizione del 1900, Cooper era stato battuto da Harrie Meyers; ma per aveva dato prova della sua forza precedendo Jacquelin, che era nella miglior forma. Tornato in America, egli fu opposto al corridore più abile e più temuto che fosse nel Nuovo Mondo, il negro Mayor Taylor, e in un *match* in due prove a Madison Square fu decisa la supremazia fra questi due grandi campioni del pedale. E Taylor vinse. E il « negro volante », come era chiamato in America Taylor, trasse da questo successo una grande fiducia nelle sue forze: la sua *tournee* in Europa fu decisa appunto dopo questa vittoria; e fu un trionfo.

Tom Cooper non fu però inferiore a Taylor, nè ai più grandi campioni che hanno corso sulle piste, durante la sua miglior forma. Nel 1899 egli fu il miglior *crack* di America, imbattibile contro tutti gli avversari che gli furono opposti. Si era dato all'automobilismo, intuendone l'avvenire, sin dal 1901, dopo l'Esposizione di Parigi; e aveva una grande fede nelle sue forze e nella sua fortuna...

Domenica 25 nov., ricorrendo il primo anniversario della fondazione della Società ciclistica il *Pedale mantovano*, si è inaugurato il gonfalone sociale. La Società conta ora 150 soci, tra i quali i tre campioni italiani per il 1907. Sono convenute molte rappresentanze da Verona, Parma, Modena e da altre città; hanno pure telegrafato aderendo Società sportive di Reggio, Brescia, Cremona ed altre.

Si è formato un corteo con tutte le Società sportive cittadine colle loro bandiere, e fu tenuto un discorso inaugurale al Teatro Scientifico dall'avv. Gino Urangia-Tazzoli. Il teatro era affollatissimo.

Alle ore 18 vi fu all'*Aquila d'oro* un banchetto di 100 coperti, coll'intervento di tutte le autorità cittadine. Allo *champagne* parlarono l'on. Mantovani, il commissario regio per il Comune, il presidente della Deputazione provinciale, e molti altri per le Società sportive intervenute.

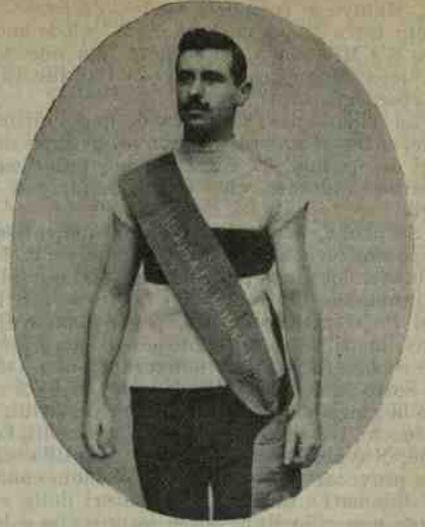
Il presidente della Società il *pedale mantovano*, Muraro, fu applauditissimo, e una nota simpatica fu data dal brindisi scambiato tra i due presidenti delle Società ciclistiche cittadine il *pedale mantovano* e la *Forza e Concordia*.

Da qualche tempo, e precisamente da quando l'automobile s'è imposto come utile mezzo di trasporto, si ripetono dei disgraziati accidenti di vetture che vanno ad urtare contro le barre dei passargi a livello, perchè queste, a cagione delle loro coloriture, non sono visibili che a troppo breve distanza.

Il *Touring Club Italiano*, ottenuta l'autorizzazione dalla Direzione delle Ferrovie dello Stato, eseguirà delle esperienze per determinare quale sia la coloritura delle chiusure dei passaggi a livello che risulti più evidente a distanza, e quale sia il tipo più pratico di segnalazione luminosa.

Ecco come vennero distribuite le cariche della Direzione Generale del *Touring C. I.*

Direttore generale, comm. F. Johnson; vice-direttore generale, cav. L. V. Bertarelli; capo-sezione strade, cav. L. V. Bertarelli; segretario di



Il campione romano, Giulio Matiddi.

Consiglio, cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia; vice-segretario, cav. Alfredo Zaffaroni. Su proposta della Direzione, il Consiglio nomina per acclamazione a capo-consolle generale aggregato alla Direzione generale il comm. Ettore Candiani.

Si sono chiuse le iscrizioni per la corsa ciclistica dei sei giorni, che incomincerà il 9 dicembre sulla pista di Madison-Square.

Ecco le coppie iscritte: Rutt-Mac Farland, Petit Breton-Vanoni, fratelli Georget, Van der Stuyft-Stol, Root-Fogler, Pye-Clarke, Hopper-Hollester, Krebs-Rupprecht, fratelli Bedell, Walthour-Matt Downey, Mac Lean-Moran, Logan-Keegan, fratelli Macdonald, Jacobs-Ashurst, Coffey-Collins.

Presentiamo ai lettori una splendida fotografia riprodotte una delle ultime corse disputatesi al Velodromo d'Inverno di Parigi.

Domenica scorsa si è avuta la prima serie eliminatória pel Campionato d'Inverno, serie che, come lo scorso anno, si disputano a *match*. Sono stati classificati per la disputa del Campionato:

Ellegard, danese; Van den Bord, belga; Poulain, francese; Otto Moyer, tedesco; Mayer, tedesco; Doerflinger, svizzero; Broka, belga; Ingold, tedesco; Delage, franc.; Rettich, tedesco; Schwab, americano; Benyon, inglese; Hourlier, francese; Thuan, francese; Messori, italiano; Dupré, francese; Outoschgine, russo; Banteillier, francese.

Ellegard non essendo ancora arrivato, prese il suo posto Mayer.

I *matches* disputati furono i seguenti: Poulain batte Delage, Van den Born batte Schwab, Mayer batte Messori, Thuan batte Broka, Otto Meyer batte Outoschgine, Doerflinger batte Hourlier, Ingold batte Rettich, Mayer batte Banteillier, Dupré batte Benyon.

Fra i battuti si disputarono altri *matches*, che così risultarono: Hourlier batte Rettich, Broka batte Messori, Bouteillier batte Benyon. Delage batte Schwab.

*Corsa tandem*: 1. Dupré-Doerflinger, Mayer-Van den Born, 3. Hourlier-Gomez.

*Corsa 50 km.*: 1. Dussot in 41'6" 1/5, Bruni a 4 giri, 3. Tommy che si ferma al 34° chilometro.



Alessio Stefani, vincitore del campionato veneto di velocità 1906, disputatosi a Sienta (Rovigo).

# Auto Garage Frera

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

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

\* \* \* Mentre a Torino si studia l'accordo fra le società torinesi per conservare il Velodromo Umberto I, a Milano sta per sorgere una nuova pista. Il collega Magno così ce ne dà l'annuncio nella sua rosea gazzetta:

« La rinascenza ciclistica di quest'ultima stagione, oltre al creare un nuovo gruppo di campioni del pedale, ha ridestato nel pubblico quell'interesse intenso che forma la fortuna d'uno sport.

« Se prima, per errori d'indole delicatissima e troppo contraria al sentimento sportivo, il ciclismo sembrava decaduto per sempre o almeno talmente compromesso da non poter sperare più in una possibile risurrezione, ora, per lo slancio di pochi appassionati, ha dimostrato che il sacro fuoco, invece di essere spento, non era se non assopito.

« Sotto le ceneri dei velodromi classici che videro la gloria degli Alaimo, Buni, Tarlarini, Pasta, Pontecchi, Dassi, Eros, Momo, Tommaselli, Ferrari, Bixio, Nuvolari, ecc., covava la scintilla che doveva provocare l'incendio delle passioni contenute.

« Chiamati a raccolta gli amatori della vecchia *bécane*, una rifioritura sorse improvvisa e le gare su strada si moltiplicarono per tutta la penisola appassionando ovunque le folle numerose.

« Un solo rimpianto fra tanto entusiasmo si manifestò ovunque, il rimpianto che in Italia mancassero velodromi moderni adatti a ritornare al vecchio splendore le corse su pista ».

Ma presto dunque, secondo quanto ci dichiara l'amico Magno, noi saremo chiamati ad illustrare il nuovo Velodromo di Milano, e ci chiameremo ben fortunati.

\* Anche oggi presentiamo ai lettori nuovi personaggi e campioni dello sport ciclistico italiano.

Di Nino Ilari si interessa la nostra odierna cronaca. Finalmente siamo venuti in possesso della sua effigie e riproducendola in *cliché* aggiungiamo:

Nino Ilari, poeta romanesco, autore di commedie, drammi e romanzi.... questi ultimi pieni di sangue e di malavita romana.

Socio fondatore della Società sportiva *Forza e Coraggio* di Roma, a questa dedicò tutta la sua

attività ed energia. Ideatore ed organizzatore, per essa, della Corsa XX Settembre.

Nel 1903, in seguito ad un dissidio sorto appunto per la Corsa XX Settembre, ebbe una vivace polemica coll'U. V. I. Risorta questa oggi a nuova vita, l'Ilari ne è diventato un fervente apostolo ed un validissimo cooperatore. Da un mese che è Commissario regionale, ha, nella sua Roma, federate tre Società: la *Velocipedistica Romana*, la *Forza e Coraggio* e la *Rotabile* e licenziati 16 corridori dilettanti.

E' chiamato sempre, per la sua competenza, a far parte di tutte le giurie sportive.

A tempo perso è anche impiegato dello Stato, al Ministero del tesoro e.... non è cavaliere.

Di ciò, anzi, si vanta! **Pedalino.**

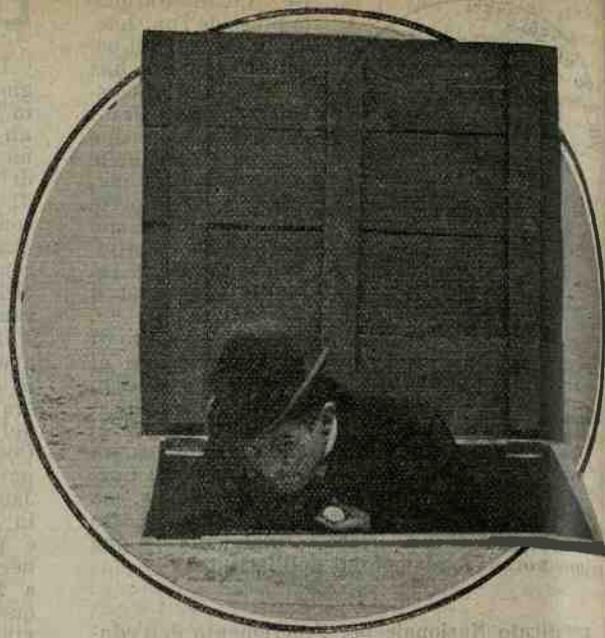
## Per il corridore

Il ciclismo è una ginnastica, e come per un buon ginnasta è necessaria oltre alla passione una scuola, così per il corridore è indispensabile un metodo speciale per rinvigorire quei dati muscoli e poter far loro raggiungere quel rendimento di lavoro che altrimenti sarebbe impossibile.

L'allenamento è la materia principale di questa scuola, è cioè lo sforzo gradatamente progressivo dei muscoli, è necessità comune e più proficua in tutte le cose che richiedono un lavoro anormale del nostro organismo.

Montando in bicicletta ogni giorno, percorrendo con una pazienza metodica 10 o 12 chilometri, cercando ogni volta di avvantaggiare nel tempo, si arriva conseguentemente a percorrere, dopo un dato periodo di prova, quei dieci o dodici chilometri in un tempo che, senza lo sforzo progressivo continuato, il corpo ed in special modo le gambe non avrebbero resistito.

Vari metodi vi sono per l'allenamento, e quantunque si sappia che accingersi ad indicarne i mi-



Il posto del giudice d'arrivo.

giori sia — per un semplice ciclista pari mio — un'audacia, pure nella speranza d'invogliare alla trattarla con maggior competenza, esprimere la mia opinione, che si potrebbe chiamare un'impressione di spettatore.

Partendo dal principio che qualunque sforzo alterazione del nostro sistema organico se per una persona sana può essere utile per il suo rinvigorimento, per quelle deboli invece o malaticce potrebbe fare — ed anzi fa — l'effetto opposto, non è consigliabile la corsa ciclistica a queste ultime, difatti anche il celebre medico L. Petit, parlando dei danni d'un soverchio velocipedismo, dice che « assieme al sano esercizio moderato vi è un'« specie di mania velocipedistica che aspira all'« roismo muscolare e si produce così un vero *ménage* ». « Siano fanatici a loro gusto e profitto sani » ei dice ma non vorrebbe che abusassero di quell'esercizio le persone malate di cuore, di arterie, di petto. « Le persone deboli dovrebbero usarne con moderazione e conservare un'attitudine che non possa alterare le funzioni dell'« scheletro ».

Prima di dedicarsi quindi alla corsa è consigliabile e migliore cosa consultare il medico e ottenuto il « nulla osta » dedicarsi con vera passione.

Per correre poi è utilissima, e direi quasi indispensabile, l'eccitazione dei nervi, la quale si può ottenere con un buon eccitante per bocca ed un massaggio ben fatto sui muscoli delle gambe.

Vi sono taluni che prima di mettersi a correre credono acquistare la necessaria forza prendendo per eccitante un bicchierino, e alle volte magagnando, di acquavite o di qualche altra sostanza eccitante, mentre non sanno che, se queste sostanze danno l'illusione d'un rifocillamento, questo non è che momentaneo, mentre non fanno che maggiormente indebolire i muscoli, poichè, come dice un aforisma francese: *l'eau de vie est l'eau mort des jambes*.

Un eccitante invece buonissimo è il caffè e anche la limonata col vino, e per avvalorare quest



La doppia barriera al Velodromo d'inverno, che divide il pubblico dalla pista.

## La SERPOLLET ITALIANA

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

Stabilimenti in MILANO, Via Bernina.

inazione riporto qui un brano tolto dal dizionario di igiene del dott. Anfosso che, per l'utilità e la competenza, non riuscirà discaro ai lettori: « Nei tempi moderni si decantò l'uso della noce di kola che contiene caffeina e teobromina. Questa noce sarebbe eccellente per rinviare il corpo, per farlo atto alle grandi fatiche, meglio d'un libro pieno di consigli ed esempi. Si pensò altresì di preparare delle pastiglie di caffeina e teobromina nelle identiche proporzioni in cui queste sostanze si trovano nella noce di kola ». L'eurys fisiologo francese riconosceva pur egli: *che queste pastiglie, che non contengono più di caffeina di quello che si trovi in una buona tazza di caffè, e più di teobromina di quella che esista nella tazza di cioccolato, sono davvero un utile aiuto al sistema vascolare.*

L'uso però continuo di questo eccitante potrebbe essere dannoso alla salute, producendo facilmente palpitazione di cuore e mal di reni per cui il corridore, anziché usarlo nelle corse di allenamento, dovrebbe riservarlo per le gare e precisamente « nelle circostanze eccezionali come

preferirei un manubrio piuttosto basso in maniera che le braccia, rimanendo quasi tese, possano aiutare lo sforzo delle gambe. Nelle gare di resistenza invece bisogna cercare la comodità come dote essenziale, e questa si può ottenere con un manubrio, sia o no sporto in fuori, ma piuttosto largo, in maniera che le braccia possano rimanere larghe, lasciando aperto il petto e permettendo quindi più facilmente la respirazione.

La sella poi dovrebbe essere sempre piuttosto bassa, in maniera che la gamba non rimanga perfettamente tesa, perchè costerebbe uno sforzo maggiore che non un po' piegata, la quale ultima è meno faticosa sia per la minore distensione dei muscoli, sia perchè permette al piede d'appoggiare meglio sul pedale.

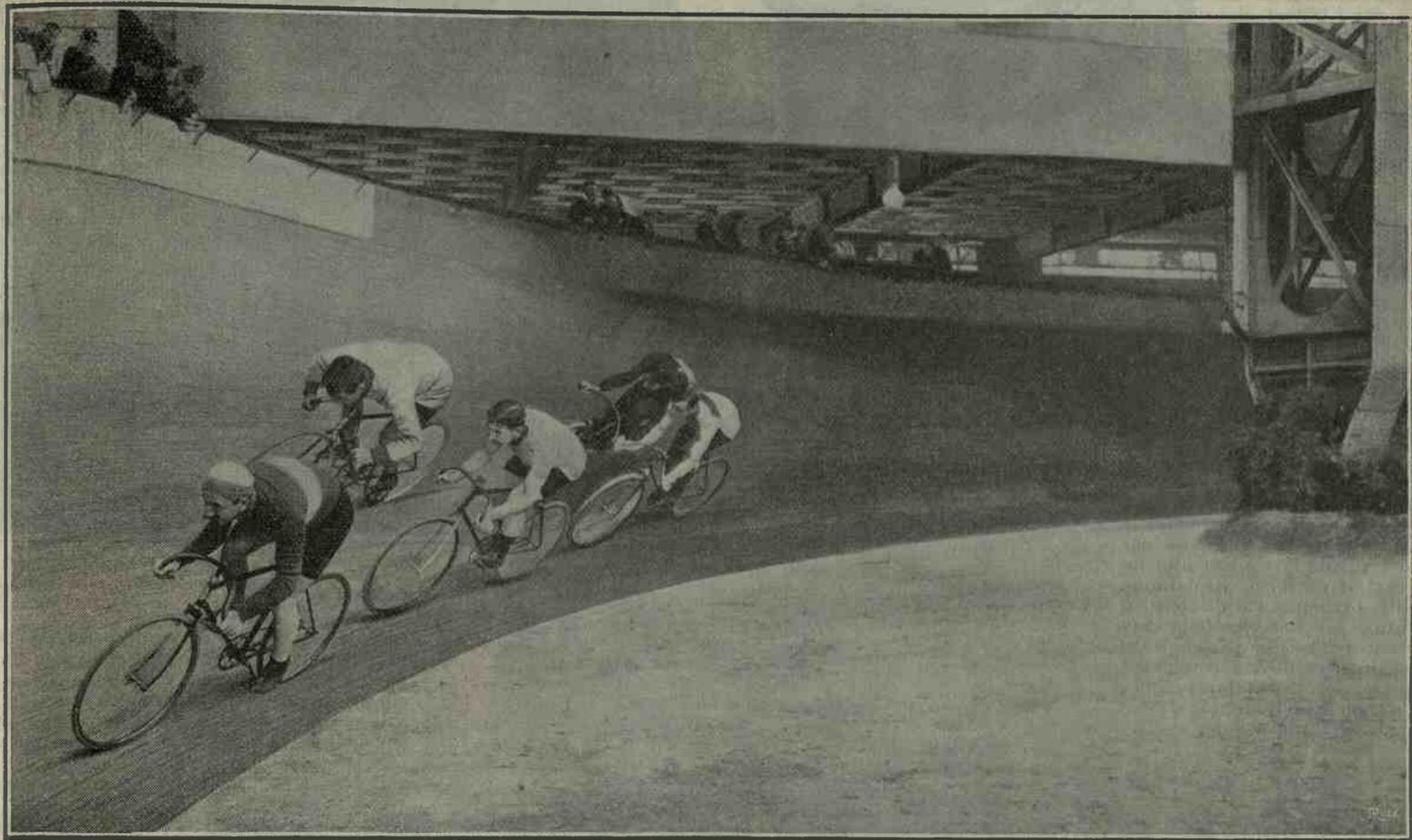
Se si adatta il manubrio con il rapporto in fuori, la sella conviene portarla molto avanti perchè la gamba funziona molto meglio e con maggior profitto in posizione perpendicolare ai pedali che con la sella indietro che la costringe ad una posizione obliqua.

Il piede poi dev'essere fisso più che sia possi-

S. A. R. il Duca degli Abruzzi ha ricevuto in particolare udienza la Presidenza del Moto-Club Italiano, nelle persone del signor Salengo, Rossi Oreste, Picena Giovanni, i quali, accompagnati dal presidente onorario marchese Ferrero Ventimiglia, portavano a S. A. R. le insegne sociali.

S. A. R. gradì moltissimo il distintivo, e con quella affabilità che tanto lo distingue s'intrattene a lungo sull'andamento del M. C. I., sui suoi scopi, sul suo sviluppo, e per dare prova della sua simpatia verso il motociclismo, che egli disse essere un ausiliare efficacissimo dell'automobile, volle munificamente donare una coppa, da destinarsi quale premio nella grande Gara internazionale che il M. C. I. organizzerà l'anno prossimo.

Il M. C. I., riconoscente ed orgoglioso di questa prova di stima datagli dal primo *sportsman* d'Italia, non tralascierà fatica alcuna per dimostrar-sene degno; ciò che non gli sarà difficile, poichè gli è guida ed incitamento la gloria del suo alto patrono.



In curva durante il Gran Premio d'apertura al Velodromo d'Inverno di Parigi. — Meyer, Thuau, Hourlier, Gougoltz, Lorrain.

viene dato, a quanto si dice, l'arseniato di stricnina ai cavalli prima delle corse». Dopo preso l'eccitante è necessario pochi minuti prima della corsa un buon massaggio che consistendo in una serie di pressioni, battiture, frizioni, fa l'effetto — come dice il dott. Anfosso — di riassorbire gli essudati e richiamare la materia nuova e vita nuova nei tessuti.

Dopo questo, ha molta influenza sull'esito della corsa la posizione del ciclista in sella alla bicicletta. Ogni corridore però — se ben si osserva — ne adotta una speciale: basta osservare le differenti forme di manubrio, le differenti posizioni della sella, per convincersi che la posizione varia a seconda del corridore. Sono convinto quindi che presa una buona e corretta posizione conservata sempre, quella riesca, in forza dell'abitudine, sempre utile.

Taluni conservano il manubrio stretto e molto basso adottato generalmente nel passato, tal'altri invece l'hanno cambiato in quello largo e con rapporto in fuori. Certuni adottano la sella in dietro od alta, cert'altri la sella molto bassa e avanti, per cui credo che fra tutti questi sistemi scegliere il migliore sia difficile.

Premesso però che due sono le corse, e cioè di velocità e di resistenza, due devono essere le posizioni.

Per le prime occorre una posizione che più che guardare la comodità serva a facilitare lo scatto, cioè lo sforzo immediato, per cui, in questo caso,

bile sul pedale o con *retrap* di ferro piuttosto larghi o meglio di cuoio che racchiudono in essi tutte le dita del piede. Molti si legano addirittura il piede sul pedale, ma questo, oltre essere pericoloso, è incomodissimo per montare e smontare dalla bicicletta, mentre un buon *retrap* di cuoio può servire forse meglio e con minore pericolo.

La testa del corridore dev'essere sempre piuttosto bassa per evitare l'aria che colpendo direttamente il viso renderebbe più faticoso il respiro, e deve procedere infine con una posizione rannicchiata senza scatti continui, ma con un pedalare progressivamente e aumentato.

Bassano Veneto.

Ellebbi.

### Nelle grandi Associazioni sportive italiane

(Comunicati ufficiali).

In seguito a regolare votazione sono stati ammessi come soci effettivi dell'A. C. T. i seguenti signori: conte Dionigi Ambrosio di San Giorgio, ing. Cinzio Barosi, signor Mario Brun, signor Guido Riccardo Colombo, nobile Ettore Frigerio, conte Emanuele Luserna di Rorà, ing. Carlo Mezzabotto, ing. prof. Ettore Morelli, ing. Luigi Musino, signor J. B. Ricco, ing. Francesco Toppia, signor Duilio Triulzi, tutti di Torino, ed i signori: Augusto Mac Connell di Londra, e signor Federico Manaut di Parigi.

### NEL MONDO COMMERCIALE SPORTIVO

\*\* Il Consiglio d'amministrazione della Società torinese automobili « Rapid » (già Ceirano e C.), con sede in Torino e col capitale di L. 5.000.000, ha nominati a direttore generale l'ing. Ettore Morelli, a direttore commerciale l'ing. Gio. Battista Mazzi, a direttore amministrativo l'ing. Dumontel Gilberto ed a membro del Consiglio d'amministrazione il cav. E. Leumann.

\*\* La società anonima sotto la denominazione di Junior, Fabbrica Torinese Automobili, con sede in Torino e col capitale di L. 500.000, nominò a suo procuratore il sig. conte Vittorio Beraudo di Pralormo, direttore amministrativo della società stessa, con tutti i poteri specificatamente indicati nell'atto medesimo.

\*\* La Società Fabbr e Gagliardi ha aperto in Milano, via Santa Margherita 16, una ricca esposizione di automobili, velocipedi e pezzi per costruzione e ricambio. Fra le più reputate marche, rappresentate dalla Ditta, figurano le vetture *Diallo-Clement, Fides-Brasier e Isotta Fraschini.*

\*\* A Torino, per iniziativa del prof. T. Arthur Plumpton, si sta istituendo nella nostra città una società di geografia commerciale. L'idea venne assai commendata e appoggiata da autorevoli personaggi, fra cui il Duca degli Abruzzi. Per tutti gli schiarimenti rivolgersi al professore Plumpton in via Cavour, 30, o presso la libreria Casanova.



# 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**

# VERSO LA BABELLE?

Il titolo è un po' crudo, ma io da qualche mese ne risento simile impressione. Forse quando queste mie note vedranno la luce della pubblicità, il benemerito Automobile Club di Francia (e per esso la sua Commissione sportiva e la Camera Sindacale) avrà già messo in circolazione il regolamento per il Grand Prix automobilistico 1907, e quindi le mie parole arriveranno a fatto compiuto, come gli storici gendarmi dell'operetta.

Però ho una scusante. Io non intendo (mai ebbi tale presunzione anche quando indovinai nel preannunciare il pericolo) influire con i miei consigli sulle future deliberazioni; io faccio opera di sola constatazione di fatti, e per i lettori che hanno il diritto di veder chiaro in quanto si opera in materia di sport.

La cosa è sembrata al principio un po' strana, così la trovarono anche parecchi tecnici, e molti giornalisti più o meno tali, ma in mancanza di meglio la si è lasciata passare ed all'ora in cui scrivo pare che essa sia stata definitivamente accettata. Di questa nuova formula è stato ideatore il de Knyff.

Discutere sul valore di tale formula non vogliamo nè possiamo con quella competenza che sarebbe necessaria, vogliamo solo fare una questione di principio.

Le corse automobilistiche sono o

non sono internazionali? Esiste una Federazione internazionale dei Clubs automobilistici? E non si è mai avuto il coraggio di presentarsi a una di queste riunioni del Comitato internazionale e dire: Signori, dal momento che, a noi siamo sempre chiamati, invitati a far parte i nostri industriali alle corse che i diversi Automobile Clubs del mondo con tanta coraggiosità organizzano, perchè non ci si chiama anche a stabilire definitivamente un regolamento unico per queste corse, in maniera da impedire che na-

screzi in-  
bili nel  
che ognun-  
glia introd-  
delle vari-  
zioni radie  
in detti re-  
lamenti? S-  
vero che  
vuole la par-  
cipazione  
merosa ed e



Come si viaggia in automobile.  
Una casa ambulante.

Dunque per il Grand Prix, che sarà forse ancora corso sul circuito della Sarthe un po' raccorciato, le cose saranno molto mutate per quanto riguarda il regolamento. La corsa sarà a consumo. Si daranno tanti litri di benzina o di alcool o di altra essenza (a scelta della casa costruttrice) ad ogni partecipante e gli si dirà: tu dovrai percorrere con questa provvista tanti chilometri, se non ci arrivi tanto meglio... cioè tanto peggio.

La camera da letto.

face delle fabbriche di tutti i paesi, perchè d'altra parte prima di bandire una corsa con un regolamento completamente variato non si è chiesto il parere di tutta questa classe di interessati che, del resto, spende tanta energia (e si considerano la spesa viva in somme più che considerevoli) nella preparazione a questi esperimenti?

O allora  
cosa ci st-

fare un. Fede-  
zione dei Cl-  
automobilis-  
del mondo se-  
essa non si  
corre nemm-



La sala da pranzo.

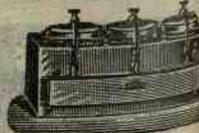


**BEJNA-ZANARDINI - Milano**

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



**CICLISTI!** provvedetevi del vero **Fanale AQUILAS** brevettato a raggio potentissimo, di 100 metri. I veri «Aquilas» portano impressa la marca di fianco, depositata, chiedono i biglietti ai negozi di biciclette e affini.

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

pel semplice parere in una questione di così alta importanza?

Perchè, e questo è stato sempre il nostro pensiero, noi stimiamo di ben alta importanza la questione delle corse automobilistiche, e non possiamo persuaderci a pensarne prosima la fine. Persuasi, come siamo, della loro utilità *sportivamente*, come mezzo continuo ed insistente di propaganda; *industrialmente*, come mezzo per acuire sempre più il desiderio della ricerca del meglio per i tecnici a tale partita preposti. E stimando come alto fattore del progresso automobilistico la corsa, non sappiamo d'altra parte come fare a pensarle ridotte ad una semplice

competizione nazionale, come la forza delle cose le vedrà ridursi se in seno ad ogni Automobili Club sorgesse il divisamento di regolamentare con un regolamento nuovo e diverso la corsa dallo stesso organizzata.

Noi non vogliamo, ce lo vieta una certa cieca fiducia, un certo ottimismo che ci guida continuamente nel giudicare gli uomini della moderna civiltà, neppur lontanamente pensare che in queste variazioni di norme regolamentari ci sia da cercare come un desiderio di allontanare i migliori e più temibili rivali, perchè ciò sarebbe come costituire il proprio danno, ammenochè non si pensi che negli altri paesi del mondo vogliano seguire alla lettera quanto l'A. C. di Francia avrà stabilito. Infatti se nella prossima corsa francese rimanessero assenti i concorrenti italiani, e nella corsa italiana facessero altrettanto i francesi, a che cosa si ridurrebbero le due gare, che tanto e tale successo si ripromettono?

Eppure dovrà ben succedere così se noi non vorremo accedere a quanto in Francia si è ormai già stabilito; noi dovremo accettare il fatto compiuto, e, come essi faranno, prepararci con nuovi e grandi sacrifici a contendere loro quel primato che continuamente, sui campi dei grandi cimenti, tentiamo loro di strappare.

Ecco a qual punto siamo. Erano i nostri ingegneri, i nostri industriali, gli unici atti a farlo, in diritto di far pervenire le loro osservazioni all'A. C. di Francia? Io credo di sì; se esiste una Federazione, qualsiasi osservazione è possibile quando si tratti di interessi comuni (e qui era proprio il caso). Perchè essi non l'hanno fatto? Perchè mentre in Francia i migliori uomini dello sport e dell'industria non lesinano mai di far pubbliche le proprie osservazioni, i propri pareri, il proprio modo di vedere una data cosa, qui da noi in Italia tutto tace e nessuno si fa vivo in modo da far credere che si sia sempre in attesa dell'imbeccata?

Franz Richel sul *Figaro* ha argutamente spezzata una lancia contro il regolamento a litri d'essenza, Paul Meyan ha da sua parte abilmente presa in giro l'insistente *regolamentomania* che impedisce la libertà in tutte le cose migliori, altri scrittori minori in Francia han fatto sentire il loro parere, quasi sempre contro, e qui da noi si tace, salvo qualche voce isolata, contraddetta subito dopo, per mancanza d'unità d'azione e di pensiero.

Io ritorno a quanto ho detto in principio. Non è mia competenza la giudicare se concedendo tanti litri di essenza per ognuno dei concorrenti in una corsa, sia risolvere proprio il problema, che è quello di sperimentare quale sia, nella più possibile parità di condizioni, specialmente in riguardo alla costruzione meccanica, il motore che sviluppi la maggiore velocità, assieme anche ad una efficace resistenza; non è questo che mi ha mosso a scrivere queste poche note; io avrei desiderato che le autorevoli voci dei rappresentanti i clubs automobilistici (gli unici gelosi custodi dell'avvenire di questa fiorentissima industria moderna) avessero cercato di infuire col loro parere su un regolamento di una corsa che ha l'importanza universale, cosa da tutti ormai riconosciuta. Ed io credo che i valorosi uomini che presiedono allo sport ed all'industria dell'automobile in Francia non avrebbero disdegnato questo interessamento, ridondante a tutto vantaggio della Francia, riconoscendo il grande valore di quanto colà si organizza in materia automobilistica. Ciò non si è fatto, dunque si è tacitamente approvato quanto colà si è stabilito. Si farà altrettanto in Italia allora in materia di regolamento?

A questa domanda risponderà fra breve l'A. C. di Milano, quando ci presenterà le linee del regolamento per la corsa 1907.

Attendiamo.  
Milano, novembre 1906.

Raffaele Perrone.

## La riunione degli automobilisti italiani a Torino

Da Genova, da Milano, da Bologna giungevano domenica mattina nella nostra città i rappresentanti degli Automobili-Clubs Ligure, Emiliano e Lombardo, per partecipare alla riunione annuale indetta dall'Automobile-Club d'Italia nella sua elegante sede di via Bogino.

Alla riunione prendono parte il marchese Ferrero di Ventimiglia, vice-presidente; Montù, Viglietti, dell'A.-C. di Torino; on. Crespi, marchese Dal Pozzo, marchese di Soragna, per l'A.-C. di Milano; ing. Gamba, cav. Coltelletti, marchese De Mari, dell'A.-C. di Genova; Signorini Gregorini, dell'A.-C. di Bologna; dott. Guastalla, per il Touring-Club.

Si approva il verbale della seduta precedente.

Si diede incarico ai delegati alla Conferenza di Parigi di non insistere sul boicottaggio della Svizzera, purchè delle garanzie serie siansi ottenute per il miglioramento della circolazione automobilistica in quello Stato. Si deliberò pure di far pratiche affinché il Club germanico si interessi perchè vengano abolite le tasse di libera circolazione per gli automobili esteri in circolazione temporanea in Germania. Si decise infine di tenere ancora un'altra riunione qui a Torino prima della metà di dicembre, specialmente in riguardo al regolamento delle corse.

### Il programma sportivo del 1907.

Nel 1907 le cronache sportive di tutto il mondo dovranno interessarsi ancora di importanti corse automobilistiche che si effettueranno sul suolo italiano. Nel 1906 ci accontentammo di andare all'estero, ma nel 1907 gli automobilisti stranieri verranno fra noi; così come i tedeschi organizzeranno l'anno prossimo la corsa internazionale di velocità per vetture da turismo, per la Coppa dell'Imperatore e la Coppa Herkomer, i francesi prepareranno il *Grand Prix* e la corsa per la Coppa di Alvernia, d'altra parte gli italiani compilano un programma non meno interessante.

Ecco quanto ha ieri deciso la Commissione spor-



Il Salon automobilistico Olympia, di Londra.

(Fot. A. Croce - Milano).

Il presidente della seduta marchese Ferrero comunicò che il presidente principe Piero Strozzi ha dichiarato per lettera di non poter continuare nella carica per motivi personali e prega di non venir rieleto. Comunica egualmente che il commendatore Silvestri, dimissionario dal Consiglio del Touring, lo è pure dall'A.-C. I. Il Consiglio nutre fiducia che entrambi vorranno recedere dalla loro decisione.

Si presero quindi alcune deliberazioni di ordine interno; si procedette alla nomina della presidenza per l'anno 1907, e furono eletti a presidente il principe Strozzi; vice-presidenti Ferrero e Crespi; segretario Montù. Delegati alla conferenza di Parigi: Ferrero di Ventimiglia, Di Soragna, Gamba e Montù.

Si procedette quindi all'estrazione di cinque membri della Commissione sportiva a senso del relativo articolo dello statuto: furono sorteggiati e rieletti i signori Oldofredi, Cavalchini, Bigo, Dal Pozzo, Florio. Vista quindi l'opportunità che i nuovi Clubs di Bologna e Napoli abbiano pure un rappresentante nella Commissione sportiva, si elessero membri di detta Commissione: Signorini Gregorini e De Riseis.

Si approvò il bilancio preventivo 1907 e tutte le proposte della Commissione sportiva, come da verbale della sua seduta antimeridiana. Si accettò la proposta Gamba di studiare la formulazione di un Codice per la strada sul tipo di quelli adottati dai Clubs esteri.

tiva, che nel mattino teneva pure seduta presso la sede dell'Automobile-Club. Erano presenti i signori: Di Soragna, presidente; Guastalla, segretario; Viglietti, Montù, Oldofredi, Dal Pozzo, Coltelletti, Bigo, Crespi, Ferrero di Ventimiglia, Cavalchini, membri. Scusa l'assenza Florio.

Il verbale della precedente seduta è approvato. Il presidente comunica le deliberazioni da lui prese in via d'urgenza circa la riunione di Treviso.

In seguito a lunga discussione, la Commissione sportiva delibera quindi di sottoporre all'approvazione del Consiglio quanto segue:

1° Di rinviare ad altra seduta ogni decisione sulla vertenza tra il M.-C. I. e l'U. V. I.;

2° Di non dare il suo appoggio all'iniziativa del Brooklands Racing-Club (Inghilterra) per la costruzione di un autodromo inferiore ai 5 km. di circuito;

3° Di maturare ancora lo studio sull'opportunità di adottare un nuovo regolamento di corse, interpellando in merito i costruttori italiani ed attendendo la pubblicazione ufficiale del nuovo regolamento francese;

4° Che l'A.-C. I. si astenga dal partecipare in avvenire in forma ufficiale alle corse organizzate dal C. A. d'America, non avendo dato la corsa per la Coppa Vanderbilt le dovute garanzie, e lasciando, ad ogni modo, libertà ai costruttori di prendervi parte sotto la loro esclusiva responsabilità.

Nel proporre all'approvazione del Consiglio di-

**AUTOMOBILISTI!!!**

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

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

Officine e Cantieri Napoletani

**G. e T. T. PATTISON**

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

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

GARAGE PER AUTOMOBILI

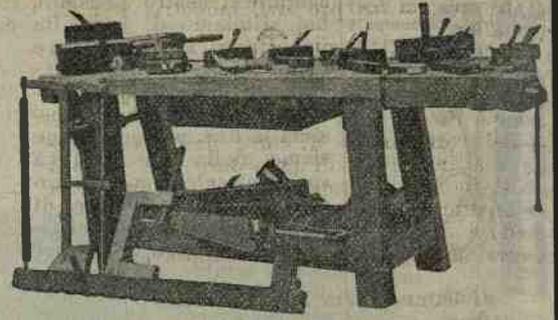
**SGALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI**

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

**PREMIATA FABBRICA**

di Banchi  
ed Attrezzi  
per  
falegnami  
modellatori  
e scoccai



→ Casa Fondata nel 1848 ←

**EMANUELE SCHENONE**

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

# COPPA DELLE VETTURETTE

5-12 Novembre 1906

<b>1° SIZAIRE</b>	su vetturessa	<b>Sizaire e Naudin</b>	<b>4° Goux</b>	su vetturessa	<b>Sion-Peugeot</b>
<b>2° Menard-Lucas</b>	„	<b>Delage</b>	<b>7° Chesny</b>	„	<b>Sizaire e Naudin</b>
<b>3° Giappone</b>	„	<b>Sion-Peugeot</b>	<b>8° Almé</b>	„	<b>Sion-Peugeot</b>
		<b>9° Gillet</b>	su vettura	<b>Foillaron</b>	

tutti su Pneumatici

# MICHELIN

vale a dire

**7** Vetturessa su **10** arrivate

di cui le prime **4** su *Pneus Michelin.*

Agenzia Italiana dei Pneumatici Michelin - Via Foro, 14, Milano

## IV Esposizione Internazionale d'Automobili Torino 1907

Dal maturo esame del progetto di ampliamento del palazzo dell'Esposizione il Comitato si è convinto che era particolare interesse degli espositori di avere una maggiore disponibilità di aree non già nelle corsie laterali, ma bensì nel gran salone; e senza badare a spesa, è venuto nella deliberazione di abbattere uno dei muri che limitavano l'ampliamento dell'anno passato, prolungando questo vano, già vasto, fino sulla linea della facciata d'entrata. Ne risulterà un locale unico amplissimo, che misurerà m. 26 per m. 82, mettendo così a disposizione delle marche primarie una superficie totale (compreso l'antico salone centrale) di mq. 2702. Una particolare impronta di grandiosità deriverà alla Mostra Torinese da questa costruzione, e certo l'industria le sarà riconoscente di interpretare così bene i suoi bisogni; di conseguenza a questa decisione la pianta

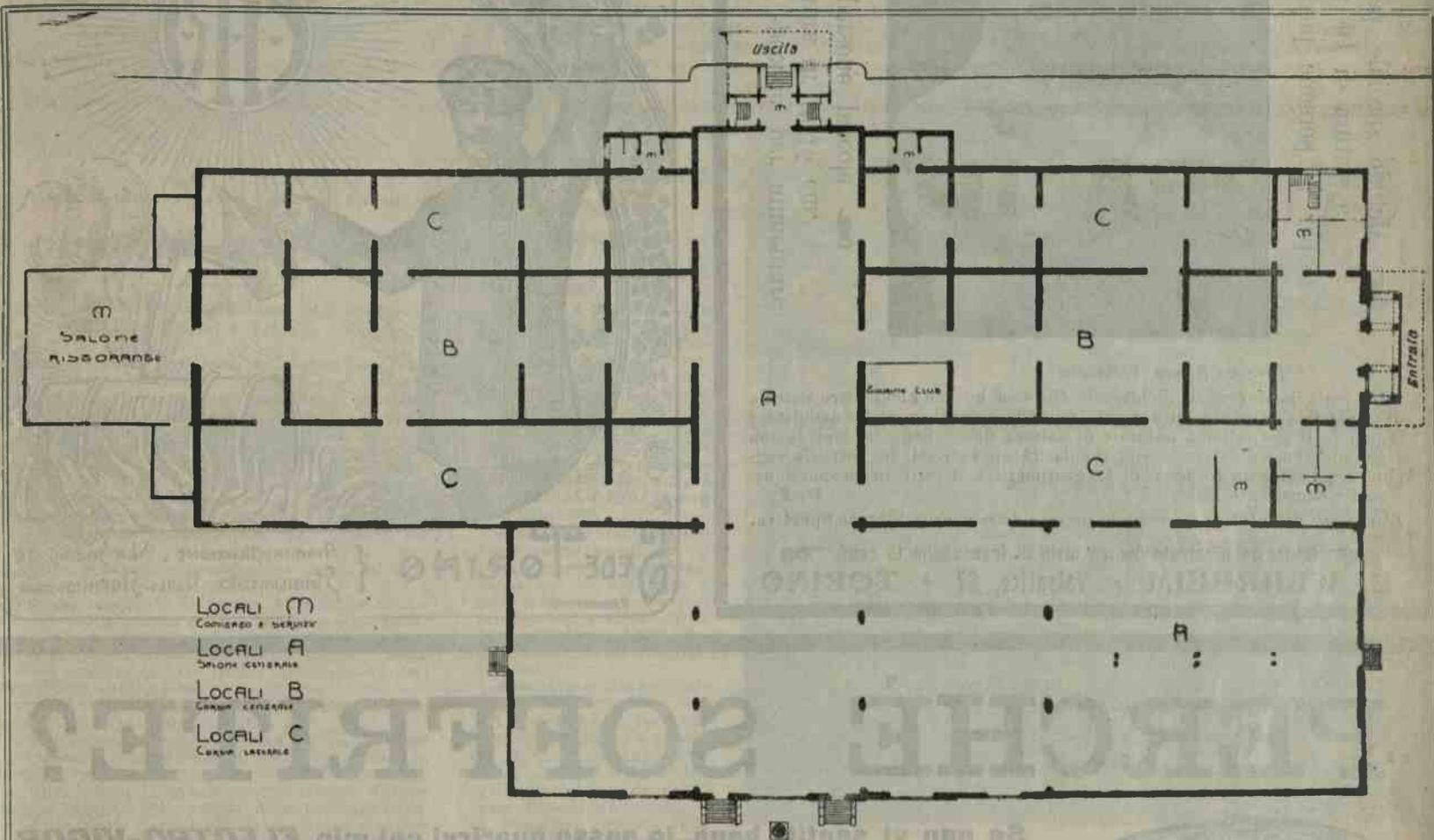
umoristiche, che gli inglesi particolarmente sanno dedicare con tanto garbo allo sport ippico. Ugualmente gli artisti potranno presentare delle serie di cartoline illustrate automobilistiche, e siamo certi che il loro successo non sarà piccolo fra gli... arrabbiati collezionisti d'oggi.

### CORRISPONDENZA

**Brescia** — T. Augusto. Al prossimo numero. Grazie.  
**Vercelli** — Ing. Brigatti. Ricevuto e tutto passeremo al prossimo numero. Sempre buono.  
**Milano** — Perrone. Questa volta il ritardo non va attribuito a quella persona. Ciao. V. G.  
**Id.** — Mario Morasso. Nella lettera dimenticammo il numero della *Stampa Sportiva* in cui vi era il cenno del vostro lavoro. Vedi n. 42, pag. 15.  
**Torino** — Gruppo Studenti del Museo Industriale. Ci siamo procurati la descrizione dell'invenzione avente per titolo «Innesto a liquido per la variazione del rapporto di velocità fra due alberi». Po-

### Il Grand Prix italiano 1907.

L'Automobile-Club di Milano, che ha bandito per il 1907 il Grand Prix Italiano, aveva inviato all'approvazione della Commissione Sportiva il suo



La pianta della IV Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

primitivo programma. La Commissione sportiva sospese ogni suo deliberato, in attesa di conoscere il regolamento del Grand Prix dell'A. C. di Francia. Sappiamo che due correnti si hanno fra i membri della Commissione sportiva; c'è infatti chi appoggia l'idea di adottare il regolamento francese, pensando che il costruttore italiano, il quale vorrà partecipare alla prova francese ed a quella italiana, potrà usufruire dello stesso tipo di macchina; c'è poi chi vorrebbe adottare per il circuito italiano il regolamento del nostro Automobile-Club. In ogni modo, possiamo dire che la prova inetta dall'A.-C. di Milano si svolgerà sul circuito classico Brescia, Castiglione, Lonato, Brescia. Lungo tutto il circuito sarà stesa una palizzata per evitare così ogni disgrazia. La Commissione sportiva approvò infine il regolamento per la corsa di vetturette, iudetta dal Comitato dell'Esposizione di Torino ed organizzata al Moto-Club Italiano. Prese nota delle date fino ad oggi fissate pel Calendario sportivo: 23 febbraio: corsa vetturette e motociclette durante il salone di Torino; 18 e 21 aprile: corse a Palermo; due giornate da fissarsi in maggio per una manifestazione dell'A. C. M.; la prima domenica di settembre per la gran corsa di Brescia. I delegati dei Clubs di Torino e Genova si riservarono (possibilmente prima della seduta di Parigi) di far conoscere le date delle loro manifestazioni sportive. Si deliberò infine di ammettere agli esami tre nuovi cronometristi che hanno fatta domanda.

primitiva dei locali fu modificata e la sua distribuzione sarà largamente fatta alle Ditte prima della fine della settimana. Ma le iniziative del Comitato non si arrestano qui. Mentre pendono le trattative per rinnovare il servizio degli omnibus automobili, che l'anno passato fu tanto apprezzato dal pubblico e dai costruttori per la pubblicità che ne ebbero, si deliberò di bandire delle corse e dei concorsi, che valessero ad interessare quanto più fosse possibile il pubblico all'automobilismo in genere ed all'Esposizione in specie. Essi sono:  
 1° Un concorso di assoluta novità per cerchioni smontabili.  
 2° Un concorso di rapido smontaggio e montaggio di pneumatici, come quello che nella Mostra passata fu sì bene accolto dai *chauffeurs* concorrenti e dai frequentatori dell'Esposizione.  
 3° Una corsa Criterium per motociclette organizzata dal Moto-Club, per la Coppa challenge dell'Esposizione, che già fu effettuata con successo nei due anni passati;  
 4° Una corsa di vetturette con primo premio grande medaglia d'oro di S. M. il Re ed altri premi dati dal Comitato.  
 5° Infine una gara che all'automobilismo si collega indirettamente, ma che non sarà per questo meno simpatica. A questa saranno invitati gli artisti perchè presentino dei bozzetti originali di stampe a colori di soggetto automobilistico sul tipo di quelle tanto geniali, ed anche un po'

tete prenderne visione rivolgendovi al nostro segretario presso la redazione i giorni feriali dalle 18 alle 19.  
**Caluso** — Ing. P. Tartaglia. Per quanto mi richiede occorre ch'ella si rivolga direttamente al segretario di Redazione della *Stampa*. Il suo argomento esce dal campo sportivo. Saluti. V. G.  
**Genova** — Società C. Colombo. Nessuno ha mai pensato di non dire la verità. Prendiamo nota che il vostro Penna non partecipò ai Campionati genovesi perchè in quel giorno trovavasi a Vigevano a difendere il suo titolo di Campione italiano della Federazione ginnastica italiana.  
**Aosta** — Duc. Ci dispiace, non abbiamo alcun posto disponibile.  
**Buenos Aires** — Maestro Eccheri. Rinnovateci la domanda in gennaio. Saluti. V. G.  
**Strelitz** — Ing. C. Curti. Non abbiamo una rubrica per tali notizie. Ci ralleghiamo con voi per la nomina avuta a capo sezione alla cattedra «Costruzioni d'automobili» per ingegneri alla Scuola Politecnica di Strelitz.  
**Trieste** — E. Valenti. Grazie infinite. Sempre a vostra disposizione. Saluti.  
**Zara** — G. Cadel. Ci mandi la quota dell'abbonamento e la favoriremo.  
**Perugia** — L. T. Massini. Già provvisti. Grazie. L'abbonamento decorre da qualsiasi giorno a suo piacimento.  
**Id.** — Campitelli. Sta bene. A suo tempo rinnoveremo la tessera per Perugia. Per Terni dica a quell'abbonato di scrivervi.

L'abbonamento annuo alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5

**Le Migliori Biciclette portano  
SCATTO LIBERO e CATENA**

**“ PERRY ”**

Vendita esclusiva: **Bozzi Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.**

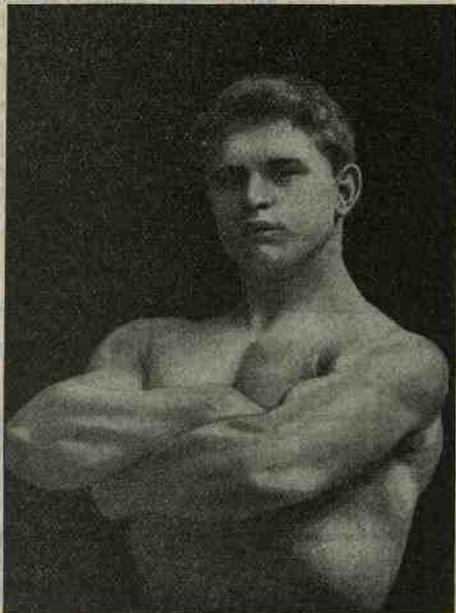
# CULTURA FISICA NATURALE

(Metodo Wehrheim)

Sviluppa rapidamente tutti i muscoli del corpo. Dà una salute ferrea, energia e resistenza. Domanda poco tempo e nessuna fatica. Adottata dai migliori atleti e lottatori.

Aumento muscolare in tre mesi: Braccio e coscia: 6-8 cm., Avambraccio e polpaccio 3-4 cm., Torace cm. 10-12.

Metodo speciale per aumentare la statura di 10-15 cm. per le persone piccole



Metodo speciale per aumentare la statura di 10-15 cm. per le persone piccole

Preg.mo Signor Wehrheim,

Mi sento in dovere di dichiararle che non ho con alcun altro sistema di ginnastica ottenuto un aumento muscolare eguale a quello acquistato seguendo il suo sistema naturale di cultura fisica. Sono tre mesi (e non seguendo sempre del tutto con regolarità gli esercizi) ho tuttavia raggiunto un aumento toracico di 12 centimetri e il resto in proporzione.

Suo riconoscente allievo

P. F.

L'originale della lettera è depositato presso l'Ammin. della Stampa Sportiva.

Opuscolo illustrato contro invio di francobollo 15 cent.

**E. WEHRHEIM - Valsalice, 87 - TORINO**

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

**NON PIÙ ESPLOSIONI!!!**

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

P. PEDRINI-INC

# PERCHÈ SOFFRITE?



**Se non vi sentite bene, io posso guarirvi col mio *ELEOTRO-VIGOR*. Se voi siete debole, io posso rendervi forte. Se voi siete colpito da dolori reumatici, io posso liberarvene. Io posso lubrificare tutte le vostre giunture e renderle flessibili.**

**Io dissi sovente che Dolore ed Eletticità non possono vivere sotto lo stesso tetto e io provo ogni giorno.**

L'effetto dell'eletticità sull'uomo debole e sfinito è preciso a quello della pioggia sulla terra arida in estate. Esso può essere debilitato dal Varicocele, spermatorrea, mancanza d'energia; può avere le idee confuse, inquietudine nelle sue azioni e decisioni; tetri presentimenti; può essere timido ed irritabile, evitare gli amici e la compagnia, non avere confidenza in se stesso se si tratta della più leggera responsabilità. — L'Eletticità applicata convenientemente durante qualche ora soltanto, farà scomparire tutti questi sintomi.

La durata di questa cura varia da una settimana a due mesi, e tutti i sintomi innanzidetti spariranno per sempre, grazie all'*ELEOTRO-VIGOR* che trasforma i più deboli in uomini forti.

**In ogni punto dell'Italia io guarii degli ammalati. — Datemi il vostro indirizzo ed io vi indicherò il nome di un ammalato del vostro vicinato, guarito da me.**

Ditemi qual'è la vostra malattia, ed io vi risponderò onestamente se posso guarirvi o no. Se ciò m'è impossibile, non voglio il vostro denaro. Sono 22 anni che esercito quest'industria: la mia grande superiorità ha fatto di me il più importante fabbricante di apparecchi elettrici applicabili al corpo umano, e la mia reputazione cresce ancora perchè dà a ciascuno per il suo denaro.

Ora, non preferireste voi portare il mio apparecchio vivificante, l'*ELEOTRO-VIGOR*, durante il sonno, ogni notte, e sentire il suo ardente calore spandersi in voi, e vedervi rinnovata l'investitura colla vita ad ogni nuova applicazione, piuttosto che imbarazzare i vostri intestini con medicine nauseabonde? — Certamente! — Allora provate il mio *ELECTRO-VIGOR*.

Se voi verrete da me io ve ne farò la dimostrazione. Se questa visita v'è impossibile domandate il mio libro pieno di cose fatte per ispirare all'uomo la forza ed il coraggio. Invio gratuito a coloro che uniranno quest'avviso alla loro richiesta.

**D.r B. S. MACLAUGHLIN - Corso Vittorio Emanuele, 20 - MILANO**

I Medici consulenti ricevono gratuitamente dalle 9,30 alle 18,30. Le domeniche dalle 10 alle 13.



Circuito di Genova: Lunghi, Amato di Genova, Quarleri di Voghera.

## I circuiti podistici

Le riunioni di Genova, Milano, San Remo, Reggio Emilia e Trieste.

Genova, che per i vari rami dello sport ha appassionati cultori, pel podismo dimostra una spiccata predilezione, merito che va fatto risalire al sodalizio sportivo più attivo che da ben nove anni con manifestazioni podistiche ben organizzate e ben dirette è riuscito a rendere facile l'esplicazione dell'umile e tanto utile sport.

È dello Sport Pedestre Genova che vogliamo parlare, il quale mercé un lavoro tenace e costante, ha into col tempo l'apatia incombente al sorgere del podismo; ormai le iniziative dello Sport Pedestre Genova segnano sempre un trionfo, trionfo che i dirigenti della benemerita associazione sanno di aver aggiunto con sforzi e sacrifici.

Il Circuito nazionale di Genova, effettuato domenica scorsa per la quarta volta, corrispose alla grande aspettativa, malgrado quindici giorni di pioggia, tre interrompere gli allenamenti, avessero in certo modo demoralizzato molti dei partecipanti e altri ne avrebbero partecipato.

I partenti furono novantadue, appartenenti a venti associazioni di ogni parte d'Italia.

L'elenco dei premi era quest'anno ancora più ricco di precedenti. Sua Maestà il Re aveva messo in alto quale premio challenge una grande medaglia d'oro, altri premi di grande valore morale furono offerti dai Ministri della guerra, della pubblica istruzione, delle poste e telegrafi, dal prefetto senatore Arroni, dai Municipi di Genova, Sampierdarena, Nervi, Pra, dall'onorevole Guastavino e da altre autorità, personalità ed enti sportivi.

Il punto di partenza e d'arrivo era fissato sulla spianata di Castelletto; e la radunata dei corridori e della giurta si fece nella civica scuola E. Celsia, gentilmente concessa dal Municipio.

Il marche è dato dal solerte direttore sig. G. B. Rota, fra due fitte ali di una numerosa folla di astanti, i corridori partono a seconda dell'ordine delle categorie. Alle 10,40 cominciano gli arrivi. Il bravo Lunghi, il campione podista italiano, anche quest'anno riesce splendidamente primo, e i 18 chilometri furono da lui coperti in minuti 44,30". È secondo a pochi passi Amato Gaggiolo, poi Pellegrini, seguono a brevi intervalli gli altri.

Il Gran Premio Reale, stabilito per la squadra formata da 10 podisti con miglior classifica venne conquistato dallo

Giuseppe dello Sport Pedestre Genova — 7. Cortese Pietro della Libertà e Lavoro di Lavagnola in 0,46,30 — 8. Bertocchi Eugenio dello Sport Pedestre Genova — 9. Zanti Fortunato della Post Resurgo Libertas di Milano — 10. Ricci Giulio dello Sport Pedestre Genova — 11. Battistoni Giuseppe del Giovane Sport, Sestri — 12. Scotti Dante della Post Resurgo Libertas — 13. Rota Enrico dello Sport Pedestre Genova — 14. Virgilio Ferdinando in 48, id. — 15. Diano Vincenzo, id. — 16. Rapetti Francesco del Victoria Sport, Genova — 17. Canepa Costantino in 49 dell'Aquila Sport, Genova — 18. Salomone Giuseppe della Giovane Liguria, Savona — 19. Benvenuto Luigi dell'Ardita Juventus, Nervi — 20. Jalongo Paolo della Fratellanza Ginnastica, Savona.

Quindi nell'ordine seguente: Pozzuolo Nicola — Traverso Gaetano — Marini Silvio — Balzarini Emilio di Castelnuovo Scivina — Cibot — Balbi Raffaele — Porrata Benedetto — Craviotto Giacomo — Vagge Giuseppe — Riva Celso — Gazzano Domenico — Deschi Alfredo — Ricconi Pietro — Parodi Antonio — Orsolino Tullio — Mantero Virgilio — Cevasco Alessandro — Pizzuto Giovanni — Gloriantza Giovanni — Perelli Luigi — Lombardi Lorenzo — Puppo Carlo — Palmarini Antonio — Raponi — Cerri — Ghersi — Massocco — Merlone — Bonardi — Marchiori — Zerboni — Frizzi — Tagliavacche — Gui-

Sport Pedestre Genova con punti 896; e così pure il secondo dalla stessa Società con punti 640.

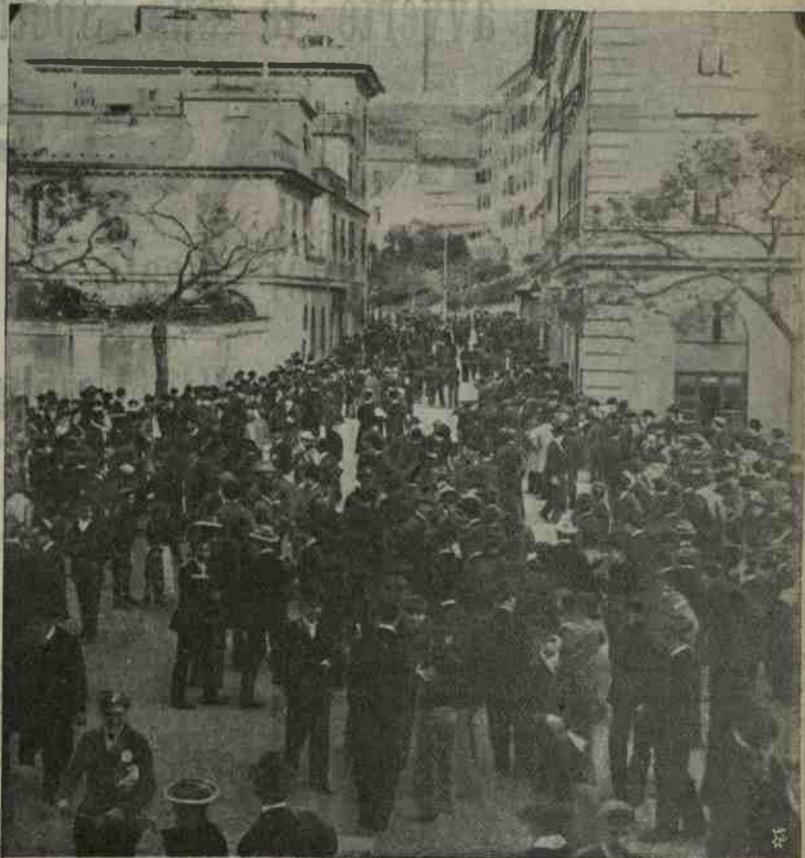
I premi d'onore dei Ministri della guerra, della pubblica istruzione, del Prefetto e del Municipio, stabiliti per le squadre formate da 5 podisti, vennero conquistati dalle 4 squadre dello Sport Pedestre Genova con punti 478, 418, 857, 288.

Il quinto, della Federazione ginnastica italiana, fu assegnato al Collegio Genova con punti 226.

Allo stesso Collegio Genova venne assegnato il primo premio di rappresentanza per la numerosa e ben ordinata squadra presentata dallo stesso direttore professore Luigi Negrini e dall'istitutore signor Rizzardi.

Ecco la classifica generale degli arrivati:

1. Lunghi Emilio in 0,44,30 dello Sport Pedestre Genova — 2. Amato Gaggiolo a dieci passi, id. — 3. Pellegrino Bartolomeo della Giovane Liguria di Savona — 4. Demicheli Antonio della Sempre Avanti di Carrara in 0,46 — 5. Quarleri Francesco di Voghera — 6. Pallenzone



Il circuito di Genova. — In attesa dell'arrivo.

dotti — Scarfi — Boccaleone — Lertora — Basso — Maggioni — Salvoni — Basso L. — Poggi — Lotto — Liberti — Cefaly.

L'organizzazione, perfetta sotto ogni rapporto, non diede luogo ad alcun inconveniente. A tutto vigilavano il direttore sportivo sig. G. B. Rota, il presidente G. B. Orango, il vice-pres. prof. Vittorio Quaglia, il prof. Vittorio Sestini, i signori Sommariva, Alberti Rodolfo, emerito presidente del Veloce Club Ligure, Gatto Ronchieri Agostino, Gillio, ed altri della Commissione sportiva.

Ottimo servizio prestavano: la Croce Verde, i RR. Carabinieri e le Guardie municipali.

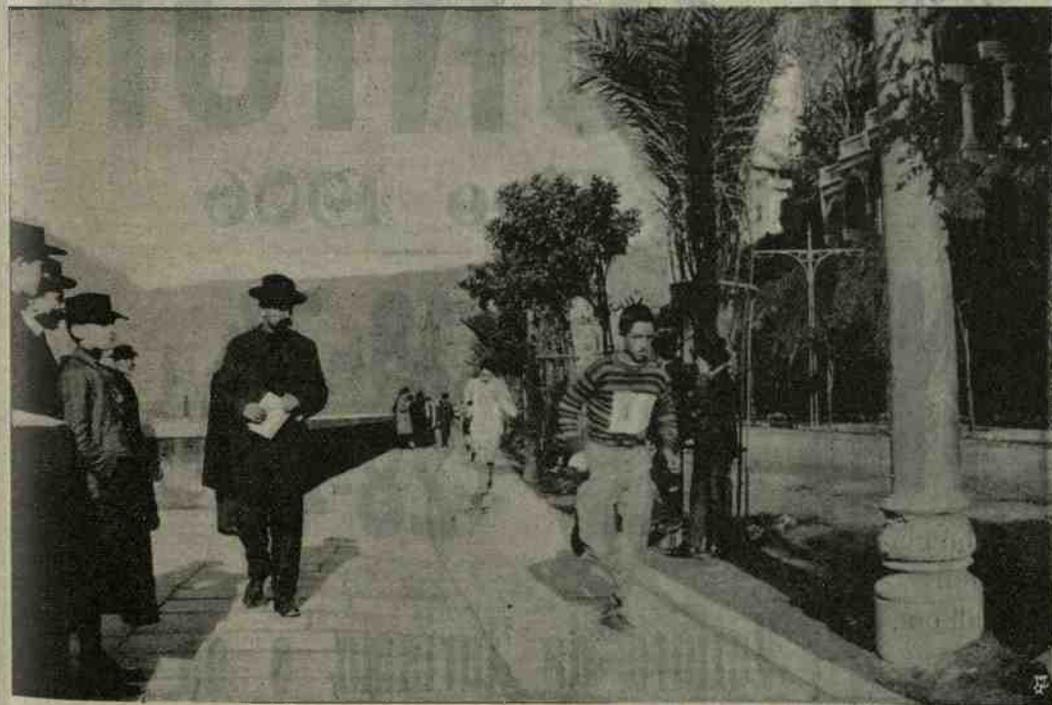
Lo Sport Pedestre Genova, con la grande giornata del quarto Circuito Nazionale di Genova è entrato trionfalmente nel suo decimo anno di vita attiva e proficua. Ai benemeriti dirigenti i rallegramenti e gli augurii della Stampa Sportiva. (Bucci).

\*\*

Domenica scorsa, con intervento numeroso di pubblico e con un tempo primaverile, ha avuto luogo il giro podistico di Milano, organizzato dallo Sport Pedestre, Post Resurgo Libertas di Milano, l'Unione Atletica Legnanese.

Ecco i risultati delle diverse categorie: Alle ore 16,6 partono i podisti scelti in numero di trenta. Alle ore 10,23 la categoria Juventus, in numero di 448. Intanto avviene l'arrivo della corsa podisti scelti. La folla è sempre andata aumentando. All'arrivo di Fava Aduo, in 40'20", gli applausi unanimi lo accolgono. Secondo è De Micheli. Lo segue da vicino Zanti. Quarto Codari. Quinto Losi. Sesto Bosè. Settimo Castiglioni. Gli arrivi si seguono tutti a breve distanza.

Verso le 11,20 cominciano ad arrivare i corridori della categoria Juventus. L'ordine è il seguente: 1. Chiappia, in 42'1" 35; 2. Meraviglia; 3. Rognoni. Seguono gli altri; tra essi molti di piccola età, incoraggiati da grida di evvivà. All'arrivo del ragazzo



Circuito di Genova; avanti Benvenuto di Nervi, dietro Rota E. di Genova.

**FABBRICA TOBINESE DI CARROZZERIA**  
 già **ROSSI, BUSSOLOTTI e C.**  
 Società anonima - Capitale L. 300,000  
 TORINO - Via Petrarca, 10 (Sede provvisoria) - Telefono N. 22-20

Importante!

# La Compagnia DUNLOP

avverte la sua Spettabile Clientela di aver

## TRASFERITO

i suoi locali di studio e magazzino

da Via Fatebenefratelli, 13 in

# Via Sirtori, 1 A - MILANO

**Alla Coppa Vanderbilt 1906**

**1° Wagner - 2° Lancia**

avevano adottate sulle loro Vetture

le **Trasmissioni Flessibili**

e le **Manette di comandi**

# BOWDEN

le quali confermarono così la loro supremazia che già avevano affermato in importantissime corse, quali:

alla **Florida** dove Héméry superò i 200 Km. all'ora, ed al **Circuito della Sarthe 1906**.

**AUTOMOBILISTI!!!**

Se volete evitare le deplorabili *pannes* causate dalle facili rotture dei tubi conduttori di olii, grassi, benzine, ecc., adottate le **Trasmissioni Flessibili BOWDEN**.

Sindacato Francese dei BREVETTI BOWDEN  
MILANO - Via Sirtori, 16 bis - MILANO

# JUNIOR

**Tipo 1906**

**Chassis 18-24** 4 cilindri

„ **28-40** „

**Vetture da turismo e da città**

**ULTIMI PERFEZIONAMENTI**

**DIREZIONE e OFFICINE**  
**Torino - Corso Massimo d'Azeglio, 56 - Torino**

Galli Giordano, un vispo bambino di nove anni, gli applausi raggiungono il colmo, mentre il bel bambino, vispo e fresco, compie il giro di pista.

La gara studenti (km. 3) avviene nello sferisterio con quattordici partecipanti. Arrivano: 1. Antonini, in 9'7" 1/5; 2. Gama; 3. Castiglioni, ecc.

La gara di marcia (marciatori scelti) dà il seguente risultato: 1. Pretto, in ore 1,2'18"; 2. Dellatorre; 3. Bersanti; 4. Maiocchi, ecc.

La gara *Midinettes* ha cinque partenti. Quattro giri di pista. Distanza un chilometro. Arrivano: 1.a Colombi Angelica, in 3,32'; 2.a Ferrazzi Cesarina, 3.a Marchesini Ester, 4.a Rampi Adele, 5.a Pampado Onorina. La corsa desta molta curiosità, e la lotta fra le concorrenti è abbastanza animata. Molti applausi accolgono la vincitrice.

La gara marcia per squadre sul giro di Milano dà questi risultati: 1.a Prima squadra della *Voluntas* di Milano; 2.a *Forti e Veloci* di Busto Arsizio; 3.a *Bustese* di Busto Arsizio.

Nel complesso una giornata ben riuscita per lo splendido sole che l'ha allietata, ma l'organizzazione imperfetta non ha certo contribuito al buon svolgimento delle diverse gare, che sarebbero certo riuscite molto più interessanti, dato l'entusiasmo del numerosissimo pubblico che ad esse ha assistito, malgrado gli mancassero gli elementi di ordine e di informazioni indispensabili.

\*\*

Favorita da una giornata splendida, si effettuò, domenica 25 novembre, un'interessante gara podistica di corsa di 9 chilometri, comprendente il giro di San Remo. Un pubblico enorme accorse su tutto il percorso per assistere alla bella lotta, che si svolse tra i numerosi concorrenti su terreno difficile e disuguale. La corsa venne diretta dall'Unione sportiva anemese. L'arrivo è stato assai interessante ed avvenne nell'ordine seguente:



I concorrenti al Campionato sociale di marcia del Circolo sportivo « Juventus », di Trieste.

88'42" 2/5, 2. il giovanissimo Francesco Hartkopp in 89'20", buon 3. Eugenio Valenti in 89'37" 1/2, 4. Giovanni Ferlig in 40'09" 1/2. Un concorrente ha dovuto essere squalificato per andatura scorretta. Il campionato di corsa sullo stesso percorso fu vinto da G. Pellegrina in 23'17" 1/5, 2. Enrico Padovan in 29'01" 2/5, 3. Tomaier.

All'8 dicembre avremo i campionati dell'*Edera*: corsa m. 100 e 3 km.; marcia 10 km. Entro dicembre la terza marcia ufficiale di questa fiorentina sezione dell'Andax Podistico Italiano.

Un Podista.

### Gli ultimi matches di foot-ball

Come dicevo qualche numero addietro, la stagione di foot-ball si è iniziata anche presso di noi con grande entusiasmo.

E infatti: domenica 18 si ebbe a Milano un nuovo incontro fra l'Unione Sportiva Milanese ed il *Milan F. B. and Cricket Club*, per la *Palla Dapples*.

La partita si svolse con un tempo pessimo, e per conseguenza con un terreno pesantissimo. Le due squadre erano composte dei medesimi elementi della domenica precedente in cui si erano già battute per la medesima *Palla Dapples*.

E l'esito fu pure lo stesso. Vinse il *Milan Cricket* con tre goals contro uno segnato dall'*U. S. M.* In quest'ultima squadra fu notata la solita incompattezza della linea d'attacco, mentre invece in quella avversaria fu applaudito il buon insieme dei primi.

Fu per disputare questo match che il *Milan Cricket* non sciolse l'impegno di venire a Torino contro il *Juventus F. B. Club* per la *Coppa Bozino*, alla quale era regolarmente iscritto.

Ma il Club torinese cavallerescamente accettò di rimandare l'incontro alla domenica successiva 25.

Contemporaneamente pure a Milano ebbe luogo una partita amichevole fra le seconde squadre dell'*U. S. M.* e l'*Ausonia F. B. Club*.



Il Giro di Milano - Fava, di Bologna, 1° arrivato nella gara di corsa. (Fot. A. Croce - Milano).

1. Emanueli Pietro, in 36'30", 2. Bogliolo e Jacona, che giungono contemporaneamente in 37'30", 3. Liberato, in 38'2", 4. Gennaro, in 41'15", 5. Pagliani, in 41'25".

Il 9 dicembre prossimo avrà luogo una seconda corsa podistica internazionale, per la quale è assicurato l'intervento dei migliori corridori di Milano, Genova e Nizza.

\*\*

Splendido risultato ha avuto il Giro di Reggio Emilia, al quale hanno assistito non meno di tremila persone.

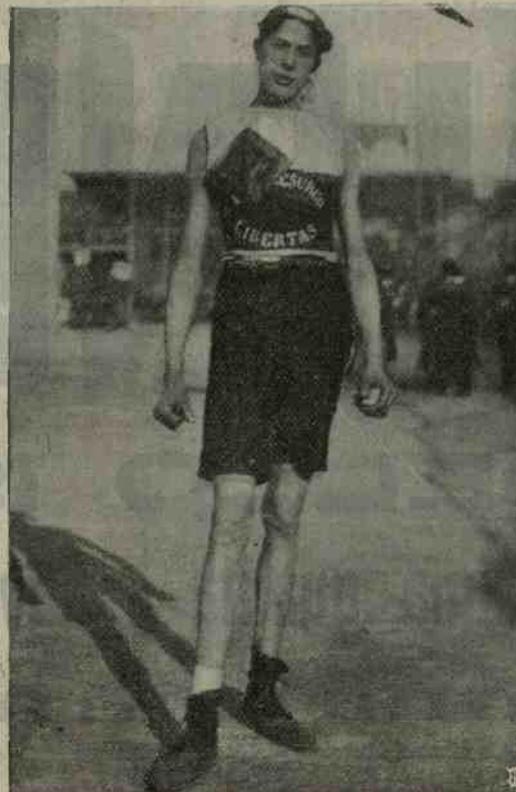
Molti erano i concorrenti e rappresentate tutte le regioni. La vittoria arrise al campione emiliano di resistenza Federico Cagliari.

Eccovi i risultati: 1. Cagliari dello *S. C.* di Reggio che coprì il percorso (km. 8.650) in 30'32", 2. Tancredi della *Virtus* di Bologna, 3. Barbieri della *Sempre Avanti* di Bologna, 4. Ruosi dello *S. C.* di Reggio; quindi Balbi, Brighenti, Bulgarelli di Modena; Merighi di Bologna; Marengi di Parma; Floreani di Reggio.

\*\*

Anche a Trieste, il podismo, questo umile eppur tanto sano e virile sport, ha preso grande sviluppo a merito precipuo del solerte circolo sportivo *Juventus* che lo ha, dirò così, importato presso di noi.

Specialmente praticata e curata è, quello che è certamente uno dei più difficili e faticosi rami dell'atletica, la marcia, nel correttissimo stile atletico inglese. Sembrerebbe un paradosso, eppure il saper camminare in puro stile è tutt'altro che facile! La nostra città conta degli ottimi marciatori e si sono avuti dei records rimarchevoli: nomino soltanto quello del giovane, e fra i più forti, E. Hicke del Circolo sportivo *Edera*, che in un recente campionato ha coperto, quantunque molestato dal vento, i 10 km. in 53'2" 2/5. Oggi mi permetto presentare un gruppo di partecipanti al campionato sociale di marcia del *Juventus*, svoltosi il 18 novembre, ad onta del tempo piovoso e lo stato della strada, fangosissima, sul tratto Barcola-Miramare-Barcola, km. 7. Il campionato fu vinto brillantemente da Gino Supancich in



Zanti E., di Milano, 3° arrivato nella gara di corsa. (Fot. A. Croce - Milano).

La vittoria arrise alla squadra dell'*U. S. M.*, che si addimistrò abbastanza compatta, con 6 goals a due segnati dall'*Ausonia*. Pure domenica 18 ebbe luogo a Napoli una seria partita di allenamento fra i soci del *Naples F. B. Club*, che, sorto l'anno scorso per iniziativa di alcuni volentieri e appassionati del giuoco del calcio, ora prospera di vita rigogliosa.

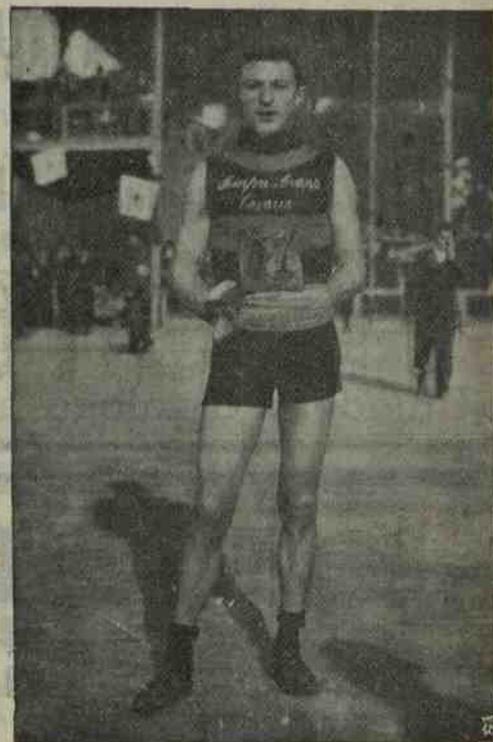
E domenica s'inaugurò la stagione con una brillantissima partita fra le due squadre del fiorentino Club. La palma toccò alla prima squadra, capitanata dal valorosissimo Jackson, e che riuscì a fare 5 goals mentre l'altra squadra, di cui era capitano il bravo Maier, già appartenente al *Genova Cricket and Football Club*, fece 4 goals.

\*\* Domenica scorsa 25 ebbero luogo altre importanti partite. Fu il debutto dell'*Ausonia F. B. Club*, che scese coraggiosamente per la prima volta in campo contro il *Milan Cricket*, in match di tanta importanza per disputare la *Palla Dapples*.

La partita, che venne giocata sul campo del *Milan Cricket*, ebbe luogo con tempo splendido. Nella prima ripresa, assai movimentata, non venne segnalato alcun punto.

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

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



Demicheli Antonio, di Cavaria, 2° arrivato nella gara di corsa. (Fot. A. Croce - Milano).

Nella seconda il *Milan Cricket*, dopo attacchi vivaci, segna quattro goals.

A questa partita ne precedette un'altra fra la terza squadra del *Milan Cricket* e la seconda dell'*Ausonia*, che rimase soccombente con un goal contro tre.

Contemporaneamente nel campo dell'*Unione Sportiva Milanese* si disputò una partita fra le seconde squadre dell'*Unione Sportiva Milanese* e del *Milan Cricket*; l'esito fu: quattro goals pari.

Poco dopo s'incontrarono la seconda squadra dell'*Ausonia F. B. Club* con quella del *Milan Cricket*; nuovamente il match ebbe esito pari, avendo segnati ambedue le squadre tre goals.

\*\* Con un tempo magnifico si è svolto domenica, sul vasto campo di giuoco del *Foot-ball Club Chiasso*, il match finale tra il *Chiasso F. C.* ed il *F. C. Lugano*, ambedue forti clubs ticinesi.

Il primo match, giuocatosi il 4 novembre, fu vinto dal *F. C.* con quattro goals a zero, ed il secondo, svoltosi sul campo di Lugano, fu vinto dai luganesi.

La vittoria per la finale arrise di nuovo, dopo una lotta accanita, al *Chiasso F. C.*, il quale riuscì a segnare un goal a suo favore, contro nullo fatto dall'*equipe* luganese.

Squadra vincente: Lurati, Lombardi, Andriano, Ruffoni, Conterio Chiesa, Müller, Chiesa D., Wohler, Guhof. Referee: G. Weder.

\*\* A Torino, al Velodromo Umberto I, avrebbe dovuto aver luogo il tanto atteso match eliminatorio fra il *Juventus F. B. Club* ed il *Milan Cricket*, per la *Coppa Bozino*.

Avendo la squadra milanese dichiarato *forfait*, e non essendovi altre squadre iscritte, la *Coppa Bozino* rimane definitivamente in possesso della *Juventus*, avendola vinta per due anni consecutivi.

Sempre a Torino, sappiamo poi che si preparano delle modificazioni radicali nell'organismo delle due Società esistenti, come reazione alla *stranieromania* che già altre volte ebbe a combattere e che, come prevedevo, avrebbe un giorno seriamente minacciato i diritti dei nostri giuocatori, i quali — aperti finalmente gli occhi — stanno per dare lo scossone liberatorio dalle imposizioni straniere.

G. C. C.

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili

# Marchand

Nuovi Modelli 1906

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

VEETURE DA TURISMO

18 - 24 - 28 - 35 HP

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

Chiedere Catalogo a Piacenza.

S. C. A. T.  
SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO

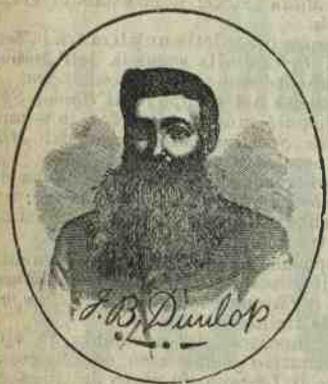
TORINO Via Madama Cristina, 66  
Corso Raffaello, 19

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 LUSO  
e da  
TURISMO

## CICLISTI!

Se volete evitare noie esigete che le vostre Biciclette vengano munite delle nuove **camere d'aria**



# DUNLOP

MODELLO 1907

Materiale di primissima qualità - Lavorazione speciale

Massima garanzia

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

# " Vacuum Oil Company "

S. A. I.  
**GENOVA**

## Oli e Grassi lubrificanti

per Vetture e Canotti automobili  
Motociclette

Marche approvate dal Turing Club Italiano:



Vacuum Mobil Oils.  
Auto Vélocité Mobil Oils.  
Vacuum Marine Motor Oils.  
Vacuum Motor Grease.  
Vacuum Graphite Grease.

Esigere dai depositi della VACUUM nelle principali città e presso i più importanti *Garages* d'Italia ed affiliati del T. C. I., che i bidoni dell'olio portino la piombatura originale, col nome della " Vacuum Oil Company ", e la Marca depositata " *Gargoyle* "

## Bicicletta Americana

# Rambler

== Modelli 1906 ==

PREZZI RIBASSATI A

# L. 275

Completo assortimento pezzi di ricambio a disposizione di tutti i possessori di Biciclette " **RAMBLER** ". Riparazioni pronte ed accurate anche alle macchine acquistate di seconda mano.

Agenzia esclusiva per l'Italia:

**Torino - Via Gioberti, num. 11-13 - Torino**



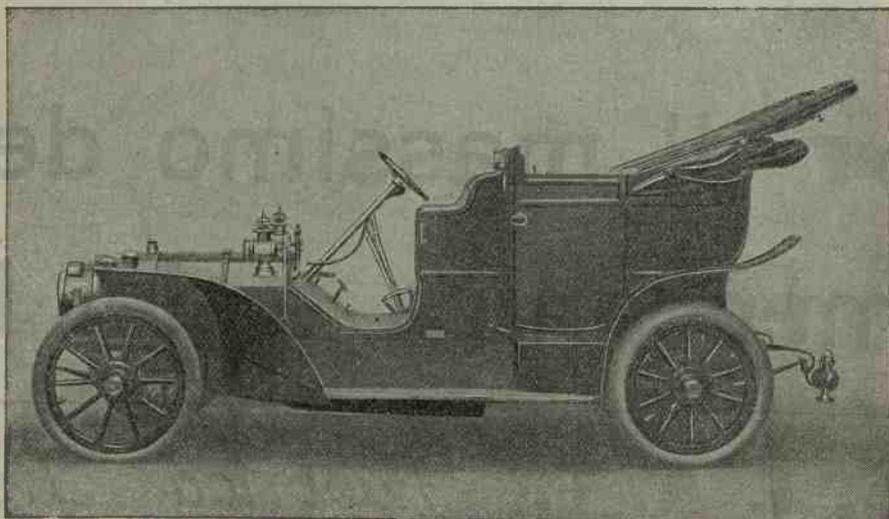
Fornitore  
della Real Casa

# CARROZZERIA ITALIANA e CESARE SALA

Società Anonima - Capitale 2 milioni - Versato L. 1.400.000

IL PIU' MODERNO E PIO' GRANDIOSO STABILIMENTO DI CARROZZERIA 14,500 m. q.

**Carrozzerie di Lusso  
e Industriali**  
di ogni Tipo



AMMINISTRAZIONE: Milano, Corso Sempione, 45

STABILIMENTI: Milano - Corso Sempione, 45 - Corso Porta Nuova, 34.

TELEFONI: 31-00 - 11-61 - TELEGRAMMI: **CARROZZERIA - Milano.**

Visitare al prossimo

# SALON DI PARIGI

i nuovi interessanti Modelli 1907

della

# F. I. A. T.

 Il massimo della perfezione  
meccanica e del buon gusto.

**F. I. A. T.** *Fabbrica Italiana di Automobili*

DIREZIONE ed OFFICINE: Corso Dante, 35-37 - **TOBINO**