

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazie
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 ←

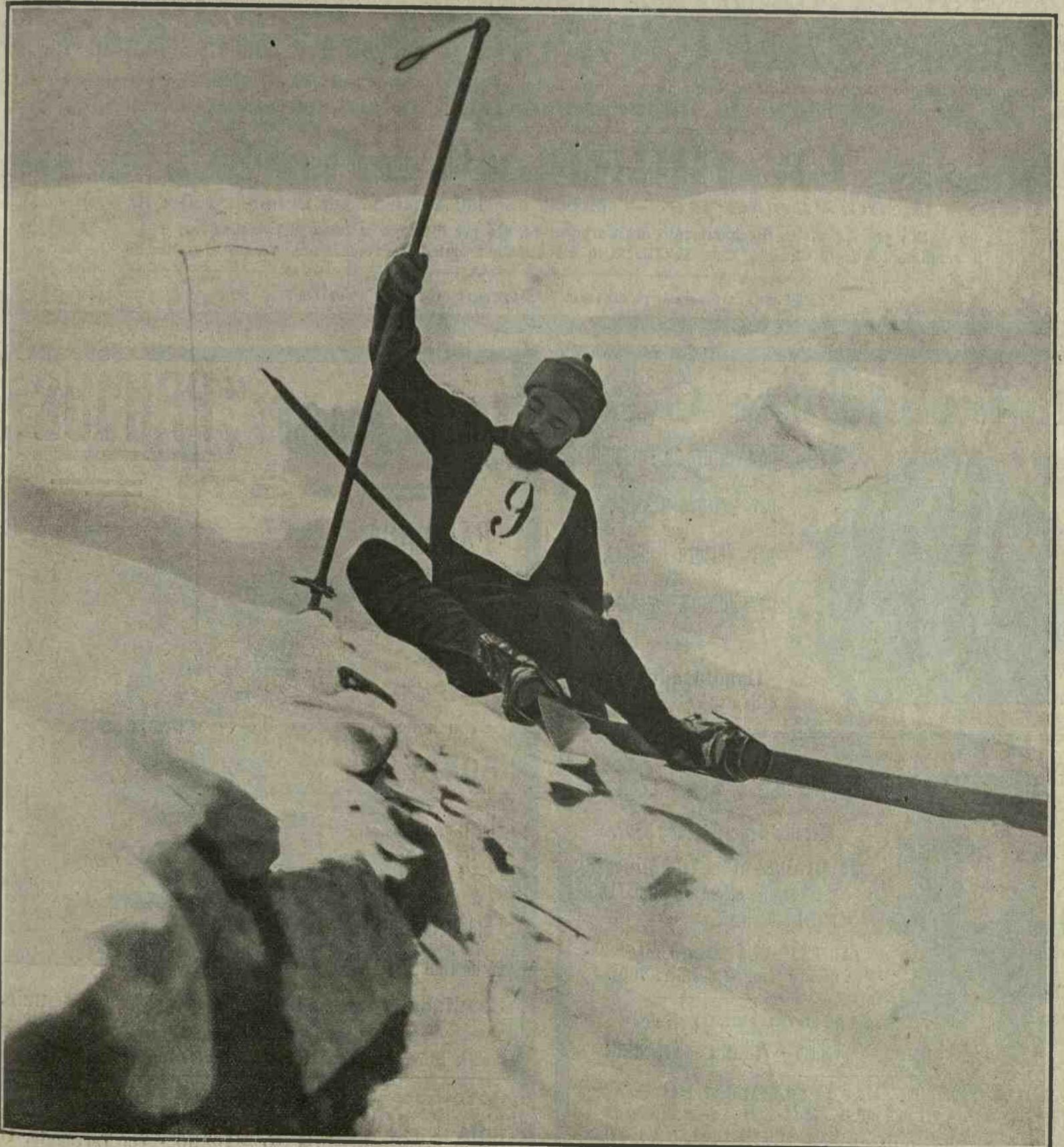
ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Da Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 { Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Beriolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

Il presente numero di 32 pagine costa solo cent. 10.

LO SPORT DELLO SKY



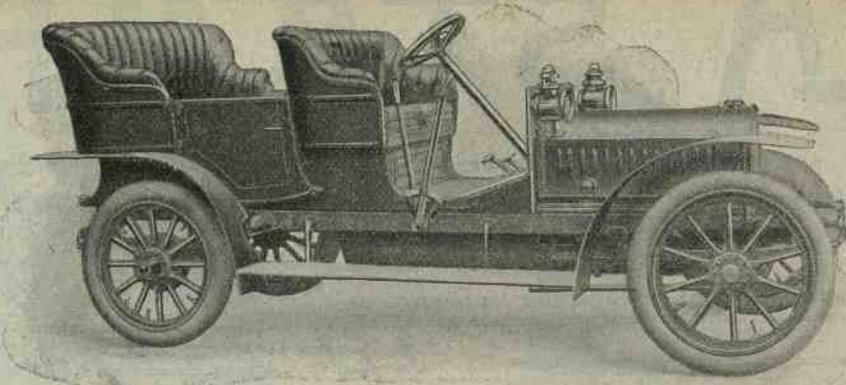
Il salto del muro al concorso di Chamonix.

Visitare i nuovi Modelli 1908 DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

- | | | | | |
|-----------------------------|---------|-------------|---|----------------|
| Società Anonima | Garages | E. Nagliati | — | Firenze |
| Id. | Id. | Alessio | — | Torino |
| Id. | Id. | Id. | — | Roma |
| Id. | Id. | Id. | — | Napoli |
| Ricordi Sessa e C. | | | — | Milano |
| Ditta Bottacin ved. Roversi | | | — | Padova |
| Garage Dario Valensin | | | — | Genova |
| Garage E. Gatti | | | — | Modena |
| Autogarage | | | — | Perugia |
| Auto-Stand Barone Stabile | | | — | Palermo |



DE-DION BOUTON - 12-16 HP - 4 Cilindri 1908
Valvole comandate - Carburatore automatico
Chassis L. 9500

GENOVA - GARAGE SQUAGLIA - GENOVA
Piazza Marsala

Châssis SAN GIORGIO Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

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

Modello 1907: 40/48 HP - L. 25.000

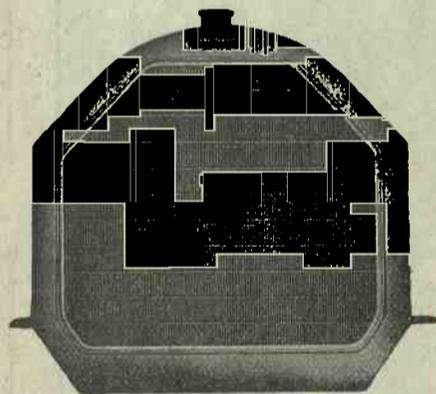
Châssis LA BUIRE con la nuova trasmissione ad assi ruotanti

12/16 - 22/30 - 35/45 HP — Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti

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

Rappresentanza Generale d'Italia

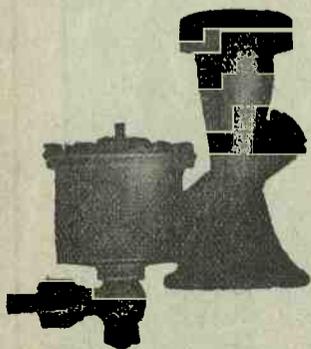
Raffreddatore G.A.



- per Vetture da Turismo.
- per Vetture pesanti.
- per Vetture leggere.
- per Vetture da Corsa.

Il solo adottato dalle grandi Officine Francesi

Carburatore G. A.



Circuito delle Ardenne 1907.

1° Brabazon sn Vett. Minerva facendo una media di Kilom. 96 e metri 240 all'ora.

(Al TAUNUS, Nazzaro fece solamente Km. 84 e metri 700).

MODELLI per:

Vetture - Veturlette - Motociclette

J. GROUVELLE, IL. ARQUEMBOURG & C^{ie}
PARIS - 71, Rue du Moulin-Vert, 71 - PARIS

Rappresentante per l'Italia: **ENEA ROSSI - MILANO**

Società Anonima "PRIMUS,"

— ASTI —

FABBRICA

di motori per uso industriale

ed

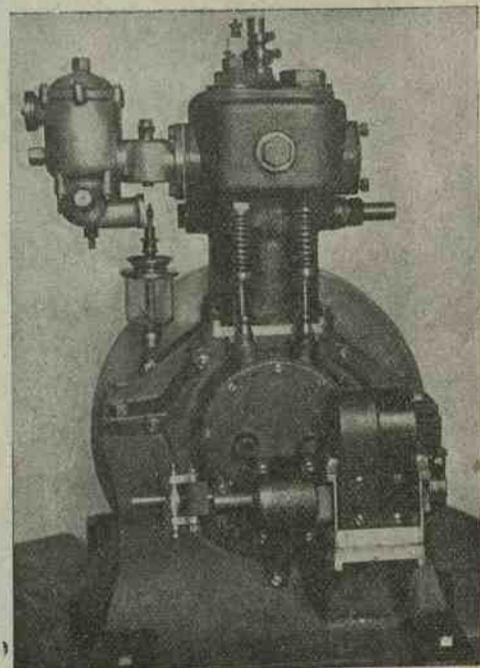
agricolo

con annessa

FONDERIA

Motori per Automobili e Canotti

Gruppi industriali per impianti di riserva



Rendimento elevatissimo. - Massime garanzie.

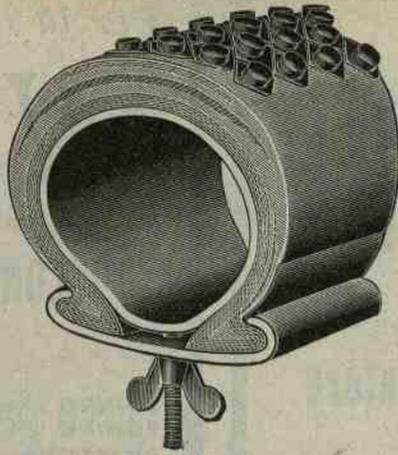
10 Primi Premi ottenuti nel 1907 con Motociclette fornite di motore "PRIMUS,"

Rappresentante per l'Italia:

Ditta F. CESANO & C. TORINO - Galleria Nazionale
MILANO - Via Terraggio, 11

ANTIDÉRAPANTS
METZELER
"ORANGE,"

a "croissant", corazzato.
Sono insuperabili per efficacia e durata.



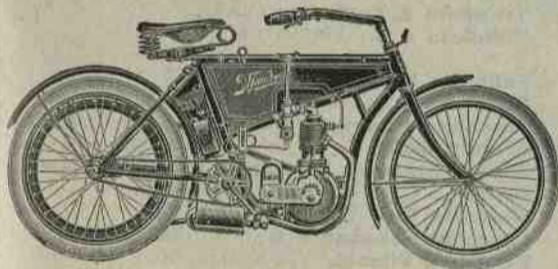
I migliori
ANTIDÉRAPANTS
per Automobili

Sino a 50% di risparmio
col loro impiego

SOCIETÀ PER AZIONI
METZELER & C. - Monaco di Baviera

Agenzia Italiana con Deposito: **E. HIRSCHGARTNER** - Torino, Corso Oporto, 36 - Telefono 30-22.

Biciclette e Motociclette *Wanderer*



Il massimo della perfezione.

Biciclette con e senza catana, di fama mondiale.
Motociclette di 1 1/2 HP, Novità assoluta.
Motociclette di 2 1/2 HP, Tipo di montagna.

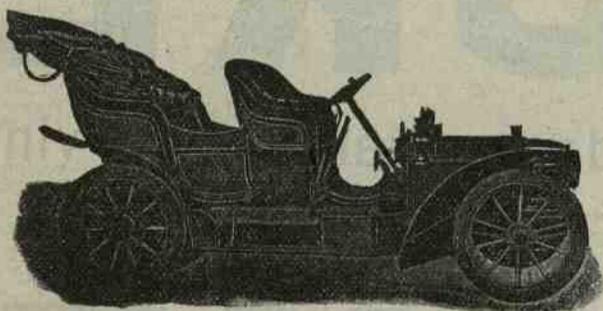
Stabilimento WANDERER già Winklhofer & Jaenicke S. - A. Schoenau presso Chemnitz (Germania).

"La Nazionale,"

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO - GARAGE

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle

TORINO - Via Bava, 42, angolo Via Balbo - TORINO

FABBRICA ITALIANA
RECIPIENTI INESPLODIBILI
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI!!!

SEDE TORINO | AMMINISTRAZIONE: Via Sacchi, 26
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

LA MOTOSACOCHE

(Brevetti H. & A. Dufaux & C.)

La Regina delle Biciclette a Motore

Modelli Accumulatori-Magneto per Signore e Signora

← CATALOGHI GRATIS →

- O. F. MONTAHAL**, Agente Generale per l'Italia, Via Dante, 4, **Milano**.
Avv. Luigi Pinna, Agente esclusivo per il Piemonte, Via Frejus, 26, **Torino**.
Guido Marchi, Agente esclusivo per la Toscana, Piazza Vittorio Emanuele, 1, **Firenze**.
V. Giullani, Agente Generale per il Lazio, Via A. Depretis, 45, **Roma**.
Auto-Garage Perugia, Agente esclusivo per l'Umbria.
Santo Bruni, Agente esclusivo per il Bresciano, Via S. Agata, 4, **Brescia**.
A. Verza, Agente esclusivo per la Provincia di Udine, Via Mercato Vecchio, 3, **Udina**.
L. Small, Agente esclusivo per la Provincia di Belluno, Piazza Campitello, 98, **Belluno**.
F. Mari, Agente esclusivo per la Provincia di Ferrara, Via Fondo Banchetto, 14, **Ferrara**.
L. Baldanza, Agente esclusivo per la Provincia di Bologna, Piazza 8 Agosto, 31, **Bologna**.
D. Pederzoli e M. Borsari, Agenti esclusivi per la Provincia di Modena, Piazza Libert , 4, **Modena**.

Per la loro superiorit  i Pneumatici

WOLBER

PER CICLI E MOTOCICLI

INCONTRANO IL FAVORE GENERALE

IN VENDITA PRESSO:

- | | |
|----------------------------------|--|
| TORINO (Deposito) | — G. e C. F.lli Picena, Corso Principe Oddone, 17. |
| TORINO (Deposito) | — Officine LUX, Via Monginevro, 141. |
| Alessandria | — Giovanni Malno, Piazza Garibaldi. |
| Brescia | — Bruni Santo, Via Sant'Agata, 6. |
| Bologna | — Fratelli Chierici di Gius., Via Indipendenza, 57. |
| Como | — Carlo Pusterla, Viale Lecco. |
| Cremona | — Fratelli Bertolotti, Via Garibaldi. |
| Forl  | — Cesare Piccinini, Via Mazzini, 25. |
| Genova | — G. Malvisi, Via Carlo Alberto. |
| Genova | — G. Montasti, Via Edera. |
| Intra | — Giuseppe Buni, Presso Imbarcadere. |
| Livorno | — C. Gambini. |
| Mantova | — Enrico Bernoni. |
| Modena | — Garage Gatti, Porta S. Pietro. |
| Padova | — C. Apergi, Via del Santo. |
| Padova | — Brancalone e Menato, Piazza Garibaldi. |
| Parma | — Scipioni Firenze, Borgo Leon d'Oro. |
| Pavia | — Tronconi e Torti, Via Cavour. |
| Ravenna | — Zuffelato e C., Via Mazzini, 5. |
| S. M. Capua Vet. e Napoli | — Fabbrica Cipullo. |
| Trieste | — Rodolfo R ti, Via dell'Aquedotto. |
| Venezia | — Giuseppe Pagano, Ponte dei Dai, Corte Torretta, 873. |
| Vercelli | — Fratelli Buffa. |
| Vicenza | — Societ  Italiana Velocipedi, Ponte agli Angeli. |
| MILANO | — A. Dei e C., Via Cesare Correnti. |
| MILANO | — Umberto Dei, Via S. Vito. |
| MILANO | — Labajani Fanecco e C., Via Vivaio, 16. |
| MILANO | — Ermanno Silvani, Via Milazzo, 10. |

Agenzia Italiana Pneumatici **WOLBER**
MILANO
 Scipione Balbiani - Piazza Castello, 20.

VENI, VIDI, VICI

La nuova stagione comincia col dimostrare l'assoluta superiorit  della Bicicletta

GÖRRICKE

La Corsa del Kilometro su strada a Mantova   vinta splendidamente da Ferrari Ernesto su Bicicletta

GÖRRICKE

Agente esclusiva per l'Italia:

Ditta ALTERAUGE & HARDY - Milano - Via Nino Bixio, 17.

Vendita per MANTOVA e Provincia: **ENRICO BERNONI - Mantova.**

Il Torneo di lotta di Milano

Iniziato col 1° febbraio il Torneo di lotta indetto all'Eden di Milano, si è svolto regolarmente suscitando un grande entusiasmo e richiamando per tutte le diciassette serate — tante ne occorsero per giungere al risultato definitivo — un pubblico enorme, incredibile, da destare l'invidia degli altri ritrovi ove la drammatica e la musica esplicano le rispettive arti e virtuosità.

E ciò che è più meraviglioso e significativo in questo concorso di pubblico è il fatto che la maggior parte degli spettatori, quasi per scusare la sua presenza e le sue esplosioni di entusiasmo, prova la necessità di tratto in tratto di elevare un dubbio intorno alla regolarità delle lotte, di esternare temporaneamente uno scetticismo disarmonizzante con l'attenzione prestata allo svolgimento delle lotte, di classificare il torneo uno spettacolo puro e semplice di caffè concerto e non una seria e utile ma-



Una cintura a rovescio. - Raoul de Rouen e Cozeaux.

Torneo di lotta tenuto a Milano questa breve dissertazione... psicologica, giacché quella specie di paradosso rappresentato da una simpatia distrutta dal raziocinio è troppo comune per giudicarlo quale manifestazione anormale di mente non bene equilibrata.

E ora esaminiamo insieme la parte buona, il lato sano delle gare. Queste riuscirono oltremodo interessanti non per l'animazione e la vivacità di alcune di esse, ma per la classica condotta del giuoco da parte dei migliori, per la conoscenza profonda ed esatta della lotta dimostrata da quasi tutti i concorrenti, per il grado di allenamento perfetto dei lottatori. Bisogna risalire a molti anni addietro, quando al Dal Verme di Milano si produsse una coorte di atleti forti e valenti, per ritrovare un complesso di uomini paragonabile a quella presentatoci all'Eden nella quindicina scorsa. Di fianco alle moli imponenti, quasi pachidermiche trovai il ginnasta svelto, elegante, muscoloso, statuario: di fronte al competitore ardente, vivace, pressoché brutale, spesso ergevansi il campione forte, calmo, paziente. Tutti dotati di una forza non comune, di un'energia senza limiti, tale da salvare una situazione disperata e rendere possibile un ritorno al-



Iankowski.

l'offesa quando sembrava irrimediabile la sconfitta.

Il pubblico, soggiogato da questi prodigi non risparmiò gli applausi, che divenivano entusiastici all'indirizzo dei suoi beniamini. Chi potrà descrivere le ovazioni ricevute da Giovanni ed Emilio Raicewich, dal Castelli, dallo Stalling, da Belling, da tutti gli avversari vittoriosi di Pietro II? Chè quest'ultimo atleta, pel suo modo violento di condurre la lotta, fu la bestia nera del pubblico milanese, che gli prodigò in larga misura, su tutti i toni e in ogni modo, la sua disapprovazione. Ciò che non impedì al basco di infischiarci altamente dei... fischi del pubblico, specie nell'ultima serata ove condusse la danza con tale accanimento da essere ritenuto un matto furioso alle prese coi suoi guardiani.

Parlare delle peculiarità sportive, fisiche e artistiche dei singoli concorrenti mi porterebbe a un esame lungo e in certi punti privo d'interesse. Accennato di volo a Jackson, danese (kg. 110). Jourdan d'Ures, francese (kg. 110), Bahn, tedesco (kg. 125), Karaman, turco (kg. 103), Stalling, tedesco (kg. 95), Vander Berck,

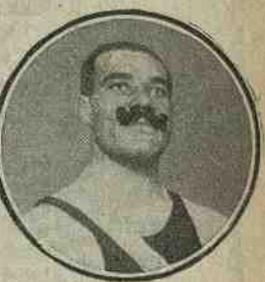
olandese (kg. 110), Fonson, belga (kg. 93), a Hollerick Le Boucher, olandese (kg. 110), Castelli, italiano (kg. 103), e a Fournier, francese (kg. 95), mi soffermerò sui vincitori del Torneo e della Poule di consolazione e su quei lottatori che emersero per qualità veramente apprezzabili. E comincio con l'astro maggiore della compagnia, con Giovanni Raicewich.



Constant le Marin.



Koch.



Cozeaux.

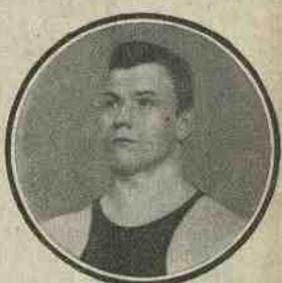


Paul Pons.

Il campione del mondo riappariva in pubblico per la prima volta dopo la sua clamorosa vittoria di Parigi: egli è pur sempre il lottatore poderoso, apparentemente freddo, ma che non lascia un istante di tregua all'avversario, metodico e decisivo al momento opportuno. Il successo nella massima prova mondiale ha donato a Giovanni Raicewich una superiorità nell'opinione degli avversari e una sicurezza nelle proprie forze e nei suoi mezzi quale possiedono solamente i veri campioni. Il suo metodo preferito è quello di obbligare il competitore a terra e poi lavorarlo coscenziosamente, senza concedergli un minuto di tregua, facendo seguire le mezze elson, gli avambracci girati, le prese di spalle con una rapidità e una forza da debellare qualunque colosso. Della medesima scuola, anzi ne è l'istruttore, è Emilio Rai-



Schneider.



Romanoff.

cewich, il fratello maggiore del campione: del medesimo peso (kg. 110), non possiede una muscolatura possente come quella del suo fratello cadetto ed è solo a questa leggera deficienza fisica che Emilio Raicewich deve il mancato onore di essere considerato primo fra i primi; egli si classificò, tuttavia, al terzo posto nel presente torneo, preceduto dal fratello e dall'inglese Belling (kg. 125). E' questi un atleta dei più armoniosi e poderosi finora ammirati; di statura colossale, egli possiede una velocità e una sveltezza di movimenti non supponibili in una massa così imponente; la resistenza opposta al vincitore, durata ben 54 minuti, e il fatto di essersi sempre sbrigliato degli altri avversari in pochi istanti, provano il valore di Belling, a ragione chiamato campione inglese. Annoni (kg. 95) e Grenna (kg. 100) sono i due primi classificati nel Premio di consolazione; del primo non terrò parola giacché ben noto al pubblico italiano; se Annoni non può brillare fra i grandi campioni la colpa è del suo peso ridotto, che la buona scuola non manca a chi viene chiamato campione milanese. Non così possiamo dire di Grenna, che ebbe momenti felici, ma dimostrò pure una mancanza di metodo e di iniziativa non certo lodevole. Grenna è giovane e ha molto da guadagnare, ciò che noi gli auguriamo se esso vuol riuscire nella non facile e faticosa carriera scelta.

G. G.

Vedi a pag. 25:

Il Torneo di lotta a Palermo.

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

Il gran concorso internazionale

di automobili industriali

(Piacenza, settembre 1908).

Nel prossimo settembre Piacenza solennizza l'inaugurazione del nuovo ponte in ferro sul Po, la grandiosa costruzione di ferro destinata a rendere più cordiali e proficue le relazioni tra l'Emilia e la Lombardia, ponte che allaccia più strettamente i rapporti commerciali di questa Alta Italia tutta fremente di nobili ed operose iniziative.

Per la gran solennità, si avranno esposizioni, congressi nazionali ed internazionali, gara motonautica sul Po, regate, concorso ippico, illuminazione, fiaccolate, convegni ciclistico ed automobilistico, ed infine concorso nazionale ginnastico, con invito a ginnasti esteri e gran concorso automobilistico, categoria *poids lourds*, trasporti meccanici delle persone in massa (*omnibus*) e di merci (*camions*).

A tali manifestazioni sportive S. M. il Re si è degnato concedere l'alto suo patronato, e S. E. il ministro Cocco-Ortu ha accettata la presidenza onoraria del Comitato *ad hoc*.

Indubbiamente tale concorso automobilistico costituisce il più grande avvenimento sportivo sin qui avuto. E' il primo concorso del genere in Italia.

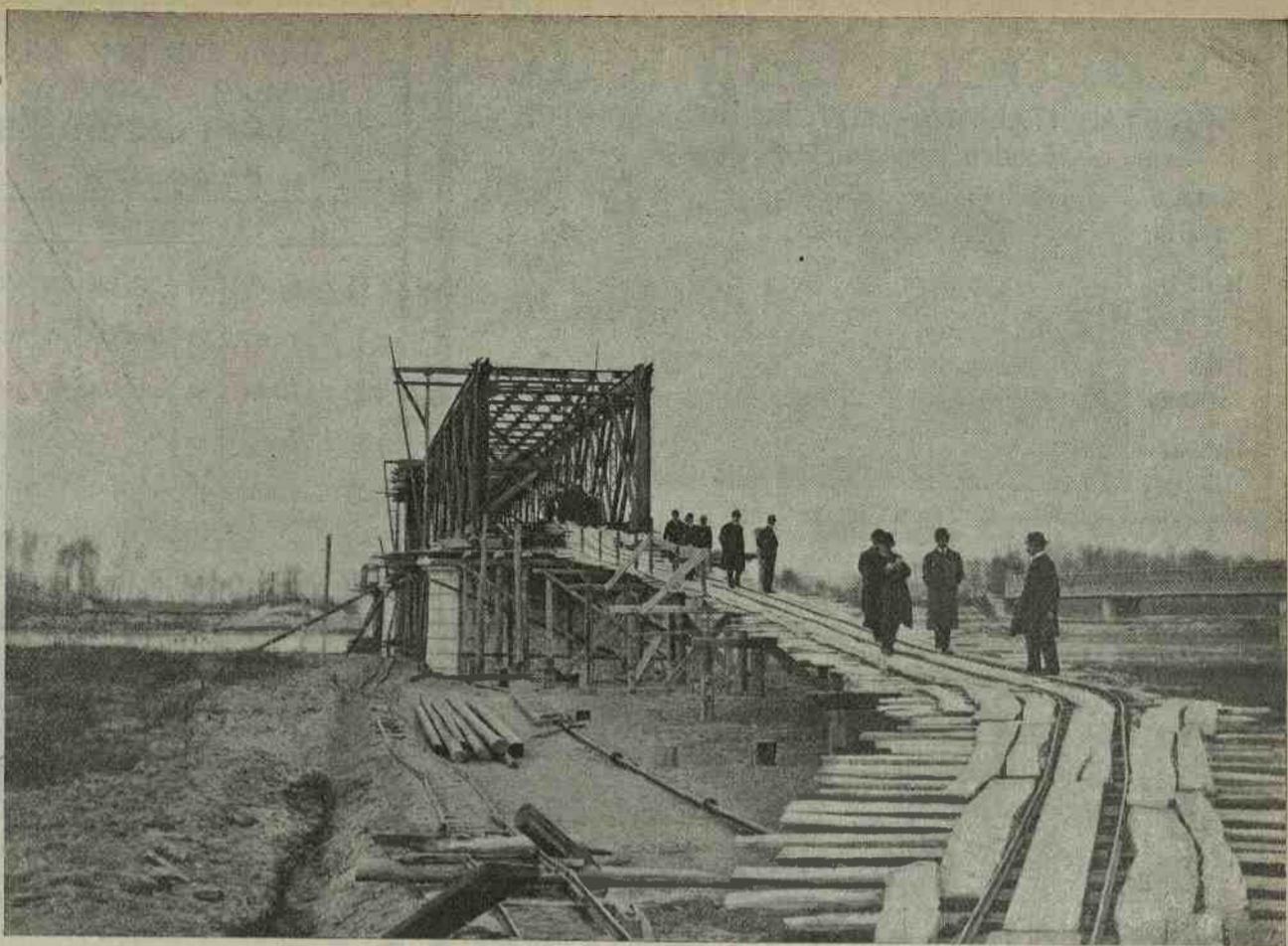
L'A. C. I. ed il T. C. I. hanno dato tutto il loro appoggio, il Ministero dell'industria e commercio ne fa una propria e sua manifestazione.

Tanto il Ministero dell'industria e commercio che quello della guerra, si sono impegnati per l'acquisto di un numero rilevante di macchine: altrettanto faranno quelli della marina e delle poste.

Al proposito, il maggiore cav. Maggiorotti, capo del servizio automobilistico al Ministero della guerra, è stato dal Ministero stesso destinato a far parte della Commissione tecnica e della Giuria del concorso.

Parimenti la Direzione delle ferrovie dello Stato manda a far parte di detta Commissione tecnica e Giuria il suo ispettore principale ingegnere Ugo Baldini, del Compartimento di Torino.

Si capisce, le nostre Ferrovie necessitano di automobili per i servizi delle officine e per i trasporti delle merci in città.



Le feste sportive di Piacenza, in occasione dell'inaugurazione del nuovo ponte sul Po. - La Commissione del Touring visita i lavori del ponte.

Il Comitato permanente francese per le corse e mostre automobilistiche all'estero ha dato il suo pieno appoggio.

Le adesioni delle case costruttrici si seguono incessantemente; tutto il mondo automobilistico sarà a Piacenza nel settembre per la gran gara.

A tutto questo si aggiunge una mostra-fiera di automobili.

Innegabilmente il Comitato di Piacenza ha un gran senso di praticità e razionalità.

Ormai tutti sono persuasi che l'automobile è il simpatico mostro divoratore di chilometri.

Ora si vuole un risultato pratico.

Volta e Galvani trovarono la *scintilla miracolosa*. Edison la ridusse a portentose utilità.

Così è dell'automobile per l'avvenire.

Il mercato ha già colti all'automobile i grandi signori, per le vetture da passeggio, da sport, da turismo.

Si tratta ora di *exploiter*, come dicono i francesi, il campo quasi vergine dei trasporti meccanici delle persone in massa e delle merci.

La crisi automobilistica non può essere risolta altrimenti.

V'ha di più: i mezzi eccezionali con cui si bandisce il concorso di Piacenza danno la certezza assoluta di un risultato ancor più assoluto.

Vi sarà la prova su di un circuito. Il circuito è: Piacenza - Revergaro - Bobbio - Varzi - Salice - Voghera - Piacenza.

Da Piacenza si sale per Val Trebbia, si varca il passo del Pennè, si scende per Val Staffora a Voghera, di qui si torna ancora a Piacenza.

Un circuito superbo di bellezza e di praticità.

Il regolamento, già compilato, sarà tra pochi giorni pubblicato, non appena cioè avrà l'approvazione della Commissione tecnica e dell'A. C. I.

Le categorie saranno le seguenti:

1^a carri per un carico utile da 50 a 200 kg.; 2^a id. id. da 201 a 900 kg.; 3^a id. id. da 901 1500 kg.; 4^a id. id. da 1501 a 2000 kg.; 5^a id. id. da 2001 a 3000 kg.; 6^a id. id. da oltre 3000 kg.; 7^a veicoli *omnibus* per trasporti da 6 a 10 persone; 8^a id. id. da oltre 10 persone; 9^a treni di veicoli.

Esse sono divise in due classi, una per gli automobili con motore ad esplosione o misti e l'altra per i motori esclusivamente elettrici.

Oltre il concorso generale indetto dal Comitato, vi saranno i seguenti concorsi speciali:

1^o per automobili agrari;
2^o per automobili adatti ai servizi militari;

3^o per automobili montati su ruote elastiche.

Come si vede, nulla fu dimenticato, nulla trascurato.

E se dall'alba si può pronosticare del meriggio d'una giornata, si può senz'altro affermare che il Concorso automobilistico di Piacenza sarà il folgorante meriggio, sogno e sospiro dello sport di tutto il mondo!

Ed ancora una volta all'Italia il primato dell'idea, del pensiero radioso!

Diamo qui alcune fotografie di Piacenza, colle vedute dei punti culmi-



L'attuale ponte sul Po presso Piacenza.

Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli nè *pannes*, adottate sulle vostre macchine, come già adottano le primarie Case costruttrici:

Cartouche,
Trasmissioni,
Scappamenti liberi,
Filtri, Leve,
Fischi, Manette

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets

E. M. BOWDEN

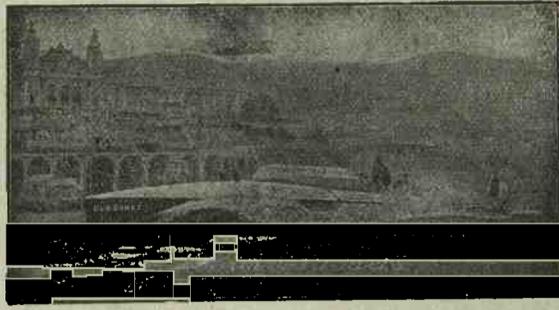
Filiale per l'Italia:

MILANO - Via Sirtori, 16 bis.

Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI
SEDE IN GENOVA

Barche o
Yachts a vela
Yachts
a vapore
Yachts
automobili
Lancio da
salvataggio



Idropiani
Canotti
Automobili
Trasporti
Rimorchia-
tori fluviali

GRAND PRIX all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.
Preventivi e Cataloghi a richiesta. Per telegrammi: SIAM - Genova.

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Ang. in	Lire	Largh.	Largh.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Ang. in	Lire	Largh.	Largh.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	190
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacoche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

Officine e Cantieri Napoletani

C. 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

SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Stabilimento Italiano

per le Riparazioni dei Copertoni e Pneumatici per Automobili
(Lavorazione garantita)

V. RICHIARDONE

PREMIATO con Diploma di Gran Premio e Medaglia d'Oro
all'Esposizione di Madrid 1907.

Diploma di Gran Premio e Medaglia d'Oro
all'Esposizione Generale Internazionale - Napoli 1907.
Medaglia d'Oro Esposizione Internazionale - Pisa 1907.

Rechapage "Sirpa"

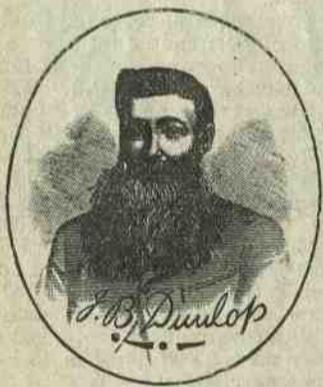
rinforzo in cuoio ed in gomma, sistema speciale brevettato
per riparazioni ai copertoni ed alle camere d'aria.

FARI, FANALI, TROMBE e CORNETTE

della Premiata Ditta I. E. ARNOLD di Dresda.

Via Cibrario, n. 10 - TORINO - Telefono 29-14.

1908



DUNLOP

coi suoi tipi

Antisdrucciolevole

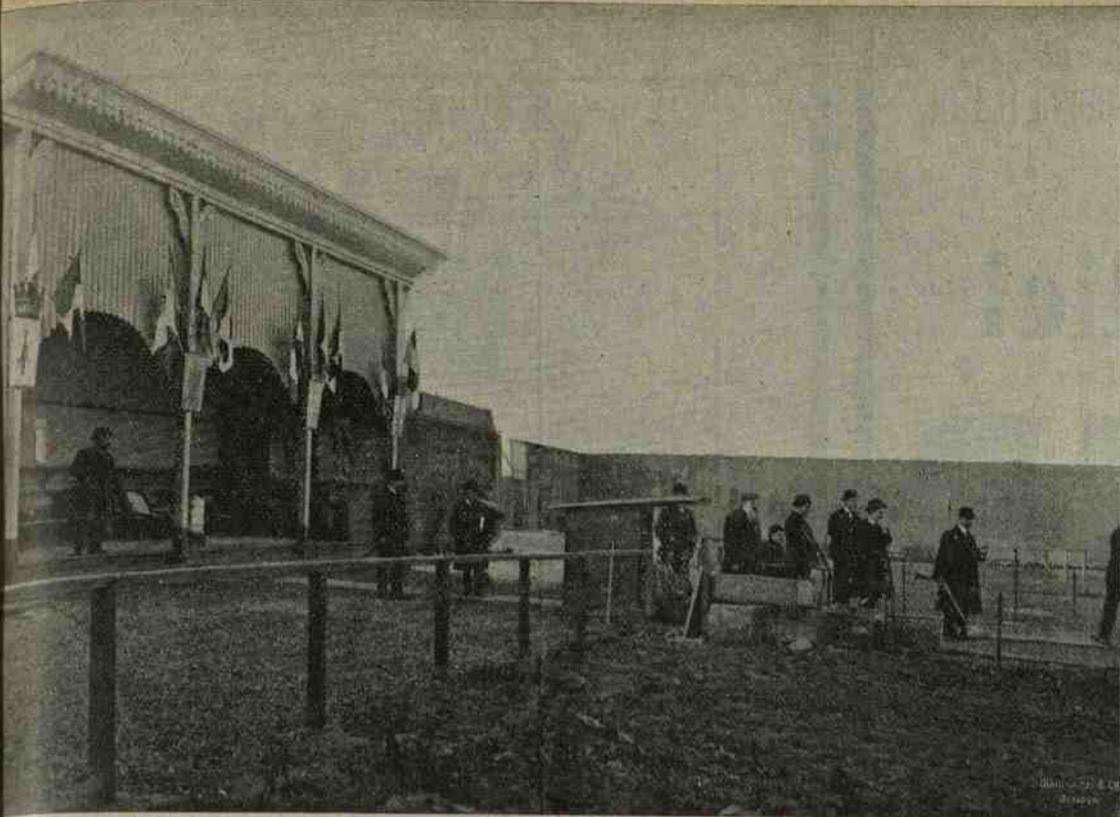
(cuirasse armée)

Scannellato

e col suo **Cerchio smontabile** mediante il quale ogni automobilista
può, in caso di *panne*, cambiare facilmente il cerchione completo in **10 SECONDI**

ha riassunto gli ultimi progressi dei

PNEUMATICI D'AUTOMOBILI

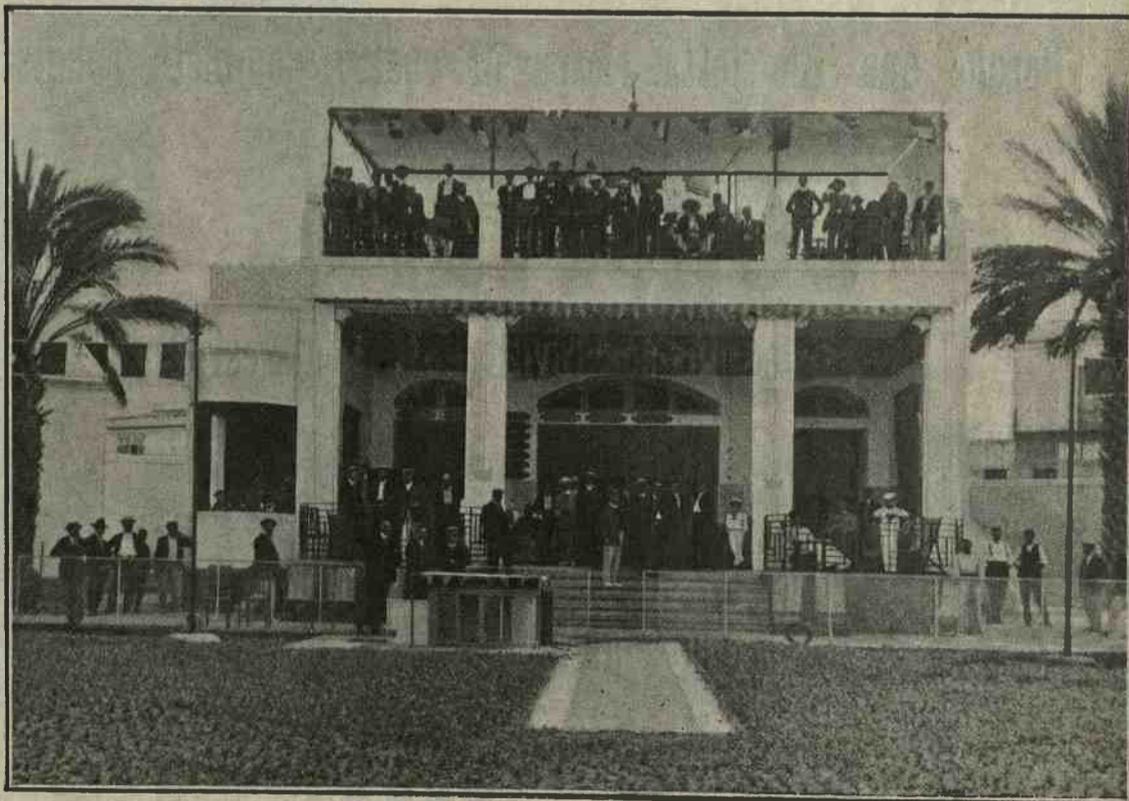


Il nuovo stand della Società tiri a volo del Martinetto (Torino).

anti, là ove si svolsero gli eventi cattedra delle
ste.
Il ponte vecchio in ferro, la visita del T. C. I.
nuovo ponte in ferro durante la costruzione,
misero ponte in chiatte, in parte asportato
alle furie dell'ultima piena, il nuovo gran ponte
ferro, maestoso nella sua gloria di forza!
l'avvenimento non è piacentino, non è italiano...
mondiale!
Questo gran ponte non è che la sicura caparra
sulla linea ferroviaria Genova-Piacenza che Na-
leone il Grande intuì, e che l'Italia che lavora
tende con giusto diritto.

posso vedere, come segnacolo di vittoria, nelle
mani di una gioventù che, per proprio diletto,
si fortifica nel pensiero di un miglioramento per-
sonale del fisico e dello spirito, direttamente con-
tribuendo alla concezione elevatissima d'un mi-
glioramento fisiologico della razza cui appartiene.
Ed ora — puritano confessato — torno a bomba
(gingillo che anch'esso è diventato... uno sport
presso i nichilisti russi), e, appoggiandomi alla
mia definizione di sport, vi confesso senz'altro che
automobilismo, motonautica, aereonautica, e tutte
quelle manifestazioni evolute dove non è motore
l'uomo, ma un congegno meccanico, per me non
entrano nella categoria degli sports veri...
Ecco il mio purismo sportivo.

Cos'è che mi diede la spinta a far questa pro-
fessione di fede? Qualche settimana di viaggi,
nell'autunno scorso, durante i quali assistetti a
parecchie e svariate manifestazioni sportive, com-
prese le tre d'una importanza non indifferente:



Lo stand Florio a Palermo alla Colonnella.

(Fot. V. Lo Cascio, Palermo).

campionati nazionali di nuoto, corse automobili-
stiche di Brescia, riunioni ciclistiche di Mantova.
Di queste dirò brevemente il significato.

Alla gran festa natatoria di Saldò erano sane e
virili muscolature, ampi toraci, epidermidi abbronzate,
corpi ben torniti e forti che si contendevano
in simpatica e strenuissima lotta un primato do-
vuto esclusivamente alla propria forza e tenacia.
Erano dilettranti, giovani venuti a loro spese da
ogni parte d'Italia a fare dello sport sano e rige-
neratore, senza l'assillo di alcun vantaggio pecu-
niario, spronati solo dall'ideale di far brillare di
gloria il nome della propria Società o della propria
divisa.

Simpatica questa lotta, esteticamente ed ideal-
mente bella ed ardita...

Fui a Brescia. L'abilità del guidatore A. B. C.
mascherava tutta una *reclame* industriale di una
Ditta automobilistica. Se la Ditta X vinceva, il
trionfatore era l'uomo o la macchina?... L'uomo?...
Perchè aveva passati i 100 km. all'ora in una
corsa vertiginosa? Ma allora gli sfortunati che tale
media in sul principio avevano superata, arre-
standosi poi per un guasto di macchina, erano di
meno per abilità del vincitore?

La macchina? Sì... ma in quanto che un uomo
l'aveva abilmente condotta.

Dunque? E' sport questo, dove la vittoria di-
pende in gran parte dalla fortuna?

E' un esercizio fisico che apporti diletto e sa-
lute quello di guidare una macchina a velocità
vertiginose? Al lettore il responso...

E lascio da parte il lato finanziario, dacchè a
tali corse il parteciparvi si riduce ad un contratto
fra *chauffeur* e Ditta, e che contratto...

Vengo a Mantova. Delle riunioni ciclistiche in-
ternazionali colà svoltesi, rimasi veramente entu-
siasmato anch'io... Ma che bello sport sarebbe il
ciclismo se non fosse diventato per i più una
professione! Ma no, anche lì v'è entrato, da pa-
recchi anni, il professionismo.

Il corridore tale è pagato, vende il suo nome
esotico che gira sui cartelli della città a caratteri
cubitali, si presenta al pubblico come una bestia
rara, come l'acrobata che scende nel circo allo
squillo della campanella.

E' pagato e deve... prodursi!

Il dilettrante no, invece! Prende parte alle ri-
unioni che gli garbano, si astiene da camarille
che nessun vantaggio gli porterebbero, vince coi
propri, esclusivi mezzi, prende la sua medaglietta,
e potrà sempre dire: « Non mi sono venduto.
Ho corso per divertirmi, per fare dello sport ».

E giacchè parlo di ciclismo aggiungerò qualche
cos'altro.

Siamo ritornati da un paio d'anni nel ginepraio
delle corse ciclistiche su strada, bandite — non
si sa con qual criterio — l'una dopo l'altra con
un susseguirsi vertiginoso, e più dannoso che
proficuo pel fisico dei concorrenti che a tutte, o
per puntiglio o per interesse, vogliono prendere
parte.

Purismo Sportivo

Contro il professionismo ed i pseudo sports)

Progressista in quanto è evoluzione sociale,
confesso di essere e di diventar sempre più retro-
grado per quanto concerne l'evoluzione sportiva.
Evoluzione sportiva? Scommetto che questa pa-
ola modernissima non venne mai finora accop-
piata allo sport, per quanto il mio lettore abbia
potenzialmente esempio che anche le estrinsecan-
ze sportive, come quelle sociali, si evolvono...
Non sono forse degli sports evoluti l'automobilismo,
la motonautica, l'aerostatica?
Qualche secolo fa chi si sarebbe sognato di de-
minare col bell'appellativo di *sportsman* il po-
po Papin quando faceva la sua prima sortita in
stello a vapore — automobile anche quello
ch'è... andava da sè — oppure i fratelli Mon-
pfer quando iniziavano le prime lotte del più
leggero dell'aria... contro la medesima?
Eppure adesso chi siede al volante d'un auto-
mobile, come chi manovra fra i cordami di una
piccola appesa ad un areostato, diviene uno
sportsman.
La questione sta tutto nell'allargare il signifi-
cato d'una parola.
Sport, in essenza, che cosa vuol dire? Defini-
zioni ne furono date parecchie; ne lessi di brevi
e di lunghe, di astruse e di semplici, di incon-
denti... e queste sono le più numerose!
Nè io voglio tentare di darne categoricamente
una, perchè non mi si possa affibbiare del cat-
gorico. Per me sport è semplicemente un eser-
cizio fisico che, col moto vivace delle nostre membra,
apporta diletto e salute, ma non... denari.
E non denari... se no cadiamo in vero profes-
sionismo, in piena speculazione finanziaria, dege-
riamo lo sport!
Ammetto il premio, il trofeo della vittoria che
scita l'emulazione nel vinto, ed è di sprone col
no significato morale al vincitore, ma il denaro
nante, quel denaro col quale pago lo scarpino
il cameriere, non lo posso ammettere, non lo

“The Pearl”, Marea depositata La migliore Serie per costruzione di Biciclette

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

Il Rappresentante Generale per l'Italia

dei

Pneumatici

PETER

ADAM BOOS

Milano - Foro Bonaparte, 70 - Milano

avverte che venne aperta

la nuova filiale in **TORINO**

Via Carlo Alberto, 40.

USATE SOLAMENTE
SERIE B.S.A.

*Le Marche di Fabbrica della
The Birmingham Small Arms Co. Ld. sono*

B.S.A.

e



*Ogni pezzo originale porta una od
entrambe queste Marche.*

Società Anonima **FRERA - MILANO**

Filiali:

Torino - Padova - Parma - Firenze - Mantova - Bologna

CICLISTI!

Perchè una Bicicletta riesca di vostra completa soddisfazione dev'essere munita di:

Coperture DUNLOP

le più scorrevoli - le più resistenti - le più eleganti

Camere d'aria DUNLOP

le più elastiche - e le più perfette per fabbricazione

Cerchi DUNLOP Welch

i più resistenti - i migliori - gli unici coi quali si ottengono ruote perfette.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^A - Milano

Ormai la maggior parte di queste corse su strada si sono ridotte a corse *réclame* della tale e tal altra Ditta fabbricante biciclette, che mette in campo quattro o cinque corridori e dei quali uno è il preferito, designato ad arrivare primo: perchè i compagni lo aiuteranno, lo faciliteranno, allenandolo lungo il percorso, facendogli trovare

routiers piemontesi all'indomani d'una clamorosa sconfitta.

Ma già, la politica dei Machiavelli è politica prettamente italiana per non venir seguita in queste competizioni, dove sono in lotta supremi interessi industriali.

Il fine giustifica i mezzi...

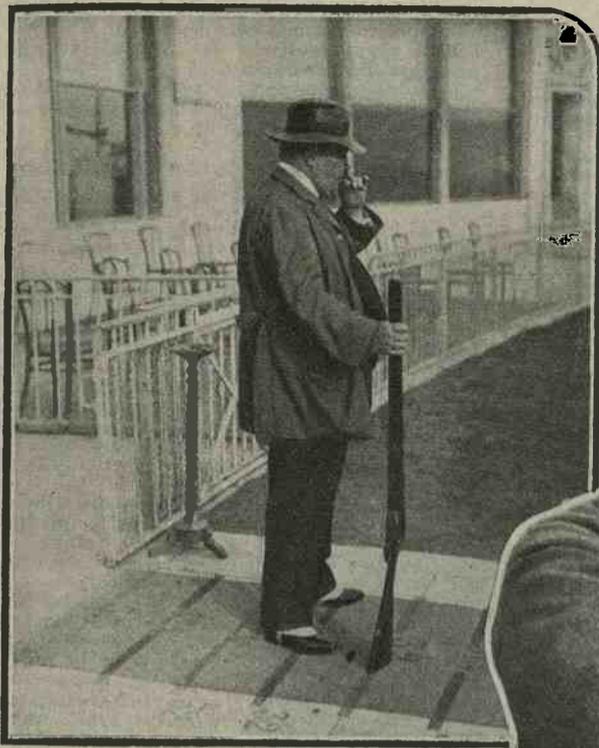
E adesso che fui sincero, se non avete nessun peccato, scagliatemi la vostra pietra!

 Riassumendo, cos'è questo *purismo sportivo* che intitola la mia lunga chiacchierata? E' cosa semplicissima. Vuol dire: torniamo allo sport vero, allo sport di vecchio stampo, senza più o meno mascherati interessi pecuniari che falsino l'esito della gara.

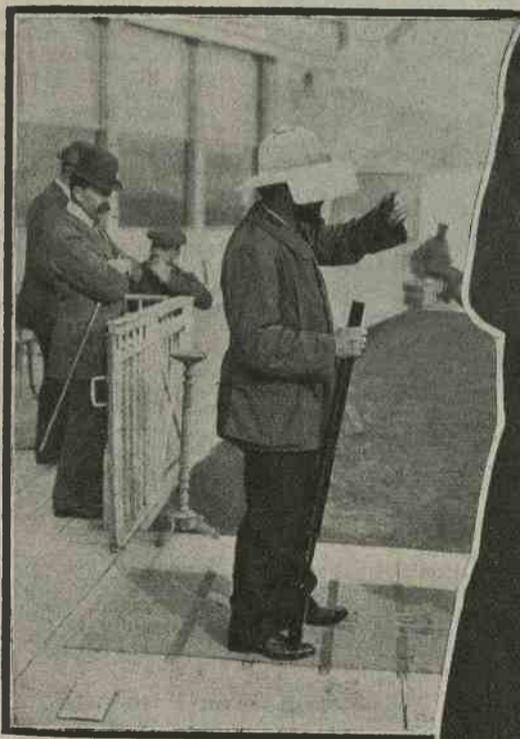
Vuol dire: combattiamo il pro-

Torniamo ai capi stipti delle manifestazioni sportive, che sono pur sempre quelli che, per la loro semplicità, maggiormente piacciono, dilettano e fortificano la gioventù.

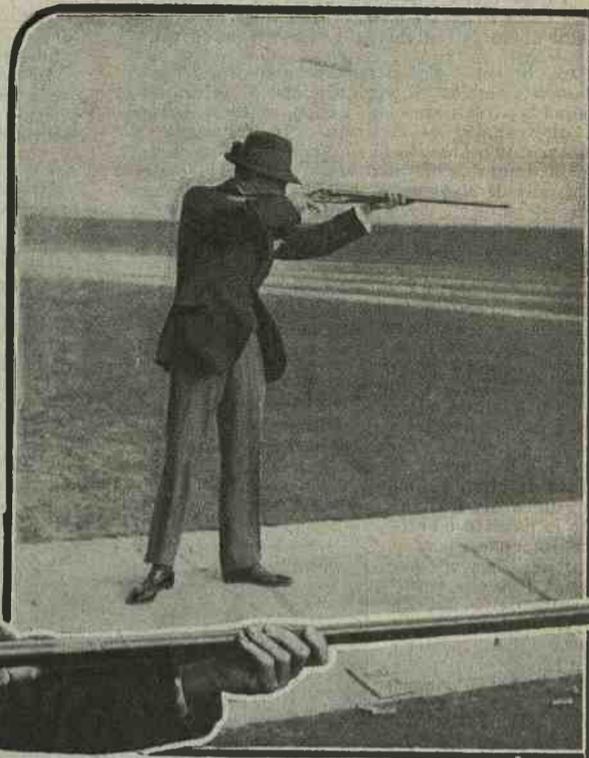
Date in un collegio un'ora di ricreazione; ai vostri bimbi, giovincelli, un'ora di libertà, e li vedrete rincorrersi, giocare alla palla, andare in



Nello stand di Montecarlo. - Il deputato di Grecia, Corapano.



Il campione russo Mazourine.



Laurentz (figlio).

bicicletta, in barca, ecc., mentre non capiterà mai di vederli radunarsi in una palestra dinanzi alle parallele, o a sollevare manubri.

Quello che è sport vero la gioventù se lo trova da sé, perchè sport è sinonimo di diletto.

E fortificarsi divertendosi è naturale che tutti facciano.

G. Corradino Corradini.

Attraverso gli stands italiani di tiro a volo

A Torino da qualche mese si è inaugurato lo stand della Società di Tiro a Volo Martinetto presso lo stesso poligono del Tiro a Segno. È assai frequentato. Fra gli assidui si notano Buscaglione, Chiantore, Interdonato, conte Filippi, avv. O. Agostini, Pizzi, Durio, geom. Righini, avv. Manelli, avv. Pasquario, avv. Penati, barone Andreis, conte Cornigliano, marchese Gresy, Montani, avv. Castagnola, Grasso, cav. Boetti, Vercellone Serafino, C. Vercellone, Montaldo, Scaravelli, Cavalchini.

Un altro stand italiano oggi frequentato dai tiratori internazionali è quello di Florio alla *Colonnella* presso Palermo. Ultimamente ebbero luogo le due seguenti importanti gare:

Gran Tiro « Stand Florio ».

N. 12 piccioni a m. 26. Tiratori n. 16.

Premi: 1. marchese Montaperto Salvatore, L. 1250 e medaglia d'oro, 13 su 13; 2. Lasagna, L. 1250, 12 su 13;

3. Cav. Pottino Roberto, L. 150, 15 su 16;

4. Cav. Tasca Paolo, L. 50, 13 su 15.

Gara di Campionato per la Coppa di Palermo, premi:

1. Marchese Montaperto Salvatore, L. 817, piccioni 21 su 23 e la Coppa.

1. e 2. diviso: Tasca Lucio, L. 817, 20 su 23. Cav. Florio Vincenzo, L. 816, 18 su 21.

4. e 5. diviso: sig. Porretto Carlo e sig. Lentini Giuseppe, L. 150, 17 su 20 per ciascuno.

Roberts, uno dei più celebri tiratori del mondo.

fessionismo ed incitiamo il libero dilettantismo. E soprattutto non chiamiamo *sport* l'ultima trovata che ci vien dalle Americhe — come potrebbe essere il circolo della morte — se veramente non è un *esercizio fisico che col moto vivace delle membra ci apporti diletto e salute*.

Podismo, nuoto, canottaggio, alpinismo, scherma, pattinaggio, giuoco del calcio, palla, corda, ecc. — ne avete cento! — questi sono veri sports.

Non parlo, s'intende, della ginnastica a tempi... roba da caserma, nè dell'atletica degli attrezzi... roba da acrobati.

Per i giorni 29, 30, 31 marzo e 1° 2, 3 aprile sono indetti grandi tiri con L. 11.000 di premi.

La Direzione della Società del Tiro al Piccione di Milano darà nello stand di Precotto una serie di grandi Gare Internazionali al Piccione dal giorno 9 al 12 prossimo venturo aprile, con una dotazione di lire cinquantamila in denaro e quattro grandi medaglie d'oro.

Il Gran Premio di Montecarlo, che si disputa per la 13ª volta, è stato quest'anno vinto dal conte Germin, austriaco, con 15 piccioni su 15. Il premio ammontò a 26.564 franchi e un oggetto d'arte. Secondo fu il francese Henriot, con 14 piccioni su 15 (L. 12.478); terzo l'italiano Grasselli (lire 8782), con 13 su 14. Divisero il 4° premio Cacciari, Visalli e Roberston. I concorrenti furono 177.

una volta in testa — buona dose di chiodi fra la sua macchina e quelle degli avversari che lo seguono.

Ah, se domani nel regolamento di queste corse si mettesse almeno un articolo che suonasse presso a poco così: « Chiunque durante il percorso verrà appiedato a causa di quei tali chiodi che nessuno meglio dei concorrenti conosce, la corsa verrà annullata con squalifica a tutti i corridori! ».

Se non ci fossero i chiodi, quali risultati diversi avrebbero certe corse ciclistiche — mi diceva melanconicamente uno dei nostri migliori

GIUOCO DEL CALCIO

Il I Torneo Internazionale di foot-ball

Le eliminatorie italiane — La fissazione delle date rimandata a lunedì 24 — L'approvazione della F. I. F. — La Targa d'oro « Stampa Sportiva » — Nuove adesioni dalla Francia, Svizzera ed Austria — I regolamenti come definitivamente vennero approvati.

Quale fra le sette Società partecipanti al Torneo della *Stampa Sportiva* si aggiudicherà il primato e sarà chiamata a schierarsi a fianco della migliore squadra di Francia, di Svizzera e di Germania, a rappresentare degnamente la giovane Italia sportiva? Questa la domanda che arrovella le menti dei dirigenti i principali clubs nazionali che parteciperanno alla gran selezione; questa la domanda che la gran massa dei giovani giocatori del calcio italiani si sono rivolti dal momento che la nostra idea, che la nostra manifestazione è stata bandita con signorile pubblicità sulla stampa estera ed italiana.

La risposta è certo difficile, perché se, soffermandoci sui risultati degli ultimi incontri fra città e città, dovremo accordare le nostre preferenze alle squadre di Torino e di Vercelli, noi sappiamo pure che a Milano il *Cricket* fino a ieri era una squadra campione imbattibile ed imbattuta in Italia, ed una agguerrita avversaria delle Società estere.

Sappiamo pure che *Unione Sportiva Milanese* ed *Andrea Doria* hanno un passato che non è di ieri, e che, dotate di buon assieme, benché totalmente formate di giocatori italiani, possono, come hanno già fatto per lo passato ed anche recentemente, procurarci qualche lieta sorpresa.

Non vuol dire che siano state battute dalla famosa *Pro Vercelli* o dall'anziana *Juventus* di Torino. Anche il *F. C. Torino*, che negli ultimi campionati fu *magna pars*, più ostacolato che assecondato dalla Dea Fortuna, venne battuto domenica scorsa a Biella dalla *Juventus F. C.*! E' vero che mancava di un giocatore, come è anche vero che se domani si trattasse d'impegnarsi seriamente, questa Società non mancherebbe di schierare campioni stranieri a surrogare qualche attuale elemento scadente.

Dunque?... Ginepraio sportivo! Badando allo spirito dell'avvenimento, che fu quello di scuotere le assopite energie, di far opera di pratica propaganda in favore dell'atletico *giuoco del calcio*, e non di far misurare una squadra nazionale d'Italia con quelle di altre tre o quattro nazioni per trarne un paragone di abilità singole e collettive, noi per vero crediamo che sia avventato ogni pronostico pel fatto che oggi sulla carta la squadra che può apparire appena mediocre, potrà domani, col rimpiazzo di qualche giocatore, o trasposizione di posti fra i componenti la stessa squadra, diventare un complesso omogeneo tale di giocatori da annientare le previsioni favorevoli al Club meglio quotato.

Le sorprese nel campo di questo sport sono all'ordine del giorno, e perciò il primato è aperto a tutte le squadre seriamente preparate al cimento.

Ciò che fin d'ora riesce consolante è la partecipazione assicurata a questo Torneo di tutte le principali Società del calcio dell'Alta Italia, che sono poi le migliori di tutta la penisola.

Sarà la prima volta, e crediamo che resterà pure l'ultima di quest'anno, che si sarà riusciti in Italia a fare ciò che né Federazione, né Comitato regionale, né iniziative private ottennero finora, e cioè di aver a partecipe delle loro iniziative tutte le forze, tutte le principali Società del calcio italiane.

Questo merito di affratellamento e di concorde concorso al più grande avvenimento di *foot-ball* dell'annata e della non indubbia riuscita spetterà alla *Stampa Sportiva* che è in attesa di presto registrare i primi importanti incontri fra la gioventù delle industri città dell'Alta Italia: Torino, Milano, Genova e Vercelli.

I nostri giocatori saranno così chiamati all'alta missione di difendere sportivamente: prima i colori della propria città, e poi quelli, ben più fatidici, della nostra Italia.

Incitarli all'allenamento ci pare superfluo, perché già ci consta, nel modo il più singhiero, quanta passione essi abbiano posta nell'attesa del grave avvenimento, e quanta serietà di intendimenti nell'allenamento e nella formazione delle loro squadre.

Nella quarta seduta tenutasi venerdì scorso 14 corr.

venne deciso che le date per le eliminatorie italiane verranno stabilite definitivamente nella prossima seduta che avrà luogo lunedì 24 febbraio, dopo cioè di aver preso visione delle date del Calendario ufficiale dei Campionati italiani stabilito dalla nostra Federazione, la quale cortesemente ci promise di lasciare nei mesi di marzo ed aprile tre domeniche libere per la disputa delle nostre eliminatorie.

È giunta l'approvazione ufficiale del nostro Torneo dalla Federazione italiana di *foot-ball*, e perciò implicitamente anche dalla Federazione internazionale.

In tal modo l'organizzazione del nostro grande avvenimento, oltreché dal lato pratico, anche da quello, diremo così, burocratico, può dirsi completamente compiuta.

Nell'ultima seduta del 14 corr. venne dalla Commissione esecutiva deciso di assegnare come primo premio alla Società vincente del Torneo internazionale una magnifica *Targa d'oro* del valore di L. 1500 circa.

Artefice di questo gioiello d'arte sarà la nota Ditta torinese Musy, che con un fine lavoro di cesello in un'artistica concezione caratterizzerà sul re dei metalli il giuoco del calcio su di uno sfondo delizioso di bassorilievi.

Ma a questo soggetto ritorneremo sull'argomento, riservandoci in seguito di pubblicare il bozzetto dell'artistica targa, una novità come premio, in gare di *foot-ball*.

Abbiamo pure deciso di stabilire un secondo trofeo per la squadra seconda classificata nel Torneo, ed un terzo premio per la vincente le eliminatorie italiane.

5. Per ogni caso non previsto dal regolamento, il Comitato sarà giudice inappellabile.

6. Il *referee* sarà scelto dalla Commissione svizzera degli arbitri.

7. I Clubs prescelti dovranno mandare una distinta esatta dei giocatori che parteciperanno alle gare.

8. La *Stampa Sportiva* corrisponderà un indennizzo alle squadre partecipanti.

9. Alla squadra vincitrice della gara finale sarà assegnata « La Targa d'oro *Stampa Sportiva* » del valore di L. 1500 circa, come pure sarà dato un premio alla squadra seconda classificata.

10. Il Comitato si riserva il diritto di far giocare una gara di consolazione.

Le iscrizioni devono inviarsi al segretario signor J. F. Bollinger, via Santa Chiara, 76, Torino, e non più tardi del 10 marzo 1908.

Regolamento per le eliminatorie italiane del gran Torneo internaz. di « foot-ball association »

1. Al Torneo internazionale di *foot-ball association* parteciperà una squadra italiana, la vincitrice delle eliminatorie.

2. Il Comitato rispetterà le date delle gare della *F. I. F.*

3. Le eliminatorie avverranno a Milano e Genova fra le squadre iscritte della rispettiva città, nel Piemonte per coppie estratte a sorte.

4. Le quattro squadre partecipanti alle semi-finali (una a Milano, una a Genova e due nel Piemonte) giocheranno a Torino eliminandosi per coppie estratte a sorte.

5. Le due squadre vincenti giocheranno la finale a Torino.

6. Nessun indennizzo sarà corrisposto alle squadre italiane partecipanti alle eliminatorie, tranne a quella che, come vincitrice, parteciperà al Torneo.

7. All'atto dell'iscrizione ogni Società dovrà inviare la lista dei soci, fra i quali verrà scelta la squadra. E' inteso che tali soci debbono appartenere regolarmente alle rispettive Società almeno dal 1° novembre 1907, ed essere residenti in Italia dalla medesima data.

8. Fungeranno arbitri scelti dal Comitato fra quelli ufficiali della *F. I. F.* di cui vige il regolamento di giuoco.

9. Nei casi non previsti dal regolamento subentrano come giudice inappellabile il Comitato.

Comitato d'onore: S. A. R. il Principe Duca degli Abruzzi, presidente; il senatore Secondo Frola, sindaco di Torino; il presidente della Federazione Internazionale di *Foot ball*; Mr. Victor E. Schneider di Ginevra, vicepresidente della Federazione Internazionale di *Foot-ball*; Mr. André Espir di Parigi, vicepresidente della Federazione Internazionale di *Foot-ball*; il princ. Balbiano Belgioioso d'Este, presidente della Federazione Italiana di *Foot-ball*; il ragioniere Bosio, segretario della Federazione Italiana di *Foot-ball*; il comm. dott. Camillo Tacconis, assessore del Municipio di Torino; il marchese Ferrero di Ventimiglia.

Commissione esecutiva: Verona Gustavo, presidente; Dick Alfredo, vice-presidente; Hess Giuseppe e Bollinger, segretari; Maccagno Giuseppe, cassiere; ingegnere Varetto Vittorio, Corradini G. C., dottore Secondi, ingegnere Miro Gamba, F. Berardo, Franz Schoenbrod.

I Campionati italiani.

I fatti meglio che le parole sono quelli che a breve scadenza dimostrano se una causa è buona o non.

Per una questione di principio da noi a tutta oltranza iniziata e patrocinata, le Società del calcio italiane, consociate alla nostra Federazione Italiana, si trovarono in principio d'anno, dopo la prima seduta del Consiglio Federale, divise in due partiti opposti.

L'uno, il progressista, diremo così, voleva che i Campionati italiani fossero disputati da soli giocatori italiani, l'altro pretendeva, in base ad una consacrata abitudine, che ai Campionati nazionali potessero concorrere come per gli anni addietro squadre qualsiasi anche se composte in preponderanza da elementi stranieri, di passaggio o appositamente fatti venire in Italia da Società ben provviste di mezzi ed agognanti di venire in possesso dell'ambito trofeo: la Coppa di Campionato.

Si cercò di tagliar la testa al toro, salvando i proverbiali... cavoli e capra!

Si riuscì? Un cavolo! Le mezze misure, le gridammo sempre ben forte, non sono di gente coraggiosa.

Ma la decisione venne presa, decisione di maggioranza, alla quale ci inchinammo, senza unire però il nostro voto di plauso suonante così: Sono istituiti due Campionati: uno *Federale* libero a squadre miste, cioè con giocatori stranieri, l'altro *Italiano* riservato a squadre pure, ossia ai giocatori italiani...

Chi ne aveva avuta la meno peggio erano i Clubs diremo così internazionali che erano riusciti a conservarsi un proprio Campionato di fianco a quello italiano.

Gli italiani erano stati accondiscendenti. Ciò non bastò. Avvenne invece che i Clubs dei quali *magna pars* era l'elemento straniero fecero i bizzardi per quello che essi crederono fosse stato uno scacco ricevuto e desertarono in massa dalla comp



La prima squadra del F. C. Astense già ben agguerrita per le prossime gare. Si misurerà il 1° marzo col F. C. Casale. — (Da sinistra a destra, seduti: R. Sparbi, Carlo Calzia, O. Gentile, Torelli, A. Baldizzone; dietro: M. Giolito, A. Pettigiani, Arri Pietro; in piedi: A. Besozzi, Arri Dante, A. Savojardo, A. Albanesi. (Fot. G. Bensi, Asti).

Nuove adesioni di massima, oltre alle otto francesi precedentemente pubblicate, abbiamo ricevuto dall'estero. Esse sommano ad undici. Eccole:

Union Sportive Parisienne, attualmente una delle migliori *équipes* parigine. Di quest'anno vinse il *Racing Club*, campione di Francia, la prima volta con 6-2 e la seconda con 5-1. Il 2 febbraio all'Havre batté con 9-0 l'*Havre Sport*, campione di Normandia.

Union des Sociétés Françaises des Sports Athlétiques di Parigi.

Comédie Médocaine di Bordeaux.

Phocie Club di Marsiglia.

Club Athlétique Français di Parigi.

Club de Sports Athlétiques.

Association Athlétique Ardennaise.

Fuss-ball Club Union di Fürth (Baviera).

Foot-ball Club di S. Gallo.

Foot-ball Club di Zurigo.

Fuss-ball Club di Lustenau (Austria).

Ed ora ecco i due regolamenti come vennero definitivamente corretti ed approvati nell'ultima seduta dalla Commissione esecutiva:

Torneo internaz. di « foot-ball association », organizzato dalla « Stampa Sportiva », di Torino.

Approvato dalla Federazione Italiana di *Foot-ball*. (Vige il regolamento della Federazione Internazionale di *Foot-ball Association*).

1. Domenica e lunedì, 19 e 20 aprile 1908, sul Campo Sportivo (Motovelodromo) di Torino, avrà luogo un Torneo internazionale di *foot-ball*, organizzato dalla *Stampa Sportiva*.

A tale scopo sono pregate tutte le società di *foot-ball* di inviare la loro adesione a questa riunione sportiva.

2. Il Comitato organizzatore, di comune accordo con i signori delegati dell'Associazione Internazionale di *Foot-ball*, sceglierà fra le squadre iscritte la migliore di ogni nazione.

3. Il giro dei *matches* da giuocarsi sarà determinato dal Comitato.

4. Le gare d'eliminazione avranno luogo domenica 19 aprile, e le decisive il 20 aprile.

OIOLISTI Provedevi del vero Fanale "AQUILAS" raggio di 100 metri.

I veri "Aquilas" portano impressa la Marca di fianco e la parola "Aquilas".

Articoli d'illuminazione, casalinghi e chincaglierie.

FABBRICA F.lli SANTINI - Ferrara

Esposizioni Internazionali Bruxelles 1906 Grand Prix Milano 1906 Medaglia d'Oro

tizione per loro creata, lasciando libere in campo — ironia delle cose! — le sole squadre italiane iscrittisi per amore di sport ai Campionati federali.

Cosa avvenne dopo? Quello che doveva avvenire. S'iniziarono le iscrizioni ai Campionati italiani (perfino la precedenza era stata concessa a quelli federali) ed a questi in gran massa accorsero con la loro adesione le Società italiane del calcio, solo riservando la loro astensione i grandi Clubs... internazionali, ossia: *Milan Cricket*, *F. C. Torino*, *Genoa Cricket*.

Il lato ameno della cosa sta poi nei malcontenti sorti e palesi di buona parte degli associati italiani a questi Clubs, che protestarono per l'astensionismo della propria Società perchè si videro tagliati fuori per tutta la stagione dalla possibilità di concorrere a cicli di gare d'una indubbia importanza.

Ma cosa fatta capo ha! Al malcontento dei grandi Clubs rimediò in modo geniale la nostra rivista col bandire il Primo Torneo Internazionale di *foot-ball*, al quale grande avvenimento potranno concorrere tutte le squadre, miste o non, delle principali Società italiane del calcio.

Abbiamo detto che alla chiusura delle iscrizioni ai Campionati italiani tutte, o massima parte, delle società nazionali del calcio furono registrate per iscritte.

Eccole infatti:

Squadre di prima categoria. — *Unione Sportiva* di Milano; *Pro Vercelli* di Vercelli; *Andrea Doria* di Genova; *F. C. Juventus* di Torino. Totale 4.

Squadre di seconda categoria. — *Unione Sportiva* di Milano; *Andrea Doria* di Genova; *F. C. Juventus* di Torino; *F. C. Pro Piemonte* di Torino; *F. C. Ausonia* di Milano. Totale 5.

Squadre di terza categoria. — *Unione Sportiva* di Milano; *F. C. Naples* di Napoli; *F. C. Bergamo* di Bergamo; *Associazione ginnastica e scherma* di Padova; *Società sportiva* di Napoli; *Pro Vercelli* di Vercelli; *Collegio Fachetti* di Treviglio; *F. C. Minerva* di Milano; *Andrea Doria* di Genova; *Sportiva Italia* di Firenze; *F. C. Juventus* di Torino; *Pulvis et Sol* di Chieri; *F. C. Pro Piemonte* di Torino; *Unitas Club* di Milano; *F. C. Ausonia* di Milano; *F. C. Venezia* di Venezia; *Associazione del calcio*, di Vicenza; *Società Lazio* di Roma; *Sport Club Audace* di Napoli; *F. C. Astense* di Asti; *F. C. Fiorentina* di Firenze. Totale 21.

Del successo ottenuto, della giusta causa luminosamente vinta, ne va data lode alla *F. I. F.*, e per essa al solerte ed infaticabile suo segretario, l'egregio rag. Bosio.

Campionato Federale (II categoria).

La « *Pro Vercelli* » campione federale.

Con l'ultimo *match* stravinto nella propria città domenica 16 corrente dalla *Pro Vercelli*, questa ha senz'altro il diritto di chiamarsi campione federale 1908 fra squadre di seconda categoria.

Le bianche camicie vercellesi, misurandosi coi bianchi e bleu di Genova, vollero stravinere. Sta la prova dei sette *goals* segnati contro uno, e dei tre giocatori genovesi messi fuori campo nel secondo tempo, tanto il giuoco si svolse violento.

A tal proposito non sappiamo astenerci dal muovere un severo appunto al giudice di campo, di non aver saputo prendere degli energici provvedimenti acchè il giuoco cessasse dal suo aspetto di brutale aggressione.

Sulla unanimemente preveduta vittoria della *Pro Vercelli* ritorneremo a parlarne nel numero prossimo.

La Palla Dapples.

Un nuovo incontro per l'ambita *challenge* mise di fronte domenica scorsa a Milano la legittima proprietaria: il *Genoa Cricket* ed il *Milan Cricket*.

I genovesi si presentarono in dieci, i milanesi al completo.

Il giuoco esplicato non fu certo dei più classici ed eleganti, e l'esito in realtà fu incerto.

Vinse Milano con 1 *goal* a zero, marcato nella prima ripresa, ma una superiorità spiccata non l'affermò nessuna delle due contendenti.

Il pubblico accorso a presenziare al *match* fu numeroso ed elegante.

La coppa del comm. Eugenio Bona.

Questa gara, indetta dal *Club Sport Veloces* di Biella, per la disputa della Coppa Bona, assurse primaria importanza per le squadre che vi concorsero, cioè: *Milan Cricket and foot-ball Club*, *Juventus* di Torino, *Foot-ball Club Torino* e *Pro Vercelli*.

Procedutosi al sorteggio per le eliminatorie, dapprima giocò la *Pro Vercelli* contro il *Milan Cricket*,

vincendo con 3 *goals* a 0; indi la *Juventus* contro il *Foot-ball Club Torino*, che restò battuto con 4 porte, non riuscendo a marcare nessun *goal* in suo favore.

La finale pose quindi di fronte la *Pro Vercelli* ed il *Foot-ball Club Juventus*, e la prima, con un *goal* segnato da Rampini, si appropriava la Coppa.

Le eliminatorie ebbero principio alle ore 11, causa il ritardato arrivo del *Foot-ball Club Milano*, con riprese di mezz'ora e intervalli durarono sino alle ore 2 circa del pomeriggio. La finale si disputò dalle ore 16 alle 17. Terreno ottimo.

Presenziò sempre un numeroso pubblico, che prese viva parte all'eccezionale interesse destato dallo svolgimento delle gare. Sorprese la vittoria della *Pro Vercelli*, ma fu ben meritata per il meraviglioso giuoco che spiegò, specie nei passaggi, e l'affiatamento completo dell'insieme. Ottimamente pure la *Juventus*, della quale si rivide con piacere il bravo portiere Durante. Disorganizzata apparve invece la

** Il *Racing Club* di Francia, che domenica 9 corrente battè il *Club Français* per 4 punti ad uno, è ora in testa della classifica del Campionato di Parigi. Attualmente solo l'*Association Sportive Française*, che trionfò con 4 *goals* ad uno sul *Gallia Club*, può ancora disputargli la vittoria.

** Nel Belgio il *Racing Club* di Bruxelles è sempre in testa di classifica con gran vantaggio. Ancora domenica scorsa vinse il *Léopold F. C.* con 5 *goals* a zero.

** A Santhià il giorno 9, sul Campo della Fiera, si svolse una gara amichevole d'allenamento fra le due prime squadre dell'*Unione Sportiva Vercellese* e del *Santhià F. C.*

Vinse l'*U. S. V.* con tre porte a zero.

C. G. C.

L'ascensione del pallone "Verdi", a Gallarate

A Gallarate ha fatto un'ascensione il grosso pallone *Verdi* del signor Erminio Donner Flori. La partenza ebbe luogo dal piazzale della Caserma.

Numerosi amici avevano voluto augurare il buon viaggio ai signori Flori, padre e figlio, Longhi e Riccardo Lacroix.

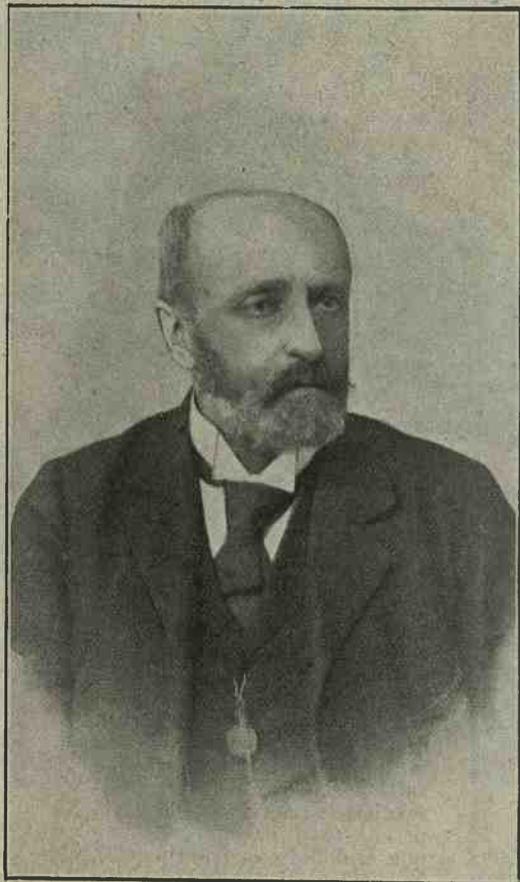
I signori Flori senior e Lacroix avrebbero dovuto discendere prima che calasse la notte, lasciando che gli altri due compagni compissero il loro concorso di durata e di distanza.

L'Unione Sportiva Galiaratese aveva per l'occasione indetta una caccia al pallone riservata ai ciclisti con premi in medaglie.

Alla partenza del *Verdi*, mentre il pubblico applaudiva entusiasticamente, si allinearono gli otto ciclisti partecipanti alla gara. Il pallone trovò subito delle correnti fortissime e si diresse rapidamente verso Novara: i ciclisti lo seguirono e qualcuno sino a Magenta, ma anche il più ostinato dovette rinunciare in causa della violenza del vento.

Alle 16,45 il pallone scendeva presso Casaleno e presero terra, nelle tenute del conte Leonardi, i signori Flori e Lacroix.

Flori figlio e Longhi ripartirono per scendere quindi presso Torino.



Cav. avv. Marchetti, presidente della Sezione Eridanea del R. Rowing Club It., morto a Torino il 13 corr.

La morte dell'avv. cav. Roberto Marchetti, presidente della Sezione Eridanea « R. Rowing-Club Italiano ».

Il canottaggio italiano ha perduto uno dei suoi più entusiastici e competenti paladini nel cavaliere avv. R. Marchetti, presidente della Sezione Eridanea del *R. Rowing-Club Italiano*, deceduto a Torino il 13 corr.

L'illustre estinto cominciò a rendersi noto nel canottaggio italiano attuando nel 1869 una vera *performance* col risalire il Po in canotto a remo, insieme ad altri due coraggiosi compagni, da Torino fin verso le sorgenti, ridiscendendone all'estuario. Diede in seguito tutto il suo appoggio nelle frequenti iniziative in questo simpatico e salutare genere di sport, meritandosi, per la sua attività e competenza, da vari anni la presidenza della Sezione Eridanea del *R. Rowing-Club Italiano* ed il segretariato della Società Italiana di salvamento a nuoto.

Ancora recentemente la sua fibra robusta lo conduceva nelle serate estive ad impartire amorevolmente lezioni di nuoto e remo alle giovani reclute che convenivano al *châlet* della Società Ginnastica.

Era ben voluto e stimato da quanti lo frequentavano, e la sua morte ha suscitato una larga eco di compianto.

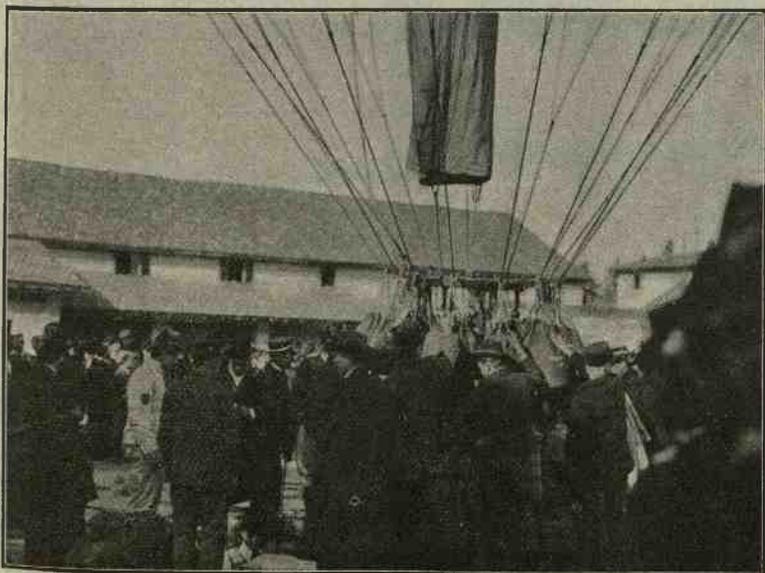
Alla famiglia dell'estinto ed alla Sezione Eridanea giungano le nostre sincere condoglianze.

Notizie a fascio

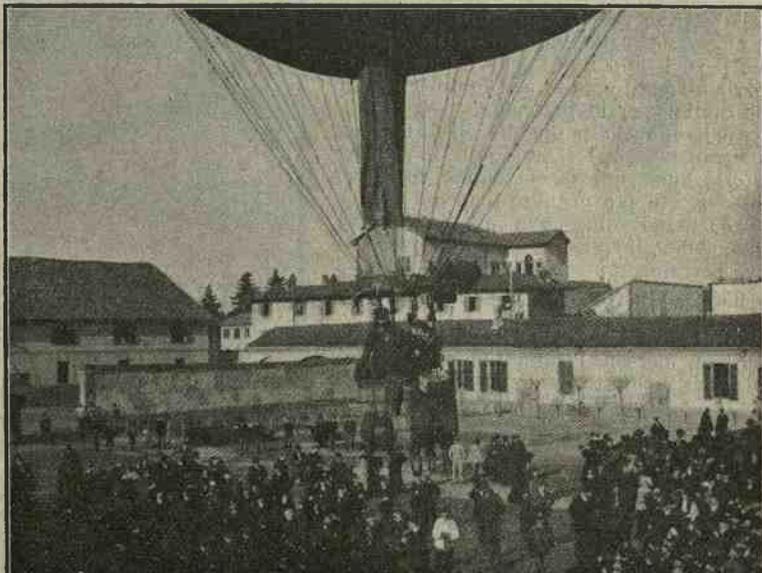
In Italia ed all'estero.

** L'incontro Francia-Inghilterra (*association*) avrà luogo il 23 febbraio non a Portsmouth, ma sul terreno del *Queen's Park Rangers* a Park Royal, uno dei numerosi sobborghi di Londra.

Sarà interessante vedere come si difenderà contro l'Inghilterra l'*équipe* nazionale di Francia che due settimane dopo, e cioè l'8 marzo, dovrà misurarsi, come da impegno contratto, contro la squadra nazionale svizzera a Ginevra.



I preparativi nel piazzale della Caserma.



L'ascensione del pallone "Verdi", a Gallarate.

Dopo il segnale di partenza.

Chiacchierata sugli sky

Chi pensi alle recenti gare di Chamounix e di Limone, che furono una solenne riprova del magnifico sviluppo raggiunto in questi ultimi tempi dagli *sports* invernali in Italia, non può distogliere il suo pensiero da un poetico quadro.

E' il quadro d'una vasta superficie bianca, soffice come un cuscino di piume, silenziosa come un tappeto di velluto, sulla quale appena si muovano minuscoli punti neri.

In quel paesaggio di sogno, che sembra creato dalla fantasia d'un pittore o d'un mistico perchè sia regno a una visione d'arte o di fede, chi sono quegli esseri piccoli come Eschimesi, che rimbalzano, strisciano, volano sulla superficie bianca? Sono forse gnomi leggendari, abitatori della neve, personaggi strani e bizzarri, principi del silenzio e del candore, nati dal grembo d'una nuvola, e nutriti di gocce d'acqua? o sono creature della terra, ma molto più dissimili da noi, più veloci, più agili, più leggere, più elastiche, più belle? Avviciniamoci, dunque, e guardiamo un poco da vicino.

Avvolti in pellicce inverosi-

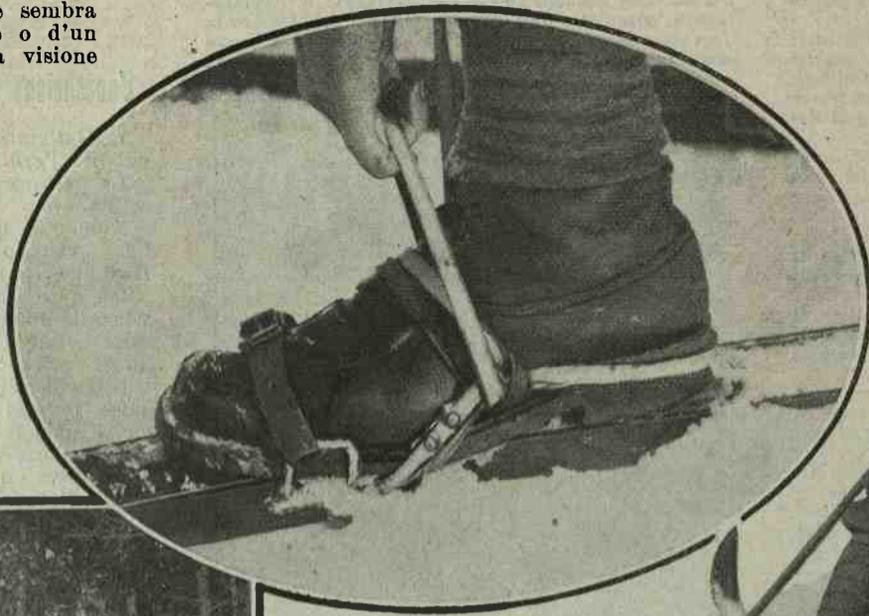
legge la giocondità, ma non potrebbe essere una voluttà nuova, a noi sconosciuta, la voluttà del loro movimento, la causa di quello sguardo e di quel sorriso?

Osserviamoli ancora e osserviamoli bene questi uomini e queste donne, queste figurine sottili, che sembrano lavorate da un mosaicista antico o disegnate da una mano delicata d'artista sullo sfondo di un pastello olandese; e vedremo che sono nient'altro che i nostri amici di ieri, di oggi, di domani, le signore dei nostri salotti e i gentiluomini dei nostri ippodromi, trasformati, trasfigu-

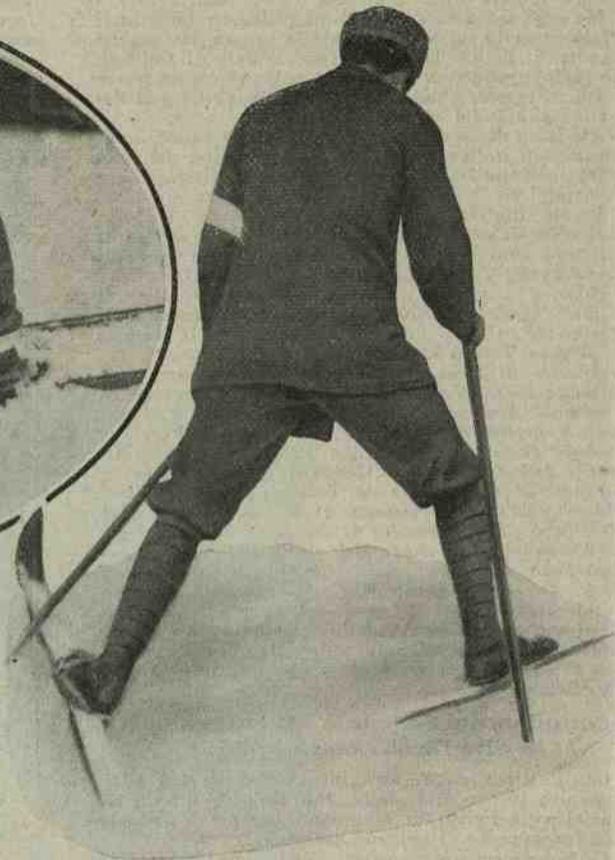
scinare da lui lungo la discesa senza fine, lungo il vortice bianco, a precipizio!

Non vi pare di calare in una gola senza fondo, con la velocità di cento treni dritti, di piombare dal cielo verso la terra abbandonate sopra un areostato che i fiati dell'aria non sostengano più?

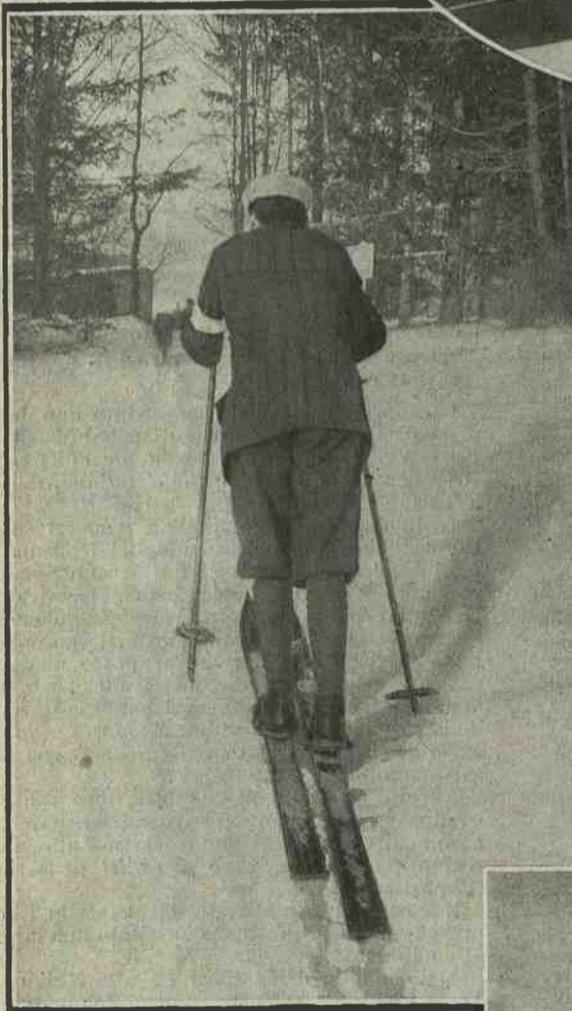
TOT
DIGESTIBLE-CACHETS



Come si fissa lo sky al piede.



La salita a zigzag.



La salita senza alzare gli sky.

rati, resi così fantastici da non conoscersi più per virtù ed opera d'uno strumento semplice e grande, al quale i destini affidarono la conquista della neve: lo *sky*. Noi non tentiamo di descriverlo perchè tutti lo conoscono, non ci azzardiamo a riassumerne la storia perchè tutti la sanno. Lo *sky* non si definisce come i pattini, le slitte o gli *skating*: lo *sky* è lo *sky*. E' un semplice richiamo, è un appello al più invernale, al più moderno, al più facile, al più divertente di tutti gli *sports* che la nostra modestissima voce vuol fare da queste colonne; è, più che altro, la constatazione di un trionfo, poichè esso è il vero trionfatore dell'attuale stagione sportiva.

Ed ora, o gentili lettrici, appassionate, come le *misses* americane, alle emozioni forti, agli esercizi che mettono brividi nel sangue e danno scosse al sistema nervoso, affidatevi allo *sky* come al braccio vigoroso d'un amico, e lasciatevi tra-

Dove andrete, dove s'arresterà la vostra corsa vertiginosa? Non lo sapete e non lo volete sapere; ma vorreste che quella corsa durasse un secolo, continuasse per l'eternità.

Ahimè! La gioia è breve: in pochi attimi avete fatto molto cammino, e voi v'arrestate stupite e felici, tra una folla che applaude, dinanzi a una *Kodak* che vi fotografa, ed a un giornalista che scriverà per voi un articolo sopra un giornale sportivo.

Facile.

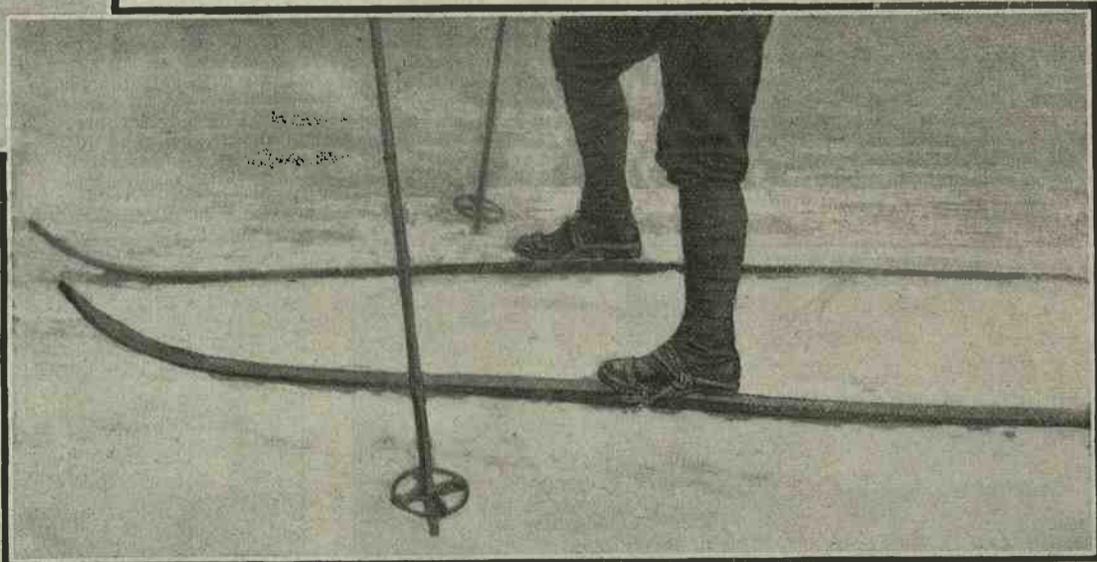
Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - Lira 5 all'anno

mili, che stanno tra il mantello d'un esploratore polare e il palamidone d'un *chauffeur*, ma che però hanno una forma e una grazia, noi troviamo degli uomini, per lo più giovani, e delle donne, per lo più belle.

E' vero: sono molto più piccoli di noi, ma non potrebbe essere l'ambiente in cui si agitano, la meravigliosa solitudine di neve, che fosse molto più grande di loro?

E vero: filano sulla neve con una velocità da fiaba, come gli spiriti folletti delle vecchie ballate, ma non potrebbero avere, sotto i piedi, qualche congegno incredibile che li facesse andare?

Hanno gli occhi scintillanti, che non sono quelli d'una persona tranquilla e normale, hanno sorrisi schietti e simpatici in cui si



La salita di fianco.

Garage CARPIGNANO CASALIS e C.

Officina speciale per riparazioni

Noleggio Automobili

RAPPRESENTANZE: Vetture e motociclette F. N. - Biciclette EDOARDO BIANCHI e C. - Motosacoche - Antidérapants de Fornier

Specialità: Motore 4 cilindri 10-12 HP per vettuette

TORINO - VIA DEI FIORI, 53 - TORINO - TELEFONO 22-96

Corriere automobilistico

Il Grand Prix di Francia.

Le delegazioni dell'A. C. F. e della città di Dieppe, recatesi dal presidente del Consiglio dei ministri Clemenceau ottennero la tanto sospirata autorizzazione ministeriale. Clemenceau anzi promise di presenziare a questo importantissimo avvenimento automobilistico, il quale fin d'ora ha il suo successo assicurato per numero ed importanza delle Case iscrittesi.

Di esse ecco quelle giunteci al momento di andare in macchina:

1. Germain I (Desgrais) - 2. Germain III (Roch-Brault) - 3. Germain II (Perpère) - 4. Benz I (Héméry) - 5. Benz II (Hanriot) - 6. Benz III (Erle) - 7. Fiat I (Lancia) - 8. Fiat II (Nazzaro) - 9. Fiat III (Wagner) - 10. Panhard I (Heath) - 11. Panhard II (M. Farman) - 12. Panhard III (Cissac) - 13. Motobloc I (Courtade) - 14. Motobloc II (Pierron) - 15. Motobloc III (X...) - 16. Mercédès I (Willy Poegg) - 17. Mercédès II (Salzer) - 18. Mercédès III (Lautenschlager) - 19. Lorraine De Diétrich (Duray) - 20. Lorraine De Diétrich (Rougier) - 21. Lorraine De Diétrich - 22. Austin



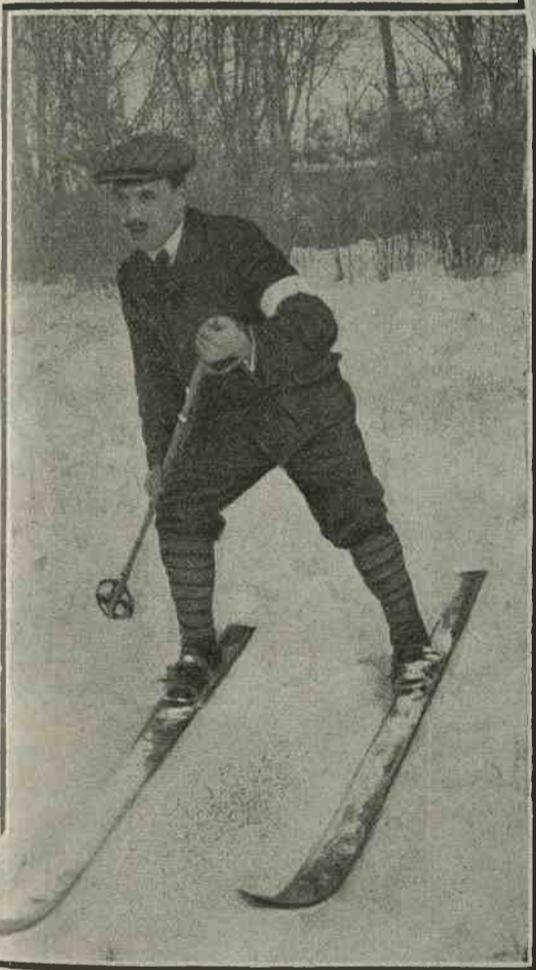
Il giro sul piede fermo.



La forma di discesa più in uso.



La posizione prima del salto.



Una cattiva discesa.

Il freno col bastone provoca spesso la perdita d'equilibrio.



Una discesa pericolosa.

23. Austin - 24. Austin - 25. Renault (Sziisz) - 26. Renault (Callois) - 27. Renault (Dimitri) - 28. Opel (Fritz Opel) - 29. Opel (Joerns) 30. Opel (Michael).

Si annunciano pure imminenti le iscrizioni di tre Clément-Bayard, di tre Brasier e d'una Austin Motor Co inglese, che sarebbe pilotata dal noto motociclista Barnes.

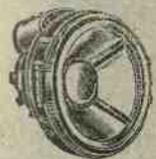
** Al Grand Prix per le grosse vetture che si disputerà il 7 luglio, precederà il giorno 6 il Grand Prix Véturette, al quale fin d'ora si son già iscritte le seguenti Case:

1. Isotta-Fraschini I (Minoia) - 2. Isotta-Fraschini II (Trucco) - 3. Isotta-Fraschini III (X...) - 4. Fouillaron (Grillet) - 5. Rolland-Pilain I (X...) - 6. Rolland-Pilain II (X...) - 7. Rolland-Pilain III (X...) - 8. Lion Peugeot (Giuppone) - 9. Lion Peugeot (Goux) - 10. Lion Peugeot (Duvernoy) - 11. Guillemain I (X...) - 12. Guillemain II (X...) - 13. Guillemain III (X...) - 14. Alecyon I. - 15. Alecyon II. - 16. Alecyon III. - 17. Gregoire I. - 18. Gregoire II. - 19. Gregoire III.

** Giorni sono sull'autodromo di Brooklands, Jarrott sulla Lorraine-Diétrich 120 HP costruita pel Grand Prix di Francia 1907, ha battuto il precedente record del mondo delle 50 miglia (80 km.) di 37' 45", coprendo questa distanza in 35 minuti, ciò che equivale a 139 km. 680 all'ora. Il record delle 100 miglia, ma dovette abbandonare la corsa dopo 25

Jarrott si era messo in pista coll'intenzione di battere il record delle 100 miglia, ma dovette abbandonare la corsa dopo 25

La corsa di Verona che si disputerà, come già pubblicammo, il 15 marzo, su di un percorso di 27 km., è dotata della Coppa Verona che sarà assegnata al costruttore della vettura che avrà fatto il percorso più veloce. Essa dovrà essere ritornata il 1° gennaio 1909 al Municipio di Verona, non potendo venire assegnata definitivamente che dopo tre vittorie consecutive o quattro non consecutive. Nel 1907 essa fu vinta dalla Brasier. Le iscrizioni si chiudono il 5 marzo.

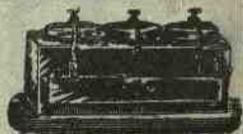


BEJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

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



Il "raid", New York - Parigi

Il giorno 13 febbraio, alle ore 10, dalla capitale degli Stati Uniti, acclamati da decine di migliaia di persone, le sei audaci automobili rappresentanti l'Italia, la Francia, la Germania e l'America, si allontanavano dal palazzo del *New York Times*

al via del presidente dell'Automobile-Club di New York.

Le prime decine di chilometri furono divorate coi 70 all'ora, poco curanti gli audaci *chauffeurs* della gelida brezza che tagliava loro il volto ed intrizziva, quasi irrigidendole, le mani sul volante.

A 70 chilometri dalla capitale la *Sizaire-Naudin*

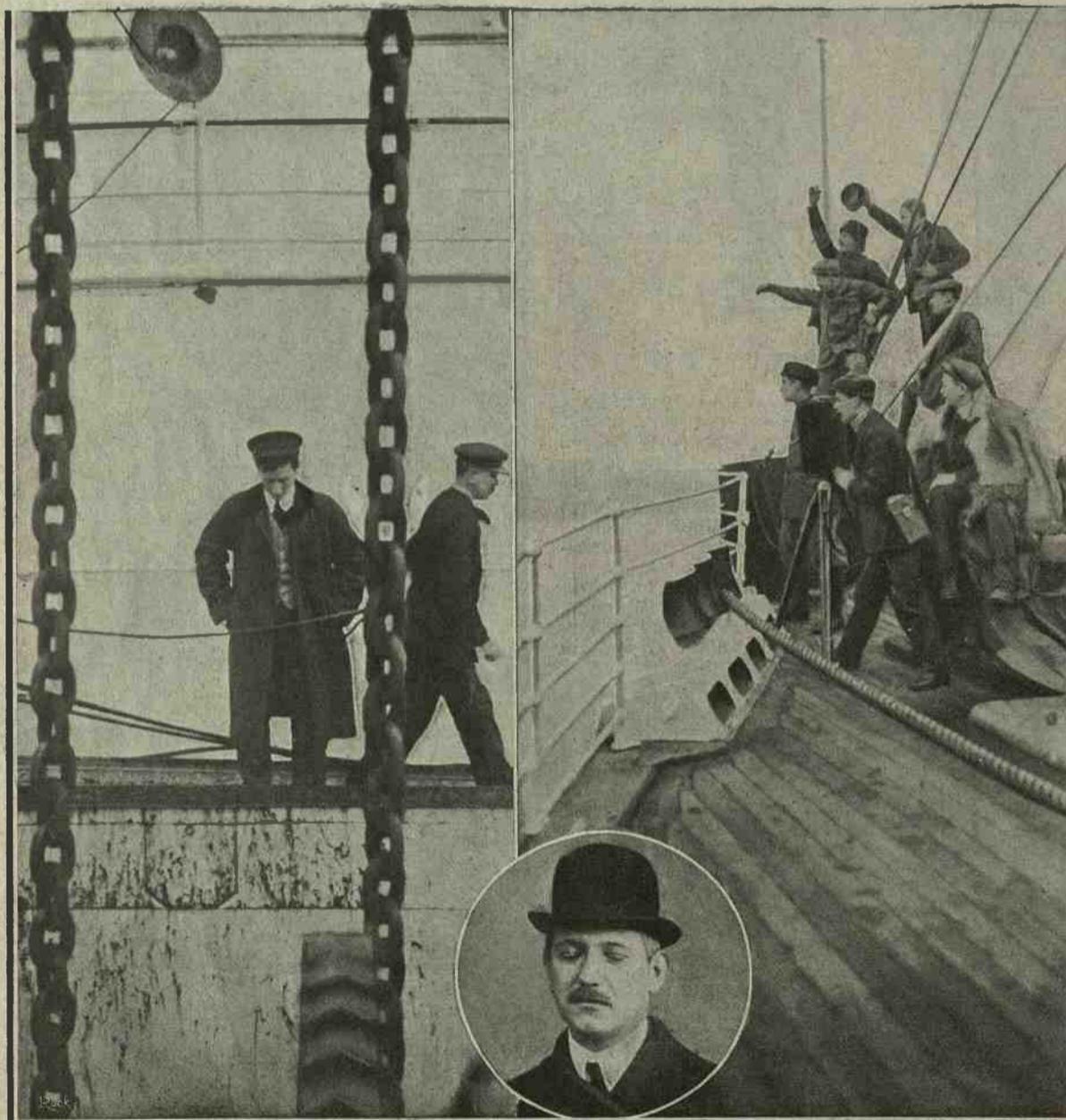


L'équipe della Motobloc.

Da sinistra a destra: *Godard, conduttore; Maurice Lelivier, cinematografista; Hue, meccanico.*



Da sinistra a destra: *Bourcier Saint-Chaffray*



Bourcier Saint-Chaffray, l'inviato del Matin. Il tedesco Mass, che guida la Protos.

L'addio all'Europa.

CICLI FRERA

I PIÙ RINOMATI PER
SCORREVOLEZZA — ELEGANZA
ROBUSTEZZA — ECONOMIA
SOCIETÀ ANONIMA "FRERA" MILANO

ebbe un guasto al differenziale e dovette fermarsi per ripararlo. Ora che scriviamo, dopo quattro giorni, si è finalmente rimessa in viaggio.

La testa della carovana fu nelle prime quattro tappe tenuto continuamente ed alternativamente dalla nostra *Züst*, dalla *De Dion* e dalla *Thomas*. Ad un centinaio di chilometri seguiva la *Protos*. Ecco, al 17 febbraio, la posizione dei concorrenti:

La *Thomas* è in testa a 754 km. da New York. Segue la *De Dion*, a 700 km. Quindi la *Züst* a 633 km., in ritardo quest'unica volta per un accidente toccatole presso Rochester. La vettura infatti si è rovesciata, ma per fortuna nessuno si è ferito. I tre italiani ripararono in breve tempo i leggeri guasti riportati.

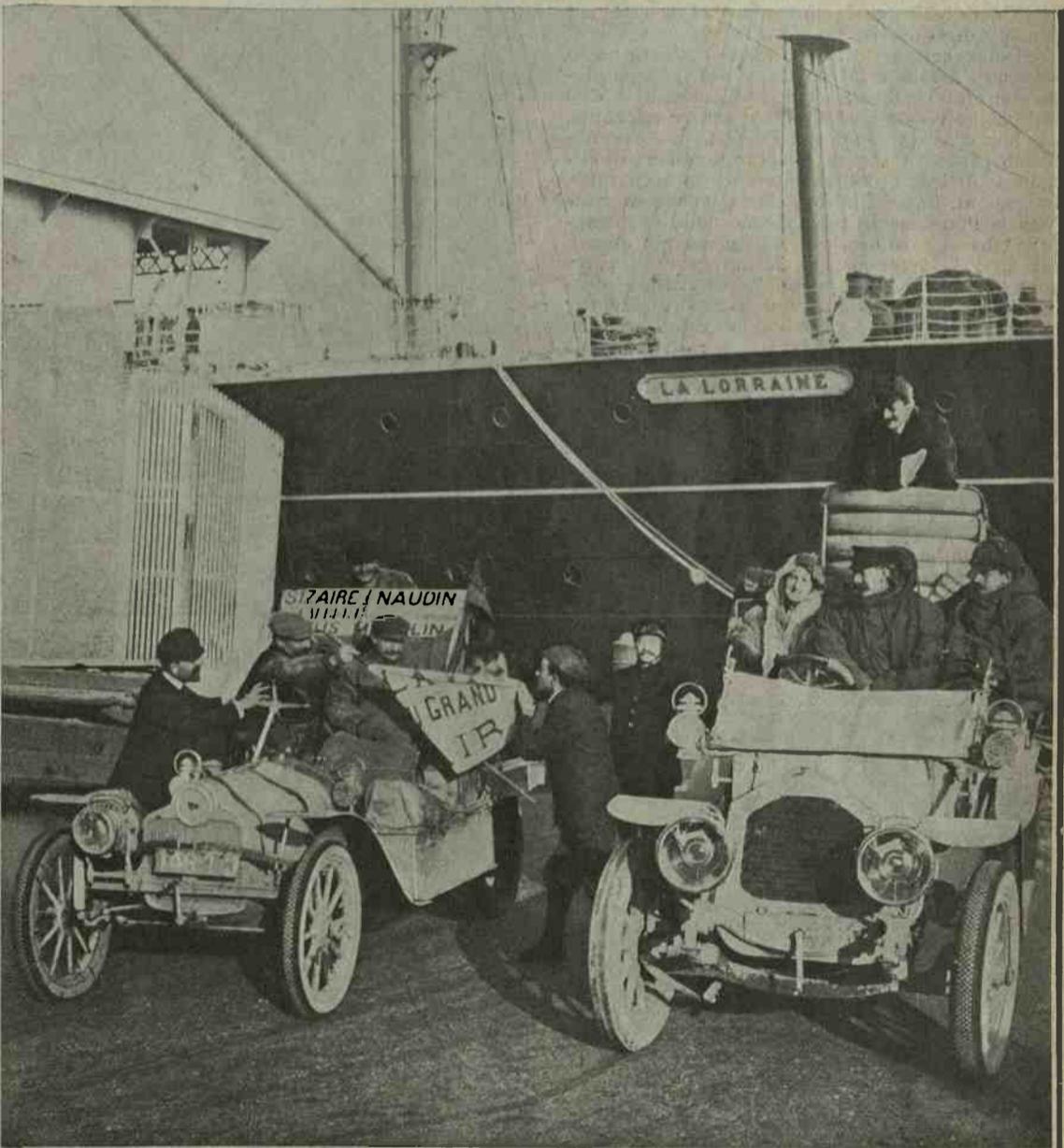
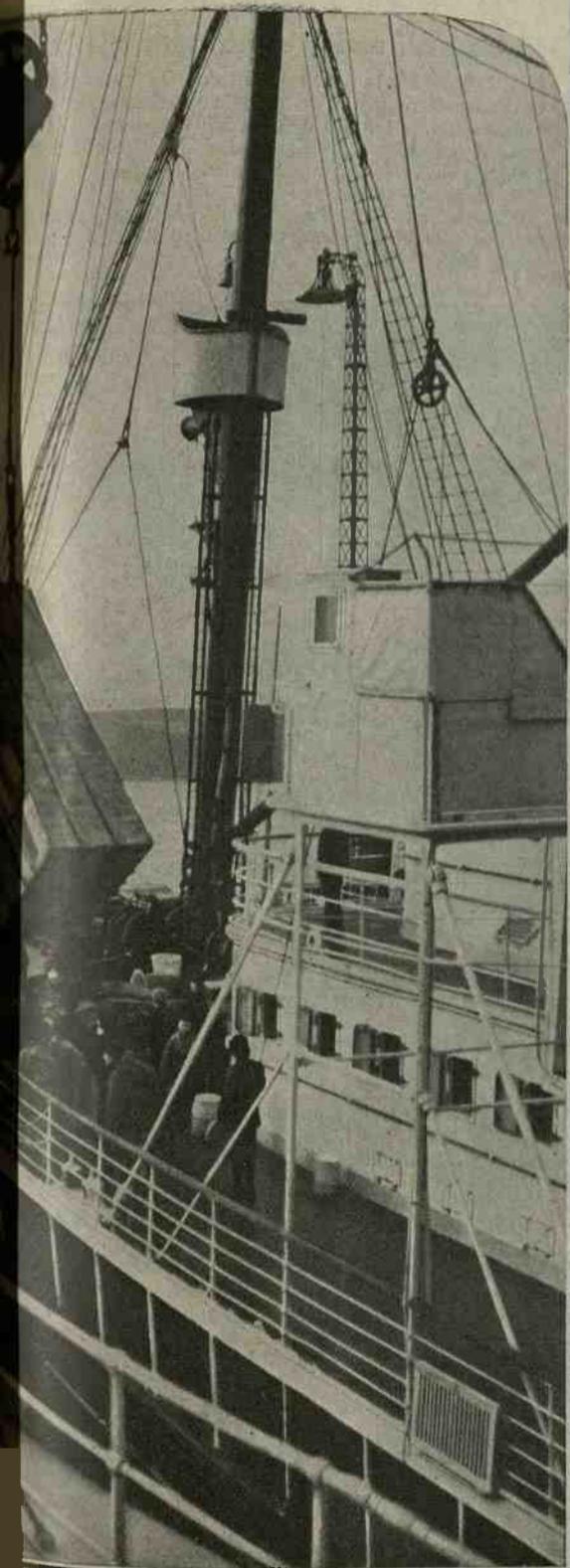
A 550 km. da New York si trova la *Protos*.



Dion-Bouton.
...nzen e meccanico Aufran, sulla vettura del Matin.



L'équipe italiana sulla *Züst*.
Da sin. a destra: Sirtori, conduttore; Scarfoglio, della Stampa, e Haaga, meccanico, non hanno 70 anni in tre.



Le ultime raccomandazioni.

ZÜST

28 / 45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO



Le esercitazioni degli alpini skiatori. — Trasporto d'un ferito colla s'itta improvvisata.
(Fot. J. Brocherel - Aosta)

Pure la *Naudin* si è rimessa in viaggio, mentre della *Motobloc* e della concorrente isolata, la *Werner*, non si hanno più notizie.

**

Ecco il primo cablogramma che Scarfoglio, l'invitato della *Stampa*, inviò in data 14, e cioè nel primo giorno di viaggio.

« Delle sorprese, e non graziose certo ce ne riservano l'Alaska e la Siberia, e noi vi siamo preparati; ma che l'America dovesse mostrarsi così inclemente verso di noi e verso le nostre macchine, noi non credevamo affatto. Da ieri, poi che abbiamo passato Ossining e la lunga collana di cittaduzze di legno, disseminate a costa ed a valle, intorno al fiume Hudson, che si snoda da New York a Poughkeepsie, avanziamo nella neve dapprima bassa e soffice, poi man mano più dura e più alta. A Poughkeepsie, la neve si schiacciava contro i pneumatici, a Udson arrivava ai cerchi e cominciava a darci delle noie, ad Albany aveva conquistato i mozzi delle ruote, a Schenectady raggiungeva il radiatore: ed abbiamo proceduto così faticosamente noi e la macchina americana *Thomas*, facendoci largo a colpi di pala, costruendo strade a passo d'uomo, preceduti da un esploratore che affondava il bastone nella neve, onde scegliere la meno profonda. Le due macchine prendevano la testa per turno, onde aprire delle rotaie alla seconda, lottando felicemente contro la bianca ed inerte nemica, conquistando il terreno a prezzo di sforzi infiniti, passo a passo arenandoci, a volte inerpandoci sui campi coltivati quando la strada era impraticabile, scendendo nella valle, passando sui binari della ferrovia. E così, attraverso un paesaggio uniforme e triste, attraverso una landa immensa e nevosa su cui si elevano alberi nudi, che tendono

al cielo oscuro le loro braccia ischeletrite e le piccole casette di legno sorgono sbarrate e mute, noi siamo arrivati a Fonda a 350 chilometri da



Le esercitazioni degli alpini skiatori. — Dietro-front con gli ski.
(Fot. J. Brocherel - Aosta).



Ufficiali alpini skiatori del 4° reggimento. (Fot. J. Brocherel. - Aosta).

New York, dopo due giorni di marcia forzata che ha spossato noi e le nostre macchine, marcia forzata che promette di ripetersi lungo gli altri 400 chilometri che ci separano da Buffalo ».

Dappertutto dove un gruppo di case od una città si presentano lungo il percorso sono vivissime e cordiali le accoglienze agli intrepidi *raidisti*.

Come appare dal telegramma del nostro Scarfoglio, le prime, reali difficoltà dell'iperbolico viaggio si sono dunque manifestate fin dalla prima tappa. Arrivederci quando saremo all'Alaska!

Di questa impresa straordinaria daremo settimanalmente un riassunto ai nostri lettori.

Reporter.



PATTINI E SKY

I Campionati mondiali di pattinaggio a Davos.

A Davos Platz sono terminate le gare per i Campionati mondiali di cui ecco i risultati:

500 metri. — 1. John Wikander, finlandese, 44" 4/5 (record Gundersen di Cristiania 41" 4/5, gennaio 1906 Davos).

2. Maurizio Ohlm, svedese, 45" 1/5.

1500 metri. — 1. Sigurd Muthiesen, norvegese, 2' 20" 4/5 (antico record Oestlund 3' 23" 3/5, febbraio 1898 Davos).

2. Wikander, finlandese, 2' 23" 2/5.

5000 metri. — 1. Sigurd Mathiesen, norvegese, 8' 55" 2/5 (record Eden, olandese, 8' 37" 3/5, febbraio 1894 in Hamar).

2. Wiklund, russo, 9' 1".

10.000 metri. — Sigurd Mathiesen, norvegese, 18' 1" (record Oestlund, febbraio 1900 Davos).

2. Sorensen, 18' 4".

Record dei 500 metri. — Wikander tenta poscia il record dei 500 metri, riuscendo pienamente nel tentativo.

Nuovo record 44" 2/5, abbassato di due quinti di secondo.

Le grandi gare di skis al Gottardo.

I risultati.

Favorite da tempo splendido e dalle ottime condizioni della neve, ebbero un esito brillante le grandi gare di skis al Gottardo, delle quali costituisce il record la classica corsa dei militari addetti ai forti del Gottardo. Ecco i risultati:

Corsa di resistenza (km. 9; dislivello 400 m. 17 partenti). — Simmen, min. 55; Troisi, min. 62; Furrer, min. 64; Moeder, min. 66; Schmidt, minuti 70; Rissler, min. 76.

Corsa militare (24 partenti). — Simmen, min. 69; Schmidt, min. 80; Troisi, min. 80,35"; Moeder, minuti 84; Eusebio, min. 84; Furrer, min. 86.

Ebbero luogo ancora le corse per giovanetti e signorine, l'una di 2000 m. di distanza e 120 m. di dislivello, l'altra di 4000 m. con 200 m. di dislivello. L'esito fu brillantissimo.

nostri alpini in montagna

Lo sky va divenendo sempre più utile quanto più allarga il campo de' suoi adattamenti ad usi diversi.

Esso si può veramente chiamare il nuovo dominatore della neve in montagna, il rivale della slitta, più solida di più indispensabile ancora dell'*alpenstock* e del ghiaccio e della corda nelle ascensioni.

Ora è stata studiata la sua applicazione agli alpini, durante le loro marce in montagna.

Lo sky, appositamente preparato, avrà per gli alpini questo vantaggio, che si potrà immediatamente trasformare in barella, quando ve ne fosse, per qualche disgrazia, la necessità.

Si ricorda da tutti che gli alpini recentemente compirono splendide manovre cogli sky al Col du Séant e al Col de la Seigne.

Quali sorprese ancora ci riserva per l'avvenire questo meraviglioso strumento?

Contratto 2' 9" 1/4

La figlia di *The Conqueror*, vincitrice del « Campionato Europeo » del 1904 (2,11), quarta arrivata al medesimo Campionato nel 1901, 1903, seconda consecutivamente negli anni 1905, 1906, 1907, non è apparsa al pubblico italiano, quest'anno, in alcuna riunione.

Quanto a quel pubblico che l'anno scorso andava in delirio per i magnifici arrivi della saura del cav. Rossi, e di *Waincott*, è dispiaciuta la sua assenza!

Contratto, non ancora in ordine per la prima riunione di Milano, ha quest'anno debuttato a Trieste nella riunione primaverile nel « Premio Crescens », e, però, giungendo terza dietro *Kirkwood* e *Dulce Cor*, ci fece ritenere fosse un po' a corto di lavoro; nella seconda giornata si riabilitò vincendo il « Premio Dillon », trotando sul piede di 2,16", battendo *Benedict*, *Kirkwood* e *Dulce Cor* nell'ordine.

L'8 agosto partecipò al « Campionato Europeo » a Baden, ove, come sopra accennai, riportò il secondo premio, essendo arrivata prima nella prima *heat*, avendo ragione per una testa, dopo lotta accanissima, di *Kirkwood*. Fece qui una magnifica corsa in quanto che essa ebbe a lottare con avversari quali *Kirkwood*, *Brownie Wilton*, *Waincott*, *Grattan Bells*, *Princess Xenia*, *Boreazell*, *Susie N.*, *Central G.*, ecc. A Baden ricorse nel « Matadoren Anglexremen », vinto da *Grattan Bells* del signor Sesana, ove giunse seconda, facendo un'ottima prova.

Di poi venne condotta a Trieste (2. R.), ove corse con mediocre fortuna nel « Campionato Triestino », giungendo quarta (1. *Kirkwood*, 2. *Nelly Gay*, 3. *Grattan Bells*).

E qui noi dobbiamo con rammarico ricordare che questo grande soggetto, certamente uno dei migliori che siano scesi in Italia, è passato in altro paese, presso altro proprietario.

Contratto, la slanciata saura del cav. Rossi, che sapeva tanto bene l'arte del correre, che con tanto cuore, con tanta prontezza rispondeva alla domanda dell'ultimo sforzo, è passata nell'allevamento di un giovane e simpatico *sportsman* triestino, il cav. Arzelli; certamente essa, accoppiata con stalloni di

alta genealogia, non mancherà d'invitare i suoi figli a tenere alto l'onore della casta, mentre essa godrà di un buon e meritato riposo dopo una carriera sostenuta con tanto onore in Italia e all'estero.

Fra le corse principali vinte nella sua carriera in Italia e all'estero noto il « Frühjahrs Preis », il « Campionato Europeo », l'« Herbst Preis », il « Premio d'estate », il « Premio Milano 1906 » a Milano, ove fece il suo miglior tempo 2,09 1/5.

Cesena, 1907.

U. C.

IN BIBLIOTECA

Luigi Barzini. —

La Metà del mondo vista da un'automobile.

Ulrico Hoepli, Milano. L. 7,50.

Questa pubblicazione interessantissima del brillante reporter Luigi Barzini, preceduta da una prefazione di Scipione Borghese, ebbe il suo esito assicurato prima ancora che uscisse dai torchi di Casa Hoepli. Tradotta in undici lingue contemporaneamente, ebbe un successo mondiale, ed in undici nazioni differenti portò il verbo dei tre arditi automobilisti, il verbo dei vincitori veri dello storico Raid Pechino-Parigi.

Non perderemo perciò soverchie parole di presentazione. Il libro, a parte le sue 126 illustrazioni e 13 tavole a colori, ha un valore tale in sé che ne basta il titolo ed il nome dell'A. per venire acquistato da chiunque desideri assorbire dilettevolmente cognizioni e notizie di mezzo mondo dalla briosa e piacevole penna del Barzini.

Giovanni Voltan. —

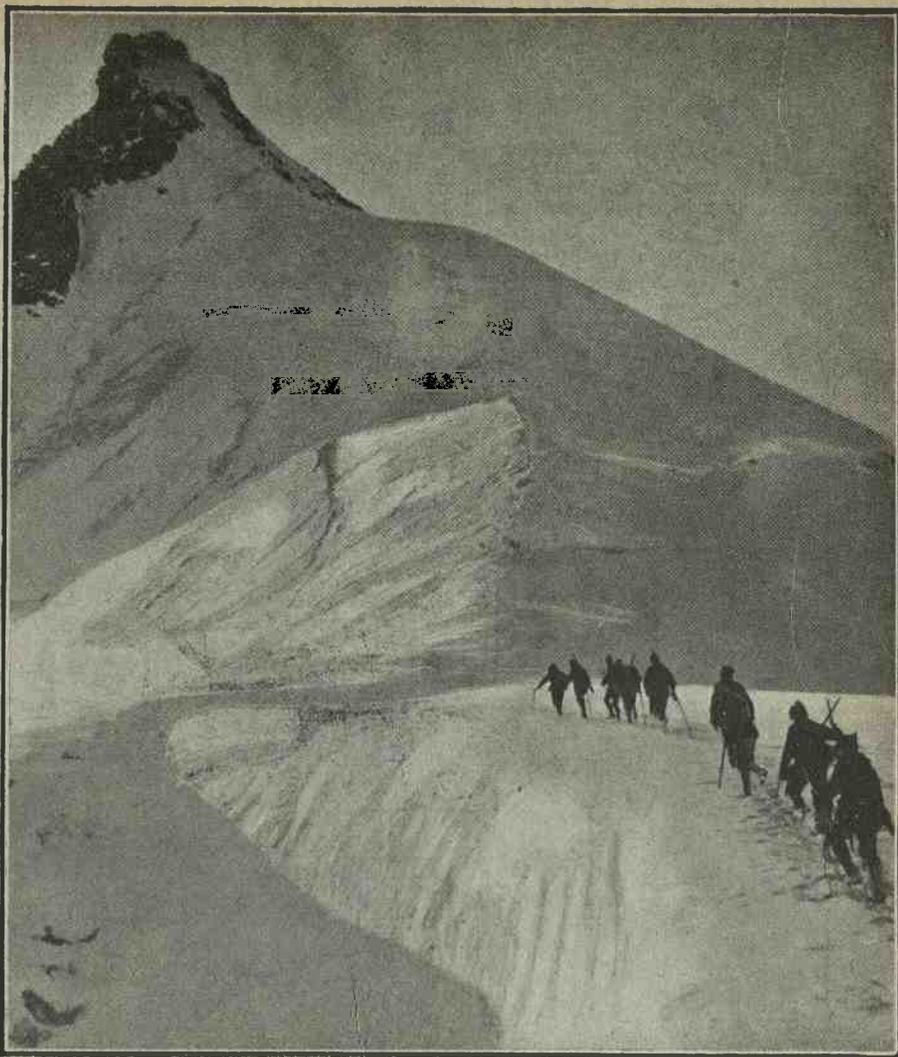
Caccia e cacciatori (Biblioteca della *Tribuna Sport*). Napoli, Stabilimento tipografico F. Lubrano. L. 5.

In questa elegante pubblicazione fregiata di ben 150 interessanti illustrazioni, l'egregio collega Voltan tratta col suo caratteristico *humor* e con stile facile e brillante dell'argomento suo familiare, della caccia. S'indugia piacevolmente su aneddoti di caccia e porge paterni consigli ai novellini.

Del resto la ragione d'essere della sua pubblicazione, la dice l'autore stesso nelle poche parole con le quali presenta il suo lavoro. Eccole:

« Lettore mio, sei tu cacciatore? Se sì, questo libro fa proprio per te ».

« Non sei cacciatore? Leggilo, e lo diventerai! ».



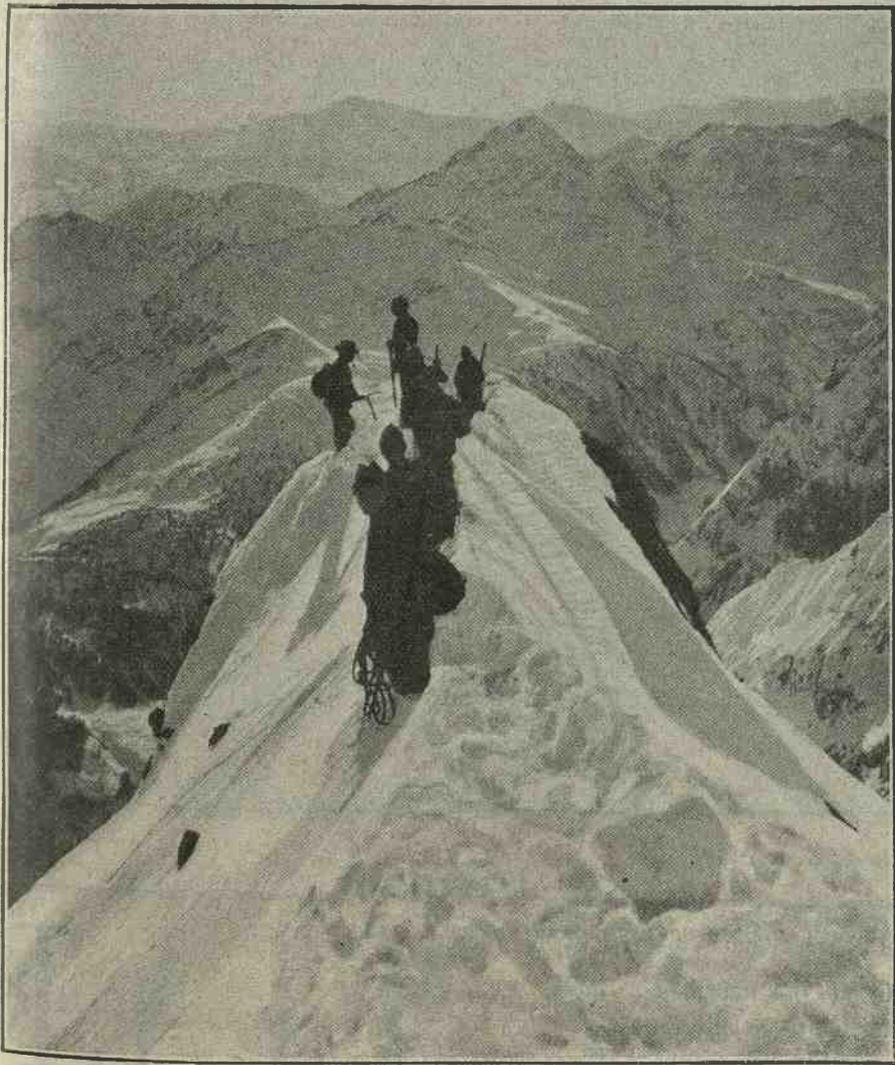
Alla base dell'Aiguille De Saussure contornando un crepaccio.

(Fot. J. Brocherel, Aosta).

Giovanni Du Taillis — *Du Pechino a Parigi in automobile.* — Fratelli Treves, editori, Milano. L. 6.

Dal memorabile *raid* della scorsa estate non si conoscono finora in Italia che le avventure dell'*Itala*, brillantemente narrate dal Barzini. Del viaggio delle altre tre automobili (la *Spyker* e le due *De Dion Bouton*), ch'ebbero la loro parte di peripezie e di gloria e pur essendo meno potenti dell'*Itala*, toccarono la metà, poco o nulla si è saputo finora. A colmare questa lacuna esce ora in varie lingue, e in Italia presso la casa Treves, il *Diario* che il brillante giornalista parigino Giovanni Du Taillis mandava al *Matin* organizzatore della corsa, dal campo delle automobili francesi, ch'egli accompagnò fino all'ultima tappa dividendo i pericoli, le avventure e le ansie degli intrepidi guidatori Collignon, Cormier e Godard, con la speranza di raggiungere il principe Borghese, il cui viaggio è pure ampiamente riassunto e commentato. E forse più drammatica della stessa corsa del Borghese è questa delle piccole vetture che durò ottanta giorni, ottanta giorni di lotte e di ansie e di pericoli insormontabili a prima vista, ma che furono vinti mercè il coraggio, la perseveranza e l'accanimento di questi campioni, che pur vedendosi sfuggire la vittoria hanno voluto anch'essi compiere quello che si può dire il maggior *tour de force* che mai siasi osato nel campo dello sport in generale e dell'automobilismo in specie e che rimarrà nella storia. Tutto ciò è narrato dal Du Taillis con grande evidenza e con quello spirito e quella vivacità tutta propria ai giornalisti parigini, che non dimenticano il *boulevard* nemmeno nel deserto di Gobi o nelle alte erbe della Siberia, con la prospettiva poco lieta di morire di fame, come è narrato in uno dei più drammatici e impressionanti capitoli del volume.

Ma se il Du Taillis è, come scrittore, brillante ed arguto, è veramente insuperabile come fotografo. Le sessanta incisioni tutte fuori testo che adornano il magnifico volume seguendo la narrazione, sono di un'evidenza e di una nitidezza meravigliose, e daranno al lettore una visione precisa dei paesi e delle popolazioni esotiche che sfilano davanti ai viaggiatori, degli ostacoli che ebbero a superare, dei ponti improvvisati sopra fiumi, del passaggio delle automobili attraverso gole impraticabili, sopra sentieri appena segnati dal passo dell'uomo, sull'orlo di precipizi, attraverso le sabbie del deserto di Gobi ed i mari di fango della Siberia. L'anno che si chiude rimarrà negli annali sportivi l'anno della *Pechino-Parigi*, e a documentare quest'impresa d'inaudita audacia verrà a tutti prezioso questo volume, ch'è presentato da una prefazione di Mario Morasso, il più competente e brillante scrittore di cose automobilistiche d'Italia.



Sulla cresta vertiginosa del Colle de la Seigne. (Fot. J. Brocherel, Aosta).

All'Esposizione di Automobili

Appunti tecnici.

Particolarità e novità interessanti — I "dévers", alle ruote posteriori nelle vetture a cardano — Abolizione quasi completa degli avviamenti automatici — Troppo pochi omnibus e carri trasporto — Un solo canotto — Nessuna vettura a vapore — Gli accessori — I cuscinetti a sfere — Unificazione degli "châssis",...

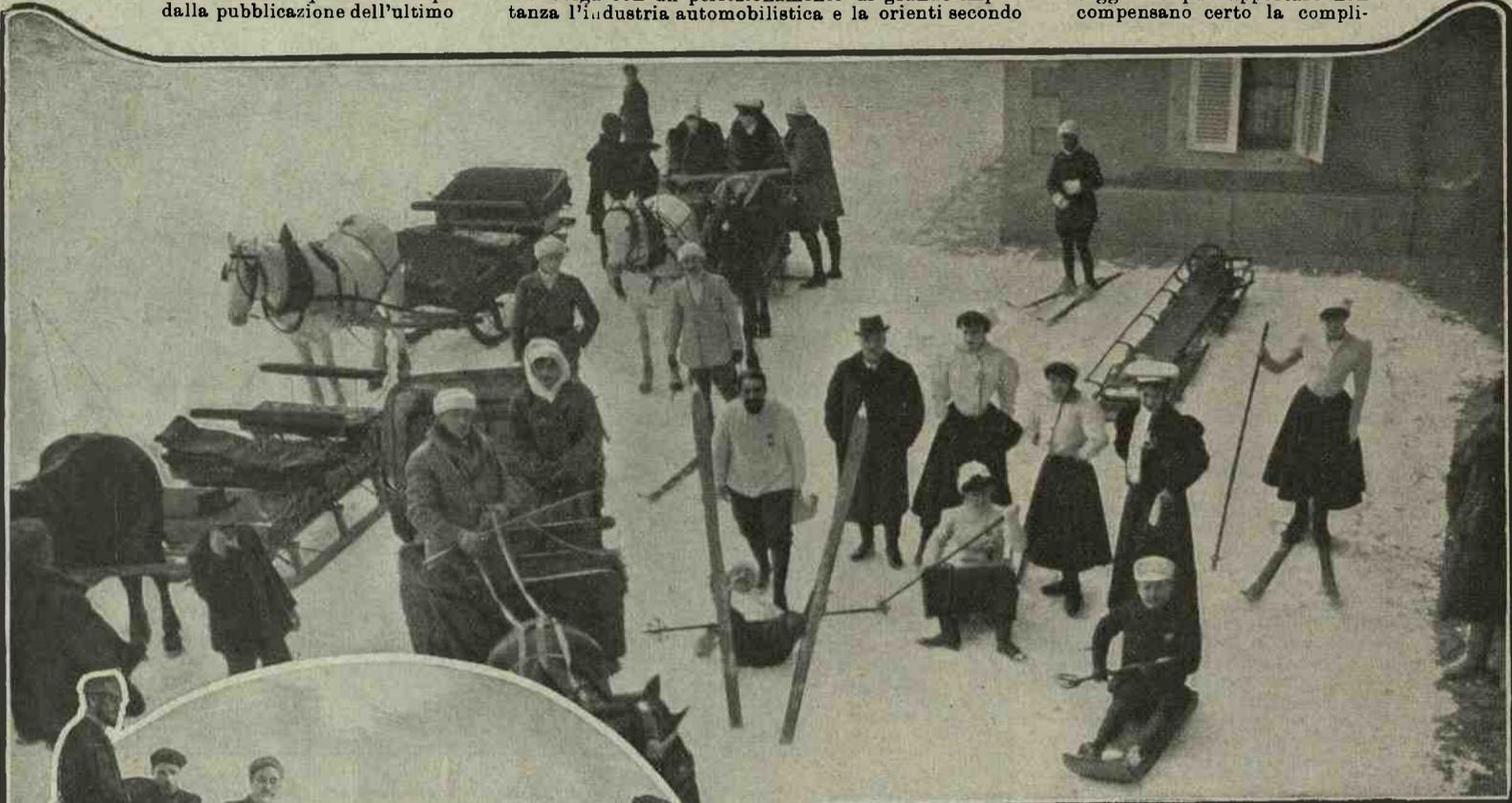
Non tornerà discaro, credo, ai lettori, quantunque sia trascorso qualche tempo dalla pubblicazione dell'ultimo

articolo sull'argomento, di riprendere l'esame degli *châssis* esposti e di considerare le migliori e le semplificazioni introdotte dai singoli costruttori per potersi fare un'idea del tipo 1908 e dell'orientazione verso la quale tende la maggioranza delle case.

Come era prevedibile, se è facile riscontrare su ognuno degli *châssis* esposti quest'anno qualche modificazione rispetto all'analogo dell'anno scorso, è pur vero che tali modificazioni sono per la maggior parte dei casi di sola forma, e sostanzialmente non infrmano nessuna delle disposizioni antecedentemente adottate, e poi sostituite. Niente dunque ancora che sconvolga con un perfezionamento di grande importanza l'industria automobilistica e la orienti secondo

mente combattuta, devo questa volta ricordare il reale progresso nella lubrificazione dei motori apportato dalle nostre principali case alle loro costruzioni e della tendenza spiccatissima favorevole al *dévers* alle ruote posteriori nelle vetture a cardano.

Premetto che se alla prima di queste due modificazioni sottoscrivo a piene mani perchè ne riconosco i vantaggi e la considero come un vero perfezionamento, la seconda invece mi lascia incredulo, e mi fa pensare che fra non molto parecchi dei costruttori che l'hanno adottata, finiranno per l'abbandonarla, riconoscendo che i vantaggi che può apportare non compensano certo la compli-



A Chamonix. — La partenza per un'escursione.

una rotta diversa da quella finora seguita.

Accanto all'abbandono dell'accensione con magneto a bassa tensione (da parte della *Fiat* per tutti i tipi, e da parte dell'*Itala* per i tipi leggeri) in favore del magneto ad alta tensione (e candele) e dell'applicazione della trasmissione a cardano, anche da molti costruttori che fino a poco tempo fa l'avevano strennamente e feroce-

cazione e il maggior costo che essa porta con sé. Mi preme dunque far notare che l'ineestetica cassette contenente l'oliatore posta sul paravento della maggioranza delle vetture fino allo scorso anno, è stata ora abolita, e che la lubrificazione del motore si ottiene oggi mediante una pompetta azionata dal motore stesso ed attaccata al *carter* di esso, dalla quale partono tanti condotti quanti sono necessari oliare separatamente e cuscinetti dell'albero a gomito, e cilindri.

Questo perfezionamento ho notato sugli *châssis* dell'*Itala*, *Fiat*, *Lancia*, *Brixia Züst* e su altri ancora, i quali hanno fra l'altro ottenuto lo scopo di avere sostituito ad un organo troppo scoperto ed antieconomico, un altro ben riparato dalla *capote* e di funzionamento più sicuro, migliorando l'aspetto del paravento che porta così solo due manometri, rendendolo quasi elegante nella sua semplicità.



Un alt sulla montagna.

La discesa in sky verso la valle.

GARAGES RIVNUTI
F.I.A.T. - ALBERTI-STORERO

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 1908

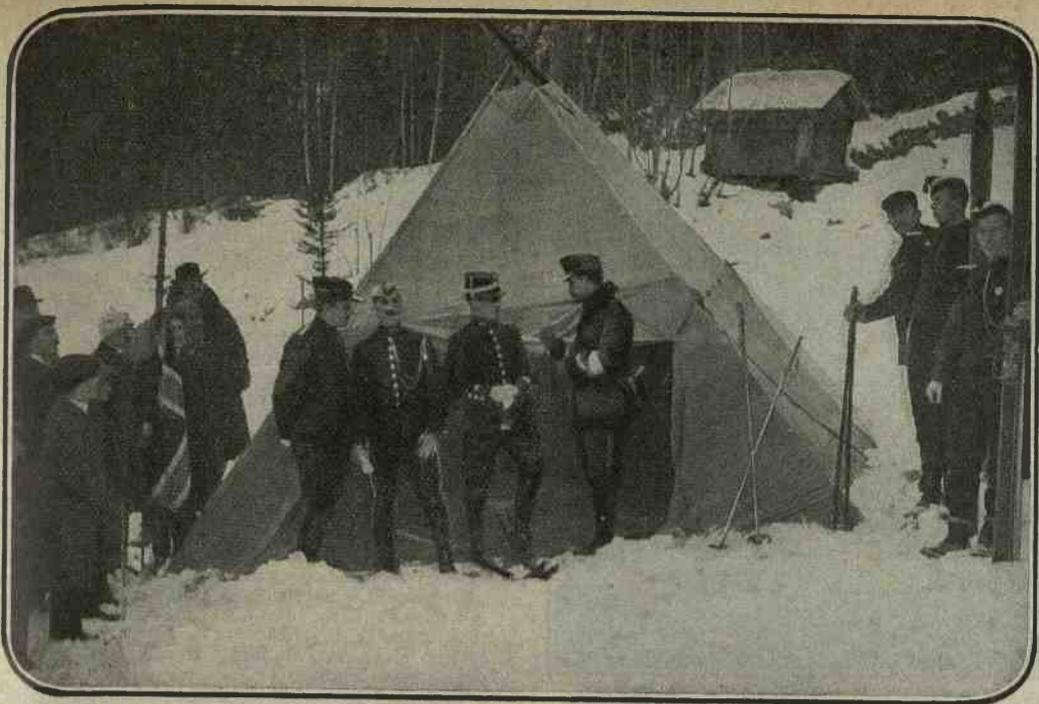
10-14 HP (Tipo fiacre) a cardano

15-20 - 20-30 HP a cardano

18-24 - 28-40 - 40-50 - 60 HP a catena

75 HP (Tipo Tannus)

F.I.A.T.



Un accampamento norvegese presso Chamonix.

Il *dévers* applicato alle ruote posteriori si trova negli *châssis* della *Spa*, della *Scat*, della *Standard*. Il volante di direzione nelle nuove vetture per servizio da città è anch'esso semplificato, perchè non porta più settori dentati e manette per la regolazione dell'immissione del gas e dell'anticipo all'accensione, queste funzioni essendo adempiute dall'acceleratore a pedale, di più facile uso e di costruzione e funzionamento più semplice. Nelle vetture leggere *Lancia* è mantenuto il comando dell'ammissione sul volante di direzione, ma non è ottenuto mediante settore dentato, bensì con una maniglietta cilindrica in ebanite che si può far ruotare attorno ad una razza del volante stesso, trasmette il movimento, mediante organi racchiusi nel tubo inclinato dello sterzo, alla valvola di regolazione del carburatore. La *Fides* (Brasier) conserva ancora quest'anno il motore *désaxé*, cioè coi cilindri spostati (nel senso di rotazione dell'albero motore) rispetto al piano verticale passante per l'asse di rotazione dell'albero motore. In un motore ordinario, in causa dell'obliquità della biella, si ha una spinta laterale e relativo consumo del cilindro sempre dalla stessa parte, e per un valore fisso di tale inclinazione la spinta laterale è proporzionale alla pressione esercitata sullo stantuffo. Dunque se ne può diminuire l'intensità durante la fase di espansione, poco importa che essa aumenti durante la fase di compressione, perchè la pressione sullo stantuffo è nel primo caso molto maggiore della

pressione di compressione. Col *désaxement* dei cilindri, nella corsa di discesa, la biella è meno obliqua che nella corsa di ritorno e si ottiene perciò lo scopo; se però esso è troppo grande, si ottengono valori della spinta laterale press'a poco uguali per la fase di espansione e di compressione, e non si ha quindi alcun utile. Senza entrare in particolari, ricordo che il valore del *désaxement* ritenuto più conveniente è quello di 1/8 della corsa. La scomparsa quasi completa degli avviamenti automatici dei motori si poteva pure constatare: solo l'*Isotta-Fraschini* conserva l'avviamento ad aria compressa, modificato da quello dell'anno scorso, sugli *châssis* di maggior potenza; la *Fiat* l'ha abbandonato. Ed era logico; la complicazione apportata non era certo controbilanciata da vantaggi reali e da una sicurezza di funzionamento irreprensibile. Credo che l'anno venturo non esisteranno più anche gli scarsi avviamenti automatici (siano essi ad aria compressa, od a molla) che ancora quest'anno furono esposti. In mezzo alla grande abbondanza di vetture di potenza rilevante stupiva la mancanza quasi assoluta di *omnibus* e carri trasporto. Solo allo stand *Fiat-Alberti-Storero* erano esposti *omnibus* della *Fiat* completi. E l'averne i costruttori trascurata questa branca della costruzione automobilistica mi è sembrato un vero errore; perchè ancora grande è il campo da sfruttare, ancora molti sono i servizi pubblici che aspettano attivazione, ancora numerosi i privati che

per il trasporto delle merci hanno richiesto aiuto alla trazione meccanica e che quanto prima si convincheranno e si rivolgeranno ad essa. Ho già accennato nell'articolo precedente al canotto esposto dal *Baglietto* nello stand della *Scat* con motore *Scat*. Ebbene esso è l'unico della mostra. Pare incredibile che in un paese come l'Italia, ricco d'acque, la motonautica sia tanto poco curata da non interessare i costruttori ad esporre i loro prodotti. E si che nè per valore nè per numero essi costruttori fanno difetto. Il canotto del *Baglietto* è stato studiato specialmente per navigazione in acque poco profonde, è cioè un tipo da fiume più che altro. Il tempo ha fatto da giustiziere alle vetture a vapore, le quali sono andate di anno in anno diminuendo di numero, fino a che in quest'ultima esposizione sono completamente scomparse. E nessuno credo rimpiangerà questa scomparsa. Pochi gli accessori nuovi e di poco conto. Degni di nota tuttavia mi sembrano i volanti di direzione rivestiti in celluloidi, applicati in qualche *châssis*; di bell'aspetto e certamente più durevoli di quelli in legno che facilmente perdono la vernice, sono tanto poco estetici nella loro scoloritura e con le loro spelature. Tra i freni, notevole il nuovo freno brevettato dall'ing. Muller ed azionato dai gas di scappamento. Deviano questi dal loro condotto, sono guidati mediante una valvola a sede conica entro un cilindro di piccole dimensioni che si può applicare ad un punto qualsiasi dello *châssis* e producono lo spostamento di uno stantuffo il cui stelo è collegato ai tiranti usuali di comando dei freni alle ruote posteriori, sui quali si viene così ad agire. Notevole che con questo sistema si ottiene anche la frenatura del motore, impedendogli la libera evacuazione dei gas di scappamento, e si sono avuti ottimi risultati su una vettura *Rapid* alla quale è stato recentemente applicato. L'universale applicazione dei cuscinetti a sfere mi obbliga a dire qualche parola sui principali vantaggi che essi presentano e che giustificano la voga da cui sono circondati, tanto che ora s'inizia su vasta scala il loro impiego anche nei sopporti delle trasmissioni degli stabilimenti, alcuni tipi dei quali erano esposti negli stands della *F. I. G. S.* e dello stabilimento *Rabazzana* e *Saracco* (cuscinetti a sfere *Incerti*). Ai pregi di diminuire l'attrito, di consumare una quantità minima d'olio, di durare più a lungo dei cuscinetti lisci, siano essi in bronzo o investiti con metallo bianco antifrizione, aggiungono quelli di occupare uno spazio ridottissimo, di aver bisogno di una continua sorveglianza, e di poter essere rimpiazzati con estrema facilità in caso di deterioramento. E' dunque giustificato il favore concesso dai costruttori ai cuscinetti a sfere, ed è vero peccato che siano di costo ancora rilevante e che sarà difficile che il loro prezzo possa essere diminuito di tanto da permettere il loro uso nella grande industria, e non solo in quella degli oggetti di lusso. Considerando le grandi somiglianze non solo di forma ma anche di dimensioni dei principali organi dei moderni *châssis*, mi torna alla mente la proposta dibattuta fin dal 1905 dalla Sezione professionale della *Chambre Syndicale de l'Automobile* per l'unificazione delle principali quote delle parti costitutive degli *châssis*, progetto ritenuto un'utopia ed osteggiato



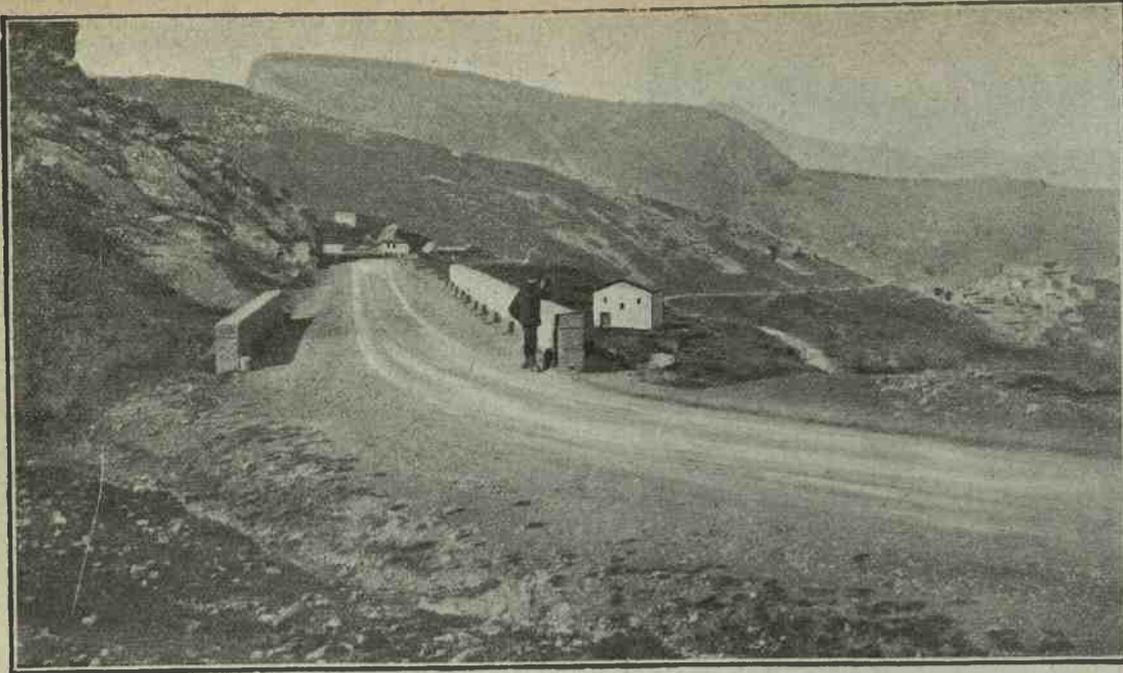
A Chamonix. — La partenza per la corsa.

Velocipedi "BLANCHI"

I preferiti da tutti i turisti

Domandare il nuovo elegante Catalogo Modelli 1908 alla

Società Anonima E. BIANCHI - Milano - Via Paolo Frisi, 72



Sul percorso del raid ippico Siciliano. — Dopo Collesano per Isello. (Fot. Lo Cascio - Palermo).

da un certo numero di costruttori i quali confusero unificazione con intercambiabilità.

E senza avvedersene e senza previo accordo fin da allora i costruttori marciavano a grandi passi verso questa unificazione. Per rendersene conto basta ripensare a qualche anno fa e considerare le diverse teorie emesse dai diversi costruttori per quanto riguarda la distribuzione degli organi su una vettura automobile. Abbiamo visto la lotta fra motore verticale e motore orizzontale, fra motore posto davanti e posto dietro, del quattro cilindri sul monocilindrico; abbiamo visto la lotta fra la cinghia, la catena ed il cardano, fra lo *chassis* in legno armato e lo *chassis* in lamiera d'acciaio stampato. Ora il tipo classico è ben definito, su basi i cui vantaggi sono stati sanzionati dalla pratica: lo *chassis* costituito dall'unione di lungheroni e traverse in lamiera stampata sopporta un motore verticale a quattro cilindri posto davanti, a circolazione d'acqua; questi motori girano tutti nello stesso verso ed hanno velocità di rotazione press'a poco uguali. Il motore comanda per mezzo di un innesto a dischi un cambio velocità posto al centro dello *chassis*, e da questo il movimento viene trasmesso alle ruote posteriori sia con cardani, sia con catene. Ed i tipi si sono venuti uniformando e riducendo di numero, tanto che ora le vetture si possono dividere in due classi con caratteristiche ben distinte e definite:

Vetture pesanti per gran turismo, con motore di più di 20 HP. Larghezza *chassis* 900 mm. ristretto ad 800 sul davanti. Larghezza fra le ruote m. 1,40. Passo m. 8,00.

Vetture leggere per servizio di città e piccolo turismo con motore di meno di 20 HP. Larghezza *chassis* 800 mm. ristretto davanti a 700 mm. Via da m. 1,80 a 1,85. Passo m. 2,70. Pneumatici 810 x 90.

Resta la vettura da unificare...

Ing. Alfredo Dainotti.

Un "raid", ippico in Sicilia

Il *raid* è internazionale e sarà corso il 12 aprile 1908. Le iscrizioni si chiuderanno domenica 22 marzo venturo, alle ore 17.

Ogni cavallo concorrente sarà bollato a fuoco sullo zoccolo destro anteriore. Inoltre il concorrente dovrà portare al braccio sinistro e al pannello della sella, in maniera visibile anche a distanza, il numero d'ordine di sorteggio.

Nessuna iscrizione sarà accettata, se non accompagnata dall'ammontare della entrata di L. 50.

Il *raid* dovrà essere eseguito dallo stesso cavallo e cavaliere; qualsiasi cambiamento produrrà l'immediata squalifica.

Il *raid* è indetto dal Comitato Panormitan.

L'inaugurazione della nuova stagione ippica

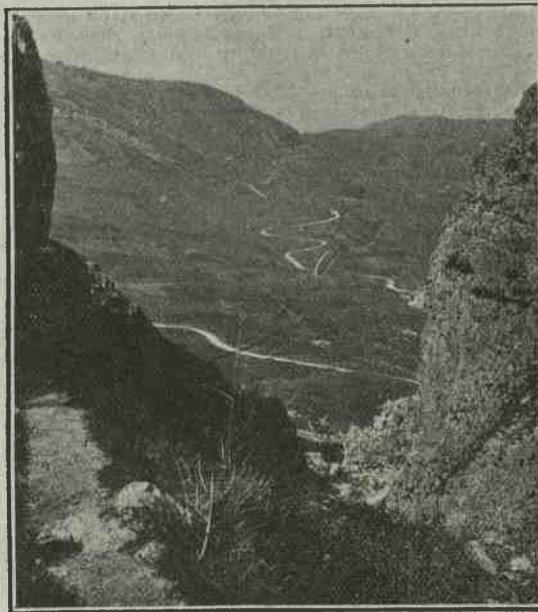
Dando di cozzo in tradizioni da lungo tempo stabilite e rispettate, operando contrariamente a quanto è legge in altri paesi, con una decisione ardita e fuori del comune, la direzione della Società Partenopea per le corse dei cavalli ha indetto in pieno inverno, in completo febbraio, il suo *meeting* comprendente numerose corse piane. Cosicché domenica scorsa, all'ippodromo del Campo di Marte, abbiamo avuto l'inaugurazione ufficiale delle corse al galoppo per il 1908.

Anche nello sport esistono tradizioni che sono maggiormente rispettate e assurgono quasi a legge là dove migliore è l'organizzazione, seri gli intenti e utili le finalità. Nel ramo dell'ippica, alla quale non si può negare il primato fra gli sports italiani per le ragioni sopradette, l'abitudine di lunghi e numerosi anni ci aveva indotti a considerare inaugurata la stagione attiva del galoppo con la minuscola riunione dell'Alfea svolgentesi nella prima settimana di marzo.

A Pisa convenivano gli *sportsmen* per assistere ai debutti dei tre anni; dai risultati ottenuti sulla magnifica pista di San Rossore le scuderie traevano quei criteri e quei confronti tanto influenti sulla futura carriera dei rispettivi pensionari.

Nessun'altra riunione sembrava più adatta a questo scopo. San Rossore — centro dell'allenamento italiano, una minuscola Newmarket — poteva sempre fornire

numerosi e ottimi partenti sia nel premio principale che nelle prove secondarie e molti soggetti cominciarono appunto da Pisa la loro carriera utile se non trionfale. Era una riunione familiare, senza pretese: ma alla quale non mancavano i coefficienti e gli ac-



Sulla via da Campofelice a Collesano. (Fot. Lo Cascio - Palermo).

cessori per essere considerata fra le più utili dal punto di vista sportivo.

Il rapido ed esuberante rifiorire delle corse al galoppo recò seco un inconveniente grave già lamentato l'anno scorso e ripetutosi per il 1908 in quasi uguale

misura: la concomitanza delle riunioni in diverse città e nelle medesime giornate. Non enumereremo gli svantaggi creati da questa situazione e alle Società e alle scuderie e allo sport in generale: essi sono ben evidenti e non hanno bisogno di venire illustrati. Però, mentre i forti sodalizi potevano sostenere senza troppo danno la concorrenza, le Società minori si trovarono subito a disagio in questo nuovo stato di cose e necessariamente dovettero pensare al rimedio. Alcune ridussero a proporzioni più modeste le corse, altre iniziarono, ritornando agli antichi programmi di economia. Napoli, che voleva mantenere il prestigio e rinnovare possibilmente i fasti di altri tempi, cambiò le date anticipando a febbraio un *meeting* abitualmente effettuato alla fine di marzo o nella prima quindicina di aprile. I desideri della Società Partenopea furono appagati con la radicale innovazione.

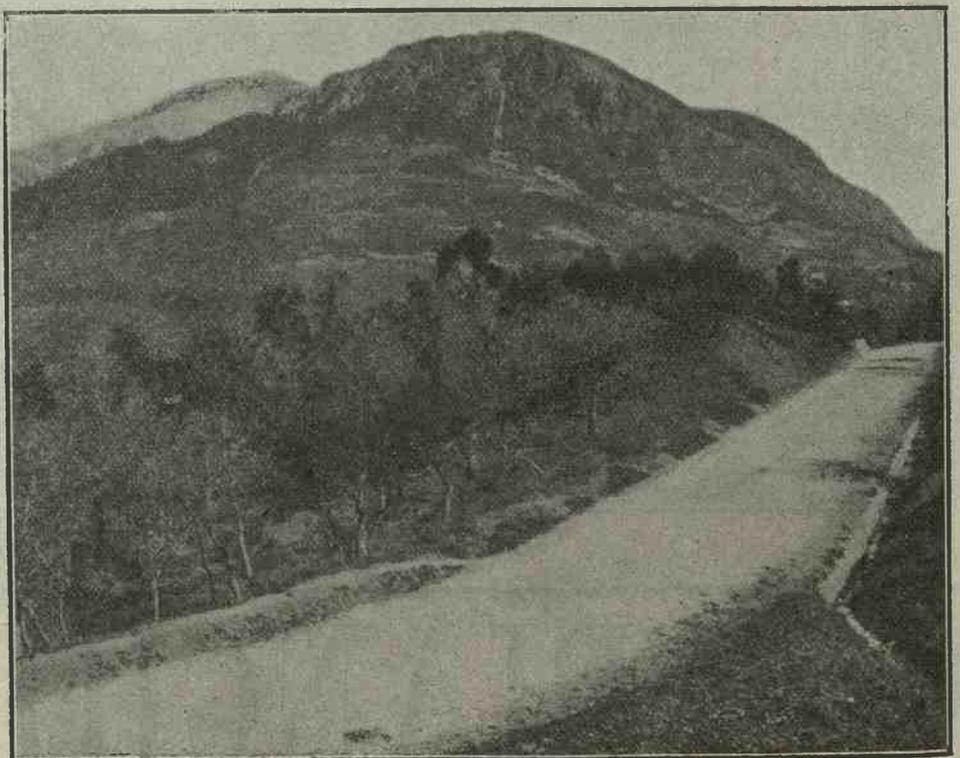
Se ci atteniamo al numero dei cavalli iscritti siamo necessariamente costretti ad ammettere un lusinghiero progresso: ma i primi risultati non sono fatti per avvalorare tale asserto. Nelle corse piane — le sole che possono offrire in Italia un reale interesse — una serietà indiscussa a qualsiasi riunione — i partenti furono assai scarsi; le prove che salvarono il bilancio numerico della giornata di apertura furono appunto le spurie, quelle ove facile è il successo, ma per le quali il grosso del pubblico accorda un relativo interesse ed entusiasmo. Né abbiamo ragione di credere che la scarsità del materiale partecipante alla riunione partenopea debba aumentare per le giornate venture: tutti i candidati hanno già compiuto il lungo viaggio e le unità sopravvenienti non potranno migliorare di molto il magro esito sortito dal primo esperimento.

La causa di quest'astensione è facile a intuirsi; le nostre scuderie, in vista delle riunioni romane e lombarde dai premi remunerativi, non esitano a sacrificare il miraggio delle dotazioni napoletane per attenersi al più sodo compenso dei *meetings* futuri. Aggiungiamo che per figurare degnamente a Napoli gli allenatori sono costretti ad anticipare di un mese circa il lavoro dei cavalli posti sotto le loro cure: ora anche la macchina equina ha un limite di risorse, né si può da essa pretendere sforzi continui e prolungati. Più opportuno è il partito di abbandonare le avvisaglie a chi possiede un numeroso materiale ed attendere i mesi primaverili più proficui, perché ricchi di premi importanti raggruppati in date vicine. Così pensano gli interessati e noi non possiamo biasimarli.

La mancanza di numerosi partecipanti e l'assenza quasi completa dei migliori elementi risparmiati per le prove classiche future diminuiscono, quindi, il valore di questi primi risultati, già soggetti a forte cauzione avanti di essere accettati come definitivi. Il premio, che anni or sono era considerato come il *derby* italiano o come la prova generale di questo — dopo l'istituzione della classica corsa romana — oggi non esce dal novero comune di quelle gare dalla discreta dotazione, ma dai risultati presunte indifferenti.

Tuttavia il vincitore di domenica scorsa merita una reale considerazione: *Montebello* giudicato come un *crack* dalla sua scuderia, ammirato da tutti fin dalle sue prime comparse, dovrebbe essere ciò che comunemente chiamasi il cavallo d'avvenire.

Figlio di *Osbec* e *Maranine*, fratellastro per parte di madre di un grande vincitore *Massena*, *Montebello* possiede le doti fisiche necessarie distinguenti il grande campione: distinzione di linee, ampia intelligenza, ricchezza di muscoli. A due anni, dopo aver lodevolmente debuttato e fatto sperare in successi più notevoli, si eclissò d'improvviso peggiorando di forma ad ogni nuova esibizione; certo la costruzione importante e robusta di *Montebello*, in quel periodo, aveva più bisogno di riposo per consolidarsi convenientemente che del regime severo dell'allenamento aggravato da corse durissime. Ora il puledro del signor Chantre ci riappare vittorioso dopo un riposo assai breve: ha esso usufruito degli ozii invernali e il suo successo deve essere attribuito a preparazione più avanzata in confronto dei concorrenti? Le opinioni del vincitore del Premio Città di Napoli ci inducono a sperare in un reale e duraturo miglioramento, e solleviamo ancora un dubbio, questo deve essere attri-



Vicino a Mongiarate.

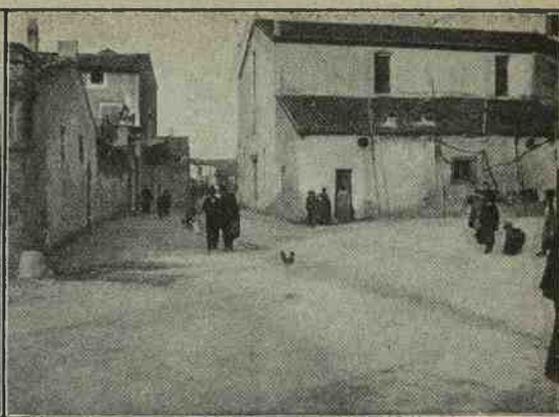
(Fot. Lo Cascio - Palermo).



La targa per i premiati.



Coppa di Verona.
Una svolta difficile nell'interno di Bussolengo.



Presso la chiesa di S. Valentino avviene la uscita dall'abitato di Bussolengo.

buio all'abuso che si è fatto del puledro in giovane età; a volte certe fatiche influiscono deleteriamente sopra un intero avvenire.

Il campo, poi, battuto da Montebello, era troppo esiguo per stabilire dei confronti a suo vantaggio; oltre il vincitore e un suo compagno di scuderia Paderni, destinato pur esso a una utile carriera, abbiamo veduto alle prese Kamba e Queibei. Quest'ultimo, serio candidato per le corse a vendere, non poteva in tale compagnia accampare grandi pretese per la sua modesta classe e pel fatto di portare un sopracarico di due chili. Da Kamba aspettiamo ancora altre prove prima di emettere un giudizio. Essa difese ottimamente la sua chance piazzandosi a una incollatura dal vincitore e precedendo Paderni di mezza lunghezza: pur l'anno scorso le prime esibizioni di Kamba segnarono altrettante vittorie; ma in seguito qual valore si dovette accordare alla figlia di Melanion e Kikamba?

A titolo di cronaca notiamo gli altri vincitori della giornata: Carmen di Max di Rosa (Emery) nel Premio di Apertura (L. 2000, m. 1200); San Siro della Razza Gerbido (Jacobs) nel Premio Santa Lucia (L. 2000, m. 2200); l'importazione Champlatreux del Principe di Deliella (Hemming) nel Premio Esperia (L. 2500, m. 1800); Drumroo di Marcello Orilia (prop.) nel Premio Capodimonte (L. 1800, m. 2000); Ghironda del tenente Salvini (Deleuze) nel Premio Portici (siepi, L. 1500, m. 2600).

La riunione protrarrà le sue giornate di corse fino al principio di marzo e noi auguriamo che un aumento considerevole di materiale da parte delle nostre scuderie possa permetterci di registrare per gli anni venturi un pieno successo, quale compenso della costanza e dell'entusiasmo dimostrati dai dirigenti la società partenopea, costanza ed entusiasmo che mai si affievolirono malgrado di eventi avversi e l'indifferenza immeritata.

Giovanni Galeani.

La Coppa di Verona

Quasi due mesi trascorsero dal primo annuncio dato dalla *Stampa Sportiva*, sulla riunione automobilistica che si prepara a Verona, e quante novità da allora fino adesso.

La Commissione sportiva dell'A. C. I. non accolse il programma per disputare la *Coppa di Verona*, e così si dovette prepararne un altro, modificando percorso, categorie e premi.

Tenuto fermo come itinerario stradale il circuito scelto, l'arrivo succederà sopra un prolungamento di questo, a un km. dalle porte di Verona.

Sono tre le categorie che oggi possono concorrere alla riunione, facilitate così alle fabbriche di poter concorrere con un maggior numero di vetture di vero turismo pratico.

La categoria prima è riservata alle vetture a 4 cilindri con alesaggio massimo di 110 mm. e con *chassis* del peso minimo di 950 chilogrammi.

La seconda per alesaggio di 120 mm. e *chassis* di 1050 chilogrammi.

La terza infine per alesaggio di 130 mm. e *chassis* di 1100 chilogrammi.

Assieme a queste categorie possono correre le 6 cilindri, quando la superficie del pistone sia equivalente.

Chi sarà quel costruttore che vorrà mancare alla riunione di Verona, che è il vero *criterium* della primavera, e serve magnificamente ad indicare all'acqui-

rente quale è il miglior tipo da acquistare nel 1908?

Lo sanno tutte le Case che l'anno scorso vinsero a Verona, la bontà della presentazione ad un pubblico scelto e ricco nel bel principio della stagione, allora appunto, quando ognuno si decide a fare un acquisto. Si è per questo che come nel 1907 si videro in lotta una trentina di vetture, siamo persuasi che ben di più saranno il 15 marzo venturo.

E poi vi è una questione di amor nazionale di non poca importanza.

L'anno scorso venne posta in palio per la prima volta la *Coppa di Verona*, un ricco oggetto d'arte, che venne guadagnato dalla casa Brasier di Parigi. Essa deve esser vinta tre anni consecutivi o quattro alternativamente, per divenire proprietà definitiva

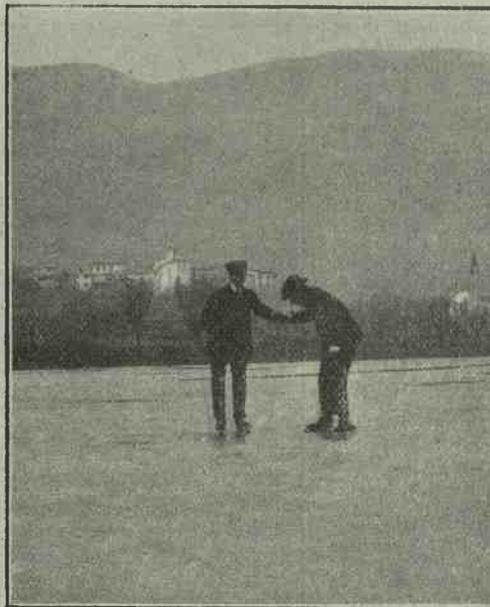
Comune, e il cui Comitato direttivo è così composto:

Bellini Carnesali cav. uff. dott. Luigi, sindaco di Verona, presidente; Cavazzocca Vittorio e Prosperini dott. Nello, segretari; De Martini rag. Federico, cassiere.

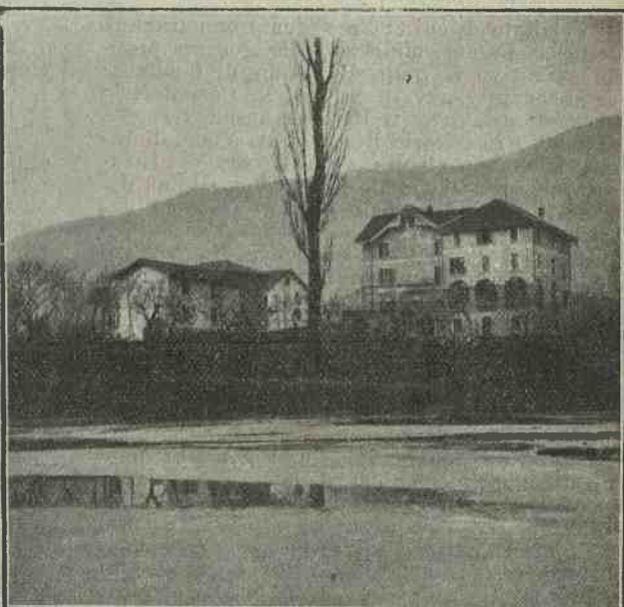
In questi giorni è stato affisso in tutta Italia, e in varie città estere, un elegante manifesto, dovuto al pittore torinese Salce, di un soggetto strano ma artistico, che attrae l'attenzione del passante.

I lavori di preparazione sono bene avanzati e l'entusiasmo è generale per la riunione che chiamerà a Verona una folla compatta di intelligenti ed appassionati per la locomozione automobile.

John Sportsman.



Un principiante sul lago d'Endine.



Il pattinaggio a Bergamo.

Albergo di San Carlo sul lago d'Endine (Valle Cavallina).

del costruttore della vettura. Vorrà dunque l'industria italiana, che tanto è nominata all'estero, lasciarsi fuggire per una seconda volta la coppa tanto disputata?

Ma se al costruttore della vettura che farà il miglior tempo totale della giornata sui 27 km. di percorso, sarà consegnata per un anno la coppa, per i conduttori vi sono altri premi.

Al primo targa d'argento dorato e smaltato; al secondo targa d'argento; al meccanico della prima vettura L. cento.

Identici premi sono fissati per ognuna delle tre categorie.

E' bene ricordare che le iscrizioni accompagnate dal diritto fisso di L. 100 per vettura, si ricevono sino alla mezzanotte del 5 marzo p. v. presso l'Automobile Club Veneto a Padova, via Marsala, 19.

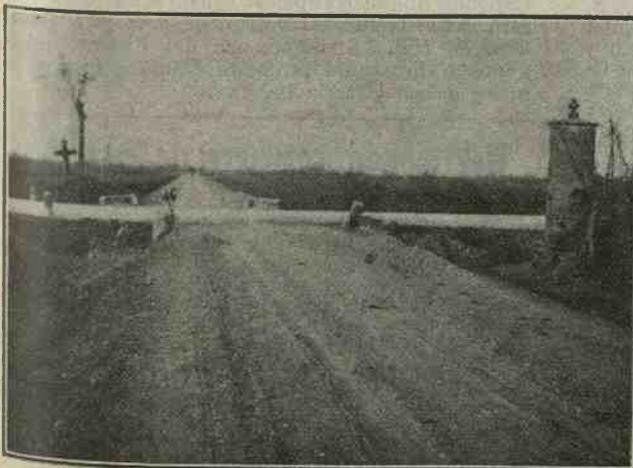
L'organizzazione della riunione fu affidata, dal Municipio di Verona, ad una apposita Commissione sportiva veronese, che ha la sua sede nel palazzo del

Il pattinaggio a Bergamo

Come nel passato anche in quest'anno il laghetto d'Endine, completamente agghiacciato, richiama da ogni parte numerosi pattinatori, offrendo loro vastissimo campo di salutare divertimento. Ai provetti in tal genere di sport si uniscono pure i principianti, che colle loro umoristiche pose aggiungono maggior allegria all'ambiente già pieno di vita.

Il grazioso alberghetto di S. Carlo offre buon confort, rendendo più piacevole il soggiorno anche a coloro che vi si recano come semplici spettatori del pattinaggio; corse speciali di tram conducono da Bergamo al laghetto in breve tempo.

U. Cicogna.



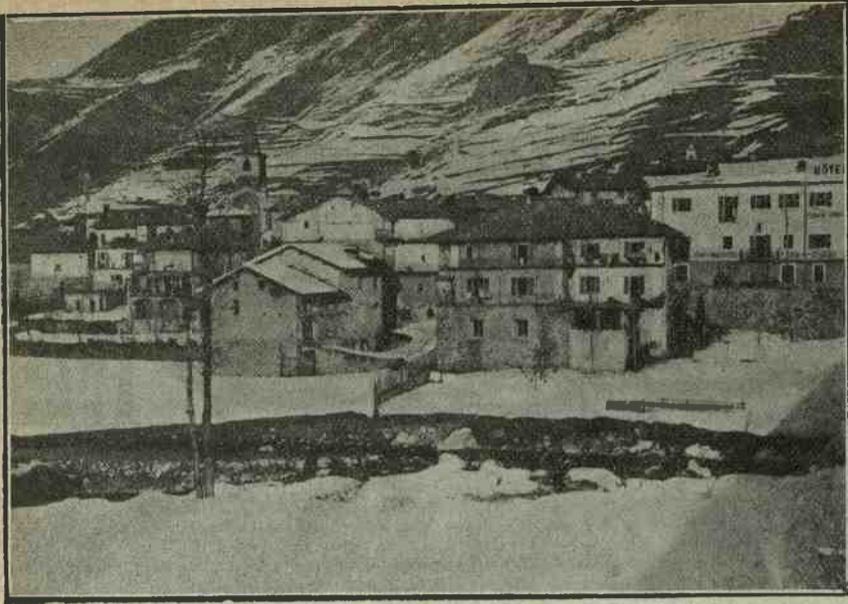
Il quadrivio sulla provinciale con la strada Molinara ove sarà data la partenza.



Coppa di Verona.
Il premio challenge vinto per il primo anno nel 1907 da Brasier di Parigi.



Un piccolo rialzo di terra divide la strada nei pressi di Bussolengo dai sottostanti terrini; la vista che si gode in tal punto è magnifica.



Una parte del paese di Limone sotto la neve.

Gare di sky

sotto l'Alto patronato di S. A. I. R. la Duchessa d'Aosta

Limone Piemonte, 8-9 febbraio 1908.

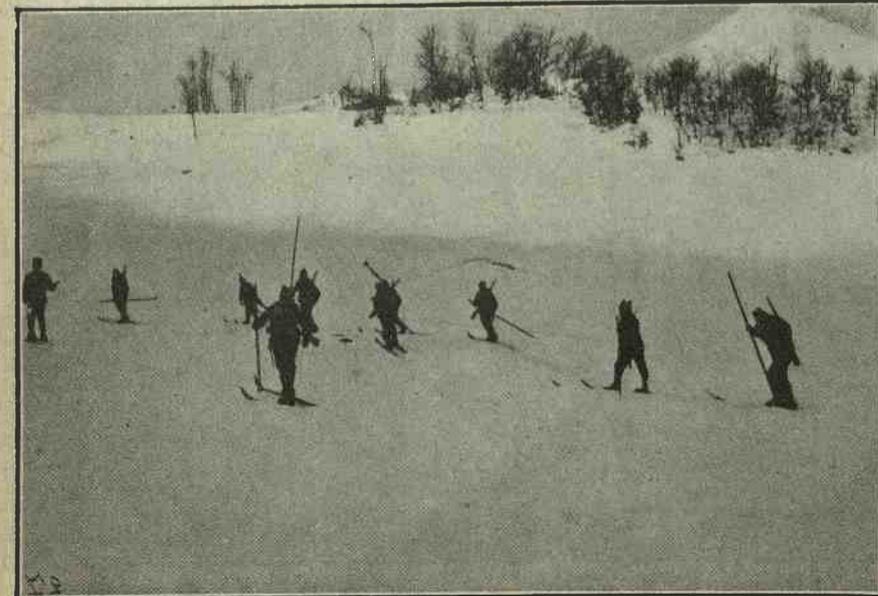
Il Comitato di cui era presidente onorario Sua Eccellenza Casana, ministro della guerra; presidente effettivo il conte Edmondo di Robilant; vice-presidente l'avv. G. Acutis, R. Commissario di Limone e il cav. H. Bryois, console francese in Cuneo, e segretario il sig. G. A. Viale, di Limone, in unione alla Giuria composta del cavaliere Amoretti, colonnello del 2° regg. alpini, del tenente colonnello e del capitano Gazzino del 1° regg. alpini, e dei signori Ettore Canzio, Cesare Grosso e Paolo Kind dello *Ski Club* di Torino organizzarono questa Riunione di Limone, la quale, per le alte personalità che ad essa si interessarono, per la quantità e ricchezza di premi, pel concorso grandissimo di pubblico, e soprattutto per il terreno felicissimo il quale presenta tutt'attorno a Limone una zona immensa di pendii molto adatti all'esercizio dello sky, riuscì molto bene.

E soprattutto ammirevole fu il risultato delle Gare di soldati, i quali, dovendo dal Bragard, per la Panice superiore e la Feida, salire al Riconverto Volta Lunga, con uno slivello di circa 600 metri, discendere poi di là fin presso Limone, con un percorso totale di oltre 10 km., ebbero un primo arrivato in ore 1.42' e una media di circa 2 ore, un vero *tour de force* che si spiega soltanto con la robustezza eccezionale dei nostri soldati alpini, e con l'animazione con cui si contesero la *Coppa Robilant* che per questo primo anno rimase al 3° regg. alpini, di stanza a Torino.

Il giorno successivo, nelle gare fra borghesi ed ufficiali si distinse lo *Ski Club*, di Torino, il quale, per le buone tradizioni lasciategli dal suo fondatore, il compianto ing. Adolfo Kind, padre dell'attuale presidente, tiene il primo posto fra i vari gruppi di skyatori italiani.

Ammiratissimi i salti meravigliosi dell'ingegnere Smith, norvegese, venuto appositamente dall'Engadina.

Sappiamo che il conte Edmondo di Robilant, il quale passa gran parte dell'anno nel suo grandioso castello della vicina Robilante, in unione all'avv. Acutis, R. Commissario di Limone, hanno



In salita.

fermo proposito di dare vita rigogliosa a queste Riunioni di Limone. Il suo territorio, adattissimo per le corse in sky, e in genere per qualunque sport invernale, le condizioni eccezionalmente nevose del bacino suo, la comodità di accesso in ferrovia, la vicinanza con la riviera, così frequentata nell'inverno, assicurano, a questa Riunione, un risultato felicissimo.

1ª Giornata.

1ª Gara: Coppa Edmondo di Robilant, percorso 10 km. circa, in salita (700 m. dislivello, circa) discesa (1000 m. circa dislivello). — Grande Coppa: 3° reggimento alpini (Torino).

1° Premio: Orologio con catena, dono di S. A. R. I. la principessa Laetitia, Nassi Giorgio, 3° alpini, in ore 1.42' 43"; 2° Premio: Orologio delle Patronesse di Cuneo, Charbonnier Giov., 8° alpini, in ore 1.45' 27"; 3° Premio: Orologio Patronesse vincolato a un soldato del 1° gruppo, Andreis Giovanni, 2° alpini, in ore 1.48'; 4° Premio: Orologio del signor Briolo di Cuneo, Cesco Casanova Alessio, 7 alpini, in ore 1.50' 14"; 5° Premio: Medaglia d'argento della città di Cuneo, Cagnolo Antonio, 1° alpini, in ore 1.50' 45"; 6° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio, Salvadori Giuseppe, 7° alpini, in ore 1.52' 25"; 7° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio, Boido Giuseppe, 3° alpini, in ore 1.52' 39".

2ª Gara: Sott'ufficiali, percorso km. 5 circa, salita e discesa. — 1° Premio: Orologio-sveglia del Console di Francia, Guicciardi Emilio, del 2° alpini, in ore 1.8' 36"; 2° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio, Cristofani Ugo, del 1° alpini, in ore 1.10' 56".

3ª Gara: Ufficiali, percorso 4 km. circa, salita e discesa. — 1° Premio: Medaglia di oro del Ministero della guerra, Bollea Carlo, del 1° alpini, in ore 0.28' 40"; 2° Premio: Bottoni e spilla, del ten. generale Ragni, ispettore gen. degli alpini, Nerchiali Oscar, 8° alpini, in ore 0.29' 55"; 3° Premio: Orologio-sveglia, generale Di Cigliana, Mautino Umberto, 4° alpini, in ore 0.32'. Premio vincolato: *Nécessaire* da toilette con pergamena, dono delle signorine Patronesse di Cuneo, vincolato all'ufficiale del 1° gruppo, Bollea Carlo, del 1° alpini.

2ª Giornata.

1ª Gara: Alpi Marittime. Gara di fondo, percorso km. 5 circa, salita e discesa.

1° Premio: Grande orologio, dono di S. A. R. I. Duchessa d'Aosta, Corti Adolfo dello *Ski-Club* di Torino, in ore 0.58' 22"; 2° Premio: Medaglia d'oro della Cassa di risparmio, Boido Giuseppe dello S. C. di Torino, in ore 0.58' 9"; 3° Premio: Medaglia *vermeil* della Sezione di Saluzzo del C. A. I., Bollea ten. Carlo, del 1° alpini, in ore 0.58' 21".

Premio speciale: Orologio della Società *La Rola* di Cuneo, soldato Cagnolo Antonio, 1° alpini (fuori gara), in ore 0.58' 11".

2ª Gara: Cuneo. Gara di mezzo fondo, percorso km. 3, salita e discesa.

1° Premio: Un paio di *ski*, dono del Prefetto della Provincia, Boido Cesare, dello S. C. di Torino, in ore 0.30' 9"; 2° Premio: Medaglia *vermeil* della città di Cuneo, Tessarotto Ugo, dello S. C. di Torino, in ore 0.34' 58"; 3° Premio: Medaglia d'argento della città di Cuneo, Malvano Ugo, dello S. C. di Torino,

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI
“**ATALA**”
LA RIVELAZIONE DEL 1908
Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

in ore 0.35' 47"; 4° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio di Cuneo, Stampa Carlo, del 2° alpini, in ore 0.36' 37"; 5° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio di Cuneo, Barro Luigi, del 5° alpini, in ore 0.38' 18"; 6° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio di Cuneo, Robiati, in ore 0.38' 20".

3ª Gara: Limone. Gara di velocità in discesa, km. 1, senza bastone.

1° Premio: Coppa d'argento dello *Ski-Club* di Cuneo, Boido Cesare, dello S. C. T., in ore 0.1' 38"; 2° Premio: Rivoltella della Deputazione provinciale di Cuneo, Boido Giuseppe, dello S. C. T., in ore 0.1' 41"; 3° Premio: Medaglia d'argento della città di Cuneo, Corti Filippo, dello S. C. T., 0.1' 49"; 4° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio di Cuneo, Zoia, dello S. C. M., in ore 0.2' 34"; 5° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio di Cuneo, Bollea Carlo, del 1° alpini, in ore 0.2' 37".

4ª Gara: Incoraggiamento. Gara Juniores di velocità. 1° Premio: Coppa ceramica e bronzo, dell'on. di Rovasenda, Santi Mario, S. C. Torino, in ore 0.12' 6"; 2° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio di Cuneo, Borgo, S. C. T., in ore 0.13' 7"; 3° Premio: Medaglia d'argento della Cassa di risparmio di Cuneo, Borello, S. C. T., in ore 0.13' 44".

5ª Gara: Vermeil. Gara di salto. 1° Premio: Medaglia d'oro della città di Cuneo



Campo di esercitazione presso Limone.

Kind Paolo, S. C. T., m. 19; 2° Premio: Pendolino, dell'avv. Acutis, R. Commissario di Limone, Gamna Giovanni, S. C. T., m. 9; 3° Premio: *Papeterie*, dono dell'on. di Rovasenda, Corti Filippo, S. C. T., m. 9. Premio speciale al più bel salto: Pistola Browning, dono del senatore Riberi, Kind Paolo, S. C. T.

A proposito di Ortotteri

Nel nostro ultimo numero, in un articolo di Ugo Cavazzoni, dal titolo: *Verso la prima aereonave*, è detto: «L'ortottero... non è ancora nato! Esso è quasi sconosciuto per non essere stato oggetto finora che di pochi studi». Ora ci si prega di rettificare nel senso che l'ortottero non solo non è... ancora nato, ma ve n'è in Italia già uno brevettato, quello cioè dell'ing. Salvotti di Verona, il cui piano corrisponde ai più scrupolosi calcoli e che tra breve sarà definitivamente costruito con motore *Antoinette 80 HP*. La competenza del distinto ingegnere e lo studio profondo danno a sperare in una gloriosa vittoria italiana.

Nel mondo commerciate sportivo

* Il Sindacato per la Ruota Elastica, *Savoia* e C. di Torino, ha presentato al *Salon*, con grandissimo successo, il suo ritrovato, brevettato ormai in Italia e all'estero. La ruota *Savoia* risolve completamente il problema della soppressione della gomma nei veicoli automobilistici in generale. La ruota *Savoia*, che si applica pure ai *camions*, copia perfettamente e dolcemente l'ostacolo che incontra sul percorso, meglio d'un pneumatico, e senza sussulti. La ruota *Savoia* ha inoltre altri vantaggi. Essa può essere applicata a qualunque veicolo, sia a motore o trainato, pesante o leggero, a grande come a piccola velocità; serve insomma tanto per l'automobile da turismo, il carro trasporto, artiglierie, ambulanze, ecc. La manutenzione di tali ruote è minima, giacchè le molle, soltanto dopo un periodo non inferiore ad un anno di lavoro intensivo, necessitano di essere sostituite con una spesa di sole L. 50 circa per le 4 ruote.

I pompieri di Torino muniti di biciclette "Lux"

Nelle sezioni dei pompieri della nostra città sono state adottate un certo numero di biciclette pel servizio di estinzione degli incendi. Non si tratta di una bicicletta di costruzione comune, ma bensì di una bicicletta di costruzione apposita, rispondente alle necessità tecniche del relativo servizio.

Con queste macchine, nel numero maggiore dei casi, i pompieri invece di trasportare a mano il carro-pompa, si recano sul luogo del sinistro in bicicletta su cui è attrezzato il materiale. Ogni bicicletta porta 25 metri di tubo e una lancia. Il pompiere porta a tracolla, a mo' di fucile, la chiave smontabile per idranti.

Riteniamo superflua ogni dimostrazione della grande utilità sotto tutti i rapporti dell'adozione di queste biciclette che permettono la massima celerità di servizio. Solo si compiacciamo per la novità che attesta della grande premura con cui sono studiati i mezzi per perfezionare uno dei più importanti servizi civici.

Il tipo di bicicletta è stato ideato dal nostro corpo dei pompieri e costruito con quella precisione e solidità ormai universalmente nota dalle rinomate Officine *Lux* della nostra città.

Risultato del REFERENDUM a favore dello Esposizioni di Automobili

Indetto dal giornale "La Stampa Sportiva", di Torino

Nelle sere di venerdì, 10, e giovedì 16 gennaio 1908, nel salone della *Stampa Sportiva*, presenti i signori: cav. Alfredo Rostain, rappresentante il *Touring Club Italiano*; dott. Veri, rappresentante il *Moto Club d'Italia*; E. Corrado Corradini, rappresentante la *Gazzetta dello Sport*; Gustavo Verona e Giuseppe Macchagnò, direttore il primo, segretario il secondo del giornale *La Stampa Sportiva*, si proceduto allo spoglio delle schede ritornate dagli industriali di Italia, in risposta al suddetto referendum. Il risultato preciso è stato il seguente:

Furono ritornate in bianco le seguenti schede: O. Pedretti (Novara) — Fabbrica Cerchioni Elastici per Automobili (Verona) — A. Sarti (Verona) — Officine del Capitano Melli (Pavia) — Bertoldo e Colomba (Napoli) — Ing. R. Boncardi (Napoli).

Votarono invece 97 Case, colle seguenti risposte:

Prima domanda: E' ancora necessaria in Italia una Esposizione di automobili?

Risposero 80 voti, cioè:

- Agostino, Balagna, Magnino e C. (Torino)
- Atretos (Roma) — Auto Stand (Palermo) — Automobil Agency (Palermo) — Arioli (Roma)
- Alterauge e Hardy (Milano) — Alba (Trieste)
- Bianco, Golzio, Borgo (Torino) — Baglietto (Genova) — Bassoli (Bologna) — Bozzi Durando (Milano) — Bianchi (Id.) — Brevetti-Fiat (Torino) — Brixia-Züst (Brescia) — Beretta (Gardone Val Trompia) — Cuscinetti e Sfere (Torino) — La Co 2 (Torino) — Carpignano, Casalis e C. (Torino) — Colli (Verona) — Cichetti (Atri) — Carrera e C. (Napoli) — Società Dora (Genova) — Dovo (Torino) — Dassano (Torino) — Damiani e C. (Torino) — Officine Dubosc (Torino) — Diatto-Clément (Torino) — Società Etruria (Pisa) — Filogamo e C. (Torino) — Fabbrica Torinese di Carrozzeria (Torino) — Fenù (Genova) — Società Fram (Genova) — Fiat-San Giorgio (Spezia) — Fides-Brasier (Torino) — Gallottini e Figli (Bologna) — Guaraldi Fratelli (Lodi) — Hirschgartner (Torino) — Hensemberger (Monza) — Ugo Hofer (Genova) — Itala (Torino) — Isotta-Fraschini (Milano) — Krieger (Torino) — Losana (Torino) — Levi (Torino) — La Manna Guidotti (Milano) — Leidheuser e C. (Torino) — Monsello (Torino) — Mantovani (Torino) — G. Marena (Torino) — Massimino (Milano) — Macchi Fratelli (Varese) — Montchal (Milano) — Società Marengo (Genova) — Officine di Sesto San Giovanni — Picena Fratelli (Torino) — Ing. Paradis (Genova) — Peugeot-Croizat (Torino) — Pattison (Napoli) — Rivella (Torino) — Richiardone (Torino) — Rejna (Milano) — Rossi (Torino) — Rapid (Torino) — Soldati Roberto (Torino) — Seren-Rosso (Torino) — Ing. Schiff (Milano) — Sonnenfeld (Lucca) — Scipioni (Parma) — Spa (Torino) — Taurus Garage (Torino) — Maison Talbot (Milano) — Taurinia (Torino) — Wolsit (Torino) — Wermouth (Legnano) — Wermouth (Foligno) — Züst (Milano) — Zena (Genova) — Società Padus (Torino) — Fabbr. Autom. Audax (Palermo) — Cantiere Fit (Napoli).

Risposero no 16 voti, cioè:

- Bietti (Milano) — Courtial (Torino) — Florentia (Firenze) — Faccioli e C. (Torino) — Giorda (Torino) — Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero (Torino) — Società Hermes (Roma) — Officine Lux (Torino) — Garage Naghlati (Firenze) — Pozzi (Roma) — Standard (Torino) — Scaglia e C. (Milano) — Turkheimer (Milano-Torino) — Vernizzi e Bini (Milano) — Garage Valensin (Genova) — Wollmann (Padova).

Manca, a pareggio, il voto della *Fiat* di Torino, che però si esprime così: « Ci pregiamo significarle per poterci pronunciare positivamente in merito ai quesiti contenuti nella scheda rimessaci, a proposito di Esposizioni di automobili, ci occorre attendere a vedere come si presenterà e si svolgerà la prossima stagione.

Seconda domanda: Se essa è necessaria, in quale mese d'Italia dovrà svolgersi?

Risultato: Torino ebbe voti 33, Milano voti 13, Bologna voti 5, Bologna voti 2.

Poi vi furono dei voti alternati in numero di 27

schede, comprendenti ogni scheda due e più delle seguenti città: Torino, Milano, Firenze, Roma, Genova, Napoli, Palermo.

Votarono per Torino (83 voti): Automobil Agency (Palermo) — Bianco, Golzio, Borgo (Torino) — Brevetti Fiat (Torino) — Cuscinetti a Sfere (Torino) — Carpignano, Casalis e C. (Torino) — Cichetti (Atri) — Carrera e C. (Napoli) — Dovo (Torino) — Dassano (Torino) — Damiani e C. (Torino) — Diatto-Clément (Torino) — Filogamo e C. (Torino) — Fabbrica Torinese di Carrozzeria (Torino) — Società Fram (Genova) — Fides-Brasier (Torino) — Hirschgartner (Torino) — Ugo Hofer (Genova) — Itala (Torino) — Krieger (Torino) — Losana (Torino) — Levi Ottavio (Torino) — Monsello (Torino) — Mantovani e C. (Torino) — Marena (Torino) — Peugeot-Croizat (Torino) — Rivella (Torino) — Rapid (Torino) — Seren-Rosso (Torino) — Spa (Torino) — Taurus Garage (Torino) — Valli (Torino) — Società Zena (Genova) — Società Padus (Torino).

Votarono per Milano (18 voti): Atretos (Roma) — Alterauge e Hardy (Milano) — Società Alba (Trieste) — Bozzi, Durando (Milano) — Bianchi e C. (Milano) — Beretta (Gardone Val Trompia) — Società Dora (Genova) — Gallottini e Figli (Bologna) — Hensem-



I pompieri di Torino muniti di biciclette Lux.

berger (Monza) — La Manna Guidotti (Milano) — Massimino (Milano) — Officine di Sesto San Giovanni — Ing. Schiff (Milano).

Votarono per Roma (voti 5):

Agostino, Balagna, Magnino e C. (Torino) — Auto-stand Barone Stabile (Palermo) — Cantieri Baglietto (Genova) — Fiat-San Giorgio (Spezia) — Cantiere Fit (Napoli).

Votarono per Bologna (voti 2):

Basoli e C. (Bologna) — G. Colli (Verona).

Votarono per città alternate (27 voti):

- Arioli (Roma) — Brixia-Züst (Brescia) — La Co 2 (Torino) — Officine Dubosc (Torino) — Garage Etruria (Pisa) — Fenù (Genova) — Guaraldi Fratelli (Lodi) — Isotta-Fraschini (Milano) — Leidheuser (Torino) — Macchi Fratelli (Varese) — Montchal (Milano) — Società Marengo (Genova) — Picena Fratelli (Torino) — Ing. F. G. Paradis (Genova) — Cantieri Pattison (Napoli) — Richiardone (Torino) — Rejna e C. (Milano) — Rossi (Torino) — Soldati Roberto (Torino) — Sonnenfeld (Lucca) — Scipioni (Parma) — Maison Talbot (Milano) — Taurinia (Torino) — Wolsit (Legnano) — Wermouth (Foligno) — Züst (Milano) — Fabbr. Autom. Audax (Palermo).

Terza domanda: « Dovrà l'Esposizione tenersi ogni anno od ogni due? »

Risultato: Ogni anno (annuale) voti 88. Ogni due (biennale) voti 39. Ogni tre (triennale) voti 3.

Votarono per ogni anno 38 voti:

- Atretos (Roma) — Alterauge e Hardy (Milano) — Società Alba (Trieste) — Bianco, Golzio, Borgo (Torino) — Bassoli e C. (Bologna) — Bozzi, Durando e C. (Milano) — Bianchi e C. (Milano) — Brixia-Züst (Brescia) — Dassano (Torino) — Damiani e C. (Torino) — Filogamo e C. (Torino) — Fabbrica Torinese di Carrozzeria (Torino) — Fenù (Genova) — Fiat-San Giorgio (Spezia) — Gallottini e Figli (Bologna) — Guaraldi Fratelli (Lodi) — Hensemberger (Monza) — Ugo Hofer (Genova) — Isotta-Fraschini (Milano) — G. Marena (Torino) — Montchal (Milano) — Società Marengo (Genova) — Picena Fratelli (Torino) — Peugeot-Croizat (Torino) — Rivella (Torino) — Richiardone (Torino) — Rejna e C. (Milano) — Rapid

(Torino) — Soldati Roberto (Torino) — Ing. Schiff (Milano) — Scipioni (Parma) — Spa (Torino) — Maison Talbot (Milano) — Valli (Torino) — Züst (Milano) — Società Zena (Genova) — Società Padus (Torino) — Fabbr. Autom. Audax (Palermo).

Votarono per ogni due anni (39): Auto Stand Barone Stabile (Palermo) — Automobil Agency (Palermo) — Cantieri Baglietto (Genova) — Brevetti-Fiat (Torino) — Beretta (Gardone Val Trompia) — Cuscinetti a Sfere (Torino) — La Co 2 (Torino) — Carpignano, Casalis e C. (Torino) — Colli (Verona) — Cichetti (Atri) — Carrera e C. (Napoli) — Dovo (Torino) — Officine Dubosc (Torino) — Diatto-Clément (Torino) — Garage Etruria (Pisa) — Società Fram (Genova) — Fides-Brasier (Torino) — Hirschgartner (Torino) — Itala (Torino) — Krieger (Torino) — Losana (Torino) — Ottavio Levi (Torino) — La Manna Guidotti (Milano) — Leidheuser (Torino) — Monsello (Torino) — Mantovani e C. (Torino) — Massimino (Milano) — Macchi Fratelli (Varese) — Officine di Sesto San Giovanni — Ing. Paradis (Genova) — Cantieri Pattison (Napoli) — Rossi (Torino) — Seren-Rosso (Torino) — Sonnenfeld (Lucca) — Taurus Garage (Torino) — Taurinia (Torino) — Wolsit (Legnano) — Wermouth (Foligno) — Cantiere Fit (Napoli).

Votarono per ogni tre anni (voti 3): Agostino, Balagna, Magnino e C. (Torino) — Arioli (Roma) — Società Dora (Genova).

Il risultato matematico di questo referendum è quindi il seguente:

Gli industriali riconoscono che è ancora necessaria una Esposizione di Automobili in Italia, e che detta Mostra dovrà tenersi a Torino ogni due anni.

Torino, 16 gennaio 1908.

Poche parole di commento dobbiamo aggiungere:

Se prima di indire il referendum non credevamo opportuno pronunciarci sui quesiti proposti ai signori industriali, oggi ci sentiamo tenuti ad esprimere tutto il nostro parere in proposito.

Cosa ci dice il Referendum? Che le esposizioni sono necessarie, ma che esse devono forse svolgersi ad intervalli di tempo superiori a quelli finora seguiti. Le mostre annuali di automobili ebbero sino ad ieri non solo lo scopo che devono avere tutte le mostre industriali, e cioè, quello di farci rilevare i progressi di un'industria, ma servirono di vera propaganda all'automobilismo in genere. Il Salon automobilistico per il passato ci fece conoscere tutte le nuove fabbriche grandi e piccole, ma oggi che l'industria va amministrativamente sistemandosi e che le fabbriche italiane sono state tutte costituite, lanciate sul mercato, e classificate per ordine di importanza, si deve procurare loro il mezzo di cimentarsi nella ricerca di nuovi e pratici perfezionamenti della tecnica meccanica, riunendo i loro prodotti appunto in una Mostra Internazionale biennale o triennale.

Oertamente le esposizioni passate, anche per lo scopo speciale che esse avevano, riuscirono costose alle fabbriche, ed esse oggi, che devono sistemare i loro bilanci finanziari, reclamano a maggiore ragione una mostra meno lussuosa.

Se quindi l'A. O. di Torino si facesse iniziatore della fondazione di quel palazzo delle esposizioni da noi tanto propugnato, più facilmente si potrebbe risolvere il problema delle future mostre di automobili.

Il palazzo in parola potrebbe costituire la sede di quella galleria dello Sport, che la Commissione nominata dal Comitato Generale dell'Esposizione del 1911 ha progettato e sostenuta nella sua recente relazione.

Una mostra di automobili si impone in quella occasione e prepariamola fin d'ora, affinché riesca veramente grandiosa e completa.

GUSTAVO VERONA.

Il Torneo di lotta a Paterno

Domenica, 2 febbraio è incominciato il grande Torneo internazionale di lotta indetto dal Comitato *Panormitan*, per le feste e riunioni sportive, presieduto dal cav. Vincenzo Florio.

Si sono presentati per partecipare al campionato i seguenti lottatori:

- Gambier, francese, kg. 86 - Coconet, francese, kg. 93
- Amalhou, senegalese, kg. 101 - Fabra, palermitano, kg. 106 - Schakman, tedesco, kg. 102 - Stroobants, belga, kg. 105 - Yankovsky, russo, kg. 146 - Paul Pons, francese, kg. 122 - Strnbh, tedesco, kg. 107 - D'Amvers, belga, kg. 108 - Schneider, austriaco, kg. 98 - Limousin, francese, kg. 97 - Buchioni, genovese, kg. 98 - Bombita, spagnuolo, kg. 100 - Constant le Marin, francese, kg. 115 - Romanoff, russo, kg. 123 - Lassartesse, francese, kg. 92.

I lottatori Cazeaux e Antonich che si erano iscritti, trovandosi indisposti a Parigi hanno dovuto rinunciare. Si sperava nell'intervento di Giovanni Raicevich, tanto desideroso di incontrarsi con Paul Pons.

CORRISPONDENZA

Vercelli. — A. G. Meriglio. Grazie infinite.

1908

CORSE CICLISTICHE

Per tutte quelle Corse su strada che avranno luogo fra dilettanti durante il 1908, le Ditte

ABINGDON di Birmingham e **BATES** di Leicester offrono i seguenti

PREMI

- 1° arrivato** in ragione di circa L. **1** per chilometro
2° " " " " L. **0,25** "
3° " " medaglia artistica speciale d'argento.

CONDIZIONI

- 1° Corse riconosciute dall' U. V. I.
- 2° Non meno di 20 partenti.
- 3° Non meno di 50 chilometri.
- 4° Adoperare per tutto il percorso una bicicletta costrutta con serie **Abingdon** e munita di pneumatici **Bates**.
- 5° Preannunziare la corsa.

AVVERTENZE.

Qualora corse importanti siano vinte con pneumatici **BATES**, montati su altra macchina, o con bicicletta **ABINGDON** munita di pneumatici diversi, le rispettive Ditte si riservano di offrire egualmente dei premi. — Così pure si riservano di portare a questo concorso tutte quelle modificazioni che potranno ritenersi necessarie.

Per ritirare i premi bisognerà indirizzare subito la domanda, corredata da validi documenti, agli **Agenti Generali**:

CAMILLO OGGIONI & C.

Via Lesmi, 9 - MILANO - Via Ausonio, 6

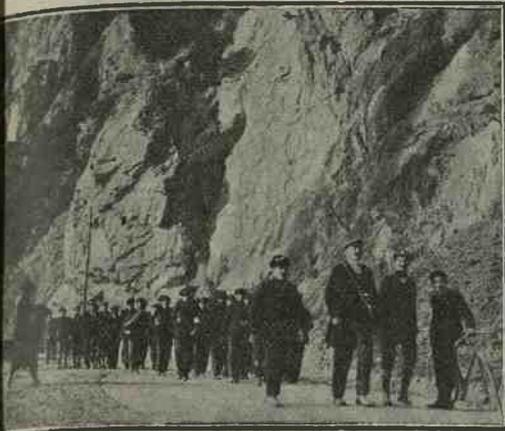
I Cimenti Invernali

del "Fortior Podistico Italiano",

La stagione sportiva propriamente detta è ancora qualche distanza, pochi generi di sport si vivifcano colla gelida stagione; ciò malgrado, e forse per strapporre e mettere a prova l'energia umana dello spirito e del corpo, colle cruenti difficoltà e contrarietà climateriche, da qualche anno assistiamo a cimenti sportivi invernali. Lo sport podistico esso pure ha voluto, come tanti altri sports, mettere a prova la volontà e l'amore



Oneto Alfredo
segretario del Fortior Podistico Italiano.



Fortiores genovesi.

sportivo dei suoi eserciti di seguaci, oltre alla resistente fibra. Con questi principii, e per non lasciar intorpidire i ben temprati muscoli nelle dollezze di un tepido riposo, si crearono i cimenti invernali.

Il Fortior Podistico Italiano, la giovane e forte associazione turistica nazionale, lanciò queste colonne l'annuncio del primo cimento podistico invernale ufficiale del suo ambito titolo sportivo, e un'eco di entusiastica adesione si ripercosse nella cento città d'Italia, dove il Fortior, con tanta simpatia, venne accolto sino dalla sua fondazione.

E Genova, ove partiva l'iniziativa, non doveva essere certo seconda a nessun'altra città; il cimento invernale di Genova veniva effettuato il 5 gennaio — contemporaneamente a molte consorelle della penisola — con a direttore di marcia lo stesso presidente del Fortior Podistico Italiano, signor Rota Giovanni Battista, pure presidente dello Sport Pedestre Genova, organizzatore della prova, raccogliendo alla partenza ben 49 podisti, giunti tutti nel tempo minimo prescritto di ore 8,30. Coadiuvavano il presidente i bravi segretari del Fortior, signori Tarantini Angelo, Oneto Alfredo, Albertazzi Giovanni.

Altre splendide prove si ebbero a Sassari, organizzate dal signor Francesco Ferrucci; a Milano, dai signori Albisetti Alessandro, Rusconi cap. Arturo e Abbati Balilla; a Torino, dal signor G. C. Avezzano; a Perugia, dal prof. Giovanni Carattoli e marchese Federico Pucci della Genga; a Cagliari, dai signori La Marca Gaspare, Honorat Teodoro, Pau Federico; a Sondrio, dal geom. Federico Canelli; a Napoli, dai signori Arturo Furia e Landolfi; a Terni, dal prof. Sereno Sereni; all'Isola della Maddalena, dal signor Sabbatini Pietro; a Pa-



Fortiores di Chiasso.

lermo, dall'avv. E. Ruffo Marra e prof. Costa Giov.; a Luino, dal signor Buzzi Alberto; a Bergamo, dal signor Gino Lanfranchi; a Reggio Emilia, dal professore Morini Virgilio; a Sassari, dal rag. Gavino Casu; a Pisa, dal signor De Lazzer Gino; a Livorno, dal signor Longi Eugenio; a Rovigo, dal prof. Favero Arturo; ad Alghero, dal signor Piccinelli Pasquale; a Lucca, dal signor Dell'Innocenti Giuseppe; a Torre Pellice, dal prof. notaio Vinay Ermanno; a Trieste, dal prof. Aldo Boiti; a Biella, dal signor Ildo Marchisio; a Cuneo, dal signor Ferretti Massimo; a Reggio Calabria, dall'Aspromonte, ecc.

Altre numerose prove dei cimenti invernali del Fortior Podistico Italiano sono già autorizzate ed in corso di effettuazione per opera di benemerite asso-



Fortiores di Cagliari.

ciazioni ginnastiche e sportive e di appositi Comitati di sportsmen dove le società mancano, od essendovi, dormono della grossa.

In tutte queste prove la presidenza del Fortior premia le squadre concorrenti con artistiche medaglie di tre gradi, in ragione del numero dei partiti e degli arrivati, come stabilito da speciale regolamento. Oltre a questi premi, che vengono assegnati subito e per ogni marcia, è pure stabilita altra importante premiazione a quelle società che alla fine dell'anno corrente avranno maggiormente cooperato alla diffusione del Fortior, sia organizzando sovente le prove ufficiali, sia partecipando alle stesse con numerosi soci.

Il distintivo *Quinquies Fortior*, fatto eseguire appositamente per i fortiores che abbiano fatte almeno cinque prove, è riuscito un vero lavoro d'arte che torna ad onore del noto stabilimento Mario Nelli e C.o. di Firenze, fornitore del Fortior, e della presidenza di quest'ultimo, che ne approvò il bozzetto.

La statistica del Fortior, a soli sette mesi dalla sua fondazione, nelle sue eloquentissime cifre, dice che i fortiores laureati al 2 febbraio corrente sono 1803, con un totale di 2014 marcie effettuate e compiute in 119 prove ufficiali.

Ed è ancora il Tarantini di Genova che tiene il record con 8 marcie; lo seguono Albertazzi, Oneto, Fossati di Genova, geom. Cantelli di Sondrio, Honorat Teodoro, La Marca Gaspare, Congiù Efsio, Corrias Mario, Cabras Raimondo, Rosas Attilio, Doro Mario, Manca Silvio di Cagliari, Achenza Salvatore, Mannu Giacomo, Oggiano Riccardo, Ottonello Pietro di Sassari, Arturo Furia di Napoli, Albisetti Alessandro e Abbati Balilla di Milano, ecc.

Ecco intanto l'elenco dei laureati nelle ultime prove:
Genova. — Prova organizzata dallo Sport Pedestre Genova: Rota Giovanni Battista, presidente del Fortior Podistico Ita-

liano, direttore di marcia — Tarantini Angelo, vice-direttore — Albertazzi Giovanni e Oneto Alfredo, battipasso — Poggi Michele — Campanella Antonio — Passeggi Giuseppe — Drago Vittorio — Tellarini Vincenzo — Astori Romeo — Cecchi Emilio — Canepa Raffaele — Tassara Antonio — Forstì Servigio — Isolabella Alfredo — Berchi Vittorio — Magoni Luigi — Mazzoni Aldo — Podestà Giovanni — Leandro Muratori — Rainuzzi Romolo — Luini Cesare — Cassolini Fortunato — Chiesa Giovanni — Mascena Giuseppe — Poggi Enrico — Lombardi Vittorio — Chiama G. B. — Perego Carlo — Traverso — Mugnai Ernesto Daniele — Oneto G. B. — Lagatta Alfredo — Bellocchio Silvio — Ruschetti Giulio — Pagano Eugenio — Macchitella Carlo — Cappello Luigi — Bosio Felice — Patrone Giuseppe — Testa Giuseppe — Erereo Carlo — Deluise Dante — Casarino Giuseppe — Passiola Filippo — Parodi Aldo — Castagneto Eugenio — Ligalupo Annibale.



Fortiores di Terni.

Trieste. — Prova organizzata dall'Audax Podistico Italiano: Professore Aldo Boiti, direttore di marcia — Turco Camillo — Laurencich Giuseppe — Marsich Luciano — Puntar Francesco — Supancig Gino — Valencig Augusto — Valenti Eugenio — Brunatti Francesco — Marchesi Catullo.

Terni. — Prova organizzata dalla Palestra Marziale Giuseppe Garibaldi: Prof. Sereno Sereni, direttore di marcia — Fraticelli Mariano — Bonini Carlo — Sensi Augusto — Scenochia Aurelio — Dublino Decio — Cavalieri Ercole — Marcangeli Mario — Magolotti Alessandro — Moroni Ernesto — Bradinelli Domenico — Pierinatti Italo — Ferri Italo — Franconi Orlando.

Sassari. — Prova organizzata dalla Società Ginnastica Torres: Salvatore Achenza, direttore di marcia — Fogu Giuseppe — Oggiano Fernando — Sanna Ettore — Petretto Giovanni — Benvenuti Umberto — Chiappini Michele — Cossiga Francesco — Cossu Aurelio — Demurtas Ennio — Desole Antonio — Dessi Riccardo — Dussol Gaspare — Mannu Giacomo — Marcello Giovanni — Oggiano Antonio — Oggiano Federico — Oggiano Riccardo — Ottonello Pietro — Passeroni Carlo — Princivalle Aldo — Princivalle Volio — Scardaccio Pietro — Siddi Armando — Solinas Antonio — Solinas Renato.

Torino. — Prova organizzata dal Pro Sport Barriera di Nizza: G. Camillo Avezzano, dirett. di marcia — Meinardi Enrico — Petrino Alessandro — Giacardo Emilio — Bossola Italo — Bottero Angelo — Cagno Giuseppe — Giani Mario — Mare Angelo — Pentenero Luigi — Rambaldi Francesco — Silvola Ercole — Spada Giovanni — Torchio Giovanni — Torchio Pietro — Volpato Andrea — Borni Paolo.

Torino. — Prova organizzata dalla Palestra Marziale Giuseppe Garibaldi: Bonini Carlo — Bradinelli Domenico — Colasanti Guglielmo — Ferri Italo — Fraticelli Mariano — Leonardini Orlando — Magalotti Alessandro — Marcangeli Mario — Moroni Ernesto — Pioramati Italo — Procacci Giuseppe — Sensi Augusto — Tanchi Alvise.

Lucca. — Prova organizzata dalla Società Ginnastica Voluntas: Dell'Innocenti Giuseppe — Meschi Fabio — Arrighini Amadeo — Gallione Francesco — Lucchesi Giovanni — Leoni Francesco — Bianchi Angelo — Decol Mario.

Torre Pellice. — Prova organizzata dal Circolo Danzante Edelweis: Prof. Vinay, notaio Ermanno, direttore di marcia — Forni Mario — Goss Carlo — Malan Giovanni — Pasquet Amilcare.

Livorno. — Prova organizzata dal signor Eugenio Longi: Ruelle Giovanni, direttore di marcia — Biagioni Italo — Palomba Arturo — D'Ottone Armando — Ruelle Ugo.

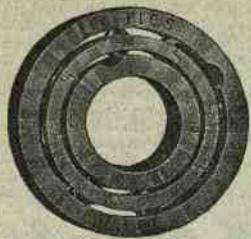
Sassari. — Prova organizzata dalla Società Ginnastica Torres: Achenza Salvatore e Oggiano Riccardo, capi squadra — Arca Giovanni — Arca Fernando — Berlinguer Ennio — Bricchetto Riccardo — Conti Giovanni — Cossu Aurelio — Demurtas Ennio — Dessi Riccardo — Fagà Ettore — Ferrucci Francesco — Fiori Giuseppe — Mannu Giacomo — Marcello



Fortiores di Sondrio.

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI
G. DAMIANI & C. TORINO
 VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. 30-49

FABBRICA ITALIANA CUSCINETTI A SFERE



“ F.I.C.S. ”

Società Anonima

Sede Amministrativa: TORINO, Via XX Settembre, 7 (Piano nobile)
Stabilimento: Madonna di Campagna (Torino)

I nostri cuscinetti sono fabbricati col miglior acciaio, lavorati con macchine d'ultima perfezione e temperati con un processo speciale che garantisce l'assoluta durezza e tenacità ad un tempo, in modo da rendere il loro funzionamento perfettissimo.

GRAN PREMIO e MEDAGLIA D'ORO - Esposizione Internazionale di Madrid
(Unica e più alta onorificenza per l'industria del genere).

Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti

Marca Voiard (marca depositata)

SOLAVO e C.

TORINO

Corso Vittorio Emanuele II, n. 68

Tipo **Apollo** di gran lusso grandissimo L. 175
Tipo **Lion** di gran lusso medio » 90
Tipo **Graziosa** di lusso . . . » 55
Tipo **Miraphone** da L. 27 a » 35

Esclusiva vendita e rappresentanza per il Piemonte della **Società Italiana di Fonotipia ed Odeon** i migliori dischi cantati dai più celebri artisti.

Albums per dischi, supporti per macchine e punte marca **Voiard**.

Assortimento completo delle macchine **MONARCH** originali e dei dischi **GRAMOPHONE, ZONAPHONE, COLUMBIA, PATHÉ FRÈRES, EDEN FAVORITE, ECC.**



“ **Junior** ”

Châssis 20/24 e 30/40 HP

Trasmissione a catene

“ **Octav** ”

2 Cilindri 8/10 HP - 4 Cilindri 16/20 HP

Trasmissione a cardano

Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi

MILANO - Via Sirtori, 5 — **TORINO** - Corso Mass. d'Azeglio, 58

S. C. A. T.

Società Ceirano Automobili Torino

Officine con macchinario il più perfezionato

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

Tipi 12-14 e 16-20 HP

Motore a 4 cilindri - Accensione a magneto **Bosch** bassa tensione - Frizione metallica a dischi - Quattro velocità avanti ed una indietro - Trasmissione a cardano.

Robuste - Silenziosissime

Minimo consumo - Garanzia illimitata

Vetture di lusso e da turismo

Ditta PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio per automobili e industrie

Motonafta Germania

Lubrificanti marca **Auto-Oil** per automobili

Depositi in TORINO:

Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori dazio)
Stradale di Nizza, 260 (id.)
Via Saluzzo, 11 bis (in città)

“ **AUTOLOC** ”

Il più semplice congegno di bloccaggio: istantaneo, automatico, fortissimo, sicurissimo.

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretto, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

“ **AUTOLOC** ”

— Martinelli Mario — Oggiano Antonio — Oggiano
 — Oggiano Salvatore — Ottonello Pietro — Passeroni
 — Patretto Giovanni — Pisano Giuseppe — Pizzorno An-
 — Prineivalle Valio — Ruzzeddu Pietro — Sanna Ettore
 — Scarpa Giovanni — Siddi Armando —
 — Testoni Edoardo — Urzati Cesare — Solinas
 — Zanzi Antonio — Zanfano Giuseppe — Prineivalle
 — Urzati Pietro — Oggiano Fernando.
 — Prova organizzata dalla Società Ginnastica *La*
 — Buzzi Alberto, direttore di marcia — Bricchi Ettore
 — Tranquillo — Ceroni Giovanni — Frigeni Romeo —
 — Francesco — Rapazzini Battista — Sanvito Ferrante —
 — di Giovanni.
 — Prova organizzata dal Club Sport *Veloces*: Ildo
 — direttore di marcia — Ugo Quaris — Cappellato
 — Enrico Erica — Glanda Michele.
 — Prova organizzata dall'Associazione Ginnastica
 — Nencini Auleto, direttore di marcia — Grossini
 — Paoletti Alfredo — Marzi Giuseppe — Conforti Pindaro
 — Nelli.
 — Prova organizzata dal Club Sportivo *Resurgo*:
 — Agostino — Camponovo Giovanni — Canova Carlo —
 — Leo — Manfredini Enea — Albini Fabio.
 — Prova organizzata dall'*Audax Ciclistico Ita-*
 — Leon. Federico Cantelli, direttore di marcia — Dellachio
 — Alghisi avv. Luigi — D'Ulivo Guido — Pircher
 — Silva rag. Alessandro — Tinivella dott. Gino —
 — Pauto — Valenti rag. Ernesto — Bargiggia ragio-
 — Gerolamo — Casoni Carlo — Ricchini Enrico.
 — Prova organizzata dalla Società Ginnastica
 — Piccinelli Pasquale, direttore di marcia — Adami Mi-
 — Era Antonio — Signorini Giovanni — Falzoni Vittorio
 — Paoletti Giuseppe — Moro Francesco — Passerini Vittorio
 — Nuzzo — Buzzi Gerolamo di Giuseppe — Buzzi
 — Leonino — Caravella Raffaele.
 — Prova organizzata dalla Società *Eleonora*
 — Pau Federico, direttore di marcia — Cabras Rai-
 — La Marca Gaspare — Desi Raffaele — Messina Arturo
 — Eliso — Fargo Massimo — Congin Antonio — Ro-
 — Gaspare — Pirisi Attilio — Manca Silvio — Rosas Attilio
 — Moren Giovanni — Cambatzy Siro — Deber-
 — Giuseppe — Lodo Giuseppe — Ruggeri Alfonso —
 — Attilio — Ruggeri Giuseppe.
 — Prova organizzata dall'Unione Sportiva *Alta*
 — Furetto Massimo, direttore di marcia — Rappelli Giu-
 — Villa Mario — Bruno Giuseppe.
 — Prova organizzata dall'*Audax Podistico Italiano*:
 — Arturo, direttore di marcia — Furia Ferdinando — Ar-
 — Sorrentino — Ugo Sappo — Schiattarella Amedeo — Conte
 — Coci Giuseppe — Caldieri Guido.
 — Prova organizzata dalla Società Sportiva *Napoli*:

— Medola Romolo — Perabò Luigi
 — Sacchi Luigi — Pavese Abe-
 — lardo.

Palermo. — Prova organizza-
 zata dalla Società Ginnastica *Ercole*: prof. Costa Giovanni, dire-
 tore di marcia — signorina COSTA
 MARGHERITA — signorina GRAZIA
 OTTONELLO — Crocco Roberto —
 Pellegrino Stefano — Rondini
 Italo — Costa Giuseppe — Cam-
 pini Ruggero — Gueci Salvatore
 — Ottonello Attilio — Patti Fi-
 lippo — Siracusa Luigi — Maca-
 luso Achille — Bertolini Seba-
 stiano — Brivitera Giuseppe —
 Zanotta Gherardo — Alcorzer A.
 — Panzera Gioachino — Mezza-
 testa Pietro — Agnese Carmelo —
 Arculeo Natale — Aliotta Enrico
 — Scarpitta Giuseppe — Sera
 Salvatore — Cimino Umberto —
 Geraci Salvatore — Caruso Um-
 berto — Petrillo Eugenio — Bon-
 fante Gaetano — Las Giuseppe.
Genova. — Prova organizzata
 da un gruppo di *Fortiores*: Tarantini
 Angelo, direttore di marcia —
 Oneto Alfredo — Zerbini Gio-
 vanni — Castagneto Eugenio —
 Fassiola Filippo — Parodi Aldo
 — Gatti Gerolamo — Casarino
 Giuseppe.



Fortiores di Luino.

Bergamo. — Prova organizza-
 zata dal Gruppo Turistico *Stella*
d'Italia: Lanfranchi Gino, dire-
 tore di marcia — Arturo Fresio
 — Alessandro Gauba — Vittorio Gardelli — Lanfranchi Giacinto
 — Giuseppe Macetti — Giuseppe Mascheretti — Arturo Scattini.

Cagliari. — Prova organizzata dalla Società *Eleonora D'Ar-*
borea: Pau Federico, direttore di marcia — Cabras Raimondo
 — Vaschetti Giacomo Matteo — Costa Luigi — Masala Luigi
 — Giuliano — Mucelli Giuseppe — Gaspare Roberto — Caviglioli
 — Rosas Attilio — Masala Salvatore — Doro Mario — Mallus
 Giuseppe — Debernardi Giuseppe — Manunga Vincenzo —
 Porcu Eliso — Matzuzzi Francesco — Doro Massimo — Rosas
 Antonio — Farigu Massimo — Robatti Giovanni.

Isola della Maddalena. — Prova organizzata dalla So-
 cietà Ginnastica *Iba*: Sabatini Pietro, direttore di marcia —
 Baddio Guido — Cappai geometra Antonio — Cappelloni Pietro
 — Cocco Salvatore — Desantis Giovanni — Favale Guglielmo

Reggio Emilia. — Prova organizzata dalla Società Gin-
 nastica *Filippo Re*: prof. Morini Virgilio, direttore di marcia
 — Fabbì Leandro — Ferretti Carlo — Longoni Silvio — Picci-
 nini Oreste — Insenzi Andrea — Lodi Carlo — Tessonni Tito —
 Cagliari Gaetano.

Cagliari. — Prova organizzata dalla Società Ginnastica
Amisicora: Immonat Teodoro, direttore di marcia — Scani Leone
 — Corrias Mario — Cova Davide — Congin Eliso — Lal Fran-
 cesco — Vadilonga Armando — Lodo Antonio — Fanfani
 Giuseppe — Quarto Francesco — Cardia Eliso — Combet Ar-
 turo — Strina Enrico — Muredda Salvatore — Angioni Rai-
 mondo — Angioni Antonio — Paulis Luciano — Secci Leopoldo
 — Murgia Eliso — Mascia Eliso.

Sassari. — Prova organizzata dalla Società Ginnastica
Jolet: Gavino Casu, direttore di marcia — Sama Agostino —
 Plocinelli Pasquale — Prunas Rodolfo — Falchi Gavino —
 Chessa Luigi — Bajardo Ettore — Bajardo Romeo — Clemente
 Gavino — Achenza Salvatore — Era Antonio — Oggiano Ric-
 cardo — Ottonello Pietro — Dilagu Francesco — Piccinelli Gio-
 vanni — Pisano Salvatore — Aghedu Antonio — Mannu Gio-
 vanni — Fara Michele — Gaudino Battista — Corbia Romolo.

Bergamo. — Prova organizzata dal Gruppo turistico *Stella*
d'Italia: Lanfranchi Gino, direttore di marcia — Caldara Gi-
 o — Caperton Felice — Ceribelli Giovanni — Ceribelli
 Virgilio — De Bernardi Eugenio — Fumagalli Francesco —
 Fumagalli Luigi — Ghislandi Giacinto — Gabriele Lanfranchi
 — Moschini Luigi — Monticelli Ermeste — Muzio Giovanni —
 Peggion Umberto — Piacentini Pietro — Piazza Giuseppe —
 Dante Raffaele — Rossi Giuseppe — Rota Francesco — Sandri-
 nelli Francesco — Spaziani Attilio — Specchio Pietro — Traini
 Samuele — Lanfranchi Giacinto.

Lucco. — Prova organizzata dalla Società *Voluntas*: Del-
 Innocenti Giuseppe, direttore di marcia — Arrighini Amedeo
 — Gallione Francesco — Decol Mario.

Reggio Calabria. — Prova organizzata dalla Società
 Ginnastica *Aspromonte*: Dinno Domenico, capo squadra — Foti
 Attilio — Gentile Giglio — Pirrangelli Pericle — Vittelli Mario
 — Polimeni Raffaele — Giordano Giuseppe — Cimino Domenico
 — Cairoli Santo — Fiochetti Fernando — Siracusa Francesco
 — Guisci Gioachino — Pristeri Antonio — Fonti Vincenzo —
 Colaci Domenico — Gatto Saverio.

Pubbligate le prove omologate sino al 2 febbraio,
 le altre effettuate e da effettuarsi seguiranno in altro
 numero.

Per organizzare le prove del *Fortior* è sufficiente
 che le Società sportive ed i Comitati di Sportsmen
 inoltrino richiesta allo *Sport Pedestre Genova* che for-
 nisce gratuitamente gli statuti e gli stampati occor-
 renti. (BACCI).

IN BIBLIOTECA

W. E. Bayles. — *Dictionnaire des termes et expres-*
sions usités dans l'emploi et la construction des
bicyclettes, motocycles et automobiles. — Paris,
 Boyvean et Chevillet, editori. L. 10.

L'industria automobilistica ha preso uno svi-
 luppo così rapido, che un gran numero di parole
 e di espressioni si son dovute coniare di zecca
 per venire in suo aiuto, parole ed espressioni che
 non si trovano in nessun dizionario. Per colmare
 questa lacuna è giunto in tempo questo pratico
 ed utilissimo dizionario francese-inglese del Bayles,
 che porge la spiegazione e la traduzione delle
 frasi tecniche non solo ai competenti, ma anche
 al pubblico profano.



Fortiores di Sassari.

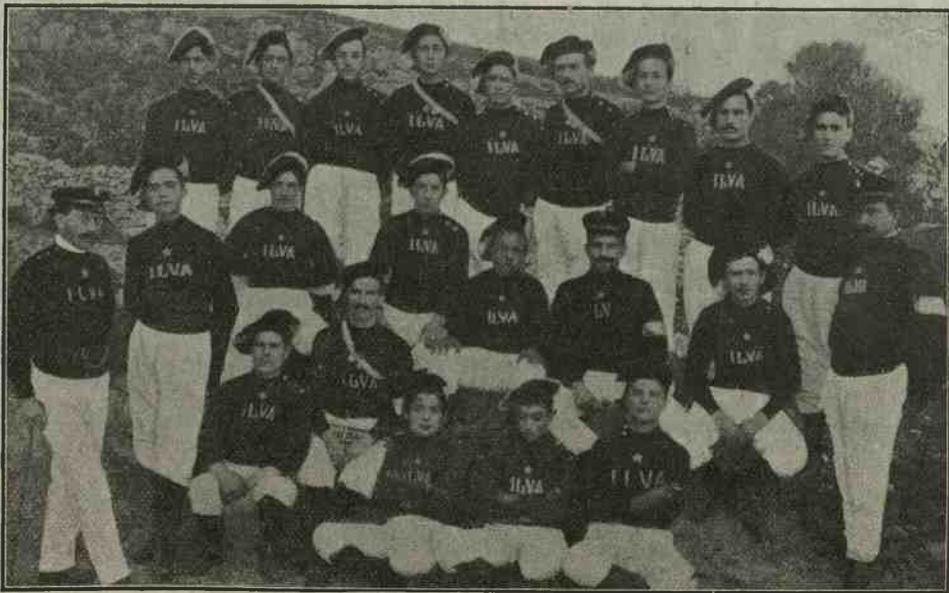
— Strino, direttore di marcia — Viola Francesco —
 — Mario — Parisi Antonio — Vital Gastone — Cangrullo
 — Cremonini Giulio — Valle Ruggiero.
Brugia. — Prova organizzata dalla Società *Braccio Forte*:
 — Pucci Della Genga march. Federico, direttore di marcia
 — Melatti Achille — Ricci Francesco — Biagiotti Biagio —
 — Ali Aldo — Brugnoli Giulio — Buitoni Bruno — Campi-
 — Francesco — Carattoli Bruno — De Chellis Sergio —
 — Prini Bruno — Ferri Alessandro — Franceschini Achille —
 — Piccola Pietro — Maiotti Giulio — Mantovani Nello —
 — Pucci Arnaldo — Mazzeroli Arnaldo — Mazzocchi Muzio
 — Pucci Boncambi — Conte Vittorio — Salvietti Virgilio —
 — Leo — Storti Bruno — Harli Guglielmo.
Brivio. — Prova organizzata dalla Società Ginnastica *Fran-*
Gabrielli: Prof. Faven Arturo, direttore di marcia —
 — Paoletti Luigi — Mazzetto Marcello — Fonso Arturo — Vecchi
 — — Mazzetto Arturo — Samiolo Carlo — Zampirolo Gino
 — — Ferruccio Corrado — Nicoli Ferruccio — Moretto Giuseppe —
 — — Dante.

— Livi Giovanni — Maninchedda Giovanni — Manna Salvatore
 — Manzoni Giov. Battista — Marras Paolo — Masala Antonio
 — Martini Paolo — Manrelli Pietro — Mazzella Giuseppe —
 — Meloni Michele — Moriani Antonio — Mundula Giovanni —
 — Pisano Salvatore — Traverso Giacomo — Verde Luigi.

Pisa. — Prova organizzata dalla Società Ginnastica *Forza e*
Coraggio: De-Lazzer Gino, direttore di marcia — Agonini Ra-
 — nieri — Bei Michelangelo — Borrettini Fran — Billeri Pietro
 — — Del-Gratta Ezio — Michellucini Giuseppe — Nuti Nello —
 — — Pucci Torquato — Reversi Orazio — Rosati Armando — Sa-
 — rafini Luigi — Serri Alberto — Vachetta Gino.

Livorno. — Prova organizzata Comitato Sportsmon: Eugenio
 Longi, direttore di marcia — Avelardi Corrado — Costagliola
 Giuseppe — D'Ottone Armando — Guedri Urbino — Lubano
 Ferruccio — Pasega Giuseppe — Pesci Lorenzo — Zuppelli
 Giorgio.

Cagliari. — Prova organizzata dalla Soc. Ginnastica *Amisicora*:
 — Immonat Teodoro, direttore di marcia — Costa Guido — Scano
 — Corias Mario — Todde Giuseppe — Federici Gaetano
 — Congiu Eliso — Strina Enrico — Danova Paolo — Marcialis
 — — Freri Prospero — Puddu Giacomo — Quarto Fran-
 — — Puddu Angelo — Murru Giovanni — Cardia Eliso —
 — — Pisano Angelo — Vadilonga Armando — Meloni Giovanni
 — — Raimondo — Lodo Antonio — Padronu Guglielmo —
 — — Francesco — Lovisato Mario — Pisano Enrico — Angioni
 — — Oneto — Angioni Antonio — Paulis Luciano.
Luino. — Prova organizzata dalla Società *Tremu Innanz*:
 — — Alessandro, direttore di marcia — Angelo Bogani —
 — — Meli Achille — Rusconi Augusto — Multecca Evaristo —
 — — Paoletti Arnaldo — Pagani Severino — Gormi Leonardo —
 — — Avezio — Stepponi Renato — Molteni Giuseppe — Ghezzi
 — — Scaroni Ernesto — Beretta Ettore — Guidetti Dante
 — — Paoletti Balilla — Ponzo Edgardo — Vigano Virgilio — Ri-
 — — tatore — Temporiti Angelo — Porta Mario — Cistaghi
 — — Morganti Giovanni — Danelli Mario — Goria Giu-
 — — De Angeli Pietro — Casiraghi Natale — Vecchi En-
 — — Dubini Angelo — Brunelli Osiride — Marzotti Gastone



Fortiores dell'Isola Maddalena.

S. SINIGAGLIA E C.
 Casa fondata nel 1880
 Studio Tecnico Industriale
 TORINO - Via Andrea Doria, 8 - TORINO
Tubi flessibili in metallo
 resistenti alle più alte pressioni, per vapore, aria com-
 pressa, olii grassi e minerali, gas, acqua.

FONOTIPIA

Via Dante, 4 - MILANO



ULTIMA NOVITÀ



Dischi con accompagnamento di grande orchestra.

Domandare cataloghi che si spediscono gratis.

In vendita a TORINO presso **SCLAVO e C.** - Corso Vittorio Emanuele, 68.

CANTIERE NAVALE **F.I.T.** NAPOLI

= Spiaggia delle Marinelle =

*Canotti Automobili di qualunque forza e tipo
Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina
Barche da Canottieri - Yole e Outtriggers*

Preventivi e Cataloghi gratis.  Telegrammi: FIT - Napoli.

Manufacture Française Cycles **I. C.**

Telai - Serie - Mozzi - Catene - Manubri
Cerchi - Pedali - Tubi - Forcelle - Forcellini

**CHIEDETE LISTINO
MARENA G. - VIA PO, 34 - TORINO**

PICCIONI TEDESCHI

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi

Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania

Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro al Piccione
Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro

Motori extra leggeri per Aeronautica

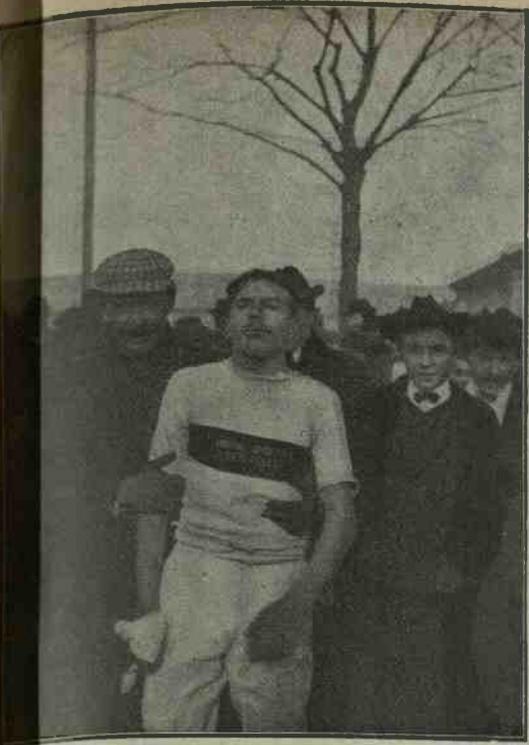
PROGETTI - PREVENTIVI - COSTRUZIONI

di Apparecchi Aeronautici - Aereostati - Palloni frenati - Dirigibili
Aereoplani - Elicotteri - Ortoteri - Cervi volanti - Elici.

Ing. **MILLER, BARBERIS, RUVA e CIGALA** - Torino
OFFICINE: TORINO - Via Ormea, 76 - UFFICIO: Via Sant'Anselmo, 1.
Telefono 30-04.

Standard

Automobili 14 HP
TORINO



Il recordman dei 100 km. di marcia.

100'26" (9' di fermata per massaggi, vitto, ecc.); km. 80: ore 11 29' 12" (7' 25" di fermata per massaggi, vitto, ecc.); km. 90: ore 13 4' 19"; km. 100: ore 14 32' 14".

La fotografia riproduce il recordman mentre viene portato al bagno ed al massaggio, appare stanco per l'esaurimento, avendo fatto l'ultimo giro (n. 546) in 3' 5".

La Giuria, regolarmente approvata dalla Federazione Podistica Italiana, era così composta: *Presidente* Zocchi dott. Augusto, *pres.te* «Unione Sportiva Verellese»; *Vice Presidente* Roberto Bacolla, socio della «Pro Vercelli»; *Segretario* Meriglio Giovanni dell'«Unione Sportiva Verellese». *Cronografista* De Michelis prof. Luigi della «Vigor»; *Starter*: Bombelli Virginio dell'«Unione Sportiva Verellese».

Il recordman, visitato prima del bagno e del massaggio, fu trovato in uno stato fisico regolarissimo ed alla sera prendeva parte alla festa danzante nei locali dell'«Unione Sportiva».

Il grande Cross-Country primaverile indetto dalla «Stampa Sportiva»

Il percorso è già scelto?

I lavori delle tre Commissioni costitutesi in seno al Comitato organizzatore per occuparsi rispettivamente e partitamente delle tre categorie: ciclisti, podisti scelti e scolari, nelle quali venne suddivisa la massa dei partecipanti al grande Cross-Country primaverile della *Stampa Sportiva*, procedono alacremente.

I tre commissari specialmente designati a rilevare il percorso sul quale dovrà svolgersi il Cross, ne hanno già adocchiato e provato uno fra i più caratteristici che le nostre pianure suburbane possano offrire. In esso il terreno è accidentato da brevi boschetti, da torrentelli, bassi ciglioni e brughiere, e vi sono pure estese praterie, dove i concorrenti potranno riposarsi con un passo più regolare delle, non eccessive del resto, fatiche alle quali saranno sottoposti.

Se questo, cui accenniamo, sarà il percorso accettato, non dubitiamo che converranno con noi i numerosi partecipanti nel classificarlo un percorso ideale, come migliore non potrebbe augurarsi un campione *crossman* inglese.

Esso, già s'intende, non verrà reso noto ai concorrenti neppure... al momento della partenza, poiché il percorso preciso non verrà segnato dai commissari che un'ora avanti che si dia la partenza ai concorrenti, cospargendo di coriandoli la via, che, così segnata, dovrà venir percorsa regolarmente dai concorrenti.

S'intende pure che, ad evitare deviazioni troppo comode ai partecipanti, verranno stabiliti lungo il percorso numerosi controlli segreti, ad ognuno dei quali il concorrente dovrà rilasciare uno dei gettoni in precedenza consegnatigli, portanti il proprio numero d'iscrizione.

Dei controlli, qualora anche uno solo mancasse del numero del corridore sia ciclista o podista che arrivasse anche primo, per modo di dire, questi verrà senz'altro squalificato, seguendo la rigida disciplina dell'Inghilterra, la patria d'origine di questa originale e, più che altra, movimentata corsa.

Il pubblico torinese, non abituato ancora a questo bellissimo genere di competizioni sportive, di questo genere di corse attraverso la campagna con tutti gli

imprevisti e numerosi ostacoli che la natura può offrire, non mancherà di appassionarsi vivamente a questa grande manifestazione della *Stampa Sportiva* ed accorrere numerosissimo a consacrare di sua presenza quel successo che fin d'ora, agli inizi di organizzazione, appare assicurato e grandioso.

L'Automobile Club d'Italia per i miglioramenti dei servizi pubblici

In seguito a desiderio espresso da S. E. il Sottosegretario del Ministero delle poste e telegrafi nel suo discorso inaugurale della V Esposizione internazionale di automobili a Torino, il presidente dell'Automobile Club d'Italia, marchese Alfonso Ferrero Ventimiglia, convocava i rappresentanti delle Società esercenti servizi pubblici con automobili ad una riunione per gettare le basi del Memoriale da indirizzarsi al Ministro dei lavori pubblici.

Alla seduta tenutasi in Torino il 9 febbraio intervennero o si fecero rappresentare le seguenti Società: l'Associazione trasporti automeccanici (Milano), alla quale sono iscritte tutte le ditte che esercitano tale industria in Italia, la Società Italiana trasporti (Milano), la Società Reggiana servizi pubblici (Reggio Emilia), la Società anonima fiovie senesi (Siena), la Società anonima Ericina servizi automobilistici (Monte San Giuliano), l'Impresa trasporti per la monta (Spoleto), la Società anonima Potentina per trasporti a trazione meccanica (Potenza), l'Autocais Ventimiglia-Vievolta, ditta Donato Greco, servizi pubblici (Lecce), l'Autotrasporti (Viterbo), la Ditta esercente il servizio pubblico fra Umbertide-Perugia-Città della Pieve.

I convocati, dopo ampia discussione, hanno ad unanimità approvato il seguente ordine del giorno:

«I rappresentanti delle Ditte italiane esercenti servizi pubblici con automobili, convocati il 9 febbraio dall'Automobile Club d'Italia nella sua sede in Torino per esporre i loro desiderata da trasmettersi al Ministero dei lavori pubblici, deliberano un plauso alla suddetta Società che dimostra interessarsi alla loro causa, e pregano il suo presidente, marchese Ferrero di Ventimiglia, di presentare a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, coi ringraziamenti, per l'affidamento dato di interessarsi al miglioramento dei loro servizi, i loro voti, quali sono espressi nel memoriale già presentato al Ministero dei lavori pubblici nel novembre 1907 decorso, facendo particolarmente notare l'importanza dei punti seguenti:

a) Semplificare la procedura per ottenere le concessioni di servizio e la liquidazione dei relativi sussidi;

b) Unificare e coordinare i regolamenti vigenti;

c) Aumentare il sussidio governativo, assegnandolo in base delle vetture-chilometro;

d) Migliorare la manutenzione stradale;

e) Chiamare a rappresentante dell'Automobile Club d'Italia ed uno dell'Associazione Trasporti Automeccanici a far parte della Commissione incaricata delle riforme dei regolamenti suddetti;

f) In riguardo ai servizi postali ottenere dal Ministero delle poste e telegrafi, che in vista della maggior sollecitudine colla quale vengono trasportate le corrispondenze, e del maggior personale necessario, aumenti equamente la corrisposta, mantenuta finora negli stessi limiti per il servizio a cavalli.

In seguito a questa deliberazione il marchese Ferrero si è recato personalmente a Roma per presentare il Memoriale ed i voti espressi nella suddetta riunione, ricevendo affidamento che il Ministero dei lavori pubblici prenderà in serio esame detto Memoriale, colle migliori intenzioni di occuparsi della questione per modo da creare senza ritardo una situazione che si avvicini, per quanto è possibile, a quella richiesta dagli interessati.

Podismo a Buenos Aires

anche il podismo non sia qui che ai suoi primi, tuttavia non mancano numerosi appassionati e fra essi buoni campioni.

Per incoraggiare questi e per far meglio conoscere questo salutare sport alla gioventù, venne l'anno indetta la Corsa di Maratona dalla Società Sportiva Argentina.

La gara venne patrocinata dallo stesso Presidente della Repubblica ed ebbe per organizzatore il v. Eugenio Pini, che come si sa, è qui come direttore di ginnastica e scherma dell'esercito ove è incorporato col grado di maggiore.

La gara non poteva sortire un esito migliore. In un tempo splendido (forse un po' troppo caldo), la gara, che era divisa in 2 categorie militari civili, raggiunse il numero di ben 100 iscritti, quali soli 60 parteciparono alla gara.

Avoriti dalla gara erano i corridori Filippo Bate e Antonio Ruano i quali infatti sostennero ante tutto il percorso una lotta splendida. Ma, succede sovente, fra i due litiganti il terzo

infatti i due corridori per stancarsi vicinamente si esaurirono e dovettero cedere al vincitore che fu il sig. Emanuele Bejo. Questo vincitore, che era quasi un debuttante, impiegò a correre i 40 km. 3 ore 7'; 2° giunse Filippo Bate in 3 ore 23'; 3° L. Lauria in 3 ore 23' 30"; 4° spalla, Marchetti, tutti civili.

Nella categoria militari vinse il 1° premio il tenente E. Vera in 4 ore 23'; 2° tenente Olacchea in 4 ore 28'.

Presenzia la gara un pubblico numerosissimo che si interessò vivamente a questa prova.

In seguito allo splendido esito, grazie all'iniziativa di giovani appassionati, si gettarono le basi di una Società puramente podistica col lodevole scopo di diffondere sempre più questo salutare sport. La Società subito sorse e la nuova direzione si alacremente all'organizzazione dei campioni argentini, di cui non mancherà di farvene conoscere i risultati.

A. N.

Buenos Aires, gennaio.

Il record dei 100 Km. di marcia

(Domenica 2 febbraio 1908).

Vercelli, sulla pista del Piazzale conte di Cavour, un giovane socio dell'«Unione Sportiva Verellese», tentava, riuscendo pienamente, il record dei 100 km. di marcia. Infatti partito sabato 1° febbraio u. s., poco dopo la mezzanotte, percorse tutti i 183 giri e 82 metri prescritti in un tempo meraviglioso malgrado il freddo ed il ghiaccio e lo stato orrido della pista causa il congelamento e poi il disgelo.

Ecco la tabella di marcia coi tempi coperti: km. 50: ore 6 38' 43"; km. 60: ore 8 38' 50" (18' 10" di fermata per massaggi, vitto, ecc.); km. 70: ore



I campioni podisti dell'Argentina. — 1. Filippo Lacoste (l'attuale miglior corridore argentino); 2. L. Lauria (3° arrivato nella Maratona); 3. Antonio Ruano (recordman non ufficiale podistico argentino dell'ora di corsa); 4. Maroni (uno dei migliori corridori di mezzo fondo).

AUTOMOBILISTI!

Volete viaggiare con piena sicurezza?!

Usate

BENZINA

“

CARBURINE

”

TORINO - Via Almese (Barriera di Francia) - Telefono 26-90. - MILANO - Foro Bonaparte, 2 - Telefono 95-76.

G. & A. DURIO

Torino = Amministrazione: Via Pietro Micca, n. 21 = Torino
Stabilimento: Madonna di Campagna

Pneus cuir "DURIO"

Pneumatici di cuoio in un sol pezzo di tutti i tipi

Brevetto Durio-Martina

*Sezione speciale per la riparazione (rechapage)
dei copertoni e delle camere d'aria con pro-
cesso speciale di Vulcanizzazione a caldo.*

I VELOCIPEDI

LUX

saranno anche per il 1908 i preferiti per
la loro insuperabile costruzione e mo-
dicità di prezzo.

OFFICINE LUX

Società Anonima Sede Torino

Negozi per la vendita:

TORINO = Via Lagrange, 8 = **TORINO**