

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Ascensio  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

### ABBONAMENTI

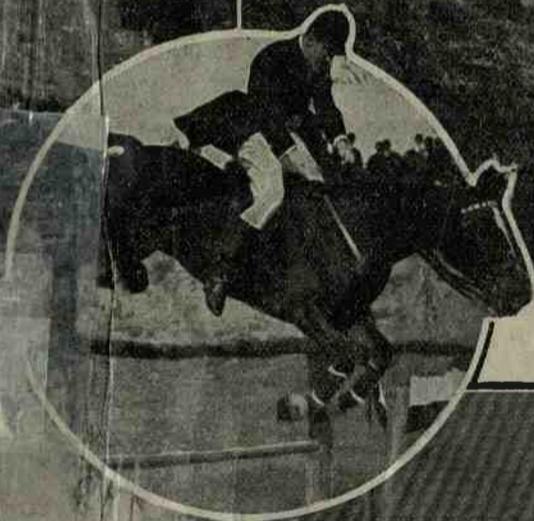
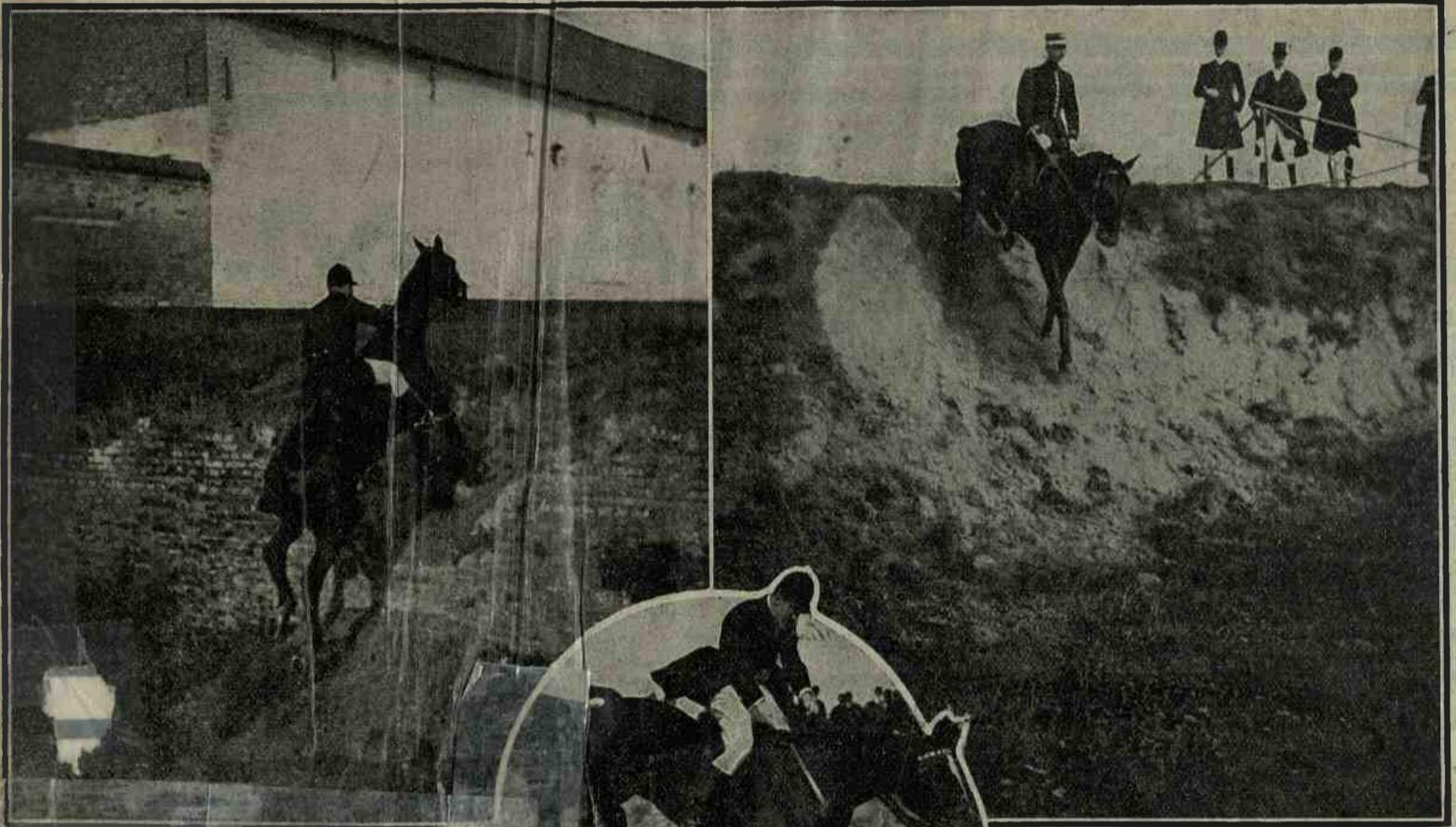
Anno L. 5 - Estero L. 9  
Un Numero { Italia Cent. 10 } Arretrato Cent. 15  
              { Estero .. 15 }

### DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
TELEFONO 11-36

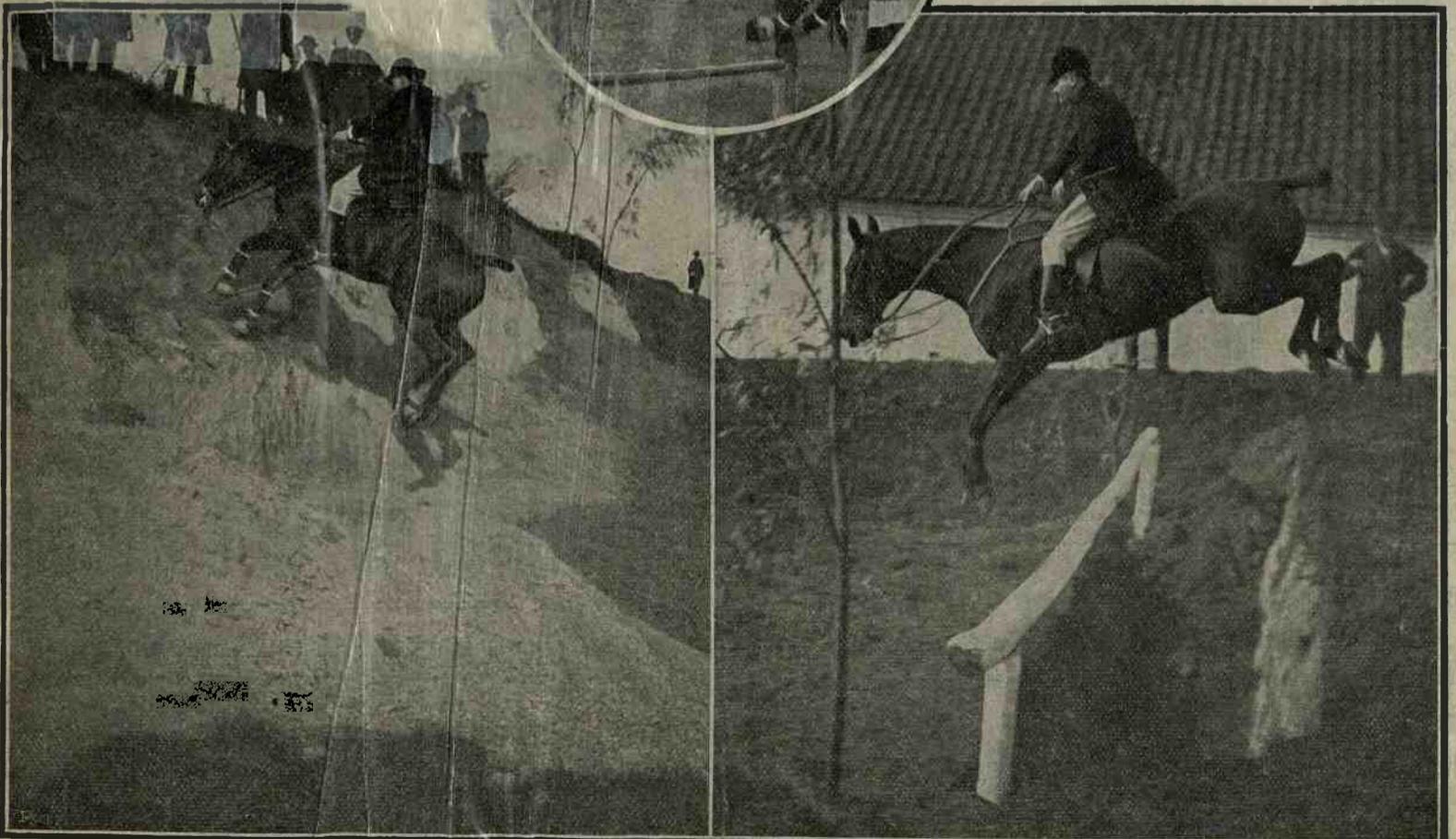
### INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale



Un Concorso Ippico

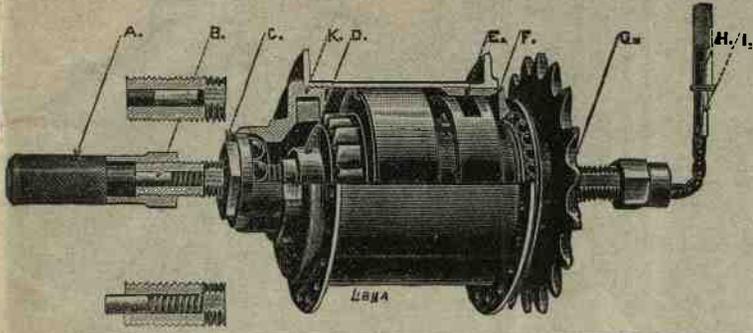
nel nord della Francia



Il Barone de Vilmarost vincitore col cavallo Negro del concorso di hunters disputatosi sulla pista del Castello di Marquette.



# EDOUARD DUBIED & C<sup>ie</sup> - Couvet 21, (Svizzera)

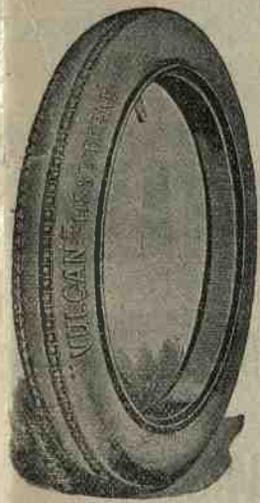


Fabbrica di pezzi staccati per  
Velocipedi - Motocicli - Automobili

*Mozzo a ruota libera* " **EDCO** ",  
**TRE** Velocità

Preso diretta per velocità media  
Patentato nei principali Stati  
Semplice - Solido - Durevole

Rappresentante Generale per l'Italia: **Riccardo Chentrens** - Milano - Via Vincenzo Monti, 14



ANT'DÉRAPANT  
A ROULEMENT CAOUTCHOUC

Senza cuoio,  
antidérupant  
per  
eccellenza,  
è il solo  
che possiede  
i pregi del  
**PNEU LISCIO**

Agenzia Italiana

**PNEU VULCAN**

Via Sebastiano Valfrè, 18 - TORINO

SI SA COME SI PARTE MA COME SI ARRIVA?

COL FANALE "AQUILAS" PRESTO E BENE !!

SENZA FANALE "AQUILAS" TARDI E MALE !!

FABBRICA F. SANTINI FERRARA

GITE NOTTURNE

Fratelli SANTINI, FERRARA - Fabbrica articoli d'illuminazione, Casalinghi e Chincaglierie.  
Esposizioni Internaz. 1906 - Bruxelles, GRAND PRIX; Milano DIPLOMA D'ONORE.  
Fabbrica delle rinomate Lampade "AQUILAS", - Oltre 100 tipi diversi per svariati usi.  
Un milione di pezzi venduti

# Z Ü S T

## LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

28-45 HP

MODELLO 1908

Rappresentante Generale:

**ENRICO MAGGIONI**

**MILANO**

Via Boccaccio, n. 1

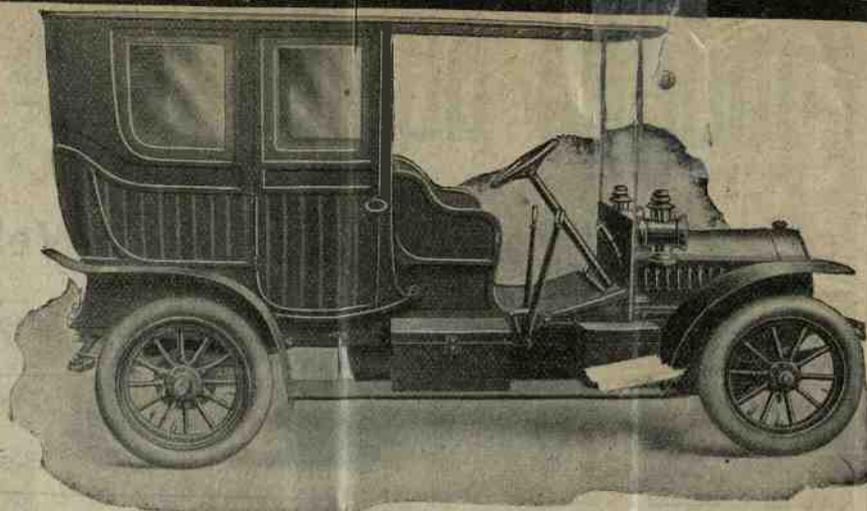
Visitate i nuovi Modelli 1908

# DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

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

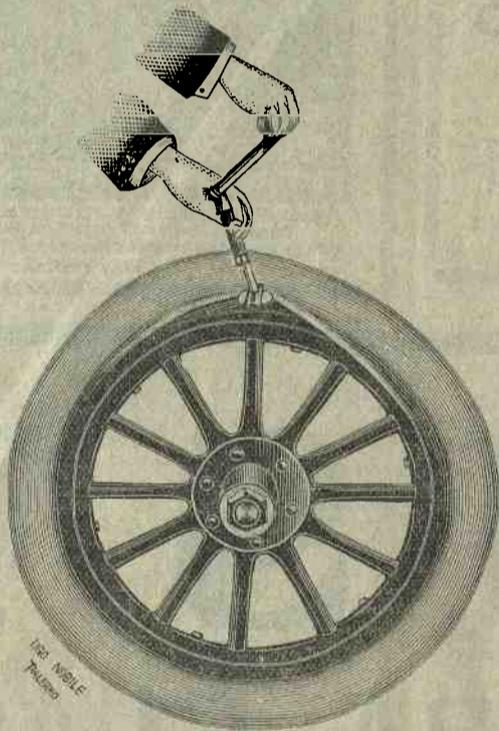


18-24 HP Tipo 1908 - valvole comandate - carburatore automatico  
quarta velocità presa diretta - Chassis L. 13.000.

# TRIONFO!

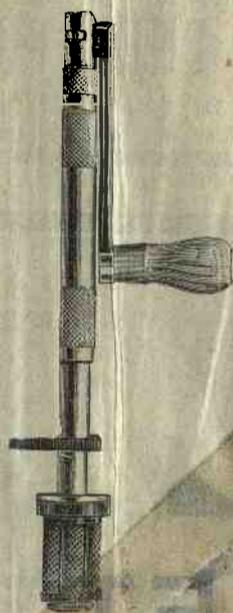
## Il nuovo Smonta-Pneumatici "EVER-READY"

Basta vederlo  
funzionare  
per  
adottarlo.



Prezzo L. 60

Nessuna fatica.  
Economia  
di tempo.  
Non più talloni  
spacciati.



Prezzo L. 60

Agente Generale per l'Italia: **Automobile Agency - Garage**  
PALERMO - Via Villarosa, 16 - PALERMO

## Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI  
SEDE IN GENOVA

Barche e  
Yachts a vela  
Yachts  
a vapore  
Yachts  
automobili  
Lancie da  
salvataggio



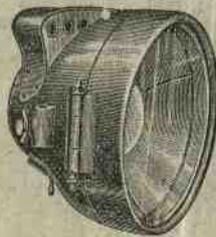
Idroplani  
Canotti  
Automobili  
Trasporti  
Rimorchia-  
tori fluviali

GRAND PRIX all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.

Preventivi e Cataloghi a richiesta. ✪ Per telegrammi: SIAM - Genova.

## S.I.F.F.

Società Italiana



# FARI e FANALI

Accomandita per Azioni A. SCAGLIA & C.

Sede: **MILANO**, Via Felice Bellotti, 15.

Telefono 66-38.

Domandare Preventivi e Cataloghi

## Ai Lettori

Dobbiamo una parola sincera, cordiale di ringraziamento a quanti hanno voluto dimostrarci la loro simpatia abbonandosi alla nostra rivista. Dei vecchi assidui nessuno è disertato; nuovi amici anzi sono venuti a noi ad incoraggiarci nell'opera costante che al giornale dedichiamo.

Noi ci sentiamo soddisfatti ed orgogliosi di saperci così ben compresi. Avremmo voluto anche quest'anno dimostrare la nostra gratitudine preparando un numero eccezionale, ma lo sciopero tipografico ci ha costretti a rinunciare al progetto. A costo anche di un sacrificio non abbiamo tuttavia voluto mancare all'impegno coi lettori e siamo riusciti a far comporre ugualmente il fascicolo odierno. Gli amici nostri, quelli specialmente che più da tempo ci conoscono, sanno per prova che in ogni contrarietà non ci lasciamo vincere dalla sfiducia. La buona volontà che abbiamo in questa circostanza dimostrata ci serva di scusa se la Stampa Sportiva esce in ritardo questa settimana. La colpa, proprio, non è nostra.

## Sportsmen Italiani!

Abbonatevi alla

# STAMPA SPORTIVA

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

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

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

STAMPA e STAMPA SPORTIVA L. 20,50

Per favorire i Sig. Studenti ed istituti primari la *Stampa Sportiva* apre un abbonamento speciale per gruppi non inferiore ai 5 abbonamenti, che si accordano al prezzo eccezionale di L. 15.

### ABBONAMENTI CUMULATIVI

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

La *Stampa* di Torino; *Il Resto del Carlino* di Bologna; *Diana* di Firenze; *Il Veneto* di Padova; *L'Arena* di Verona; *Il Pasquino* di Torino; *La Sera* di Milano; *Il Giornale di Venezia* di Venezia; *La Provincia* di Como di Como; *Il Mezzogiorno Sportivo* di Palermo; *Il Gran Mondo* di Roma; *L'Emilia* di Parma.

Per gli abbonati ai seguenti giornali  
L. 1 in meno.

Ricordiamo a tutti che il primo dovere dei nostri amici è quello di essere abbonati e il mezzo migliore per dimostrare la propria simpatia ad un giornale è incoraggiarne l'opera è quello di abbonarsi, il favore segnalato che può renderci un amico e un abbonato è quello di raccomandare ai suoi conoscenti l'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA.

La tenue somma del nostro abbonamento e il carattere speciale del nostro giornale che si presta per essere conservato raccolto in volumi, consigliano l'abbonamento tanto più che ai soli abbonati abbiamo riservato l'edizione speciale di lusso in carta americana, che costituisce una veste elegantissima insuperabile nella quale la *Stampa Sportiva* riafferma il suo posto di prima fra i giornali illustrati d'Italia.

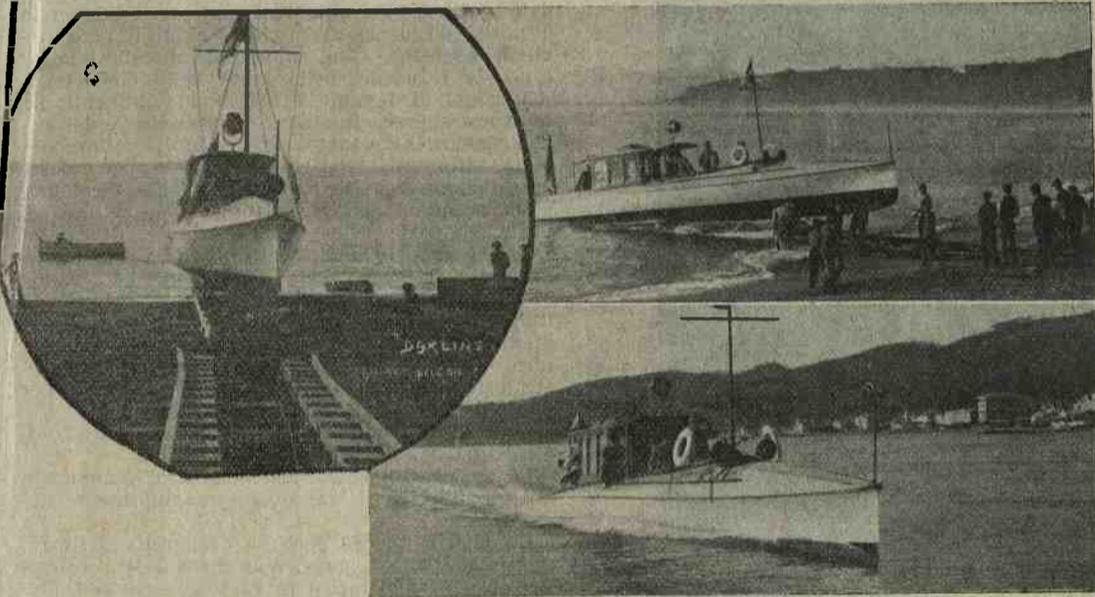
## LA SETTIMANA

### SPORTIVA

Queste Natalizie e quelle del Capo d'Anno hanno segnato una data di pace per la famiglia sportiva, inquantochè in questa ultima settimana gli avvenimenti furono assai pochi. La cosa non gioisce del resto una novità poichè noi crediamo sia giusto che anche lo sport che è magna della vita dell'uomo, si arresti per qualche giorno nella grande solennità del Natale.

Il giornalista se oggi non ha motivo di registrare l'esito di una qualsiasi manifestazione, sempre motivo per una cronaca interessante offrire al lettore del suo giornale; oggi appreso che il silenzio regna sugli Ippodromi, che si sono i battenti delle grandi piste, oggi che la bicicletta e spesso anche l'automobile devono cedere alla violenza del mal tempo, una serie di fatti viene discussa e l'anno nuovo è giunto annunciandoci una stagione eccezionale per lo sport.

La locomozione sarà anche (nel 1908) da preferirsi nelle più spettacolose manifestazioni e così mentre l'automobile compirà il giro del mondo, l'aeronave s'innalzerà maestosa e sicura nell'atmosfera e secondo la volontà del pilota scorrerà veloce da un punto all'altro della nazione.



La lancia Raggio costruita nei Cantieri Baglietto di Genova.

La lancia (a sinistra) prima di entrare in mare — La lancia (in alto) tocca l'acqua — La lancia (in basso) a tutta velocità.

Ci vogliono per tutto ciò degli uomini coraggiosi, studiosi, degli audaci che per il trionfo di una geniale idea affrontano con entusiasmo le più perigliose traversie di un cemento sportivo.

Fervono appunto in questi giorni preparativi per la prova turistica del giro del mondo e fra la schiera dei partenti non manca anche questa volta il nome italiano e la macchina Nazionale che si allinea fra le concorrenti al Grande Raid ideato ed organizzato con quella potenza di mezzi che solo può disporre il *Matin*.

Teri era il Principe Borghese che primo entrava in Parigi proveniente da Pechino guidando un'Italia; oggi è il Marchese Boschis col dottor Viviani ed un nostro valente collega, il quale prende la guida di una vettura *Brixia-Züst* per compiere il giro del mondo.

Un altro italiano, un altro benemerito dell'industria nazionale, il cav. Vincenzo Florio ci manda cogli auguri di continuo successo dello sport d'Italia, l'annuncio di una nuova e patriottica crociata che egli va ad intraprendere nella incantevole terra siciliana, oggi divenuta per merito suo una fra i maggiori centri sportivi d'Europa.

passo passo ogni progresso nuovo ed indiscutibile che l'industria automobilistica farà nel 1908.

Lo sport oggi divenuto solenne dimostrazione di ogni progresso di un popolo civile, ci offrirà una serie grandiosa di manifestazioni mondiali, in cui il giovane italiano si presenterà ancora una volta più sicuro fiducioso nelle proprie forze che spesse volte nell'annata scorsa contribuirono a dichiararlo campione invincibile, maestro dell'industria insuperabile.

All'industria italiana, allo sport tutto della nostra patria rivolgiamo il pensiero facendo voti di completo successo per le iniziative italiane e di quelle altre cui parteciperà lo *sportsman* italiano.

GUSTAVO VERONA.

## La Lancia Raggio.

Presentiamo ai lettori un nuovo capolavoro dei cantieri Baglietto di Genova, la lancia Raggio. Essa ha una lunghezza massima di metri 16 ed una larghezza massima di metri 2,30.

E' stata costruita a triplo fasciame, due diagonali ed uno longitudinale. Ha forme finissime atte alle grandi velocità. Lavorata con tutta cura per darle forza, velocità ed eleganza. Ha cabina in mogano, a cristalli scorrevoli. Riflettore ed illuminazione interna elettrica, complete dotazioni e finiture della massima eleganza. Motore a benzina « Delahaye » da 120 HP., imprimendole una velocità oraria di 40 km. Può stare a pari delle migliori costruzioni inglesi ed americane del genere.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

**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 compressa, olii grassi e minerali, gas, acqua.

### Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli né 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.

# I Campioni Italiani

(Dalla Galleria della *Stampa Sportiva*)

Presentiamo oggi ai lettori altri 4 campioni del ciclismo italiano e di essi ricorderemo le ultime vittorie.

Antonio de Michiel di Galzignano (prov. di Padova) vinse la corsa di Rovigo di resistenza del 125 km., il 15 settembre, in ore 3,20, distanziando il secondo di 10 minuti p., ed il terzo di 27 m. p.

Il 20 settembre si classificò secondo nel campionato Veneto di velocità a pochi centimetri e vinse poi la corsa di velocità a Sandrigo con i migliori campioni del Veneto. Ora si trova a Roma quale soldato volontario nel 3.º regg. Genio Brigata Specialisti.

— Forlani Angelo, di Bergamo, è il vincitore della recente corsa in salita indetta dall'«Unione Ciclistica Bergamasca» (partenza Monte di Pietà mura di St. Agostino; arrivo al seminario, km. 3).

Questo piccolo campione (diciassettenne) corre



Antonio De Michiel del Club Sportivo di Padova.

(5.º); Circuito di Pieve Porto Morone (2.); Copi Rhò, campionato italiano (8.º) e altre corse minori

Ultimamente vinse il Campionato di velocità resistenza della Provincia di Pavia.



Forlani Angelo di Bergamo.

già da due anni e conta già delle vittorie. Nel 1906 arrivò secondo nel campionato Bergamasco. Nel 1907 partecipò alla corsa Bergamo-Lecco e ritorno; arrivò primo nella Arcene-Bergamo. E' detentore del «record» dell'ora senza allenatori su pista (km. 36, m. 400).

— Ardito Giacomo è una nuova stella del ciclismo Ligure che, date le sue mirabili doti, è indiscutibilmente una promessa per la prossima stagione.

Nelle poche gare cui partecipò quest'anno, seppe subito dimostrare la gagliarda fibra di un corridore su strada, munito di tenacia e costanza e quali doti collegate lo faranno ben presto campione del ciclismo. E' il vincitore del campionato della Società ginnastica «Vittoria Sport», disputatosi sopra un percorso di km. 50.

— Canepari Clemente, di Pieve Porto Morone (Pavia), nonostante la sfortuna che lo ha perseguito nel 1907, dimostrò varie volte di possedere una resistenza non comune e fu sempre temuto in corsa da tutti i più forti corridori. Arrivò (dopo molti incidenti) 9.º nella Milano-S. Remo, 1.º nella corsa Regina Madre ad una lunghezza di 1.º, 5.º nella Milano-Firenze dove se avesse avuto il rifornimento come tutti gli altri corridori avrebbe figurato assai meglio. Arrivò poi sempre in gruppo e tra i primi in quasi tutte le altre corse, nonostante le numerose forature di *palloni* che gli facevano perdere molto terreno, se poi acquistava con accanimento riuscendo a riprendere il gruppo. Per es., nella Milano-Torino-Milano (6.º arrivato), Milano-Mantova-Milano-Cremona-Milano-Alessandria (3.º); Milano-Medero delle Antiche Province (10.º); riunione di Pavia (3.º in tre gare); Campionato Lombardo



Ardito Giacomo di Genova.

paragone degli anni passati, stabilirono: che, dopo la mezzanotte del 31 dicembre funzioneranno le targhette nuove. Questa la dolorosa cro-naca.

Un tempo, quando la bicicletta, per il suo prezzo elevato, era, se non esclusivamente un elemento di lusso, certamente riservata alle sole persone facoltose; la tassa di lire dieci era giustificabile, perché proporzionata. Ma ora, che detta bicicletta è divenuta il mezzo di trasporto più pratico, più economico; l'attrezzo più indispensabile alla vita febbrile d'oggi, detta tassa è addirittura enorme.

Se avesse seguito nelle fasi di deprezzamento il genere da essa colpito e potesse ora reggere la proporzione, si arriverebbe — applicando una semplice regola del tre — ad una semplicissima conclusione.

La bicicletta si è diffusa in ogni categoria di persone e, se nelle città vediamo delle biciclette nelle quali la tassa potrebbe avvicinarsi — di qualche cosa — alla proporzione, nelle campagne invece, dove, causa le distanze, se ne ritrae l'utile maggiore; vediamo delle vec-

## La Tassa Ciclistica

La potente associazione del Touring-Club, fedele portavoce dei numerosi suoi soci e interprete così del desiderio di migliaia e migliaia di ciclisti, sostiene con ardore, degno di miglior esito, la riduzione della tassa sulle biciclette.

Adesioni di deputati e di persone influenti, lasciano sperare in una condiscendenza dei nostri governanti, tanto che taluni, certamente male informati, riferivano, quasi con certezza, la riduzione a 5 lire del prezzo della targhetta.

Ma la mano grifagna del fisco tenne duro e neanche questa volta, volle diminuire di un in-troito il bilancio dello Stato, nè intaccare meno-mamente le sue floride condizioni. La grande causa della grande crociata, il grido del ciclista italiano, subirono all'ultimo momento un'amara disillusione... Ironicamente però confortata dalla idea, di avere nelle mani di coscienti Ammini-stratori un tesoro disponibile, destinato forse per cause... certamente migliori.

— La legge è in gestazione — ha risposto il Ministro.

La superiorità che vanta la nostra Nazione, in genere di progetti, viene così maggiormente aumentata.

Un puerile timore però ha procurato all'Erario questo progetto e, quasi non conoscesse i sistemi dei propri legislatori, temeva potesse — sollecitamente — divenire Legge.

Così in un angoscioso conciliabolo, Erario e Fisco, stabilirono di sollecitare la vendita delle targhette e, con una fretta, veramente nuova, a



Canepari Clemente (in bicicletta) col fratello Leone e Pieve Porto Morone. (Fot. E. Moisei - Pavia).

le carcasse il cui valore più grande è rappresentato dalla targhetta che sono costrette a por-re.

Quelle biciclette, dalla forma bizzarra del te-  
to, dalle gomme dure; quei bicikli alti, pre-  
catori d'una quarantina d'anni delle nostre mo-  
rne biciclette; servono, ancora adesso, a tra-  
portare il muratore, il fabbro, il falegname dalla  
casa al lavoro e viceversa, aiutando così  
l'artigiano, tanto l'operaio che il contadino nel  
loro affari.

Con quale aggettivo si potrebbe chiamare quella  
persona, che togliesse a loro dieci lire, che rap-  
presentano il guadagno ed il vitto di una setti-  
mana; che li costringe ad andare a piedi per  
perso tempo ed economizzare sul vitto, per ot-  
tere il «nulla osta» per l'uso di quell'attrezzo  
di loro proprietà e che forma l'unica loro for-  
za? se questa persona non fosse il Governo?  
Facciamo la povera maestrina comunale, che,  
su una modesta bicicletta, si porta alla scuola...  
bene ogni mese essa deve togliere dal suo ma-  
gno stipendio, la quota di prezzo della bicicletta,  
per l'avidità o la cortesia del fabbricante, le ha  
permesso di pagare a rate... e nel mese di gen-  
naio, quando cioè maggiori sono le spese, deve  
aggiungere al suo passivo le dieci lire della tar-  
ghetta, che formano per essa un tesoro, che rap-  
presentano forse il prezzo di un suo vestito ed  
irriverle assieme alla Tassa di Ricchezza Mo-  
bile, al Monte pensioni ed altro, sotto il doloroso  
titolo di... restituzioni.

La distanza delle scuole, costringe anche il  
veneroso alunno ad usufruire della bicicletta  
ed il Governo, che rende obbligatoria la fre-  
quenza alla scuola, la favorisce così, obbligando  
all'egli a pagare una tassa, da aggiungere a  
quelle già numerose per libri, per l'educazione  
scientifica, per l'esame od altro.

## Garage CARPIGNANO CASALIS e C. Officina speciale per riparazioni

RAPPRESENTANZE: Vetture e motociclette F. N. - Biciclette EDOARDO BIANCHI e C. - Motocycles - Antidérapants de Fournier

Specialità: Motore 4 cilindri 10-12 HP per vetture

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

Si cerca tutti i mezzi per educare i popoli, si aumenta nei giovani, la poca conoscenza del nostro Paese, e si giustificano così facilitazioni, riduzioni, esenzioni ferroviarie per deputati, ministri, impiegati civili ecc... e si colpisce — in pari tempo — il mezzo di trasporto più pratico, più economico coll'aiuto del quale anche il povero, purchè possessore di una misera bicicletta, potrebbe istruirsi, viaggiando.

Non è un'ironia tutto questo? Un'opera veramente umanitaria, sarebbe l'abolizione completa della tassa, specialmente a favore di quelle persone che traggono dalla bicicletta, non già un divertimento, ma una continua utilità pratica per le proprie mansioni.

Ma giacchè la domanda è stata così discreta, perchè non assecondarla? perchè non ridurre di metà questa tassa, che nella maggior parte



Sg. Lanino Da Zara Presidente della Commissione Sportiva Veronese e Presidente dell' A. O. Veneto.

elle volte colpisce il lavoratore? La riduzione a metà porterebbe — forse pensano — a metà l'esazione dello Stato. Ma se questo calcolo, a prima vista, sembrasse esatto, è invece addirittura assurdo se si pensa al maggior consumo di targhette, che esso causerebbe, se si considera la differenza fra la targhetta mobile e la targhetta fissa, il maggior sviluppo dell'industria, del commercio ed altro. Non vorrei dire un'esagerazione affermando che il ricavato sarebbe eguale; ma certamente diverrebbe superiore a quel calcolo che si basasse sulla metà.

Purtroppo, per ottenere qualche cosa dal nostro Governo, non bisogna domandare — lo si conosce per esperienza — bisogna imporsi... ma questo mio scritto — contro voglia — diverrebbe se continuassi — un'istigazione a delinquere, è meglio finire...

Mira, Veneta

LINO BONVICINI

**Le iniziative dell'Automobile Club Veneto**

L'A. C. Veneto, fondato nel 1906 per iniziativa del sig. Leonino Da Zara, radunava i nomi più sconosciuti di automobilisti di Padova; molte iniziative nella passata stagione non poterono essere esplicate; in principio la carovana Padova-Torino, organizzata per la Esposizione automobilistica, dovette essere rimandata. Così pure nella fine della stagione sportiva la Padova-Bovolenta che aveva radunati molti concorrenti e aveva larghe adesioni. Resta però brillantissima la riunione di Verona 1907 che ha fatto ricordare favorevolmente nel mondo sportivo il nostro Club. Segno poi sicuro dell'incremento dato alla vita automobilistica nel Veneto, le riunioni susseguenti di Oderzo e Conegliano.

L'Automobile Club Veneto ha avuto un altro consiglio incoraggiamento per le riunioni che ha stabilito per il nuovo anno. L'A. C. I., nell'ultima seduta, ha destinato un ricco dono per la Padova-Bovolenta; il marchese Ferrero di Ventimiglia, presidente dell'A. C. T., così comunicava la notizia al vice-presidente Leonino Da Zara: «Le comunico con la presente che il Consiglio direttivo dell'A. C. I., in sua seduta odierna (22 corr.), ha deliberato di versare all'A. C. V. la somma di lire 500 quale suo contributo ed incoraggiamento alla riunione promossa da cotesto A. C.»

Il significato morale della cosa è molto notevole, e siamo certi che della stessa si interesserebbero quanti altri si occupano di automobilismo in Italia.

Il signor conte Orazio Oldofredi di Brescia sarà fra i commissari, e questo è già più di una sicura promessa per l'esito della corsa.

Per la corsa del Circuito di Verona è interessante sapersi che non si tratta di un numero della Fiera, ma di una corsa di seri intendimenti, perchè altrimenti l'A. C. V. non avrebbe accordato il proprio patrono.

Detta corsa è indetta dalla Commissione sportiva veronese, composta dal sindaco, prefetto, ingegnere-capo della Provincia, Genio Civile e Comune, nonché di alcuni *sportsmen* di Verona, quali i signori Dobraschi, Cavazzosca, ing. Monga, ing. Engehen e dai soci dell'A. C. V. Fonzago, Da Zara, Piccioli e Angeli. Presidente effettivo di detta Commissione è il signor Leonino Da Zara, che in questi giorni è stato anche nominato della Commissione sportiva dell'A. C. I. La riunione nelle condizioni in cui fu presentata non venne approvata, perciò una commissione speciale si recherà venerdì a Milano per conferire in proposito colla commissione sportiva.

**Risveglio Autofobo**

Le grida vengono principalmente dalla Francia, e con ragione storica. Da essa infatti ha avuto inizio questo, che ora è meraviglioso, sviluppo automobilistico.

L'autofobia del resto ha le sue ragioni nello stato presente ed immutato di tante cose. L'automobile è stato un gran salto nel progresso mentre tutte le altre cose son rimaste, e minacciano di restare per molto tempo ancora, nello *status quo ante*. Non potete, o meglio non possiamo, in coscienza di uomini non soverchiamente idolatri dell'automobilismo, dar completamente torto ad un povero individuo avvolto in una nuvola di polvere o circondato da ondate di fango, a seconda la stagione, per il passaggio di un automobile su di una strada. L'individuo così danneggiato se nel suo danno volesse vedere la vera ragione la troverebbe nello stato della strada che è quella di cento anni addietro, mentre l'automobile è... per duecento anni dopo, ma intanto egli non vede che il *mostro fuggente* e ricorda quando polvere e fango non lo attaccavano così da vicino.

All'individuo si aggiungono i giornali a corteo di notizie. Un cavallo s'inalbera e manda all'altro mondo il carrettiere? Quattro righe in corpo sette. Un automobile mal guidato (la ragione principale dei disastri è sempre quella) va in un fosso e spezza le gambe al proprietario e a qualche amico invitato? ecco i titoli con le parole *terribile, grave, spaventoso, orrendo* e compagnia brutta. Notate che questo fatto è anche reclamato dall'essere il padrone di un automobile quasi sempre una persona *come si deve* (almeno... a quattrini) ed ecco perciò la maggior diffusione data all'incidente.

La folla, che ha una maniera d'intendere tutta a modo... degli altri, si esalta, ed ecco il *dallì all'automobile!*

In Francia, dove attualmente una vera crisi industriale comincia a impensierire i costruttori, si sta in questo momento maturando un'altra crisi, che non è meno pericolosa dell'altra, una crisi morale. Non è più il giornale di provincia che incita il contadino a tirare il sasso ed anche la fucilata (e l'abbiamo letto in varie occasioni), non è il piccolo comune che emana *ukase* terribili contro gli automobilisti, riducendo la velocità dei loro motori al disotto di quella delle tartarughe, non è il comizio dei proprietari di oche, tacchini e maiale, liberamente pascolanti sullo stradale, che reclama a viva voce il: *vietato il passaggio agli automobilisti.*

Di tutto ciò finora si era riso e si ride come quando si tratti di gente arretrata che è usa a lamentarsi di tutto quanto sorge di nuovo per il progresso, per la civiltà. Oggi qualche cosa di più importante, di più consistente, e di più, anzi, di veramente serio si va formando, e non nella periferia della automobilistica nazione francese, ma nel centro, nel sole, nell'animo, nel cervello di essa, in quella Parigi che detta legge ed illumina, rischiarando l'opinione pubblica non solo della terra di cui è capitale effettiva, ma del mondo intero di cui è capitale intellettuale.

Parigi, e non ad opera di sconosciuti, si va rendendo autofoba, e permette il sorgere nel suo seno di leghe contro gli automobilisti, contro anche l'industria dell'automobile, leghe che attaccano violentemente tutto e tutti e che danneggiano sicuramente quello sviluppo che l'automobilismo non aveva certo ancora completamente ottenuto.

Se questa lega, o queste leghe (perchè la prima farà presto a proliferare) non facesse altro che pubblicar manifesti o tener conferenze, troverebbe sempre dei contraddittori pronti a confutarne i quasi mai sereni argomenti, ma essa si attacca

agli uomini politici, li minaccia nei collegi elettorali, usa tutti i mezzi non già per persuaderli ma obbligarli a star con essa, ed ecco come alla Camera francese si minacciano disegni di leggi aumentanti le tasse e... diminuanti le velocità. Ed ha voglia e voce il povero onorevole marchese de Dion a gridare, a chi grida per gli accidenti automobilistici, che essi sono deplorati dagli uomini tutti che amano questa industria, e che sono dovuti quasi sempre a persone che sarebbero ugualmente capaci di far del male anche senza usar l'automobile, perchè pazzi o quasi; hanno voglia e colonie da perdere i giornali che difendono l'automobilismo a pubblicare statistiche di accidenti ippici, sempre in proporzione maggiore di quelli automobilistici; tutto ciò non toglie che l'autofobia lentamente si, ma con bruttissime intenzioni e finalità si faccia strada nell'animo dei più, nell'opinione pubblica che s'impone e comanda.

Una delle ultime circolari della lega presieduta da un professore di Diritto dell'Università di Parigi, certo signor Colin, finisce col dire: «seguite il mio consiglio: cambiate la vostra industria (è diretta ai costruttori e venditori di automobili), non costruite nè vendete più automobili. Voi servirete la causa dell'umanità nello stesso tempo che quella dei vostri interessi. L'industria automobilistica muore, i compratori non vogliono più di questi ordigni di morte e di sventure. Il marasma degli affari al Salon nè è una prova del tutto notoria».

Già la circolare, che sembra scritta da un Direttore di qualche Società per affitti di *flacres* e di omnibus a cavalli, la quale veda scemare sempre più i propri affari, avea detto precedentemente: «Mentre che milioni di cavalli circolano senza quasi causare un accidente, un migliaio di automobili riempie la Francia di accidenti, e quasi si può dire che le loro ruote sieno... tinte di sangue. La lega contro l'automobilismo, che ha fondato il professor Colin, comincia a portare i suoi frutti; già non si comprano più automobili, perchè si sa che con le nuove leggi costerà molto caro il servirsi di questo mezzo di locomozione, senza parlare degli imbarazzi numerosi in cui uno si trova per processi, contravvenzioni ecc., che piovono sugli automobilisti onde frenarli nel loro ardore, ed impedire che schiaccino uomini e bestie come fanno già da tempo». E così, con questi precisi termini si esorta all'odio contro l'automobile in quella città che lo vide nascere, prosperare, giganteggiare. Ecco la grande crisi morale alla quale bisogna soccorrere non solo in Francia, da dove si allargherà diffondendosi con la facilità di ogni cosa proveniente dal cervello del mondo, che è Parigi, ma in ogni nazione dove la mala pianta dell'autofobia cercasse di metter radice.

E' una difesa che salverà un'industria la quale ha avuto il difetto naturale di trovarsi in principio tra mani non sempre adatte a saperla usare



Signor Attilio Angeli Segretario Cassiere dell'A. O. Veneto.

e farla assurgere al suo vero scopo, alla sua vera missione.

I giornali francesi, impauriti (anche quando dimostrano di non esserlo celiando sugli effetti della Lega del Colin) dalle proposte di leggi coercitive al sommo grado, cercano di conoscere le intenzioni degli uomini politici più in vista ed ecco uno di essi, l'Auto di Parigi, che pubblica un'intervista col fratello del Ministro dei Lavori Pubblici, Direttore a sua volta del Gabinetto di questo Ministero. Leone Barthou, il quale ha affermato che «il Ministero ha già scartato i progetti più o meno fantastici per i quali si spaventa la gran massa degli automobilisti francesi, e che esso non intende se non colpire lo *chauffard*, animale assai nocivo, come lo era il *pedard* ai primi tempi della bicicletta, e lo sarà l'*aeroplanard* in un tempo ancor non determinato».

E continuando nelle sue affermazioni, abbastanza... evasive però, disse: «Vol lo vedete che l'argomento è molto importante. Bisogna che delle pene esemplari sieno inflitte ai *pazzi della velocità* che sono i soli autori o quasi dell'incidente anonimo».

Ah! quel *quasi!* Quanta diplomazia e quali reticenze!

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

Ed il Governo di Francia ha ora promesso di indire una conferenza tra i rappresentanti dei ministeri delle Finanze, Giustizia, Interni, Lavori Pubblici, il Direttore delle Strade, un rappresentante dell'industria automobilistica... ed un *autofobo* della Lega!

La conferenza servirà a studiare nuove leggi! Se saran rose... purchè non sieno spine.  
Raffaele Perrone.

## Echi della grande corsa ciclistica dei sei giorni a New-York.

(Nostra corrispondenza particolare)

E' la prima volta che mi occupo di ciclismo in queste colonne, non perchè esso sia uno sport di limitata importanza, ma semplicemente perchè sino ad ora non avemmo nel Nord America alcun buon avvenimento e degno di essere ricordato ai lettori della *Stampa Sportiva*. Essi già conosceranno, dai brevi resoconti telegrafici, il risultato della grande corsa ciclistica dei 6 giorni, incominciata il 9 corrente, alle ore 24, e terminata alla stessa ora del giorno 14, nella pista invernale di Madison Square a New York.

Una corsa ciclistica di intere 144 ore, con dei forti campioni d'oltre oceano, in una pista chiusa e riscaldata, è una cosa non facile da vedere in Europa in questa stagione. Quasi ogni anno ha luogo a New York questa corsa, ritenuta la più importante del mondo ciclistico americano. Essa è qui chiamata la « big race » ed offre non solo un insolito divertimento al pubblico, ma anche una buona fonte di guadagno agli organizzatori.

Ben sedici coppie di corridori hanno preso parte alla gara, fra le quali la coppia francese con Darragon e Petit Breton, la tedesco-olandese con Rutt e Stol, la franco-italiana con Jacquelin e Vanoni, un'altra francese con Georget e Dupré, l'irlandese con Reynolds e Benyon, le coppie americane Walthour-Downey, Fogler-Moran, Lawson-Macdonald, l'irlandese-americana con Logan e Bargett, la belga-tedesca con Krebs e Vanderstuyft ed altre sei coppie di corridori di San Francisco, Boston, Chicago e New York.

Dopo il primo giorno di corsa Jacquelin si è ritirato per improvviso male alle braccia ed a Vanoni hanno allora dato per compagno Petit Breton, stante l'eguale ritiro di Darragon dalla pista. La nuova coppia Petit Breton-Vanoni è stata l'unica coppia latina che abbia dimostrato un sistema di corsa forte, leale e resistente ed è pur stata la coppia più simpatica al pubblico per gli scatti e le volate di Petit Breton e la tenacia di Vanoni che rimaneva in pista per sette

ed otto ore, mentre la media degli altri non era che di due ore per dare il cambio al rispettivo compagno. Uno della coppia doveva perciò



L'olandese Stol  
compagno di Rutt nella corsa dei 6 giorni.

sempre restare in corsa, lasciando piena libertà per il tempo del turno.

Nel terzo e quarto giorno la maggior parte dei corridori americani si sono ritirati per esaurimento di forze e per cadute, taluna delle quali veramente grave. Il Macdonald rimase la vittima più infelice, pagando con la vita una disgraziata caduta.

Al sesto giorno soltanto sei coppie si sono disputate la vittoria che arrise ai corridori Rutt e Stol, seguiti da Fogler e Moran e da Georget e Dupré. La coppia franco-italiana ha ottenuto il quarto posto, dopo aver percorso nei 6 giorni ben 2312 miglia pari a 3720 chilometri, una distanza presso a poco eguale a quella tra New York e Genova in linea retta.

La vittoria della coppia tedesco-olandese non fu che di poco vantaggio perchè le altre fecero alcune centinaia di metri in meno.

Se Vanoni e Petit Breton fossero stati accordati sin dal principio, si sarebbero piazzati assai meglio, dato il loro piano di battaglia solidale e preciso e che non poterono effettuare che alla fine del secondo giorno.

Già si è stabilito che la « 6-day race » si correrà pure nell'anno venturo. I premi, varianti dai 200 ai 2000 dollari, ed il mattesimo di campioni mondiali, faranno sì che alla futura corsa avremo coppie di buoni italiani?

New York, dicembre 1907.

Rag. FRANCESCO PENAZZO.

## I Concorsi degli Studenti Alpinisti.

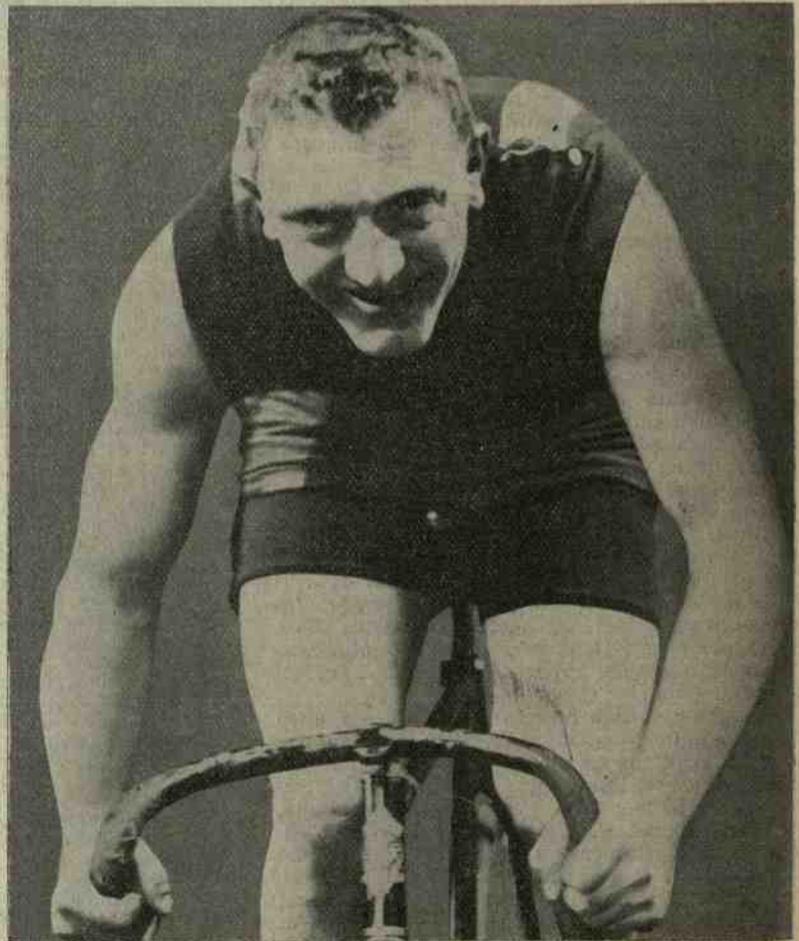
Una serie di concorsi che vennero indetti per il nuovo anno non devono certo passare inosservati; si tratta dei concorsi promossi dalla Stazione Universitaria del Club Alpino Italiano.

Moltissimi certo ignorano che cosa sia questa Stazione Universitaria. E' bene far sapere che è il prodotto d'un desiderio di idealità della nostra gioventù studiosa, che è un'istituzione nata dal cuore e dall'energia degli studenti italiani, diretta a un fine tra i più nobili, amata dai promotori e dagli adepti con un ardore ilare e generoso. Un gruppetto di studenti universitari, soci della Sezione di Monza del C. A. I. ha voluto attirare i colleghi d'Italia verso i monti: farne capire la bellezza e la grandezza. La propaganda fu alacra ed intelligente. L'idea nata timida si ingagliardi e si diffuse. Attorno ad essa si strinse una schiera animosa e risoluta. La gioventù, per fortuna, non ha pigrizie, nè scetticismi. Quando s'innamora d'una causa, la solleva in alto e la porta in trionfo. I promotori pensarono che l'adesione individuale degli studenti al Club alpino italiano non poteva essere che scarsa e accidentale: per suscitare nelle falangi universitarie la passione dell'alpinismo bisognava far vibrare il vecchio spirito corporativo. L'accoglimento era ottimo e ottimi furono i suoi effetti. Si cominciò con dei fatti e non con delle chiacchiere. Dei drappelletti di tre o quattro amici nel più rigido candore dell'inverno dedicarono senza tregua i loro giorni di vacanza a scalare le cime. I ritorni erano pieni di racconti e di entusiasmi. Ogni parola calda ancora della gioia provata conquistava un cuore. Gli amici divennero numerosi: sorsero i Consigli di Torino, Pavia e Milano. Non bastava. Bisognava comunicare la bella fede alle altre università. Non fu un piccolo lavoro; ma rapido fu. In ogni Ateneo si trovò qualche giovane pronto ad essere il sacerdote di questa religione delle altezze. Nelle aule risuonarono i discorsi convincenti, e i Consigli della S. U. si costituirono dappertutto, raggruppate sotto una direzione centrale che ha la sede a Monza. Raccolti i soldati bisognava istruirli. Un alpinismo di improvvisazione, senza disciplina e senza saggezza, sarebbe morto presto, sfinito da chiassate vagabonde. La Direzione Generale compì un lavoro di preparazione stupendo: diede le norme per preparare le gite, incoraggiò lo studio della tecnica alpinistica, si preoccupò dell'equipaggiamento, ottenendo da speciali fornitori dei prezzi di favore in cambio di materiale perfetto. L'organizzazione uscita dal bel tumulto dei primi impeti si schiarì, si dispose, si fortificò. Adesso ha le sue propaggini in tutta Italia, ha messo i suoi muscoli, ha bandito da sé ogni coloritura politica, prefiggendosi solo di favorire con mezzi pratici la conoscenza e lo studio della montagna tra gli studenti italiani.

Si schierò sotto la bella bandiera del Club Alpino, pur riservandosi una completa autonomia, volendo che il carattere studentesco fosse non so-



Fogler felicità Rutt.



Il trionfatore della corsa dei 6 giorni.

Pneumatici  
per  
Cicli

# WOLBER

Modello  
1908

Chiedere listino alla:  
Agenzia Italiana Pneumatici WOLBER  
Scipione Balbiani  
MILANO  
Piazza Castello, 20.

la sua faccia, ma anche la sua anima. Ora ha 3 anni di vita, ed una storia di continua attività. Le gite si succedono alle gite. Nei giorni di festa, deposti i testi, gli studenti afferrano piccozze; e le solitudini nevoe sentono il risorgimento della loro giovinezza. Ma non soltanto le energie fisiche sono offerte alla causa, ma anche quelle intellettuali. Una commissione scientifica istituita nel seno d'ogni Consiglio. Due anni fa organizzò il primo congresso internazionale alpinistico studentesco. Da tutti gli amici del continente d'Europa e d'America, giunsero ai nostri studenti adesioni ed iscrizioni così il congresso assunse subito una singolare importanza. Lando e discusse tra l'altro l'idea di Guide uniformi per tutti i monti d'Italia, e il Club Alpino dovette accoglierla discuterla e accettarla: le università cominciarono col donare agli alpinisti italiani una riforma utilissima. Nel 1906 fu infatti la settimana alpinistica in Cadore, che ebbe esito superbo.

Poi mentre si poneva mano a compilare l'ottimo *vademecum dello studente alpinista* venne indetto un concorso di fotografia alpina che ebbe un vero successo e rese possibile l'organizzazione dell'esposizione circolante di fotografia e equipaggiamento alpino la quale sortì esito colossale a Milano, Pisa, e verrà mostrata in tutte le città universitarie italiane. Nell'estate scorsa poi si svolse l'indimenticabile settimana in Trentino. Ora la Direzione sta compilando un'opera di grande utilità *l'illustrazione della montagna italiana*.

Questa, detta in breve, la storia della I. S. U. certo lo studente vecchio tipo, lo studente futurista, soffrirebbe dei nugoli sdegnosi di fumo della sua pipa su questi atteggiamenti operosi e gagliardi dei suoi fratelli odierni. Ma la istituzione è degna dei nostri tempi; il suo essere è l'indice di una fierezza di volontà, d'una varietà di pensieri e di fede consolanti e promettenti. La scuola della montagna completa armonicamente le cattedre della scienza. Certo non può dire ancora che tutta l'Università italiana sia divenuta alpinista; ma ci sono Consigli della facoltà a Bologna, a Genova a Milano, a Nancy, a Napoli, a Padova, a Parma, a Pavia, a Perugia, a Pisa, a Roma, a Troghen, a Torino e a Venezia.

La serie di concorsi indetti comprende temi artistici, scientifici e d'argomento pratico tutti riguardanti la montagna.

Ricchi premi sono assegnati per ogni categoria di concorsi e non crediamo certamente di ledere il lettore riproducendo qui l'arido elenco di quest'ultimi:

Relazione di una ascensione alpina (1906-7-8). — Novella di soggetto alpinistico. — Versi di carattere alpino. — Folk-lore alpino. — La montagna nell'arte e nella letteratura. — Meteorologia alpina. — Geologia pratica. Elementi di topografia alpina. — Norme per ritrarre schizzi ed itinerari. — Fisiologia dell'alpinismo. — L'igiene in montagna. — Flora alpina. — Fauna alpina. — L'avvenire commerciale delle nostre vallate. — Altimetro. — Altimetro delle pendici montane. — Alloggio razionale. — Norme per la costruzione delle capanne. — Segnavie. — Monografia del gruppo del Bernina. — Monografia del gruppo delle Grigne. — Bicicletta e gite ciclo-alpine. — Motocicletta ed automobile come mezzi di approccio alla montagna. — Gli ski nelle ascensioni invernali. — Cinegetica alpina. — La fotografia in montagna. — Fotografie di tecnica alpina. — Diapositive di soggetto alpinistico. — Itinerario geologico.

Per ulteriori schiarimenti rivolgersi al Delegato dell'Ateneo Torinese, lo studente Guido Operti via Romani 8.

## La conquista dall'aria e gli Italiani.

I fratelli Wright, i moderni navigatori dell'aria non hanno incassato quei due milioni che un industriale anglo-americano aveva destinato per l'acquisto del loro meraviglioso apparecchio volante; continueranno così a sfidare la vecchia Europa colle loro inarrivabili evoluzioni.

G. Webber, E. Hoffman, W. Ellis che hanno assistito alle loro evoluzioni parlano con entusiasmo e ammirazione di tanto prodigio.

L'aeroplano, essi dicono, è costituito da due triangoli di tela stesa su armature di legno rinforzate con filo d'acciaio, piazzati parallelamente e della lunghezza di 10 metri circa ciascuno; un timone verticale di dietro e uno stabilizzatore orizzontale davanti completano l'apparecchio; due eliche di legno di un metro circa di diametro piazzate vicine, sullo stesso piano, sono azionate da un motore verticale.

L'apparecchio viene lanciato nell'aria da un carrello scorrevole su rotaie, mentre la persona che lo guida trovasi coricata sul ventre con i piedi infilati in speciali staffe; nell'insieme un apparecchio di grande superficie ma di leggerezza estrema.

Abbiamo assistito, essi dicono, ad alcuni esperimenti fatti dal più giovane dei fratelli: lanciata la macchina nello spazio, descrisse infinite evoluzioni ammirabili con calma e padronanza perfetta per circa una buona mezz'ora, quindi scese pian piano all'ingresso del suo hangar compiendo un atterraggio così dolce da meravigliare.

Lungi da 50 ai 100 HP., un semplice 12 HP.

a 4 cilindri è il loro motore: «E' con questo, ripetono i Wright, che da moltissimo tempo noi abbiamo compiute le *performances* dei francesi; 771 metri in 52 secondi non è nulla per noi abituati a percorrere 20 e 25 miglia in un sol volo; se sapeste, soggiungono, com'è semplice il nostro segreto, così semplice che quando gli aviatori l'avranno conosciuto, stupiranno di tanta semplicità».

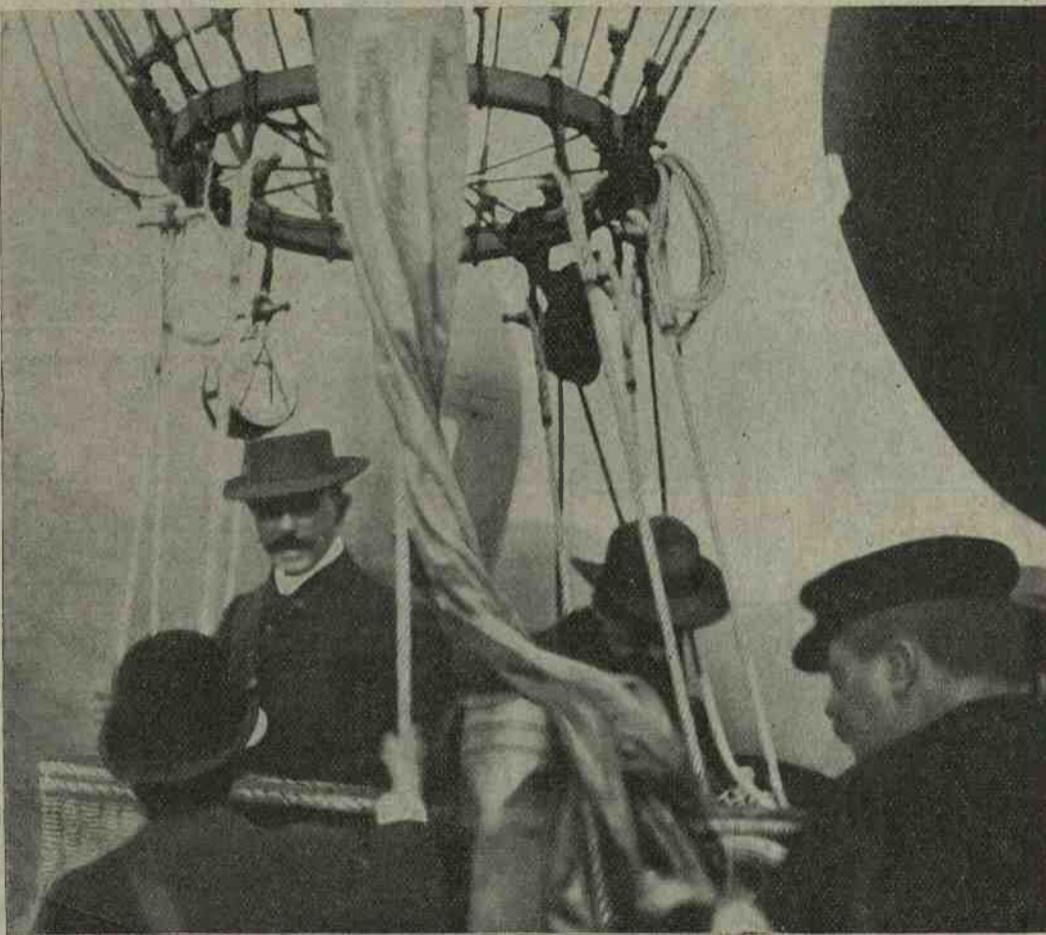
A dir vero, se poniamo fede a quanto loro asseriscono ci meravigliamo come mai, dopo sì brillanti risultati il loro apparecchio non sia apparso ufficialmente al mondo, ma le loro pretese sono smisurate; 2 milioni è una somma eccezionalmente grande per un apparecchio che se dal punto dinamico è quasi perfetto è però assolutamente tributario all'ordigno di lancio; per quanto meritevoli di plauso i Wright hanno dimenticato di risolvere pienamente il problema.

Forse toccherà ai francesi la completa e vicina vittoria, a quei francesi che da Blanchard a Farman tentarono e tentano la conquista dell'aria; l'avviamento è contagiosa e noi vediamo Ferber, Archdeacon, Dumont, Delagrangue, Bleriot, Voisin, De la Vault, Robert, Robart, Surcouf, Leger, Farman, Pelterie, ecc., che riddano in lotta accanita per la conquista d'ogni nuovo record, aiutati dal governo, dalla stampa, dalla

l'invano ammasserà buonissimi disegni e progetti, invano agiterà i tentacoli ad un appoggio pecuniario, ad un incoraggiamento che non viene ancora. Atenderà sconsigliato spuntare sull'orizzonte, sul suo bel cielo quell'ala straniera che verrà a dominargli il suolo, a rapirci ancora una gloria, un vanto che dovrebbe essere il nostro.

L'articolo è alquanto esagerato dove dice che si sprecano milioni in pazze imprese e dove si scaglia contro l'Italia. L'Italia fa quello che può con molto slancio, ma l'apatia non è tanto del governo come del pubblico, e questo non si cambia in un momento, con una parola. La Francia ha, in fatto di navigazione aerea, dei precedenti che noi non abbiamo, l'orgoglio nazionale è ivi assai più impegnato che da noi, ben naturale quindi che ivi pure si abbiano i risultati più salienti, con ciò non è escluso che qualche palma resti anche a noi, se sapremo conquistarla.

Forse l'automobile è stato scoperto in Italia? Eppure ora è gloria italiana e sulle più celebri piste estere il nome d'Italia trionfa. Ciò può darci



Ricordi della gara Geudon Bennet a Sun Luigi — Alfredo Leblanc prima della partenza.

Francia intera nel difficile cimento con generosi e innumerevoli premi; è veramente ammirabile assistere al lavoro geniale di menti feconde, potenti, audaci, che intensificano i loro sforzi per la gloria loro a vantaggio della loro patria.

L'Inghilterra, la Germania, l'Austria si agitano anch'esse, ma «i sforzi di H. Phillips, H. Maxim, Hellettamer, Kress, ed altri aviatori si coronano di parziali successi».

E' ben triste per noi italiani, artefici geniali di ogni novella scienza, assistere pressochè inerti a tanto spettacolo, a noi che per i primi con Leonardo da Vinci, Paolo Guidotti, Borrelli ed altri oscuri, tentammo la smisurata estensione del dominio dei cieli.

In questi tempi di pace sicura fra le nazioni, la bandiera italiana invece di emergere dagli ordigni di guerra e di morte, sventolò inarrivabile vittoria sugli altari, sui trofei della scienza, dell'industria e dell'arte, simbolo di scopi più umani e più nobili d'ogni più giusto orgoglio nazionale.

Ma purtroppo è tutto al contrario; si sprecano milioni in pazze e inutili imprese, (in speculazioni sbagliate da ministri più o meno infedeli, pronti al plauso d'ogni straniera vittoria, e apatici e diffidenti alle geniali iniziative nazionali); o, magari, a spirito di imitazione ad allestire qualche costoso e inadatto dirigibile destinato a fare la fine della «Paix» di Severo, del «Deutschland», del «Schwarz», o della «Patrie».

E' vero che nel 1911 avremo un premio per l'aviazione, ma temo che per allora sarà un fatto compiuto per questa.

La facoltà del volo, dice il Morasso, sta per concedersi all'uomo come le fu concessa quella dell'automobile, della velocità: ed il genio ita-

speranza di poter trovare lauri anche per noi sulla navigazione aerea anche se, per ora, altre nazioni ci precedono.

M.

## CORRISPONDENZA

Pieve Porto Morone (Pavia). — L. C. Pubblicheremo.

Mira (Veneto). — L. B. — Grazie. Auguri.

Lecco. — Unione Sportiva. Benissimo. Pubblichiamo.

Iglesias. — P. Magnini. Spediremo nuova tessera.

Tortona. — G. G. — Ricambio di cuore V. G.

Milano. — Cantù. — Grazie. Sempre obbligati.

Auguri.

Torino. — Monasterolo. — Ricambio di cuore. V. G.

Pallanza. — Lizzim. — Grazie. Saluti. Auguri da tutti.

Napoli. — Voltan. — Grazie. Ricevuto. Ne parleremo.

Roma. — G. Ravinetti. — Il suo scritto lo passiamo al nostro redattore incaricato specialmente della rubrica «Aereonautica».

Pisa. — V. Nuti. — Grazie dell'informazione.

Padova. — Dal Bianco. — Ricevuto. Obbligati.

Spoleto. — Pro di Pietro. — Alle volte è proprio in causa dello spazio che si ritarda una pubblicazione.

Foggia. — Pedone. — Ricambio gli auguri. Ho letto gli appunti ed il pessimismo in molti casi è da prevalersi. V. G.

Cesena. — V. C. — Ricevuto. Grazie. Pubblicheremo se manda la fotografia.

## E. LA MANNA-GUIDOTTI - MILANO

Uffici: Via Victor Hugo, 4 - Garage: Viale Volta, 3 - Negozio: Via Tommaso Grossi, 5 (prossima apertura)

Automobili - "SAN GIORGIO" - "S. A. L. V. A."

# CROSS - COUNTRY

La stagione del *cross-country* è aperta.

Sarà quindi interessante di fornire ai corridori che si vorranno dedicare a questo salutare sport invernale, qualche consiglio pratico sul modo di provvedersi del necessario per disputare queste gare, sulla tattica da adottare e diverse altre piccole norme, che raggruppate in sé possono formare eccellenti consigli utili ad ogni *crossman*. Tutte queste utilissime norme

non abbiano a far male al piede. Queste calzature, di un prezzo un po' più elevato, sono solidissime, e ben tenute possono servire per diverse stagioni.

Le altre scarpe sono ben lungi dal costituire una calzatura perfetta da *cross*, perchè sono pesanti e poco solide. Tuttavia, queste ultime possono servire benissimo per allenamento o per *cross* che comportino terreno duro. Ogni *crossman* deve possedere scarpe con e senza punte per poter così adoperare quelle che meglio convengono secondo il percorso da effettuare.

**Cura delle scarpe.** — Qualsiasi genere di scarpe adoperate durante il *cross*, subito dopo ogni

si possono prendere dopo la corsa se non si ha cura di subito ben coprirsi.

Si dovrà aver cura che i calzoncini non serrino troppo alla cintura, sarà quindi meglio munirli di elastico, si eviterà possibili dolori intercostali.

**Accessori.** — Ogni *crossman* deve avere sempre con sé un vasetto di vasellina o grasso per ungersi le parti del corpo esposte al freddo, alla pioggia, al fango, cioè le braccia e le gambe.

Le scarpe, quando il terreno è fangoso e paludoso, sarà meglio ungerle di grasso.

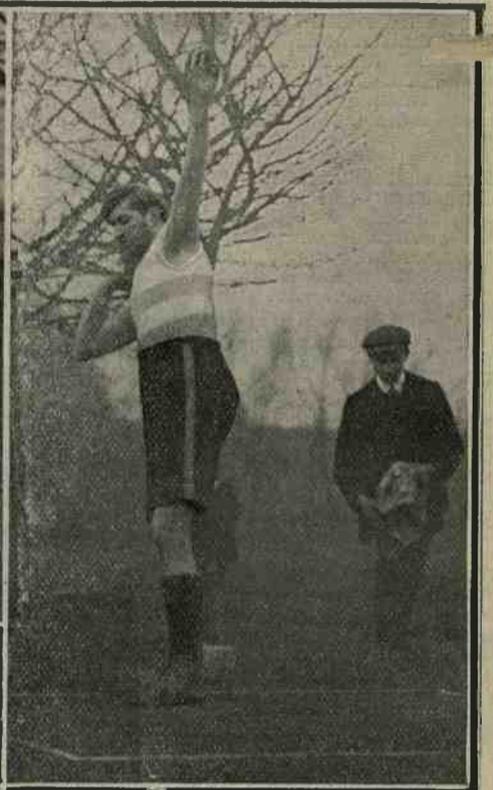
Non dimenticare, fra le altre cose, un paio di cin-



T. H. Just (inglese).



I campioni podisti francesi vittoriosi a Cambridge durante la corsa nel maggio.



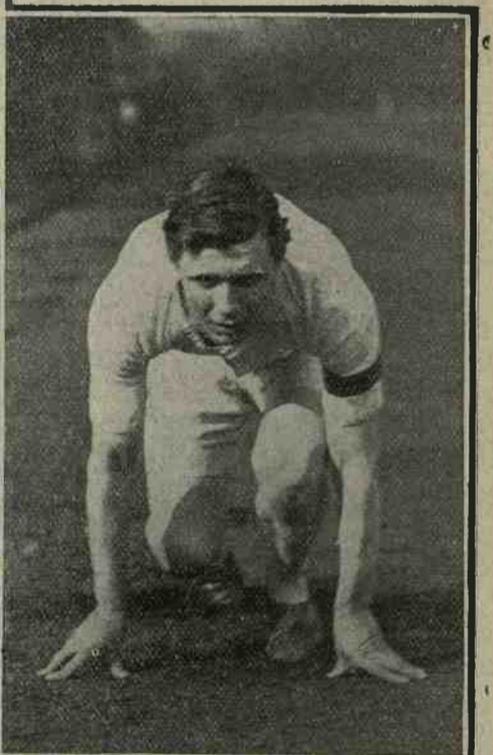
Tison (francese).



K. Powell (inglese).



Aysor (francese).



Anderson (inglese).

sono state compilate dal *trainer* di una fra le prime Società francesi, cioè il *Metropolitain-Club* di Parigi, e possono essere di molto giovamento per i nostri corridori italiani ancor giovani in questo genere di sport.

Procedo quindi:

**Le scarpe.** — Il punto sul quale si deve maggiormente insistere è che i *crossman* devono portare tutta la loro attenzione sono appunto le scarpe.

Infatti, in seguito a scarpe deficienti, si può avere o no probabilità di vittoria.

Le migliori scarpe per *cross-country* sono senza dubbio quelle munite di punte sia nelle suole come nei talloni. Internamente fra la suola sarà meglio sia applicato un leggero foglio di acciaio perchè le punte

gare, dovranno essere pulite dal fango, quindi riempite con carta o segatura, perchè non abbiano a perdere la forma del piede. Appena asciutte si dovrà spazzolarle e pulirle completamente, spalmarle quindi internamente ed esternamente di grasso o vasellina. Occorrerebbe avere una borsetta di tela per tenerle separate onde non abbiano a macchiare le maglie e calzoncini.

**Il costume.** — La maglia da adottare nei *cross*, più pratica e nello stesso tempo più igienica, è quella di lana; collo alto abbottonato alle spalle e quarto o mezza manica, in mancanza di questa si può benissimo anche adottarne una di filo, sempre, ben inteso, munita di maniche, inquantochè le maglie che si adoperano su pista, scollate e senza maniche, non sono consigliabili per i *cross*, soprattutto quando il tempo è freddo, nebbioso ed umido.

Sarebbe pure necessario esser provvisti di una grossa maglia di lana (*sweater*).

Indispensabile per l'allenamento, essa è la maglia più pratica per evitare raffreddori, che si facilmente

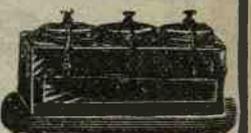
ghie con fibbia onde allacciare le scarpe in caso di fango attaccaticcio.

Un paio di bende per fasciarsi, in caso di cadute o di scalfitture, possono essere utilissime.

Non dimenticare asciugamani, spugne per pulirsi ed asciugarsi dopo la corsa, come pure un paio di guanti di lana per



**REJNA-ZANABDINI - 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



adoperarli in caso di temperatura freddissima, oppure quando il percorso attraversi boschi o piante spinose o roccie.

**Prima della corsa.** — Quando si deve disputare un *cross*, sarà bene non arrivare all'ultimo momento alla partenza, anzi è meglio anticipare, si avrà così il tempo necessario per spogliarsi, non si sarà preoccupati dalla paura di essere in ritardo.

Appena spogliati e vestiti in costume da corsa, spalmati di un po' di vasellina o grasso, se il tempo necessita questa precauzione, coprirsi con pantaloni lunghi, indossare la maglia di lana pesante e rima-

**La corsa.** — Ecco alcuni consigli da ricordarsi appena è data la partenza.

Nei *cross* è meglio fare una partenza veloce, ciò però non vuol dire partire velocemente per 200 o 400 metri per poi essere affaticati e non poter procedere che faticosamente.

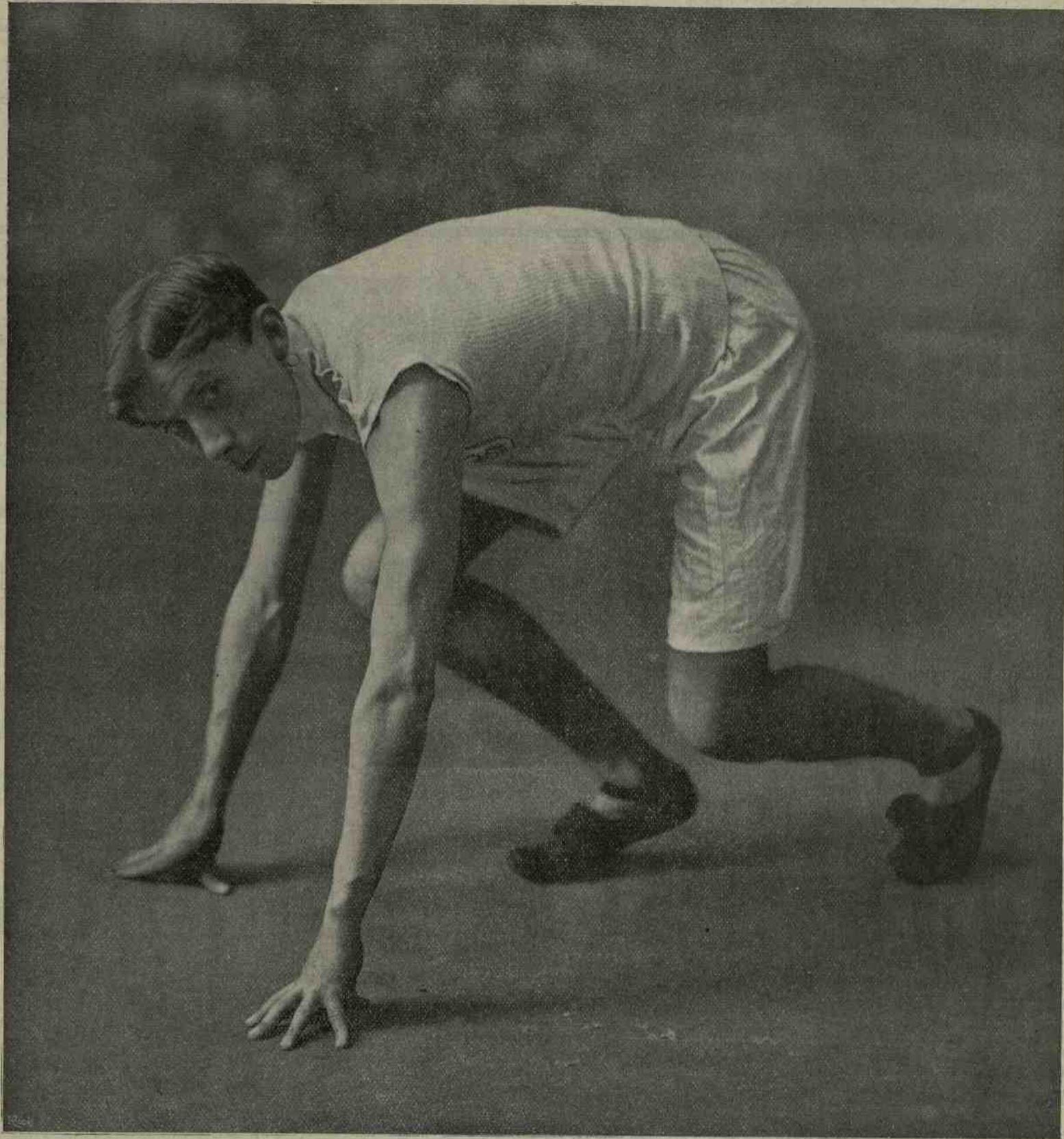
Occorrerà dunque fare una partenza come fosse una gara di fondo su pista, allo scopo di non rimanere chiusi nel gruppo, essere così in testa coi corridori migliori, ed evitare possibili sorprese.

Non fidarsi se l'andatura è eccessivamente veloce, questa non sarà che un fuoco di paglia, che purtroppo

Nei boschi correre senza esitazione, allungare le braccia avanti. Evitare di seguire troppo da vicino altri concorrenti per non dover ricevere in faccia arboscelli o foglie.

Se si procede in gruppo e che poco lontano ci fosse un bosco, prendere risolutamente il comando per essere in testa entrando nel bosco; gli altri concorrenti non potranno sorpassarvi e potrete così condurre un'andatura a vostro piacimento.

In caso d'ostacoli per attraversarli, salirli, discenderli, saltarli, non aver paura di far ciò aiutandovi colle mani.



Keyser, campione di Francia del Cross Country.

vere così al caldo in un luogo dove non si fumi, non vi siano cattivi odori, oppure caldo eccessivo. In mancanza di questi requisiti, sarà meglio rimanere all'aria libera. In ogni caso si dovrà sempre tenere i pantaloni lunghi e la maglia di lana sino al momento prima della partenza.

Non dimenticare mai che nei *cross* con classifica per squadre si corre per la propria Società e non per sé stessi.

Non prendere né prima né durante la gara nessun eccitante, né kola, né coca, né caffeina. Tutto ciò è dannoso alla propria salute, tuttavia per inumidirsi la bocca sarà tollerabile uno spicco di limone o di arancio.

metterà fuori gara coloro che l'avranno adottata e coloro che l'avranno seguita.

Basarsi soprattutto dall'andatura dei concorrenti che si conoscono per più regolari e migliori.

**L'andatura.** — L'andatura nei *cross* deve necessariamente essere meno lunga che su pista per avere più stabilità e di non faticar troppo i muscoli delle gambe e delle cosce.

L'andatura allungata si potrà tuttavia impiegare nei terreni piani e praticabili.

Nelle terre lavorate, terreni molli e fangosi, diminuire la lunghezza del passo, piegare il busto un po' in avanti, e se qualche avversario vicino si vede in difficoltà, sfruttare subito per staccarlo.



Si eviterà così una caduta, si salterà con più sicurezza e meno spreco di forze.

**Il percorso.** —

Seguire sempre con attenzione e mai scostarsi dalla pista segnata con pezzetti di carta, in caso di leggere curdori a voi davanti.

**Attenti!!**

Avendo dato gli **Scatti liberi PERRY** risultati non soddisfacenti, saranno quest'anno sostituiti col nuovo tipo portante la Marca brevettata:

Verificate perchè non sarà garantito e cambiato che questo tipo.

**PERRY "The PEARL"**

**BOZZI DURANDO & Co.** — Milano, Corso Genova, 9

# Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

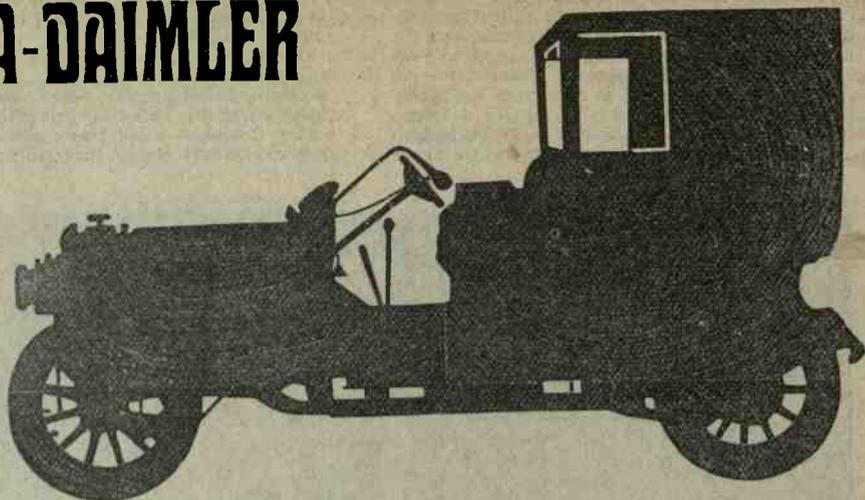
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vetture Daimler-De Luca sono la riproduzione del tipo perfezionato Daimler Inglese, ritenute le migliori del Regno Unito.

Fornitori di S. M. il Re d'Inghilterra e del Principe di Galles.

Chassis 16/24 - 28/40 - 32/55 - 42/65



## Motori extra leggeri per Aeronautica

PROGETTI - PREVENTIVI - COSTRUZIONI

di Apparecchi Aeronautici - Aereostati - Palloni frenati - Dirigibili

Aereoplani - Elicotteri - Ortoteri - Cervi volanti - Elci

Ing. MILLER, BARBERIS RUVA e CIGALA - Torino

UFFICIO: Via Sant'Anselmo, 1 - Telefono 30-04.

## Manufacture Française Cycles I. C.

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

**CHIEDETE LISTINO**

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

## Il Record del Giro d'Italia battuto - Km. 2500 in 11 giorni

Solo e senza alcun aiuto, **Mario Galoni** ha coperto in undici giorni il percorso Milano-Torino-Genova-Spezia-Parma-Bologna-Firenze-Arezzo-Roma-Foligno-Macerata-Ancona-Forlì-Ravenna-Ferrara-Padova-Brescia-Milano; totale Km. 2500. - Partito da Milano il 5 Dicembre alle ore 7,20, arriva a Milano il 16 Dicembre alle ore 9,15; egli ha dunque battuto di due giorni il precedente Record fatto sul medesimo percorso con allenatori meccanici. — Egli montò per tutto il percorso la medesima Bicietta

# SORIANI

munita  
di  
Pneumatici

# CORONA

Premiata Fabbrica di Bicyclette

**SORIANI LUIGI**

Milano — Viale Lodovica, 46 — Milano

Fabbrica Italiana di Pneumatici

**ETTORE VEZZONI**

Milano — Via Orti, 4-6 — Milano

## “AUTOLOC”

Per la praticità, semplicità e sicurezza, è adoperato dalle grandi Fabbriche francesi di Automobili.

*Società Forniture Generali per Automobili*

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretta, 33.

Via Ormea, 26.

**TORINO**

Telefono 29-19

## “AUTOLOC”

## 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)

**Le salite e discese.** — Le salite, specialmente durante l'allenamento, devono essere fatte progressivamente, cioè assai dolcemente in principio, aumentare in seguito l'andatura e terminare gli ultimi 50 o 100 metri il più veloce possibile. Uno scatto in salita fatto a proposito e con decisione è irresistibile, può decidere alle volte le probabilità di una vittoria. L'andatura in salita deve essere non molto allungata col busto un po' in avanti, e soprattutto non dovranno mai essere fatte di marcia, ancor quando si è affaticati, ma sarà meglio farle a piccola andatura perchè altrimenti i muscoli raffreddandosi, sarà in seguito più difficile di ripartire, senza, oltre ciò, contare il terreno perduto.



Il giovane Beretta vincitore della traversata di Parigi a nuoto.

Nelle discese correre liberamente con decisione; l'andatura dovrà essere sostenuta il più possibile per così evitare dolori intercostali; più si discenderà velocemente, meno si rischierà di scivolare, e si potrà tener meglio l'equilibrio. Per arrestarsi o rallentare poggiare i piedi un po' obliquamente e si otterrà lo scopo voluto.

**Le volate.** — Quando nei cross si vuole passare un concorrente od un gruppo di concorrenti, è necessario passarli velocemente in volata, in modo da sorprendere e che così non possano seguirvi. Sarà necessario aumentare l'andatura quando si è ad una diecina di metri di distanza da essi e passarli a tutta velocità, per poi tenere un'andatura sufficientemente sostenuta per non essere raggiunto.

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

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

Articoli d'illuminazione, casalinghi e chincaglierie.

**FABBRICA**

**F.lli SANTINI - Ferrara**

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

**Lo sforzo.** — Il cross è certamente una gara un po' faticosa che richiede un certo sforzo. Può quindi facilmente succedere durante la gara di essere sorpreso da fatica o scoraggiamento.

Ricordarsi allora che un momento di esitazione, un istante di abbattimento può decidere una buona classifica. Pensare che per tutti i concorrenti la gara è egualmente faticosa e dura. Il coraggio e l'energia suppliscono il più delle volte la qualità.

Nei cross lo sforzo finale non deve limitarsi alla volata nella linea d'arrivo, ma questo sforzo deve essere lungo il più possibile per un paio o più chilometri. Durante questo sforzo è possibile di guad-

gnare molte e molte piazze prima della linea d'arrivo. Occorre proseguire sempre più velocemente possibile senza preoccuparsi d'altro, sino passato il traguardo, non si sa mai ciò che può succedere, ed un posto guadagnato o perduto può modificare radicalmente una classifica.

**Cross per squadre.** — Quando i cross si disputano con classifica a squadre, si deve anzitutto aver per scopo il trionfo della propria società.

La forza delle squadre si acquista quando i singoli concorrenti di una medesima società vicendevolmente si portano aiuti ed incoraggiamenti, e procedono per piccoli gruppi di due o tre concorrenti.

E' assai meglio sacrificare a sé stessi una o due piazze, aiutando i propri compagni più deboli, incitandoli a proseguire più velocemente. Si potrà così acquistare qualche posto all'arrivo, si avrà sempre tempo a fare uno sforzo individuale negli ultimi chilometri.

Ben inteso che questi concorrenti accoppiati dovranno avere su per giù egual forza, per non ritardare la marcia generale; e che un concorrente che può sperare a ben classificarsi sarà lasciato libero di fare la corsa per conto suo.

Grande è il vantaggio che avranno due o tre concorrenti della medesima società correndo assieme; potranno alternarsi il passo, incoraggiarsi vicendevolmente, potranno con più facilità staccare concorrenti isolati, l'andatura sarà più regolare, grande sarà il sollievo morale quando uno di essi sarà affaticato, ed infine vantaggio nel conteggio dei punti quando questi corridori si susseguono al traguardo finale.

Durante la gara sarà meglio non parlare con nessuno e nemmeno fare attenzione a ciò che potrebbe essere detto da qualsiasi persona, eccetto però dal dirigente o *trainer* della propria società.

Non preoccuparsi mai del numero dei corridori che vi precedono, fare la corsa coscientemente, e continuare sempre coraggiosamente, non dimenticando che compagni vostri che vi precedono possono essere costretti a rallentare od abbandonare in seguito a qualche incidente, e che una vostra buona classifica può rimediare questo abbandono.

**Dopo la corsa.** — Appena oltrepassata la linea d'arrivo recarsi immediatamente nel vestiario al caldo. Levarsi la maglia e asciugarsi ben bene il corpo, metterai quindi una maglia di lana pesante asciutta. In seguito, dopo averli tolti le scarpe, lavarsi ed asciugarsi le gambe se sono coperte di fango. Una volta ben asciugati, vestirsi, e pulire le proprie scarpe, ecco i più utili consigli che ogni *crossman* dovrebbe seguire.

Tutte queste piccole note, queste inezie, costituiscono un tutto, cioè un regime dei più seri; un buon *crossman* che si allenasse seriamente, armandosi di coraggio, perseveranza e di pazienza, non tarderebbe a figurare onorevolmente nei *cross country*. Renderebbe il più utile servizio alla propria società, poiché il *cross* non è altro che uno sport, in cui lo scopo primo è il trionfo, è la vittoria della società a cui si appartiene.

Alfredo Baravaglio  
Allenatore podistico  
al « Club Sport Audace » di Torino.

## I Cimenti invernali. Una vittoria italiana a Parigi.

A Parigi si è corsa la prova detta *Giorno di Natale*. Questa prova è stata istituita l'anno scorso dalla Società di incoraggiamento al nuoto. Una folla straordinaria assisteva alla corsa. La partenza ebbe luogo da un ponte sulla riva destra della Senna, a 50 metri dal ponte Alessandro. La meta da raggiungere consisteva nel muro della riva opposta. Un colpo di cannone ha dato il segno della partenza. I nomi dei partecipanti sono

questi: Meister, Gazaigue Richard, Hanouet, Vasseur, Vacher, Maas belga, Biguell e Beretta italiano. Dopo cinquanta metri, a trenta metri circa dalla riva, il Meister con un lancio irresistibile raggiunse Beretta e lo oltrepassò fra le acclama-



Meister, il nobile campione francese battuto dall'italiano Beretta.

zioni della folla. Ma egli non si accorse che la bandiera indicante il sito preciso dell'arrivo era solo a qualche distanza di là, e il Beretta fu raggiunto con un ultimo sforzo, riportando una vittoria strepitosa.

## Il 10° cimento invernale nel Tevere.

Giovedì 26 dicembre ha avuto luogo, a cura della Rari Nantes di Roma, il X.o Cimento invernale nel Tevere. Il percorso era di 250 metri e le temperature aria 9,1, acqua 9,5.

I concorrenti furono moltissimi e di tutte le Società sportive di Roma e fuori, ne pubblichiamo qui appresso i nomi:

Tomassini Attilio della R. N. Milano, Campiotti Giuseppe della R. N. Partenope, Berthelet Ettore, Massa, Galileo, Martini Oreste, Zarlati Enrico, Inghilleri Francesco, Ticciati Camillo, Tamagnini Guido, Berardi Francesco, Natalucci Umberto, Marrone Umberto e Giovanni Fausto della R. N. Roma, Mancini Orlando della R. N. Genzano, Torchio, Frosi, Biotti e Ballerini della « Lazio », Balestrieri della Virtus, Della Porta e Simonini della Ginnastica Roma, Minghetti, Paltronieri, Celli, Malnati della Giovane Italia, Paolini della Forza e Coraggio, Spositi della Cristoforo Colombo, Boaselli e Paolini Ubaldo del Circolo Audax, Romagnoli della Scuola specialisti di marina di Napoli, ed i nuotatori singoli sigg. Marrocchini, Boninsegna, Turrina e Fortuna.

Rallegramenti ai bravi giovani e alla Società Rari Nantes sempre prima nell'indire gare di nuoto.

A. G. COLLARI.

**Sportsmen italiani!**

Abbonatevi alla **STAMPA SPORTIVA**

— L. 5 all'anno —



I concorrenti al 10° Cimento invernale nel Tevere. — (Fot. A. G. Collari Roma).

**FRERA** MATERIALE PER COSTRUZIONE **S A F**  
**BICICLETTE**  
 Manubri - Tubi - Forcellini - Reggisella  
 Foderi - Teste di forcella  
**CERCHI S A F (Licenza Opladen)**  
 Domandare schiarimenti alla **SOCIETÀ ANONIMA FRERA - MILANO** - Officine in Tradate.

# “Junior”

Châssis 20|24 e 30|40 HP

Trasmissione a catene

# “Otav”

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

Trasmissione a cardano

**Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi**

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

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

GRAGGE 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 Librario, n. 10 **TORINO** - Telefono 29-14.

# FONOTIPIA

Dante, 4 - MILANO

## Il successo immenso dei dischi Fonotipia

proviene dalla loro

## durata e dal loro merito artistico

Ogni disco prima di essere approvato e messo in  
catalogo, è sottoposto a prove rigorose.



**PER QUESTA RAGIONE**

i nostri Clienti possono star sicuri che  
ogni disco del nostro catalogo **dura**  
**lungo tempo** senza perdere le sue

buone qualità artistiche, sostenendo il confronto con  
qualunque disco di qualsiasi marca.



**CATALOGHI GRATIS A RICHIESTA**

# GIUOCO DEL CALCIO

Il nostro augurio.

1 gennaio 1908.

Eccoci all'epoca solita con le solite frasi. Auguri, felicitazioni, e... accidenti a fior di labbra! Ma noi non useremo alcuna di queste frasi convenzionali: poche parole vergate con la solita franchezza ci basteranno.

La nostra rubrica — i lettori ci avran giudicato — ci siam sforzati di migliorarla sempre più, corredandola di illustrazioni interessanti e di sobrie ma competenti corrispondenze dalle principali città d'Italia ove il bel giuoco del calcio comincia a popolarizzarsi con lusinghiero successo.

Avremo errato... *errar humanum est!* Procureremo per l'avvenire di andar più cauti nell'accordar troppo facile orecchio a certi informatori, e ci sforzeremo di rendere la nostra rubrica sempre più variata di articoli tecnici, di resoconti dettagliati dei quali incontri, illustrati da vivaci istantanee, di elevare insomma questa nostra prima rivista italiana a specialista anche nel giuoco del calcio.

All'uopo abbiamo assunto dai principali centri sportivi dei giovani collaboratori, entusiasti del nostro giuoco e competenti scrittori.

Da Milano ci terrà informati del laborioso movimento lombardo l'egregio G. Galleani, il ben noto scrittore di cose sportive. Da Vicenza il collega M. Schenoni ci darà frequente notizia degli incontri fra le giovani, ma promettenti, squadre venete. Per Napoli e meridione d'Italia abbiamo incaricato il nostro solerte corrispondente ing. Hector M. Bayon. Da Genova pure stiamo assicurandoci la collaborazione di un noto *footballer*.

E così — man mano sorgerà un centro importante pel nostro sport — noi ci faremo un dovere di assicurarci la collaborazione del migliore specialista locale.

Ed ora un saluto ed un grazie di cuore per la cortese assiduità dimostrataci nei tempi scorsi dal sigg. ing. G. Campario e rag. E. Trerè di Milano, dei quali ci duole che — stante la loro attività professionale — non ci possano più essere competenti ausiliari.

Ed un saluto ed un augurio a tutti i nostri giocatori indistintamente perchè con serietà di propositi e disciplina pari alla buona volontà di lavorare, possano portare in breve questo principe dei giuochi all'aria aperta all'altezza ed alla diffusione raggiunta nei paesi dove pulsa fremente il sangue d'una gioventù non rammollita dal vizio, ma gagliarda per forza innata e per generose idealità.

G. CORRADINO CORRADINI.

## Commercio Sportivo

A Torino, la Fabbrica di Automobili e Cicli «Lux» (Società anonima) ha tenuto presso la sede del Credito Italiano l'assemblea generale ordinaria e straordinaria con la presenza di 46 azionisti rappresentanti 15.931 azioni. Fungeva da segretario il notaio Torretta. Il presidente diede lettura della relazione riferentesi all'esercizio chiuso al 30 settembre u. s., dalla quale emersero le floride condizioni di questa società torinese, che, avendo abbandonato da molto tempo la costruzione degli automobili, si occupa in modo speciale della fabbricazione dei velocipedi «Lux» e di qualsiasi lavoro di meccanica. Alla unanimità l'assemblea ha approvato il riparto degli utili in ragione di L. 1 per ogni azione vecchia e di L. 0,50 per ogni azione nuova. In sostituzione dei due consiglieri uscenti vengono rispettivamente rieletti i sigg. Eugenio Paschetta ed il cav. Alberto Marchetti di Murlaglio. Vengono rieletti a sindaci i sigg. Borgonese cav. Emilio, Maggiore Manfredò Gallenga, Muratorio Vincenzo; ed a supplenti i sigg.: ing. Euclide Silvestri e Monsello Bernardo. In parte straordinaria l'assemblea ha approvato all'unanimità il cambio della ragione sociale in quella di *Officine «Lux»* e ciò allo scopo di avere il titolo più consono all'esercizio della propria industria.

Il Consiglio d'Amministrazione delle *Officine «Lux»* (Società anonima) ha rieletto il conte comm. avv. Ferdinando Valtrè di Ronzo a presidente, il cav. dott. Francesco Conti a vicepresidente ed il sig. Pagliero Raimondo a segretario. Il Direttore generale sig. Eugenio Paschetta, al quale a mente dell'art. 11 dello Statuto Sociale spetta la rappresentanza e firma di ogni atto anche giudiziale; appartenendo al Consiglio di Amministrazione, firmerà col titolo di Amministratore e Direttore Generale.

\* A Torino, l'Assemblea ordinaria e straordinaria degli azionisti della Società Anonima «*Officine Meccaniche C. Olmo*», col capitale sociale di L. 210.000 emesso e versato per L. 175.625, dopo aver approvato il bilancio e conto profitti e per-

dite al 30 settembre 1907, ha deliberato all'unanimità di voti lo scioglimento anticipato della Società stessa, nominando i signori rag. prof. Valletta Vittorio avv. Gallia Carlo ed avv. Colombo Giuseppe a liquidatori della medesima, conferendo loro tutti i poteri di cui all'art. 203 del Codice di commercio, colla facoltà espressa di cedere l'azienda e le attività sociali in massa, ricevendone in pagamento anche azioni di Società costituite o costituite, od assegnandole per divisione, qualora lo credano opportuno, ad uno o più soci, con facoltà ai liquidatori stessi di agire sempre non meno che in due di essi.

## Un elicottero

Riceviamo da Peschiera una comunicazione d'un progetto di elicottero e la pubblichiamo volentieri come meritevole di interesse presso i nostri lettori.

Le questioni d'aeronautica hanno oggi una grande importanza, specialmente in seguito alle esperienze che si vanno eseguendo soprattutto in Francia, per cui è degno d'attenzione qualunque studio fatto in questo campo che abbia per intento di contribuire al perfezionamento di apparecchi già noti, oppure ad idearne dei nuovi.

Nella comunicazione che pubblichiamo è messa in rilievo l'importanza degli elicotteri, che, già preconizzati da

Chi sarà di loro?

Io sono dell'avviso che né l'uno né l'altro giungerà a tanto. Vi è un apparecchio il quale trovasi ancora in istato embrionale, ma nonostante ciò i suoi pregi sono tanto palesi, e non può venire che con esso la vittoria!

Intendo parlare dell'elicottero, di questo bell'apparecchio, snello nelle forme, docile al comando dell'aviatore! Esso non ha l'enorme globo del dirigibile, e può filare a velocità sorprendenti; non ha l'enorme carcassa dell'aeroplano, sì che non va soggetto alle pericolose deformazioni di questo; non ha valvole, non ha gaz, né delicate superfici di sostentamento.

L'enorme mole del corpo di sostentamento rende pigro il dirigibile, e le difficoltà di manovra di ogni singola parte, lo rendono poi tale da soddisfare, seppure, alle esigenze dello sport, ma non a quelle dell'industria, cui occorre un apparecchio veramente pratico e sicuro.

Dell'aeroplano non se ne può fare che piccolo apprezzamento pel suo stato tuttora embrionale.

Io ho cercato anzitutto di dare al mio apparecchio quella forma che più risponde all'uopo, che gli permetta cioè di navigare a grande velocità colla minor resistenza possibile, trascurando quasi completamente ogni principio di comodità e di eleganza; a me non monta se l'aviatore, anziché assidersi in un ampio e comodo sedile, debba invece restarsene rannicchiato su un rialzo qualunque che servir possa da sedile (non però in piedi per non nuocere all'equilibrio), io



La squadra Hellas della « Bentegodi » di Verona vincitrice del match Verona-Mantova Carli — Rossi C. — Besenon Marano — Baseleni Orlandi — Brivio — Fietta G. Badini. (Fot. Guido Veri - Verona).

Leonardo da Vinci, hanno avuto in seguito un notevole impulso da molti cultori d'aeronautica, tra i quali il Forlanini, il Léger, i Dufaux, e recentemente anche dai fratelli Bréguet.

Crediamo che questo studio del signor Cavazzoni possa rappresentare un utile contributo alla questione, qualunque dichiariamo di non poter entrare strettamente in merito delle sue proposte, per le quali si richiede la sanzione delle esperienze che auguriamo pienamente favorevoli all'inventore.

Lo studio profondo ed appassionato di innumerevoli scienziati ed amatori, che oggi si occupano del problema, non può non restare coronato da un clamoroso successo; e lo dimostrano gli avvenimenti, che se lo Zeppelin e il Farman, rispettivamente nel campo del più leggero e del più pesante dell'aria non sono pervenuti finora al punto da poter chiamare sostanzialmente risolto il grande problema, hanno però il diritto di sperare in un prossimo giorno fortunato.

Né il dirigibile, né l'aeroplano avranno forse l'onore della vittoria, ma oggi, intanto, sono piazzati in prima linea, degni precursori della grande idea, ed a Zeppelin ed a Farman, ed a tanti altri, sarà giustamente tributato un voto di plauso e di ammirazione. Per essi è stato tanto difficile pervenire al loro scopo, quanto non lo sarà forse al grande inventore del vero apparecchio aeronautico, perchè egli si sarà basato su solide e concise fondamenta di calcoli e di prove, mentre a' suoi predecessori occorre oggi uno studio completo.

Finora dei quattro mezzi di progresso dell'aeronautica poco o nulla hanno dato gli ultimi due: solamente il dirigibile e l'aeroplano hanno avuto i maggiori sostenitori; ed oggi vanno a gara a chi primo giungerà all'apogeo.

desidero solo che il mio elicottero sia per ora tale da permettere di navigare con sicurezza e celerità, montato da una sola persona, in atmosfera anche agitata.

Io non so se sia riuscito nell'intento: l'avvenire e la pratica riserbano la risposta! Ad ogni modo ogni mio sforzo è stato sempre costantemente diretto su questo punto di vista, e la mia fiducia pel risultato è grande se non illimitata.

L'organo principale di un elicottero è indubbiamente l'elica, il cui tipo io ho scelto, in una rigorosa selezione, tra i tanti esistenti: l'elica Zeppelin, tipo 1907, di m. 1,50, è forse quella che risponde maggiormente allo scopo, perchè leggera, piccola di diametro, e capace di un grande rendimento; questo tipo di elica io l'ho momentaneamente scartato però (dico momentaneamente riferendomi al modello disegnato e destinato alla costruzione come tipo di prova), adottando l'elica omonima, tipo 1900, di m. 1,25, per il suo minor diametro, e specialmente per la conseguente molto minore forza motrice richiesta.

Con questo tipo di elica io credo che il mio elicottero possa filare comodamente i suoi 50-60 km. l'ora, non considerando il peso che eleva a carico normale. Inoltre la forza motrice occorrente non supera i 60 HP, forza che si può ottenere con un motore normale *Antoinette*, senza necessità alcuna di costruzioni speciali apposite, ciò che sarebbe inevitabile adottando le eliche tipo 1907, di m. 1,50.

Ritengo che da questo tipo di elicottero per la sua modesta capacità ascensionale e di rotta se ne possano dedurre facilmente dati concreti servibili poi di base al nuovo vero tipo di *elicottero celere e potente*.

Le eliche di questo apparecchio funzionano in modo quasi analogo a quelle del dirigibile omonimo ed a quelle del *Lébaudy*, sostenute cioè da una sbarra orizzontale;

**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.

Domandare alla

Agenzia Italiana Pneumatici

# MICHELIN

MILANO - via Foro, 14

la Tariffa

## Gennaio 1908

coi

prezzi nuovamente ribassati

Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti

Marca Volard (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 **Gramophone** 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 **Volard**.

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



CANTIERE NAVALE

NAPOLI

= Spiaggia delle Marinelle =

## F.I.T.

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo

Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina

Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.



Telegrammi: FIT - Napoli.

Ancora e sempre la BOUGIE

### POGNON

Economia per lottima qualità  
 Evita le punte ed aumenta la forza dei motori.

Prezzi: { Modello Corrente L. 7  
 " Magneto L. 9  
 Altri modelli

"Salon di Parigi - STAND N. 22 - Gallerie",  
 Monopolo per l'Italia: D. FILOGAMO e Co. - TORINO

BOUGIE POGNON Ltd. - 29, Vauxhall Bridge Road - LONDON S. W.

Vittoriosa in tutte le recenti corse.

— Domandate Catalogo —



DIFFIDATE DELLE IMITAZIONI

# Sono usciti i Modelli 1908

# JUNIOR

2 tipi 20-24 e 30-40 HP

con Pneumatici DUNLOP

Visitarli presso gli esclusivi concessionari per l'Italia:

**F. MOMO & C.** - MILANO  
 Foro Bonaparte, 5.

la sola differenza esistente fra il mio e gli altri detti sistemi sta nell'aver, il mio apparecchio, la sbarra sostenitrice mobile, anziché fissa. Essa è provvista di un congegno che permette di dare alle eliche la inclinazione voluta per mezzo della rotazione di detta sbarra; in tal modo lo sforzo di trazione delle eliche viene effettuato sulla voluta direzione, determinando l'ascesa, la discesa, l'avanzata dell'apparecchio, ecc. Con ciò avviene l'unificazione dei movimenti ascensionale e repulsivo, agendo, le eliche, contemporaneamente per sostenere e sospingere l'apparecchio con velocità proporzionali sempre alla forza sviluppata dal motore e all'inclinazione data all'asse delle predette.

Questo sistema è stato da me adottato in seguito agli inconvenienti riscontrati nell'esame di altri sistemi preposti; adottando organi separati per la repulsione e pel sostentamento, si incorre inevitabilmente in un grave inconveniente: nell'azione assolutamente difettosa di entrambi gli organi. Difatti si riscontrerà facilmente come non possa assolutamente agire con regolarità ed equilibrio un'elica piazzata verticalmente su uno scafo qualsiasi, dotato di grande velocità di traslazione orizzontale, e viceversa. Fa duopo che le ali dell'elica, siano esse, 2, 3 o 4, si trovino costantemente immerse in un elemento di una densità e di un'uniformità corrispondente il più possibile, senza di che l'elica andrà soggetta a vibrazioni ed a sussulti tanto forti quanto dannosi, e anche pericolosi specialmente quando si tratti di costruzioni leggere e quindi poco resistenti.

L'uniforme velocità delle eliche, di cui è provvisto il mio elicottero, assicurerà il costante equilibrio di esso; l'uniforme inclinazione, che l'avviatore può imprimervi determina l'avanzata regolare dell'apparecchio, senza balzi improvvisi o sussulti, od altro che possa turbare la regolarità e dolcezza di ogni movimento; e ciò perché ognuna di queste eliche, sia essa orizzontale che inclinata, viene a far presa costantemente e uniformemente nell'aria, senza che correnti contrarie od improvvise possano turbare mai menomamente l'andamento perfetto di ognuno di questi organi perfettamente gemelli sia nelle forme che nell'azione.

Siccome gran parte del peso degli organi vari verrebbe a trovarsi al disopra e avanti della linea di repulsione, si è imposto uno scafo di forma speciale, il quale disponga gli organi in modo da distribuirne il peso specialmente in parte maggiore al disotto della linea suddetta; e il tipo di scafo da me adottato risponde perfettamente ai requisiti voluti, perché con esso il peso inerte è così giustamente distribuito da assicurare un perfetto equilibrio in qualsiasi momento. In esso poi vi è un comodo sedile per l'avviatore, egregiamente piazzato il motore e specialmente il serbatoio cosicché essi non possano provocare mai rotture d'equilibrio orizzontale.

Il timone è di costruzione speciale e si trova alla estremità posteriore dello scafo; è irreversibile, comandato per mezzo di un volante analogo a quello delle automobili; così pure è comandata l'inclinazione delle sbarre (*chassis*), e il compensatore.

Quest'ultimo è costituito da un serbatoio provvisto di rotelle scorrenti su apposite guide longitudinali piazzate nella parte posteriore dello scafo. Questo dispositivo serve a compensare le differenze di peso che eventualmente avvengano fra apparecchio e avviatore nelle varie fasi di movimento.

Il nostro elicottero dunque è informato ai seguenti principi: *massima praticità, massima velocità.*

Per ora si sono trascurati: *costo, dimensioni e rendimento.* A più tardi cioè. Allorché si potrà ritenere fermamente l'apparecchio tale da fornire valido fondamento alle modificazioni, allora s'imporrà il tipo Zeppelin 1907, di m. 1.50 con motore 300 HP, e di più forse, anzi certamente; ma per ora, molti motivi, alcuni dei quali di indole privata, consigliano una creazione non eccessivamente dispendiosa e difficile.

Peschiera, 14 dicembre 1907. Ugo Cavazzoni.

## Giuoco dei calcio.

### Notizie a fascio.

\* A Pisa, per iniziativa di alcuni appassionati giovani sportivi si è costituita recentemente la Società del Calcio. Auguri.

\* La Società Sportiva di Napoli ha definitivamente fissata la sua sede al n. 127 della Salita Tarsia.

\* Come dal Calendario che due numeri or sono pubblicammo, l'Inghilterra ha disputato il 21 dicembre scorso a West Harthpool il suo primo grande *match* internazionale della stagione.

La squadra nazionale inglese composta di tutti dilettanti vinse facilmente la squadra nazionale d'Olanda con 12 *goals* a 2.

\* Il giorno di Natale fu festeggiato a Parigi con un gran *match association* fra una squadra dilettanti di Londra e quella nazionale francese.

Vinsero gli inglesi con 6 *goals* ad uno malgrado l'ottima difesa francese.

\* In seguito ad una paziente statistica dei Clubs di «foot-ball» attualmente esistenti in Svizzera, sappiamo che essi salgono alla bella cifra di 127.

Calcolando poi che ogni Società ha una media di tre squadre — qualche Club ne ha anche cinque o sei — avremo un totale di 381 squadre ovvero 4191 giocatori classificati.

E' caratteristico il fatto che alcuni nomi di clubs sono sfruttati in modo particolare. Così, ad esempio, abbiamo quattro *Young Boys*, o cioè: a Berna, S. Gallo, Vevey, e Zurigo. Quattro *Biella*: Friburgo, Losanna, Locle, Eboudry. Due *Blue Stars*: S. Gallo e Zurigo. Due *Cantonal*: a Losanna e Neuchatel.

\* Il giorno di Capo d'anno verrà festeggiato a Vercelli con una partita amichevole fra le prime squadre della *Pro Vercelli* e dell'*U. S. M.*

\* L'ottimo giocatore Inchoff del *Milan Cricket* ha lasciato definitivamente i nostri paesi ritornando a Basilea sua città natale.

\* La sfida per la *Palla Dapples* che avrebbe dovuto aver luogo a Milano domenica scorsa fra il «*Cricket*» e l'«*U. S. M.*» non ebbe luogo per la deplorabile mancanza di arbitro, avendo declinato l'incarico tutti gli interpellati.

\* Per la *Coppa Casteggio* s'incontrarono domenica scorsa le seconde squadre del *Genoa Cricket* e dell'«*Ausonia*», quest'ultima essendo rimasta la domenica antecedente vincitrice dell'*U. S. M.* e del *F. C. Piemonte*. Vinse nuovamente l'*Ausonia* con 2 punti ad 1 dopo una partita animatissima.

A domenica prossima gli incontri col *Milan Cricket* e col *Club Casteggio*.

\* Il Consiglio Direttivo della F. I. F. nella sua ultima seduta ha deciso quanto segue:

Le gare di III Categoria sono regionali. Si inizieranno col 1.º gennaio tutte quelle regioni dove non son in corso gare di campionato di I.ª e II.ª Categoria.

Col 1 marzo, nei limiti del possibile, in quelle regioni dove si svolgono gare di campionato.

I premi consisteranno in coppe ed oggetti artistici.

Come per il passato anno alle società non an-

cora federate è usato un trattamento di vero favore.

Esse infatti possono iscriversi contemporaneamente alla F. A. F. ed ai campionati di III.ª Categoria pagando una tassa di dieci lire.

E' da augurarsi che quest'anno si possa effettuare oltrechè il Campionato Piemontese, Lombardo, Veneto, e Liguria anche quello della Toscana, del Lazio, del Napoletano e della Sicilia dove fioriscono giovani, ma promettenti Società del Calcio.

## L'astensione del Mi-an-Club dai Campionati.

E' noto che il Milan-Club aveva inviato la propria iscrizione al Campionato federale, subordinandola ai diritti acquisiti con vincere per due anni consecutivamente la Coppa Spencer, col titolo di *Coppa del Campionato Italiano*. La Federazione non poteva aderire al desiderio del Milan-Club, sconfessando le deliberazioni di una forte maggioranza, che volle per l'avvenire destinata al Campionato federale tale Coppa, mutando così significato e titolo alla medesima; e in questo senso il Comitato direttivo della F. I. F. rispose al Milan-Club, aggiungendo che, in caso di una nuova vittoria, si sarebbe cercato di salvaguardare i diritti preesistenti.

Invece il Milan-Club, riuniti i propri soci in assemblea straordinaria, convocata d'urgenza, sentite le comunicazioni del Consiglio, deliberano, in segno di protesta contro l'illegale ed arbitrario procedere della Federazione, di astenersi dalle gare di Campionato comunque indette dalla Federazione per il 1908;

«danno mandato di fiducia al Consiglio di concretare in uno con le rappresentanze degli altri Clubs tutte le misure che giudicherà opportune per la tutela della dignità del Sodalizio e per il maggior incremento del giuoco del *foot-ball* in Italia».

Così a disputarsi la Coppa del Campionato Federale di prime squadre non rimangono iscritte che la Juventus di Torino e l'Andrea Doria di Genova.

L'abbonamento alla

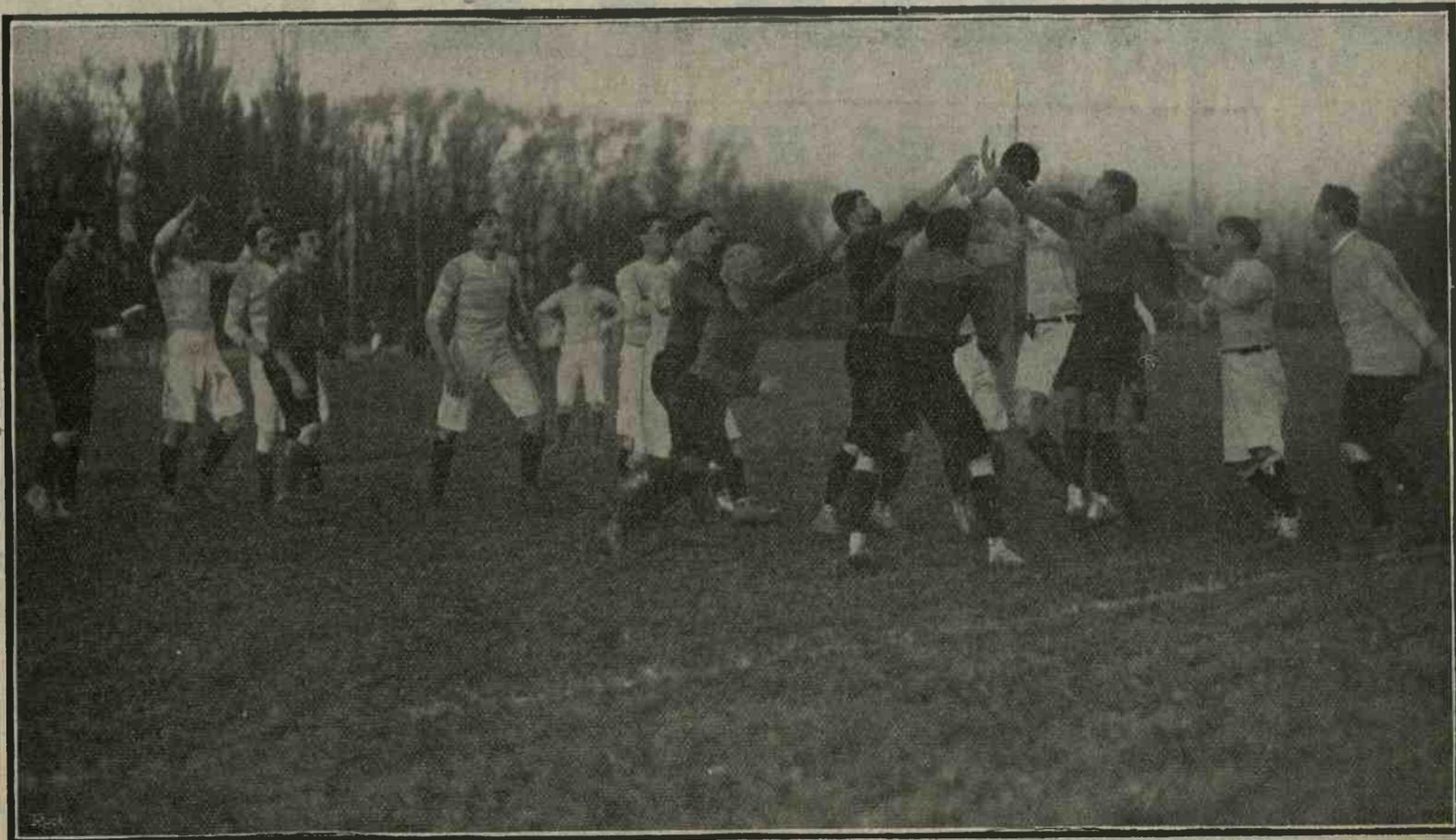
Stampa Sportiva

costa L. 5.

**"CENTAUR"**  
della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry  
Solidi - Scorrevoli - Convenienti

Agenti per l'Italia con deposito:

BONZI & MARCHI - MILANO, Via S. Nicolao, 1



Giuoco del calcio. — Sistema Rugby.

# GOMME PIENE PALACK

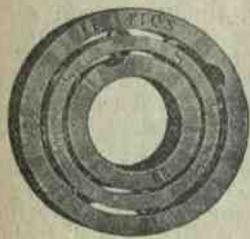
PER OMNIBUS  
E CAMIONS

ADOTTATE DALLE PIÙ IMPORTANTI FABBRICHE ED IMPRESE DI TRASPORTO

RAPPRESENTANTI GENERALI PER L'ITALIA:

**BONZI & MARCHI** = Milano = Via S. Nicolao, 1

FABBRICA ITALIANA CUSCINETTI A SFERE



“F.I.C.S.”

Società Anonima

Sede Amministrativa: TORINO, Via XX Settembre, 7 (Piano nob'le)  
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).

**DITTA ALTERAUGE & HARDY**

MILANO - Via Nino Bixi, 17 - MILANO

Agenti generali e depositari delle Case:

- AUG. GOERCKE, Bielefeld (Germania):**  
Biciclette, Motociclette, Serie di costruzione, Screamatrici, Macchine da cucire.
- O. ENGLEBERT FILS & C., Liegi (Belgio):**  
Pneumatici per Biciclette, Motociclette e Automobili.
- ETABLISSEMENTS BLERIOT, Parigi (Francia):**  
Fari e Fanali per automobili.
- A. COPPEL, Solingen (Germania):**  
Tubi svedesi senza saldatura.
- MORGENSTERN & JHLE, Chemnitz (Germania):**  
Fanali ed Olliatori per Biciclette.
- H. W. BRAUN, Hagen (Germania):**  
Trousses e Chiavi per Biciclette e Automobili, Torni, ecc.
- H. HEMMELSKAMP, Bielefeld (Germania):**  
Manopole per Biciclette.
- J. P. GRUEBER, Hagen (Germania):**  
Ghisa malleabile.

— Datone e Ruote libere COVENTRY —

Mozzi NEW-DEPARTURE  Macchino da scrivere.

## AUTOMOBILE

# BRIXIA - ZÜST

18-24 HP a catena

la più perfetta e meglio adatta  
per Turismo e per Città

Rappresentante:

**ENRICO MAGGIONI**

**MILANO**

Via Boccaccio, n. 1

# S.I.A.

Società Internazionale Automobili  
Anonima per Azioni

**Bologna-Torino**

*Vendita esclusiva della Fabbrica*

**Moteurs et Automobiles "LUCIA,"**  
di **GINEVRA**

**Châssis 6 cilindri**

con tutti i perfezionamenti moderni

**Frs. 17500 a Ginevra**

Fabbrica Italiana di Vetture Automobili  
**Marchand-Dufaux**

**Nuovi Modelli 1907**

**Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.**

**VETTURE DA TURISMO**

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

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

*Agenzie di Vendita:*

**ITALIA**

**G. B. RICCO - Via S. Teresa, 4 - Torino**

**FRANCIA**

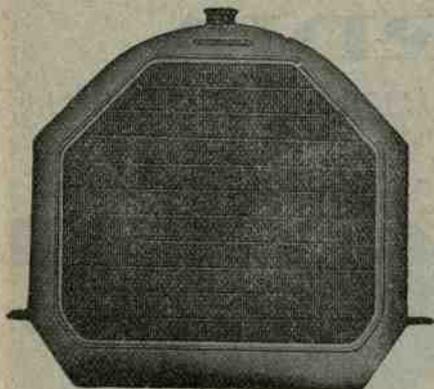
**Ch. MARCHAND - Rue Lamenais, 12<sup>bis</sup> - Paris**

**INGHILTERRA**

**PREMIER MOTOR Co. Ltd. - Birmingham**

Amministrazione e Fabbrica a **Placenza**

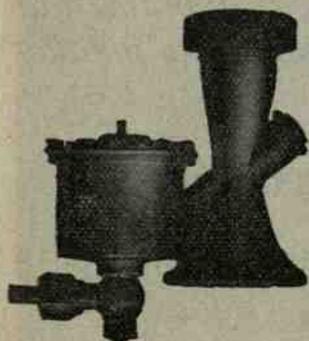
**Raffreddatore G.A.**



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 su Vett. Minerva  
facendo una media di Kilom. 96 e  
metri 240 all'ora.

(Al TAUNUS, Nazzaro fece sola-  
mente Km. 84 e metri 700).

MODELLI per:  
Vetture - Veturlette - Motociclette

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

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

**FABBRICA "ZABIANA" DI**  
**RECIPIENTI INESPONIBILI**  
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

**NON PIÙ ESPLOSIONI!!!**

**SEDE TORINO** { Amministrazione: Via Sacchi  
Stabilimento VIALE STUPINIGI

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

# FABBRE & GAGLIARDI

Capitale Lire 2.500.000 versato

Circuito di Brescia

(1° Settembre 1907)

La Coppa Florio - La Coppa d'Italia - La Coppa del Re

sono vinte su Macchina

# ISOTTA FRASCHINI

*arrivando: 1° Minoia e 4° Trucco*

Agenzia Generale per l'Italia delle Marche **DIATTO - A. CLÉMENT** ed **ISOTTA FRASCHINI**

Società Anonima **FABBRE & GAGLIARDI - Torino**, Corso Re Umberto, 62-64.

MILANO - ROMA - FIRENZE - BOLOGNA - MESTRE.

Il deliberato del Comitato Direttivo dell'**U. V. I.**

*che sospende GERBI non solo per il*

## GIRO DI LOMBARDIA

*ma anche per i suoi sistemi adoperati in precedenti gare, fa trionfare la giustizia, ed è una vittoria morale assoluta per la*

# PEUGEOT

Vittoria reale, che vale mille volte di più di tutte le precedenti vittorie ottenute da altri, le quali restano ora sotto una ben triste luce.

*Da parte nostra, siamo orgogliosi di aver facilitato l'opera di purificazione iniziata dall'U. V. I., nonostante il falso chauvinisme e l'errato sentimento d'indulgenza invalso nella folla.*

**Tutte** le gare mondiali, quando si corrono lealmente, sono appannaggio di **Peugeot**.

Nella Corsa dei Sei Giorni a New York l'Équipe Rut-Stol è prima con biciclette

# PEUGEOT

Via Cesare Correnti, 3 - **Milano - G. C. F.lli PICENA - Torino** - Corso Principe Oddone, 15-17