

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aereostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente edit. 7-312)

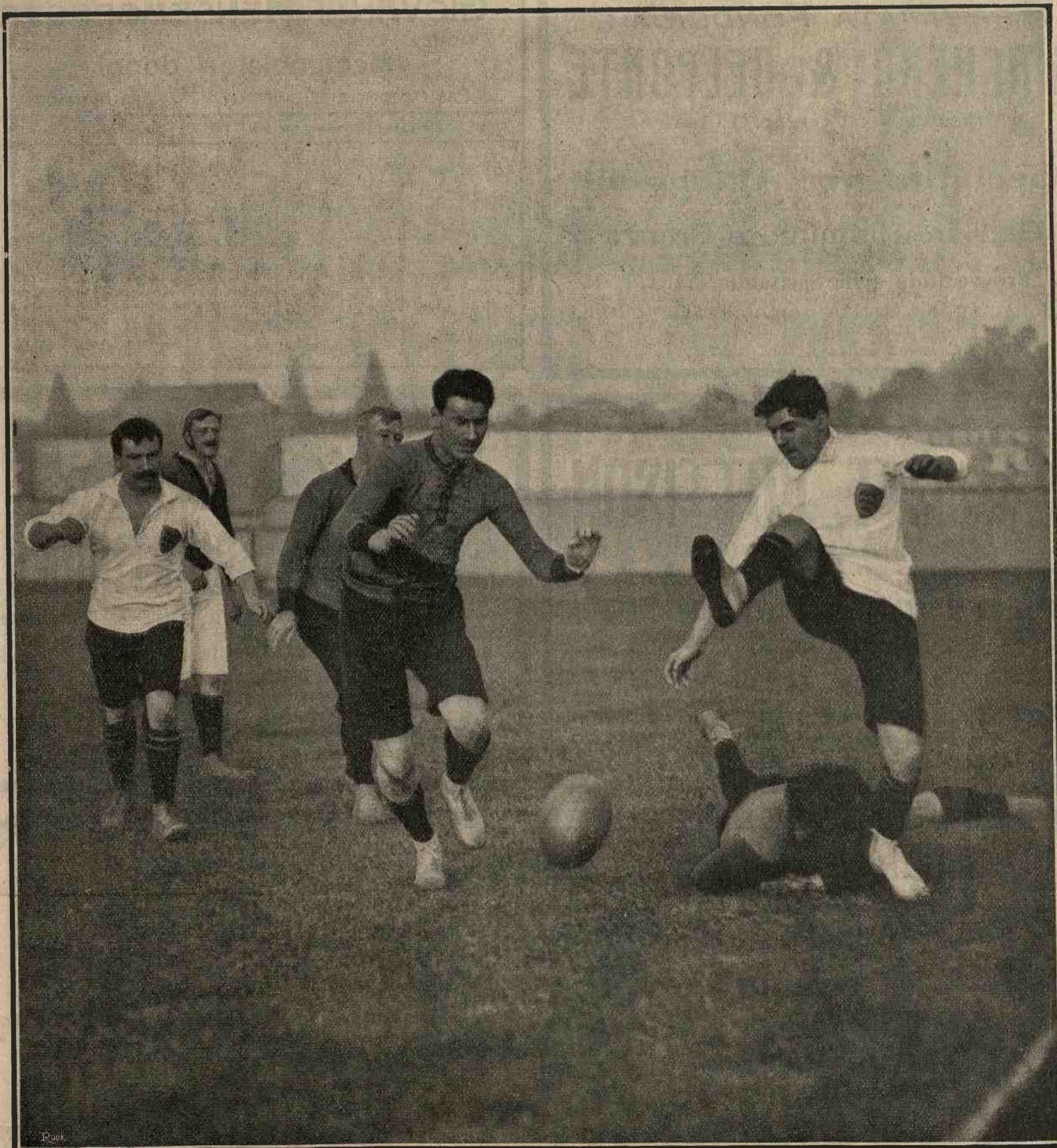
→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI  
Anno L. 5 - Estero L. 9  
in Numero } Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15  
              } Estero    15

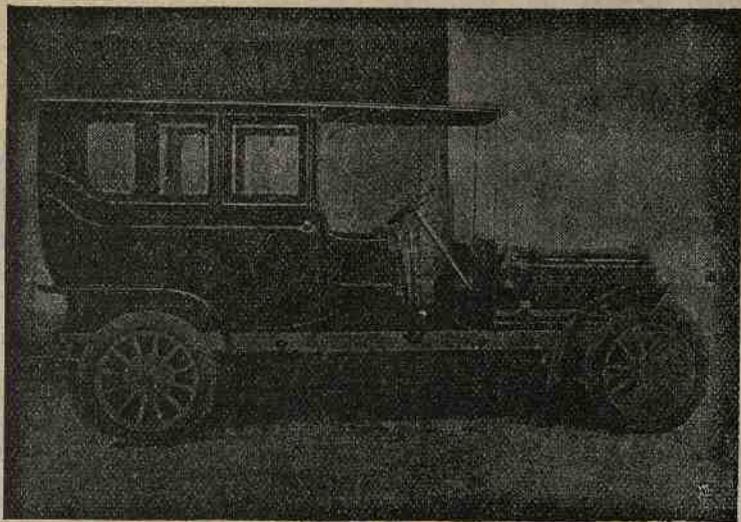
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE  
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
TELEFONO 11-36

INSERZIONI  
Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale

## GLI ETERNI AVVERSARI!

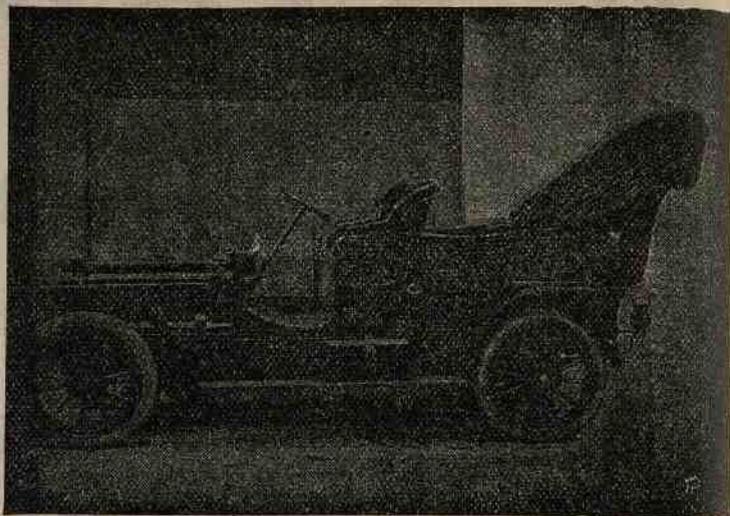


Match franco-tedesco di foot-ball-rugby vinto recentemente dai francesi con 39 punti a zero.



Limousine De-Dion Bouton, 24-32 HP - Carrozzeria Nagliati.

Agenzia Generale per l'Italia:  
 Soc. Anon. - Capitale L. 700.000 versato  
**GARAGES "E. NAGLIATI,"**  
 FIRENZE - Via Ponte alle Mosse, 6 - FIRENZE



Doppio Phaeton De-Dion Bouton 15-30 HP - Carrozzeria Nagliati.

PREMIATA FONDERIA  
**GIACHERO & DELPONTE**

Via Giacinto Collegno, 40 - TORINO - Telefono 18-85.

**Specialità per Automobili**

Getti in Alluminio e Bronzo

Provveditore della Spettabile F. I. A. T.  
 e delle migliori Case Automobilistiche d'Italia

Casa Fondata nel 1878.

**GIOVANNI HENSEMBERGER**

MONZA

MILANO

**Accumulatori doppi**

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

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

Officine e Cantieri Napoletani

**C. e T. T. PATTISON**

(Granili) - NAPOLI - (Granili)

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

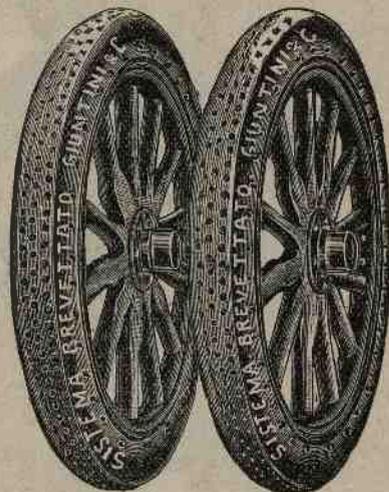
GARAGE PER AUTOMOBILI

SCALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Specialità per Vulcanizzazione



**Fabbrica Italiana**  
 Coperture Antislittanti Imperforabili  
**BREVETTATE**

**GIUNTINI e C.**

Via Ricasoli, 12 - Firenze

Il nostro protettore di cuoio  
 armato perfezionato è in-  
**superabile.**

Rappresentante per il Piemonte:  
 D. FILOGAMO e C. - Via dei Mille, 24 - Torino

Chiedere listino

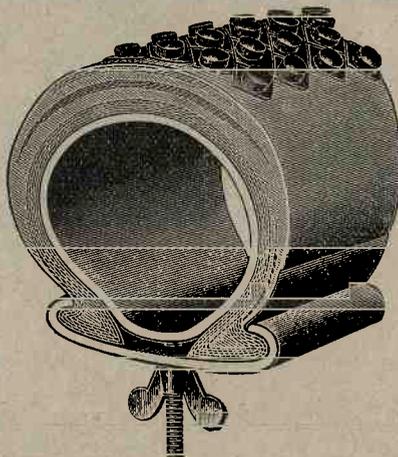
PREZZI MITI

ANTIDÉRAPANTS

**METZELER**  
**"ORANGE,"**

a "croissant", corazzato.

Sono insuperabili per efficacia e durata.



I migliori

**ANTIDÉRAPANTS**

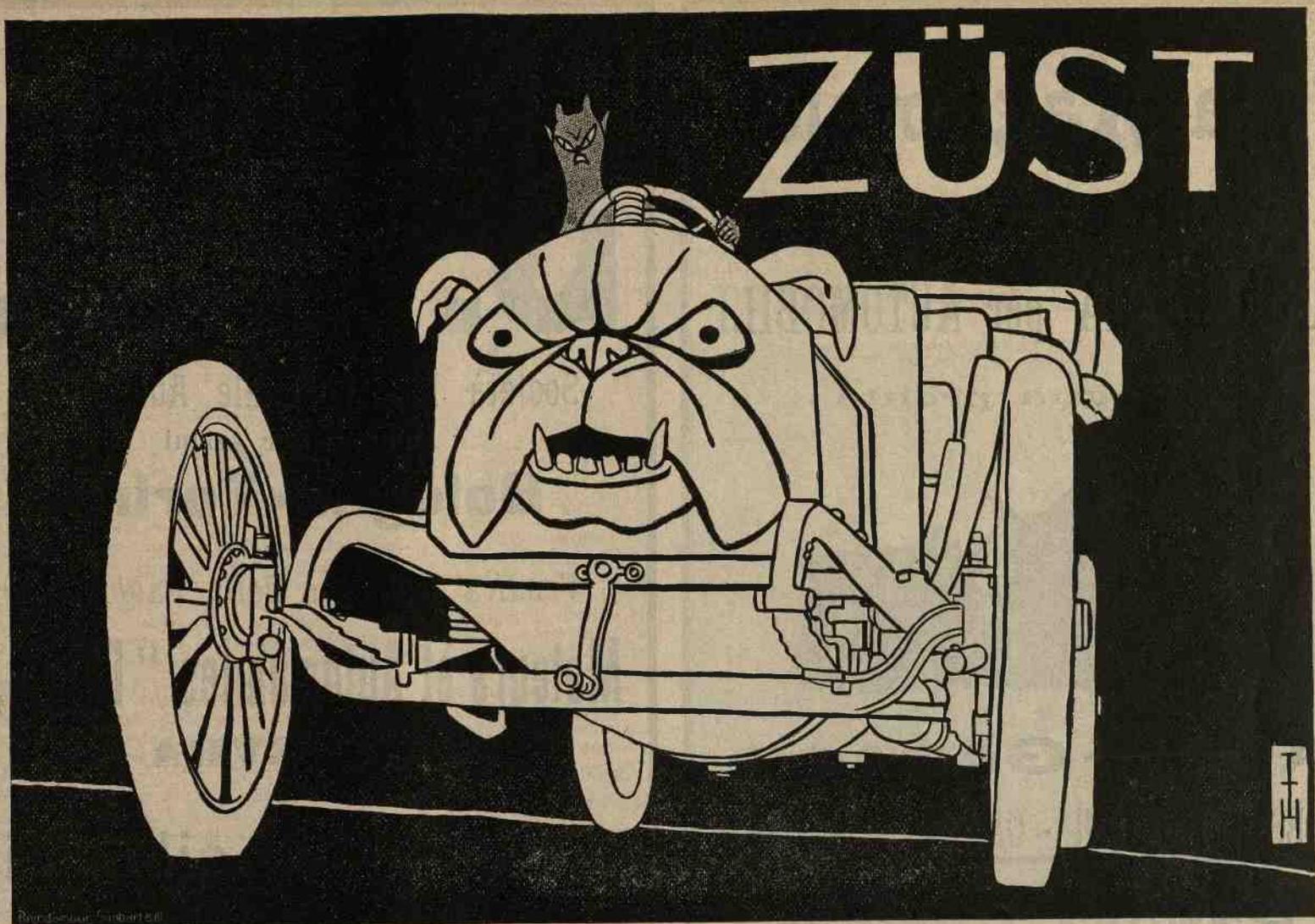
per Automobili

Sino a 50% di risparmio  
 col loro impiego

SOCIETÀ PER AZIONI

**METZELER & C.** - Monaco di Baviera

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



**LA VETTURA CLASSICA  
DA TURISMO**

**28-45 HP.**

**Modello 1908**

Rappresentante Generale:

**ENRICO MAGGIONI**

**MILANO**

**Via Boccaccio, n. 1**

# "La Nazionale,,

**Fabbrica Carrozze**

**CARROZZERIA per AUTOMOBILI**

Consegna pronta



**AUTO-GARAGE**

**ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA**

**Ravera Pericle**

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

# 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.

**VEETURE DA TURISMO**

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

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

*Agenzie di Vendita:*

**ITALIA**

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

**FRANCIA**

**Ch. MARCHAND** - Rue Lamenaïs, 12 bis - Paris

**INGHILTERRA**

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

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

# "Aquila Italiana,,

Fabbrica di Automobili  
**TORINO**

**Châssis da Città**  
e  
**Turismo**

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

Nella **Corsa di Velocità** disputatasi recentemente a SALON (Francia) nella 8<sup>a</sup> *Categoria* delle Vetture da Turismo (40-60 cavalli, 6 cilindri), il miglior tempo sul *Chilometro* fu fatto da una Vettura **Aquila Italiana**, guidata da Pichat, in 36" 45, con una media all'ora di 100 Km. e 55 metri.

# LA SETTIMANA SPORTIVA

L'automobilismo ci interessa particolarmente in questo momento.

Non sono risultati da commentare, non sono vittoriosi da elogiare, sono bensì i grandiosi progetti per l'anno prossimo che danno luogo ad un importante Congresso, cosiddetto del Calendario.

Questo, come i lettori vedranno più avanti, è uscito non meno interessante degli anni scorsi e l'Italia sportiva anche nel 1908 dedicherà più di un programma all'automobilismo.

Qualcuno vorrebbe non troppo credere nell'iniziativa dei bolognesi, ma noi invece abbiamo fiducia, e sappiamo che già alcune Case straniere hanno fatto assicurazione del loro intervento al Grand Prix d'Italia.

Certo, quanto fanno di colpo gli sportsmen bolognesi è doppiamente encomiabile, poichè nel lanciare un primo programma, essi hanno scelto la via più importante e quella più difficile da organizzarsi.

Noi avevamo detto che, qualora i bolognesi non avessero messo in effetto il loro grandioso progetto, i milanesi sarebbero subentrati nell'iniziativa. In ogni modo ancor oggi crediamo che coloro i quali ora ci furono maestri nell'organizzare corse di automobili nel Bresciano, non vorranno mai negare il loro appoggio all'iniziativa dei bolognesi.

Un Grand Prix ci vuole, e tutti assieme dobbiamo appoggiare, incoraggiare chi, dopo tutto, a noi di un'industria intera osa organizzare.

L'A. C. d'Italia non se ne disinteresserà, ed il suo presidente non mancherà di facilitare l'esito della nostra magna prova.

Egli si è dedicato con ogni forza al trionfo dell'automobilismo, e sia nella prova sportiva come nel concorso industriale è chiamato a portare oggi opera sua tanto preziosa di organizzatore pratico sperimentato.

Così ieri il marchese Ferrero era il festeggiato al Congresso del Calendario, dove non solo presentava all'approvazione dell'Assemblea di tutti i Clubs d'Europa una serie di date, ma spiegava una sua proposta per l'adozione di una buona formula per le prove di velocità e di regolarità per le vetture da turismo e di tipo commerciale.

Il Congresso elogiando lo studio presentato sulla importantissima questione, deliberava di sottoporla ad un referendum internazionale.

E' l'automobile ancora oggi che dà motivo ad una nuova e grandiosa iniziativa dei colleghi di Francia.

Il *Matin*, che ha organizzato il raid automobilistico Pechino-Parigi, sta organizzando per la prossima primavera un raid ancora più audace: il giro del mondo in automobile; o più esattamente un raid New York-Parigi, senza ricorrere al piroscampo.

Ecco come il programma è esposto in una lettera diretta al *Matin* dall'ex-commissario generale della corsa Pechino-Parigi, Boursier de Saint-Affray:

« Il *Matin* ha organizzato i seimila chilometri attraverso la Francia per mostrare quali sforzi potevano compiere le automobili. Esso ha dimostrato inoltre, patrocinando un magnifico raid, che le automobili potrebbero essere non soltanto un prezioso ausilio per le operazioni militari, ma anche un meraviglioso strumento di esplorazione e di civilizzazione. Ora esso può, se vuole, portare noi alle regioni polari la gloria dell'automobile. Ecco quale potrebbe essere la sfida da lanciare nel 1908. Venire in automobile da New York a Parigi senza ricorrere al piroscampo, ed inoltre compiere il giro del mondo sul più largo percorso terrestre possibile. L'automobile deve fare ora le sue prove in pieno inverno e prima che l'esploratore Charcot la conduca al polo, deve, sotto l'egida del *Matin*, sfidare i ghiacci boreali e le tristi solidi siberiane. Il sogno non è irrealizzabile ».

Sarà un italiano ancora l'eroe? Perché no? A voi, principe Borghese, a voi, cav. Vincenzo Florio, una risposta in nome dell'Italia.

GUSTAVO VERONA.

i risultati delle prove sportive organizzate dal nostro giornale e che i lettori tutti conoscono. Ai secondi consiglieremo la lettura degli articoli scritti dal primo gennaio 1907 ad oggi, e non sono pochi, riguardanti le grandi prove ciclistiche.

Non cerchiamo, cari signori, di sviare la questione. Il nostro compito lo conosciamo, al nostro mandato sapemmo e sappiamo ancor oggi rispondere, ma sempre in qualità di giornalisti disinteressati.

Per il trionfo dello sport crediamo di avere sempre detto la verità e con tale programma continueremo per l'avvenire.

Rilegga fra l'altro l'Unione i nostri articoli riguardanti la Roma Napoli, prenda in esame tutto l'incartamento presentato dalla Commissione d'inchiesta degli astigiani e ci risponda se l'opera nostra di giornalisti dello sport è mancata e se l'opera sua, nonostante le sette ore passate sotto la pioggia dirotta, basti a farci approvare il verdetto della giuria del giro di Lombardia.

Ci dica a noi l'amico « Magno » se il suo giornale non ha avuto alcun interesse speciale nel rinviare la prova del Giro di Lombardia e permettere così ai quattro francesi di partecipare alle corse del Campo sportivo di Torino alle quali assistemmo? Ci dicano i colleghi milanesi tutta la verità e noi risponderemo sempre di quanto scrivemmo.

Attendiamo dunque una parola da amici.

GUSTAVO VERONA.

## AL TROTTER ITALIANO

Il bel tempo decisamente ha voluto questo anno favorire la riunione del Trotter Italiano: dopo un ottobre con... pioggia eterna, novembre è venuto col suo tradizionale estate di San Martino. Di questo ha approfittato la grande Società milanese per accrescere di altre quattro giornate la riunione.

Di questo debbono rallegrarsi le scuderie, le quali possono così trovar modo di aggiungere alcune migliaia di lire all'attivo del loro bilancio... Le ultime giornate hanno segnato alcune vittorie per la scuderia del cavaliere Rossi, con *Nafta*, *Nizzardo* e *Onward Silver*, il quale, rimesso da un piccolo accidente, ha confermato la sua alta classe. Esso ha battuto anche *Kirwood*, della scuderia Lamma, il quale aveva riportato parecchie vittorie nella riunione: il cavallo deve risentirsi della lunga stagione sostenuta.

Il *Criterium Consolazione* è stato una facile vittoria per *Biancofiore*, del marchese Bianchi, il quale possiede in questa sua pensionaria un'ottima trottatrice, capace di figurare assai bene nelle prove del 1908.

Le giornate aggiunte avranno luogo il 28 novembre, il 1°, 7 e 8 dicembre.

## Educazione fisica della donna

Dopo tutto quello che si è detto e scritto in questi ultimi tempi sulla necessità di una buona educazione fisica, la quale dovrebbe far parte ed essere anche *magna pars* dell'educazione generale di ogni persona, può forse sembrare superfluo e inutile addirittura che io, a le tante autorevolissime, unisca la mia debole voce di propaganda.

Ma tante sono ancora le menti da persuadere, tanti sono gli apatici e i neghittosi da svegliare e spronare, tanti sono purtroppo (quando si tratta dell'educazione fisica della donna) gli sciocchi pregiudizii e le superstizioni viete che imperano anche oggi e che

bisogna togliere e sradicare, che io credo che non si sarà mai detto troppo su questo argomento.

I popoli settentrionali (i quali sembrano ora ereditare le nostre belle tradizioni) hanno perfettamente compreso la necessità di una ben intesa ginnastica igienico-educativa anche per le donne; e noi vediamo nella Svezia, in Inghilterra e in America delle palestre femminili frequentatissime, e spesso anche delle palestre miste, giacchè fra quei popoli va ormai scomparendo anche il vecchio pregiudizio che la donna debba avere una scuola diversa dall'uomo.

E in Italia? Sconfortante, pur troppo, è la risposta a questa domanda. Noi vediamo, sì delle belle iniziative sorgere di tanto in tanto, ma le vediamo anche il più delle volte, abbandonate dal pubblico, cadere miseramente.

E con ciò non sembri che io abbia dimenticato che anche in Italia abbiamo qualche buona palestra femminile: so, di queste lodevoli eccezioni, e mi piace anzi notare, a titolo di lode, l'*Insubria* e la *Medio-*



Onward Silver, c. s. s. c., da Onward e Silver Maid, proprietario cav. G. Rossi. (Fot. A. Foli - Milano).

lanum di Milano, e la nostra *Mens sana*, la quale da molti anni ha istituito la sezione femminile (che ha già dato belle prove in molti concorsi ginnastici), e negli ultimi tempi ha istituito con nobile e lodevolissima iniziativa la sezione femminile gratuita operaia.

La donna, fra gli altri suoi doveri, ha anche quello dell'eleganza e della bellezza per rendersi il più possibile piacente e per poter così più soavemente esercitare la sua missione di consolatrice e di ricreatrice dell'uomo. Ma essa che per questa eleganza e per questa bellezza si adatta ancora al barbaro uso di portare gli orecchini, dovrebbe sapere che una buona ginnastica *abbellisce* il corpo e il volto assai più che tutte le pennate e tutti i belletti di questo mondo. E le madri specialmente dovrebbero anzi comprendere l'utilità della ginnastica per le loro figlie, dovrebbero sapere ormai che con la ginnastica non solo si esercita, si sviluppa, si fortifica, si equilibra, si migliora, si perfeziona il corpo, ma si educa altresì il cuore e la mente; e abbandonando ogni vieto pregiudizio dovrebbero tutte affidare alla palestra le loro figlie.

Esse dovrebbero sapere che la donna educata secondo i nuovi metodi alla scuola e alla palestra non sarà, no, un ibrido campione del terzo sesso, non sarà un'isterica e un'allucinata immersa nell'estasi di una qualsiasi contemplazione o nel sogno di un marito di là da venire; ma educata e istruita, con mente sana in corpo sano, essa sarà la vera donna che saprà amare e farsi amare, sarà il conforto, la consolazione e la felicità dell'uomo, ottima figlia, ottima sposa, ottima madre.

Gib.

## Alla "Gazzetta dello Sport", ed all'Unione Velocipedistica

I nostri colleghi milanesi, ed i loro alleati dell'Unione Velocipedistica, cercano di sviare la questione da noi sostenuta accusandoci i primi di non sapere noi organizzare e quindi non potere giudicare; i secondi addirittura di non esserci mai occupati delle corse ciclistiche nel 1907. Ai primi risponderemo pregandoli di rileggere

### Automobilisti!

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

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

# BOWDEN

Syndicat Français des Brevets  
E. M. BOWDEN

Filiale per l'Italia:  
MILANO - Via Sirtori, 16 bis.

## La lotta a cavallo

Vi dico subito che non è una novità assoluta, per quanto moltissimi non ne abbiano mai sentito parlare.

Questo curioso e interessantissimo gioco sportivo si mantiene più particolarmente in uso fra le truppe inglesi di cavalleria. Gli avversari si battono a cavallo, nudi dalla cintola in su, con tutte le regole della lotta greco-romana, e vincitore è proclamato colui che riesce a togliere dall'arcione il rivale.

Assistetti, non è molto tempo, ad una di queste originali gare e ne ebbi una impressione piacevolissima, perchè la lotta a cavallo non assume quasi mai quegli atteggiamenti brutali deplorati mille volte nella lotta sul tappeto.

Non è forse neppur necessario avvertire che i lottatori debbono inforcare sempre due cavalli quieti, i quali si adattino a subire scosse d'ogni genere e resistano alla tentazione di sgroppare o di andarsene per proprio conto.

Per consuetudine si lotta a dorso nudo (il dorso del cavallo, ben inteso!), e le cavalcature non hanno morso che le trattenga. I lottatori debbono sfoggiare una eccezionale robustezza non solo di braccia, ma altresì di ginocchia, stringendosi al cavallo saldamente, quasi facessero con lui un corpo solo. La lotta dura talvolta anche mezz'ora perchè ci sono molti soldati addestrati a tutte le difficoltà e dotati di resistenza eccezionale.

La prima posizione si prende passando il braccio destro sotto l'ascella sinistra dell'avversario: le mani debbono essere tese. Chi nel fervore della lotta si lasciasse tentare ad aggrapparsi all'arcione... dei calzoni dell'avversario, sarebbe giudicato senz'altro sconfitto.

I soldati si divertono moltissimo ad assistere

a queste gare e ritengono un alto titolo di bravura l'essere rimasti in arcione... lasciando l'avversario a piedi.

In molti reggimenti gli ufficiali stessi incitano i soldati a lottare e si quotano istituendo dei piccoli premi in denaro. Ricordo un robusto cavaliere della contea di Kent il quale un giorno strappò d'arcione dieci avversari, sfoggiando una incredibile abilità.

Qualche volta anche i cavalli perdono la pazienza e, non badando alle minacce di quanti soldati assistono alla gara, s'allontanano in senso inverso: allora chi ha braccia e gambe più gagliarde si porta via di peso l'avversario, che è fatto segno alle risate e ai motteggi. Sergio.

## Nel mondo commerciale sportivo

### Züst - Brixia-Züst - Maggioni.

Tre nomi che in questi giorni sono sulle labbra di tutti gli automobilisti convenuti ai grandi mercati mondiali di Parigi e Londra.

Fra le tante novità che l'industria ed il commercio automobilistico ci ha riservato per il nuovo anno, è favorevolmente commentata la nuova combinazione commerciale che risulta dall'assieme di questi tre nomi.

Enrico Maggioni, il secondo arrivato nella Coppa d'oro promossa dall'A. C. di Milano nel 1906, essendo recentemente uscito dalla Società Anonima Frera, dove da 10 anni ne era stato prezioso collaboratore ed ultimamente dirigeva il reparto automobili, venne chiamato ed eletto agente esclusivo per la vendita in Italia delle vetture che produrranno le Società ing. Roberto Züst, e la Brixia-Züst.

L'unione di questi tre nomi non tarderà a portare i suoi benefici effetti grazie alla simpatia che l'elegante sportsman, che risponde al nome di Enrico Maggioni, ha saputo conquistare nel mondo automobi-

listico. E le due Case costruttrici avendo avuto lo passato innumerevoli prove della correttezza, e l'entusiasmo che anima l'Enrico Maggioni nel lancia i loro prodotti, hanno voluto dargliene la ben meritata ricompensa, chiamandolo, di proposito, il principale collaboratore.

Si conferma che il Maggioni, mentre provvisoriamente ha lo studio in Milano, via Boccaccio, 1, aprirà quanto prima un garage che sarà il preferito convegno degli automobilisti.

E' anche accertato in modo assoluto che la Züst fabbricherà di preferenza il tipo 28-45 HP e che in 9 anni ha assicurata la vendita della totale sua produzione.

La Brixia-Züst costruirà di preferenza il tipo 18-24 HP.

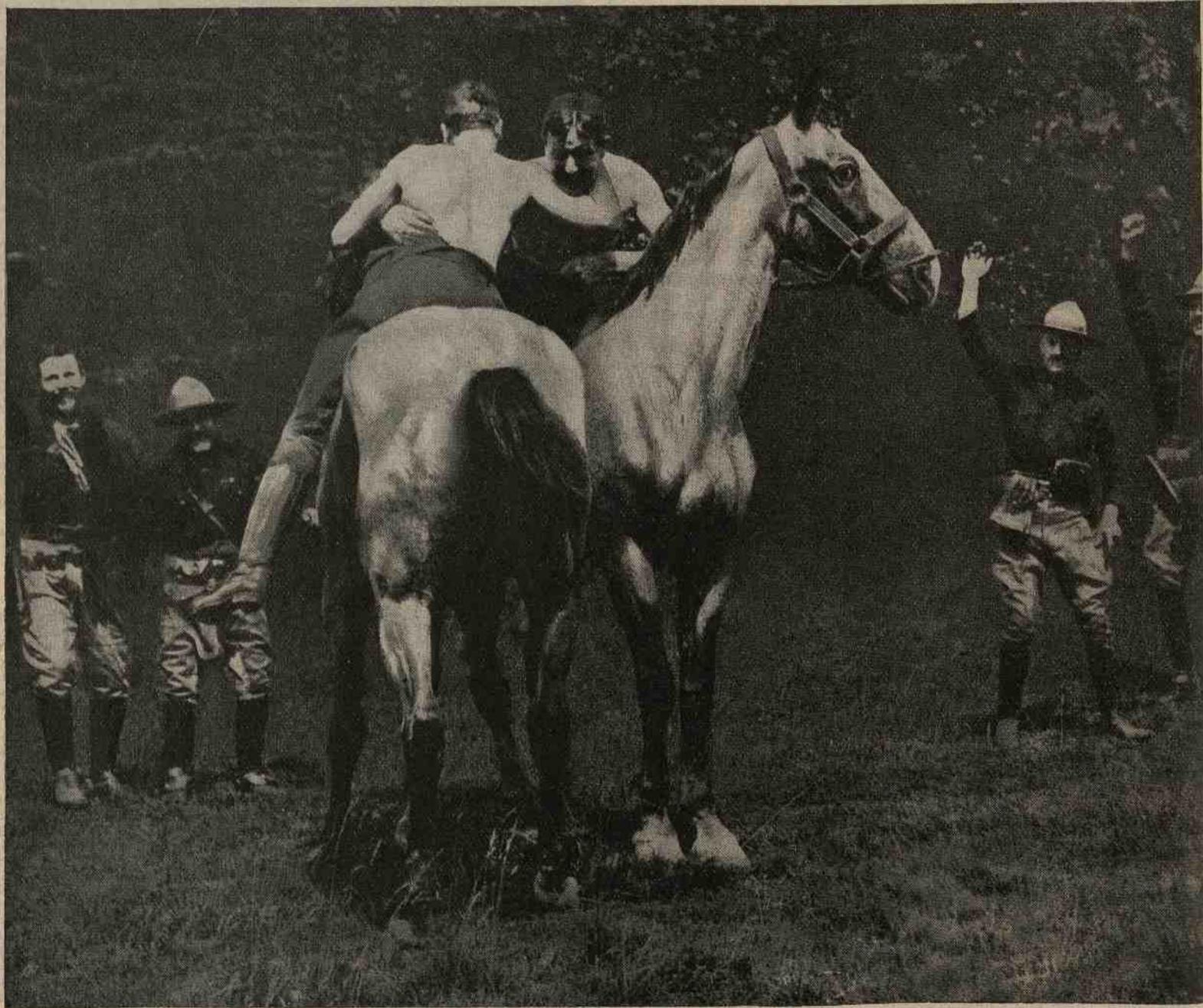
Queste sono le primizie che per compito di cronista rendiamo pubbliche in modo molto affrettato, ma riparleremo presto dettagliatamente.

L. C. \* La Direzione Superiore delle Poste e Telegrafi di Torino (via Maria Vittoria, 33) ha indetto fra costruttori residenti in Italia un concorso col premio di L. 80.000 per la costruzione di una vettura automobile, tipo omnibus, o affini, da servire per il trasporto rurale dei passeggeri, delle corrispondenze stali e dei pacchi. Il numero dei veicoli da presentare da ciascun concorrente non può essere superiore a tre.

La scelta del sistema del meccanismo e del motore è libera, ma l'automobile dovrà essere capace di trasportare un peso utile di 1800 chilogrammi, con velocità massima non inferiore a 25 km. all'ora in piano, e minima di 6 km. su pendenze non superiori all'otto per cento, conciliando in ogni modo massimo della velocità colla minore spesa di consumo. Il numero minimo di chilometri da percorrere senza rifornimento è di 80.

La presentazione delle vetture ammesse al concorso e l'inizio delle prove avranno luogo entro il mese di giugno 1908. Per più minute informazioni rivolgetevi alla Direzione suddetta.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5



Uno sport dell'esercito inglese. - La lotta greco-romana a cavallo.

# AUTO GARAGE ERERA

COMPLETO ASSORTIMENTO  
Gomme - Pezzi ricambio - Accessori - Olii  
Grassi - Benzina.  
Aperto tutta la notte.

MILANO - Piazza S. Giovanni in Conca (Piazza Duomo) - MILANO

## Festa sportiva a Potenza

In occasione delle feste centenarie di Potenza capoluogo di provincia, che ebbero luogo ultimamente, fece parte del grandioso programma una grande festa sportiva, che ebbe luogo nel vasto piazzale della Caserma ex-Gesuiti. Vi fu l'inaugurazione ufficiale del Ricreatorio polare, emanazione della Grande Associazione per l'incremento della educazione fisica, promossa e sostenuta dall'illustre prefetto della provincia comm. avv. Vincenzo Quaranta. Il Ricreatorio in pochi mesi ha fatto rapidi progressi e l'eccezionale interessamento e la solerzia del presidente cav. avv. Saverio Bonomo, consigliere delegato presso questa R. Prefettura; del direttore prof. Antonio di Muro, insegnante di ginnastica scherma nel Convitto Nazionale e nelle scuole comunali, dei segretari avv. Antonio Ruffo ed avv. Ernesto Campese, e di alcuni bravi e distinti giovani studenti di queste scuole secondarie, che, indirizzati dal prof. di Muro, funzionano da istruttori e capi squadra, quali Riviello Vincenzo, Bassi Domenico, Ricciuti Vincenzo, Brenna Domenico, Brenna Armando, Spera Sirio, D'Ecclesiis Nazario, Simeoni Emilio, Palumbo Raffaele, Pogliione Umberto, Postiglione Italo, Piccirillo Mario, Pomarici Ernesto, Siracusano Remigio, Lombardella Giuseppe.

Vi furono gare di ginnastica agli attrezzi, professioni ai bastoni ed agli appoggi Bauman; gara di corsa veloce; gara di resistenza, giro di Potenza, ecc. Vi fu pure un'accademia di scherma in un girone di spada e sciabola per dilettanti. Vi furono giochi alla palla vibrata, al pallone, al tamburello, al volano, ecc.

**BIGLISTI** Prove speciali per il vero Fanale "AQUILAS" raggio di 100 metri.

I veri "Aquilas", portano impressa la Marca di fianco e la parola "Aquilas". Articolati con illuminazione casalinghi e ohimica-gliere. **FABBRICA SANTIINI - Ferrara**

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

Vi furono molti applausi ed infiniti battimani, ed il pubblico rimase soddisfattissimo per questa prima festa sportiva.

Il giorno seguente i giovani della squadra ginnastica, con gentile pensiero, offrirono un vermouth d'onore alla Giuria ed al benemerito prefetto Quaranta. Il prof. di Muro fece un discorso, molto apprezzato, per la occasione.

Intervennero pure l'avv. Rossi Francesco, il cav. ing. Oreste Guercia, il rettore del Convitto prof. Giuseppe Guaratta ed altri componenti il Comitato.

## GIUOCO DEL CALCIO

L'incontro Milano-Torino

Vittoria milanese

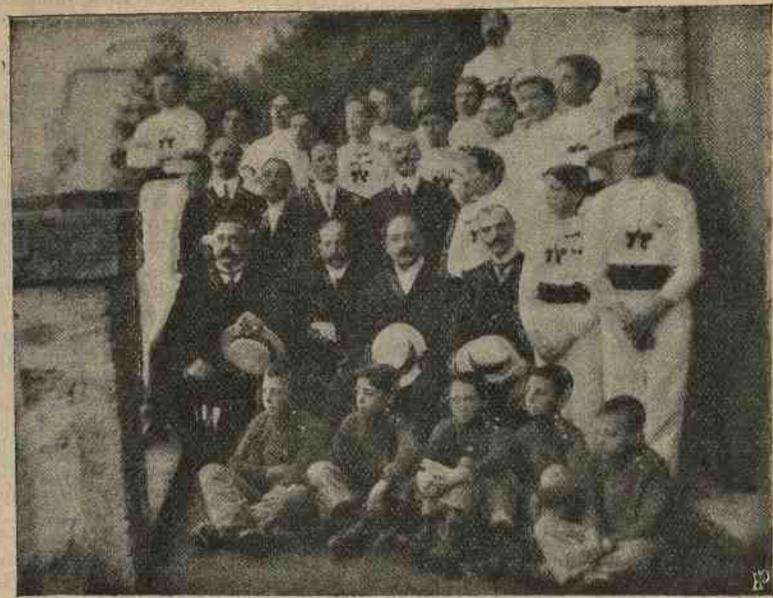
Un sole scialbo in un cielo grigio-perla, una arietta umida, frizzante: vera, tipica giornata da giuoco del calcio. Tale l'ambiente... atmosferico di domenica scorsa al Campo Sportivo Torinese.

Come ambiente sportivo un pubblico appena discreto, ma sceltissimo. Notate alcune eleganti signorine, parecchi appassionati del calcio venuti di Milano, ed i campioni podisti dell'*Audace*: sigg. Cartasegua, avv. Nicola, Casalis, molto complimentati per le recenti splendide performances ai campionati nazionali.

Il giuoco dovrebbe iniziarsi alle 14,30, ma l'arbitro essendo un italiano (il sig. Varetto del *F. C. Torino*), non vuol saperne di puntualità... inglese! E' così che la banda del 92° reggimento fanteria ha l'occasione di riscaldare... almeno gli animi, con un paio di marce briose. E la partita s'inizia alle ore 15 precise.

*Torino* ha la palla: tosto assalta con ardore a mezzo d'un passaggio brevissimo e celere fra Debernardi e Frey; questo attacco viene sventato, quantunque i milanesi sembrino come sorpresi della vivacità iniziale dello *camice granata*; queste in breve ottengono due calci d'angolo.

Ma gli assalitori divengono presto gli assaliti.

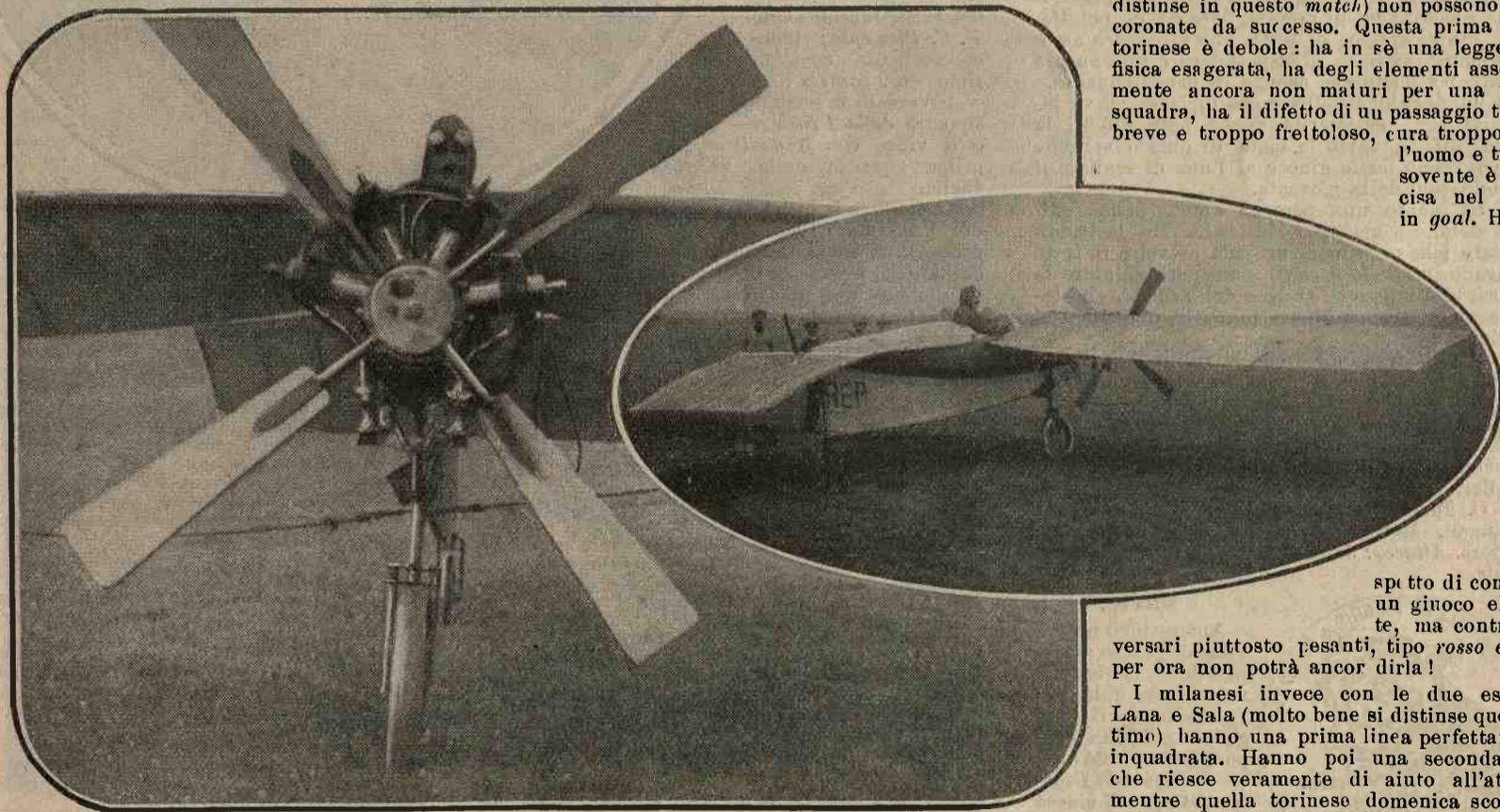


La Festa Sportiva di Potenza. - In alto: La squadra ginnastica. Nel centro: professor Pomarici; cav. Campese; prof. di Muro; cav. Renzi; cav. Bonomo, pres.; comm. Quaranta; avv. Rossi. In basso la rappresentanza del Ricreat. (Fot. A. Postiglione - Potenza).

La prima linea milanese, che si rivela subito di una omogeneità, d'un accordo perfetto, scende nel campo torinese e lo tiene per parecchi minuti. A un tratto Imhoff, pressochè da metà giuoco, tenta un potente calcio in porta; la palla per un miracolo non entra rimbalzando in ginoco, dopo aver battuto in un limite del goal.

Il... bombardamento da parte dell'Imhoff si ripete, ma Mac Queen, che ad una certa agilità personale unisce una statura non comune, utilissima... pel suo mestiere, si difende egregiamente. Non bada però sufficientemente all'avversario, perchè su di un calcio d'angolo di Kilpin, Mædler segna facilmente con la testa un goal.

Scoppiano i primi applausi ai *rossi e neri*, i quali, rincorati dal buon esito del loro giuoco, tengono quasi per tutto il rimanente della prima ripresa il campo torinese. I *granata* paiono già stanchi, e dan segni di continua indecisione. Zuffi, il centro del *Torino*, non si muove quasi più, Jaquet e Squair, le due ali, non aiutate, poco di utile possono fare contro i colossi della difesa milanese. Qualche rara scappata di Frey e del Debernardi (l'unico dell'attacco che si distinse in questo *match*) non possono venir coronate da successo. Questa prima linea torinese è debole: ha in sé una leggerezza fisica esagerata, ha degli elementi assolutamente ancora non maturi per una prima squadra, ha il difetto di un passaggio troppo breve e troppo frettoloso, cura troppo poco l'uomo e troppo sovente è indecisa nel tirare in goal. Ha l'a-



Nuovo aeroplano d'Esnault Pelletier. L'elica è munita d'un motore speciale a 7 cilindri, disposti a ventaglio, della forza di 30 HP.

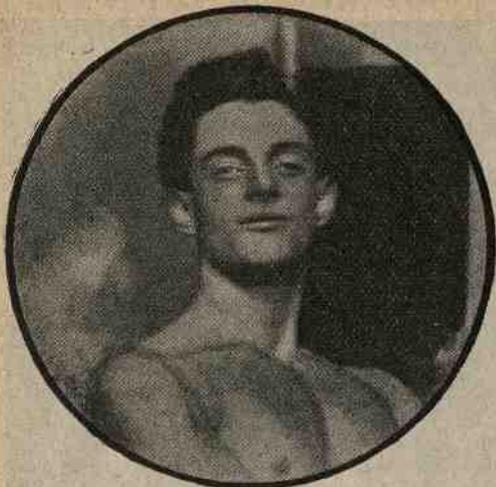
## SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI ELETTRICI

concessionaria dei Brevetti Krieger

Vetture e Vetturette Elettriche ad accumulatori.

VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA

Omnibus e Camions dei due sistemi.



Emilia Lunghi.  
(Fot. C. Teppati - Genova).

Verso la fine della ripresa Frey e Squair tentano una scappata felicemente. Frey passa a Squair che restituisce la palla e si porta innanzi, all'estremità del campo; il piccolo inglese, riavuto il pallone, centra magnificamente, la palla fila parallela alla porta, ma l'estrema contraria, Jaquet, non è al suo posto, ed il punto viene mancato!

Altro calcio in goal tenta poco dopo il Debernardi, ma Radice, quantunque ancora invalido e con la gamba fasciata, se la cava con onore e para molto bene.

I milanesi sul finire dei primi 45 minuti tentano una velocissima scappata, in seguito alla quale ottengono un calcio d'angolo. Kilpin porta magnificamente il pallone davanti al goal torinese, ma il punto non viene segnato grazie al terzino Morelli che col piede ricaccia il pallone in un momento criticissimo pel proprio guardiano che non si trovava in posizione utile.

E la prima ripresa ha termine.

Nel brevissimo intermezzo s'intrecciano i commenti vari e vivaci; tutti però riconoscono l'attuale superiorità del Cricket sul F. C. Torino.

Si osserva pure la scarsità del pubblico per questo spettacolo che pur aveva sugli avvisi la striscia della beneficenza Pro Calabria, e qualcuno vuol attribuirle ai prezzi d'ingresso ancora troppo elevati per tale sport ancor giovane presso di noi. Intanto la musica suona...

**Seconda ripresa.** — Diremo in breve che assalti se ne ebbero in tutti e due i campi, e vivacissimi; certo che in maggior numero furono quelli dei rossi e neri, che col Trerè jun. e col Sala dettero molto da fare al Rodgers ed al Bollinger, il quale giocò in modo meraviglioso anche pel Morelli, suo compagno di linea, che si mostrò assolutamente inferiore all'aspettativa e non ancora maturo pel posto che occupa in prima squadra.

Ma l'indecisione dell'attacco torinese parve infiltrarsi per... capillarità anche nella difesa, la quale, difatti, verso la metà di questo secondo tempo, lasciò facile giuoco al Lana di segnare il secondo goal della giornata.

A tal punto una persona amena della... galleria si mise a gridare: Musica!... Ma la banda militare (che per suonar un paio di volte in tutto potevano lasciarla a casa) non potè salutare la vittoria dei milanesi. Ordine dell'arbitro, che temeva venir troppo distratto dalla delicata sua funzione...

La partita terminò, come al solito, fra gli applausi del pubblico, e gli hurrà! dei giuocatori. Ecco i componenti le due squadre:

**Milan Cricket.** — Porta: Radice. Linea di difesa: Marktl, Moda. Linea di mezzo: Colombo, Trerè jun., Bianchi. Linea d'attacco: Sala, Kilpin, Imhoff, Maedler, Lana.

**F. C. Torino.** — Porta: Mac Queen. Difesa: Bollinger, Morelli. Mezzo: Diment, Defernex, Rodgers. Attacco: Jaquet, Debernardi, Zuffi, Frey, Squair. G. C. C.

#### Varie.

Anzitutto il nostro voto di plauso sincero alla Commissione tecnica federale per l'utilissima ed elegante pubblicazione portante il titolo molto nazionale di *Regolamento per il giuoco del calcio*.

E' un volumetto tascabile rilegato, edito

molto nitidamente, e che contiene tutte le norme pratiche per gli arbitri, per i giuocatori, e per i segretari di società. Nell'ultima parte contiene venti diagrammi dimostranti alcuni casi di fuori giuoco; sono schizzi senza nessuna pretesa... artistica, ma per contro dimostrazioni utilissime e necessarie ad apprendersi da ogni buon giuocatore.

Questa elegante pubblicazione è messa in vendita al suo prezzo di costo: L. 0,50, più le spese postali per la spedizione; ogni calciatore farà bene a provvedersela sollecitamente tanto più che sappiamo che stante le richieste già fin d'ora superiori all'aspettativa, le copie vanno diminuendo di numero in modo... più che lusinghiero per l'egregio ragioniere Bosisio che col Suter e col Kilpin fu il compilatore di questo regolamento, tanto atteso, ma alla fine ottimamente riuscito.

Per le richieste rivolgersi alla F. I. F., corso Garibaldi, 71, Milano.

\*\* Il Bosisio pubblica poi una sollecitazione alle società novelle che vanno sorgendo in ogni città d'Italia, perchè vogliano subito federarsi.

L'unione fa la forza; quando saremo una quantità che si potrà imporre col numero allora potremo fare grandi cose. Così ragiona il simpatico Bosisio. Fra l'altro molto assennatamente in riguardo alla questione già da noi sollevata: così egli scrive:

« La questione importantissima dei ribassi ferroviari si impone, ma con quale autorità domandare allo Stato delle facilitazioni se i richiedenti sono una quantità trascurabile?! ».

Quindi noi lanciamo col segretario federale l'appello a tutte le neonate società di calcio italiane: Federatevi, federatevi!

\*\* Pare che con l'anno prossimo il Casteggio Club intenda mettere

in palio una nuova coppa di grandissimo valore (si parla di 5000 lire) come sorella maggiore della... testè defunta *Coppa Lombardia*.

Se l'ottima e lodevole iniziativa sortirà l'esito che le auguriamo, possiamo assicurare che l'anno prossimo Casteggio avrà in materia di foot-ball quello che ebbe Brescia quest'anno in materia di automobilismo; e cioè la più gran riunione dell'annata!

A Torino domenica scorsa venne disputata in piazza d'Armi una partita amichevole fra le prime squadre del F. C. Juventus e del F. C. Piemonte; rimase soccombente quest'ultimo con 2 goals a zero.

A Vercelli la seconda squadra della Pro Vercelli vinse con 3 goals ad uno la prima squadra della Veloces di Biella.

A Mantova la propaganda pratica del Mantua Foot-ball Club ha fatto proseliti. E' sorto un nuovo Gruppo del Calcio, e sta per costituirsi ufficialmente una nuova società fra studenti.

A Firenze, l'Unione Sportiva Fiorentina s'è finalmente decisa di costituire nel suo seno una squadra di giuocatori del calcio.

Alla patria del nostro sport prediletto augurii di prossime vittorie.

## Il Campionato podistico ligure

Sul percorso Tommaseo-Pletraruggia e ritorno, alla presenza di molto pubblico vennero disputate le grandi gare podistiche di Campionato ligure, organizzate dallo Sport Pedestre Genova.

Ecco senz'altro la classifica:

Prima categoria libera, km. 10:

1. Lunghi Emilio dello Sport Pedestre Genova, in minuti 35, al quale si aggiudicarono pure i premi dei traguardi di San Martino e di Sturla — 2. Lunghi Nino, in 37 minuti, pure dello Sport Pedestre Genova — 3. Benvenuto Antonio dell'Ardita Juventus di Nervi — 4. Pallenzone Giuseppe dell'Unione Rivarolese — 5. Pareto Giuseppe del Veloce Club di Chiavari — 6. Castagnino Stefano della Robur Virtusque di Chiavari — 7. Castagnola Pietro della Croce Verde, Genova ed altri.

Seconda categoria, riservata giovanetti, km. 6:

1. Repetti Francesco dello Sport Pedestre Genova,

in 25'30" — 2. Zerboni Giovanni pure dello Sport Pedestre Genova, in 25'50" — 3. Fassola Filippo id. — 4. Righi Carlo Vittorio del Veloce Club Chiavari — 5. Ori Merlo, id. id. — 6. Bonardi Adolfo della Robur Virtusque di Chiavari — 7. Savignone Elia dello Sport Pedestre Genova — 8. Valvano Edoardo, id. — 9. Campodonico Mario, id. ed altri.

I premi d'onore per la migliore classifica furono assegnati:

1. Prima squadra Sport Pedestre Genova con punti 190 — 2. Seconda squadra dello Sport Pedestre Genova con 190 — 3. Squadra Veloce Club di Chiavari con

## Corriere milanese

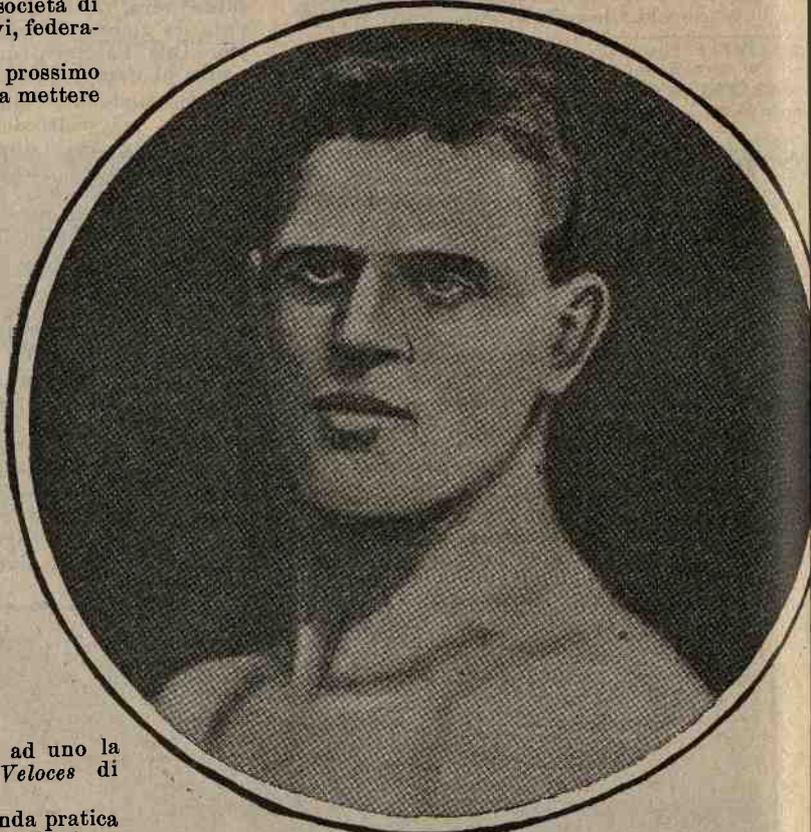
Con un colpo al cerchio ed uno alla botte, ma col tempo riescono col tempo a minar bene.

E con questa persuasione la Società Podistica Tiram Innanz di Milano, certa di avere successo meno in parte l'apatia dei marciatori meneghini organizza con slancio la terza marcia ufficiale di sezione milanese del F. P. I., che avrà luogo domenica 1° dicembre.

Il percorso scelto è il seguente: Milano (Porta cinese), Binasco, Torre del Mungano, Certosa di Pavia e ritorno. Totale km. 50,400.

Questa marcia sarà di chiusura all'attuale stagione sportiva, e noi siamo certi che l'anno prossimo marce organizzate dalla Tiram Innanz godranno di esiti più che lusinghieri, poichè gli sforzi organizzatori meritano la ricompensa dei podisti milanesi.

La partenza avrà luogo alle 8 ant. alla sede



Giovanni Raicevich, il campione italiano che di questi giorni tanto distingue nel campionato del mondo di lotta indetto dal giornale Les Sports, alle « Folies Bergères » di Parigi.

società promotrice, ove pure si ricevono le iscrizioni (Ripa Ticinese, 1° Ristorante Operaio).

Favorite da una giornata discreta, quantunque terreno pesante, domenica scorsa ebbero luogo i campionati interni di velocità, semi-velocità e mezzofondo, della giovane ma instancabile Società Podistica Tiram Innanz.

Qui sotto diamo l'esito delle singole prove, centi che alcuni soci che vi avrebbero potuto rare ottimamente, non poterono partecipare per ragioni diverse:

**Velocità, metri 100.** — 1. Palladini Oreste, in 4'5"; 2. Ghezzi Alfredo, a spalla, fra i primi fu una lotta vivace; 3. ad un metro Beretta; segue 4. a tre metri Rangoni Angelo.

Ritirato: Rusconi Arnaldo.

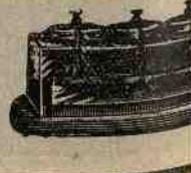
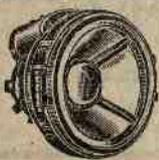
**Semi-velocità, metri 400.** — 1. Ghezzi Alfredo, in 2'5"; 2. ad un metro Alibisetti Alessandro; 3. Beretta Ettore (che è caduto durante la gara); 4. a quattro metri Berra Mario; segue staccato, Pagani Severino.

**Mezzofondo, metri 1500.** — 1. Berra Mario, in 4'31"; 2. Alibisetti Alessandro, in 4'31"; 3. Molteni Giuseppe, in 4'35"; 4. Parisotto Antonio, in 5'; 5. Pagani Severino, in 5'30".

In complesso riuscirono gare movimentate. Domenica prossima avranno luogo le gare di



**REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58**  
**FARI e FANALI per Automobili**  
**FANALI ed. articoli di lampisteria per Ferrovie**  
Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906



# L'INDUSTRIA ITALIANA AL X SALON DI PARIGI

## NUOVE TENDENZE AL SALON DI PARIGI

Parigi, novembre.

Il Salon è inaugurato, il presidente Fallières ha visitato da capo a fondo, la folla ha invaso il Grand Palais, circondando di una fitta siepe ogni stand; l'illuminazione, infine, ha comitato la consueta trasformazione magica, cambiando questa immensa galleria di macchine nel fantastico palazzo della luce.

E fin qui nulla di nuovo, nulla che voi non sappiate di già dalle descrizioni dei Salons precedenti. E ben poco di nuovo come spettacolo complessivo e come decorazione particolare. Gli stand, quando non sono gli stessi degli anni precedenti, sono per lo meno egualmente poco originali e molto costosi. Quasi tutti sono costruiti in ferro battuto, con incrostazioni di vetro colorato; le altre materie, come il legno, sono quasi scomparse. Non vi è che il padiglione della De Dion-Bouton, con un gusto discutibile, riproduce in legno la delle porte di Pekino, come ricordo del famoso raid.

Le novità più importanti e interessanti si riscontrano invece tra le macchine esposte. Ecco una cosa che non ci aspettavamo. Vi è un aspetto più rilevante di tendenze nuove ben definite in questo Salon, che in quello dello scorso anno. Esse ci permettono di scorgere, con una certa chiarezza, le direzioni per cui si sta svolgendo l'industria automobilistica.

Lo scorso anno abbiamo assistito alla comparsa di numerose 6 cilindri e della piccola vettura a 2 cilindri, per uso individuale e come tassametro automobile. Ma non potevamo dire con certezza se quella dei 6 cilindri era una apparizione momentanea, transitoria, dovuta al capriccio della moda, oppure un progresso tecnico richiesto, destinato per i suoi vantaggi a svilupparsi sempre più. Come pure, per quanto riguarda le vetturette, i nostri dubbi circa la loro consistenza, la loro durata e la loro utilità non erano sicuramente dissipati dall'abbondanza dei tipi in cui era scapricciata la fantasia frettolosa dei costruttori.

La piccola vettura economica, solida, pratica, di buon mercato, era trovata? Io ricordo che a questa domanda ero assai più inclinato a rispondere no, che sì. In questo anno invece la maggior parte dei dubbi è risolta. I tipi e le innovazioni, che hanno ragione di essere e che rispondono a giusti criteri di praticità, sono venuti assodandosi, mentre ciò che era vana ricerca di novità è scomparso. Sarebbe ormai ingiustificato trattare i 6 cilindri come un portato della moda, davanti alla moltiplicazione, alla diffusione, alla varietà di questo tipo di motore. Quasi tutte le Case, anche quelle secondarie, fabbricano e presentano i loro 6 cilindri, e molte Case in questo anno, invece di uno solo, hanno messo in costruzione i vari modelli di 6 cilindri di forza differente. Cominciamo ad avere una scala, a seconda della potenza dei motori a 6 cilindri, come già l'abbiamo per i motori a 4 cilindri.

Anzi per numerose officine la piccola 6 cilindri costituisce la novità dell'annata.

In altre parole il numero delle 6 cilindri si è per lo meno raddoppiato, tutte le grosse 6 cilindri, le 60, le 40 cavalli hanno generato le piccole, le 30, le 20, le 15 cavalli. Ne troviamo in ogni stand.

Se si tratta di moda è una moda ben vitale ed espansiva che sta per diventare legge.

La questione della vetturina è assai più complicata. Non esiste una sola categoria di piccole vetture, non esiste la vetturina ideale per tutti gli usi e per tutti gli uffici pubblici e privati; queste generalizzazioni in fatto di meccanica sono sempre nocive. Esistono invece, e quest'anno si distinguono nettamente, diverse categorie di piccole vetture che io classificherei nel modo seguente: 1. Vetturina a 1 o 2 cilindri dai 6 ai 9 HP per uso privato individuale; 2. Vetturina a 1 o 2 cilindri da 3 a 12 HP per uso di vettura da piazza-tassametro automobile; 3. Piccola vettura a 4 cilindri da 10 a 12, da 14 a 18 HP per uso privato di città; 4. Vettura leggiera a 4 o a 6 cilindri da 15 a 20 HP per uso privato di città e piccolo turismo, adatta a sopportare carrozzerie pesanti e chiuse.

Così si è suddivisa e specificata la fabbricazione al disotto dei 30 cavalli, ed ognuna di queste categorie ha struttura, prezzi, organi, requisiti speciali per rispondere alle speciali esigenze cui deve servire, e non è senza danno che un tipo compreso in una data categoria viene destinato agli usi propri di un altro tipo appartenente ad una categoria diversa.

Circa questi quattro gruppi il Salon ci porge indicazioni preziose. Ci mostra la selezione avvenuta nel primo gruppo in cui gli esemplari anche bizzarri si erano troppo moltiplicati lo scorso anno. Troviamo ancora qualche stranezza, come la Turicum, la Truffault, la Feuillaron, ma l'uso non le ha affatto accettate, mentre soltanto le soluzioni serie, cioè i tipi apprestati dalle grandi case e dalle case specialiste, sono quelle che hanno trionfato.

Per il tipo di tassametro automobile si potrebbe ripetere presso a poco la stessa cosa. Molti sono stati i campioni offerti, pochi quelli accettati che hanno resistito e che si sono diffusi nelle grandi città. Per il lavoro pesante che vien loro richiesto questi tassametri debbono essere stabiliti con criteri speciali di solidità e di economia. Finora il tassametro ideale è ancora da trovare, vi si avvicinano i Renault, i De Dion, gli Unic. Si nota un vago avviamento a passare dal motore a 1 o 2 cilindri a quello a 4 cilindri.

Il terzo e il quarto gruppo formano quasi una specialità del Salon di questo anno. Rari questi tipi l'anno scorso in cui abbondavano i tipi monocilindrici o a 2 cilindri, si sono invece moltiplicati in questo anno in cui i 4 cilindri hanno preso il sopravvento. La piccola vettura con motore a 4 cilindri da 12 a 16 o a 6 cilindri da 15 a 25 HP può dirsi una creazione del Salon odierno, tanto è lo sviluppo che ha preso in questo anno. Non vi è Casa, per quanto importante, che non abbia la sua piccola vettura a cui ha consacrato tutte le cure e tutti gli studi così di concepimento come di esecuzione, riservati dianzi alle vetture grandi.

Segno dei tempi! Le Case hanno pensato a cercare e a provvedere un nuovo strato di clientela, quello che non può permettersi le 40 e le 60 cavalli, non tanto per la spesa di acquisto, quanto per la spesa enorme di esercizio.

Ma non hanno, sicuramente, fatto merce da paccottiglia, nè cercato soluzioni soverchiamente



Il dott. Aldo Weillschott al X Salon di Parigi.

sempliciste. Gli intenditori e i tecnici sanno che l'automobile, perchè cammini, perchè sia pratico e dia soddisfazione, non può essere fatto al disotto di un dato sistema, che è quello consolidato ormai nel tipo della grande vettura, della classica 24-40, e deve averne tutti gli organi, sia pur ridotti nelle proporzioni, ma completi, dal motore a 4 cilindri, al cambio a train balladeurs, alla frizione metallica, ai possenti cardani, ecc.

E quindi le fabbriche non hanno fatto che prendere il loro tipo migliore di grande chassis e impicciolirlo, senza però diminuire, anzi aumentando i perfezionamenti, i riguardi e la finezza della lavorazione e la bontà del materiale.

Di conseguenza noi abbiamo in quest'anno delle vetturine stupende, dei veri capolavori di meccanica diligentissima, dei mirabili gioielli di acciaio, con motorini a 4 e a 6 cilindri, realmente meravigliosi.

Ceci tuera cela. Queste piccole vetture, fabbricate dalle grandi Case, non elimineranno le grosse, bensì le altre vetture più piccole a 1 o a 2 cilindri, infinitamente meno soddisfacenti, costruite dalle Case minori.

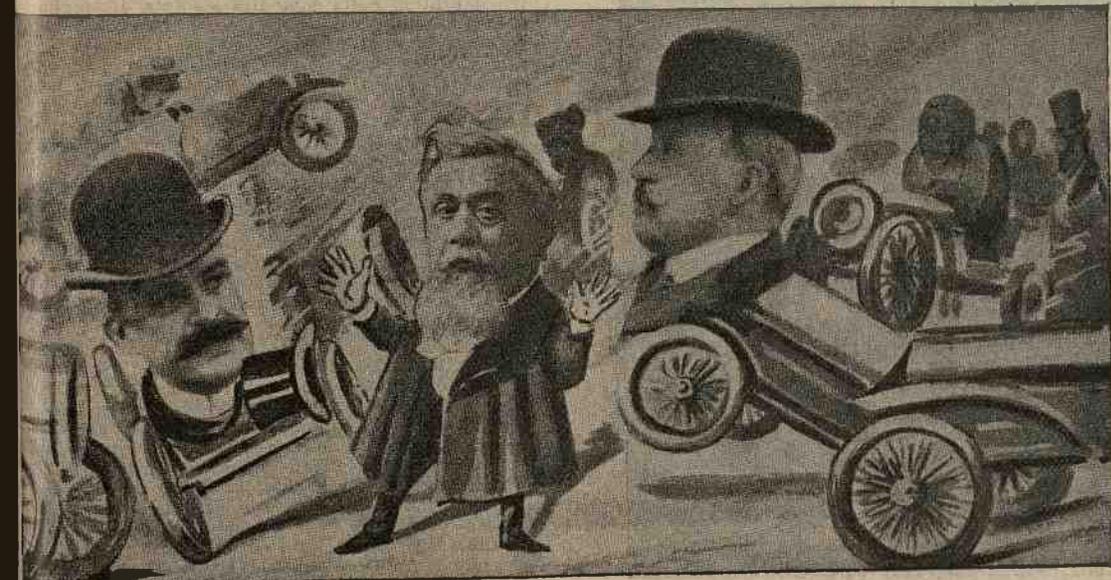
Un'altra tendenza significantissima del Salon è quella indicataci dalle macchine miste, dalle macchine cioè in cui l'elettricità spiega pure la sua attività insieme a quella del motore a benzina.

### INGEGNERE INDUSTRIALE GIOVANE

con pratica di due anni in un'importante Fabbrica di Automobili di Torino

**CERCA OCCUPAZIONE**

Indirizzare offerte in busta chiusa alle iniziali G. M. presso la Stampa Sportiva - Torino.

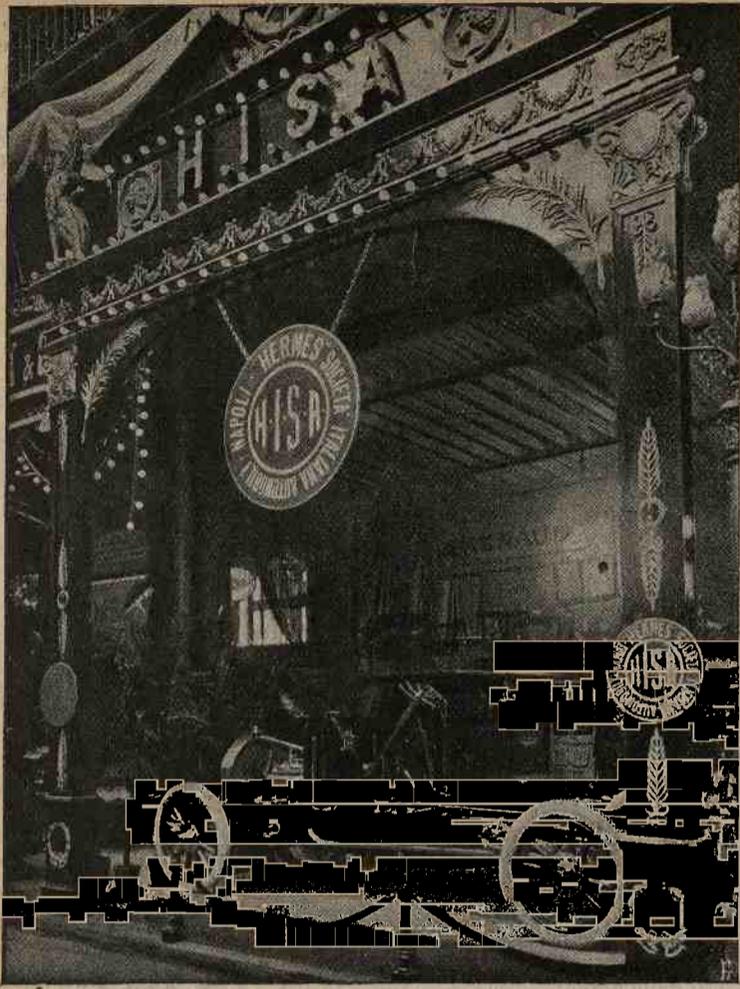


Un ricordo del X Salon di Parigi. - Il Presidente della Repubblica fra i capi del movimento sportivo-industriale-automobilistico francese. (Dallo « Sport Illustrée »).

## 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. "



Lo stand della fabbrica di automobili H. i. s. a. di Napoli  
(Fot. Branger - Parigi).

In questo sistema, se vi è l'aggiunta di organi nuovi, cioè degli organi elettrici, dinamo, controller, condutture, accumulatori, vi è la soppressione di organi vecchi e fastidiosi dell'automobile solito, come cambio di velocità, frizione, differenziale, ecc.

Per ognuno dei tipi proposti bisogna fare un bilancio fra gli organi soppressi e quelli aggiunti, e vedere dove si ottiene la maggiore semplificazione e il più regolare funzionamento pratico.

I tipi misti, sono parecchi, sono aumentati in

quest'anno, alla Mercédès mista, alla Krieger, al Pieper, divenuto ora Gem e costruito dal Girardot, si sono aggiunti il tassametro misto, pure di Krieger, coi motori elettrici sulle ruote anteriori, il *châssis* A. L. con motore differenziale Lavo, il *châssis* Ampère, con un nuovo magnete, di cui la corrente agisce anche sul cambio di velocità e sullo sterzo, sopprimendo il differenziale.

Si conferma pertanto la mia previsione dello scorso anno sull'avvenire serbato a questi tipi, i quali hanno soltanto bisogno di una pratica *mise au point*, corrispondente alla ingegnosa della loro struttura.

MARIO MORASSO.

## ATTRAVERSO GLI STANDS ITALIANI

Ecco altre notizie sugli stands italiani al Salon di Parigi, che riassumiamo dai giornali francesi ed italiani.

**Fabbrica « Brixia-Züst ».** Questa marca italiana presenta un *châssis* 18-24 HP ammirabilmente riuscito, pratico, solido, silenzioso, d'un prezzo facilissimo da renderlo uno delle meraviglie dell'attuale Salon. Le vetture *Brixia-Züst* sono non solamente delle comode vetture per città, ma delle potenti vetture per turismo. La giovane marca costruisce inoltre un tipo speciale per città di 10 HP a cardano, 3 cilindri, 3 velocità, che sarà certamente accolto col maggiore successo. Manco a dirlo, lo stand della *Brixia* è costantemente affollato di pubblico e di intenditori. La vettura 18-24, che sorpassa gli 80 all'ora, costa lire tredicimila; la vettura 10 HP costa lire settemilacinquecento.

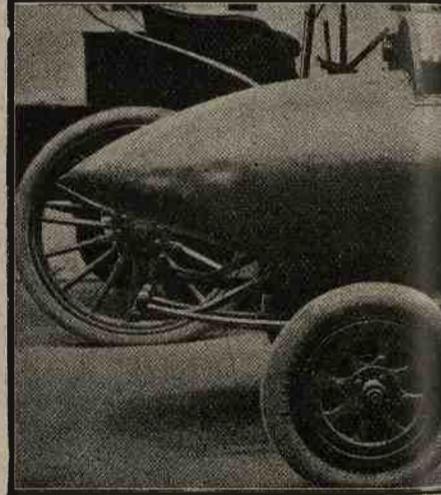
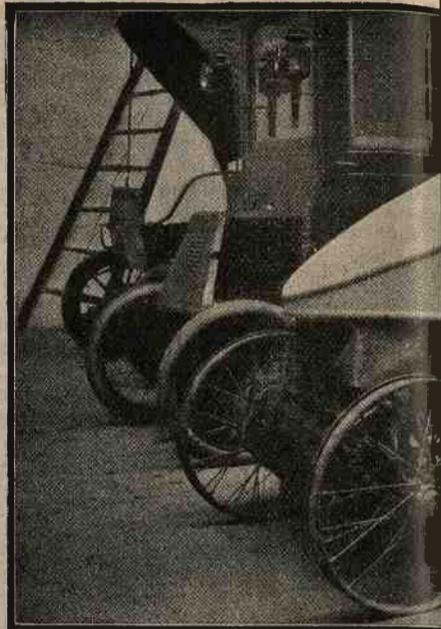
**Fabbrica « H. I. S. A. ».** Le officine di Napoli e di Liegi occupano 800 operai e non fanno che un unico tipo di *châssis* a prezzo assai conveniente. Il rendimento di questo *châssis* è assai vantaggioso. Dolce, soffice, silenzioso, non consuma che 15 litri di essenza, ciò che lo rende assai conveniente come vettura da città e come vettura da turismo. Gli *châssis* H. I. S. A. hanno riportato al Salon grande successo. L'impostamento è così ben studiato e misurato, che permette con estrema facilità e con piccolissima spesa

il piazzamento di qualsiasi tipo di carrozzeria, da più modesta alla più lussuosa. Il signor Depasse, Parigi, direttore commerciale della Società, si è dirittura accasato nello stand, che è sempre affollatissimo, per dare schiarimenti e trattare affari vasta misura.

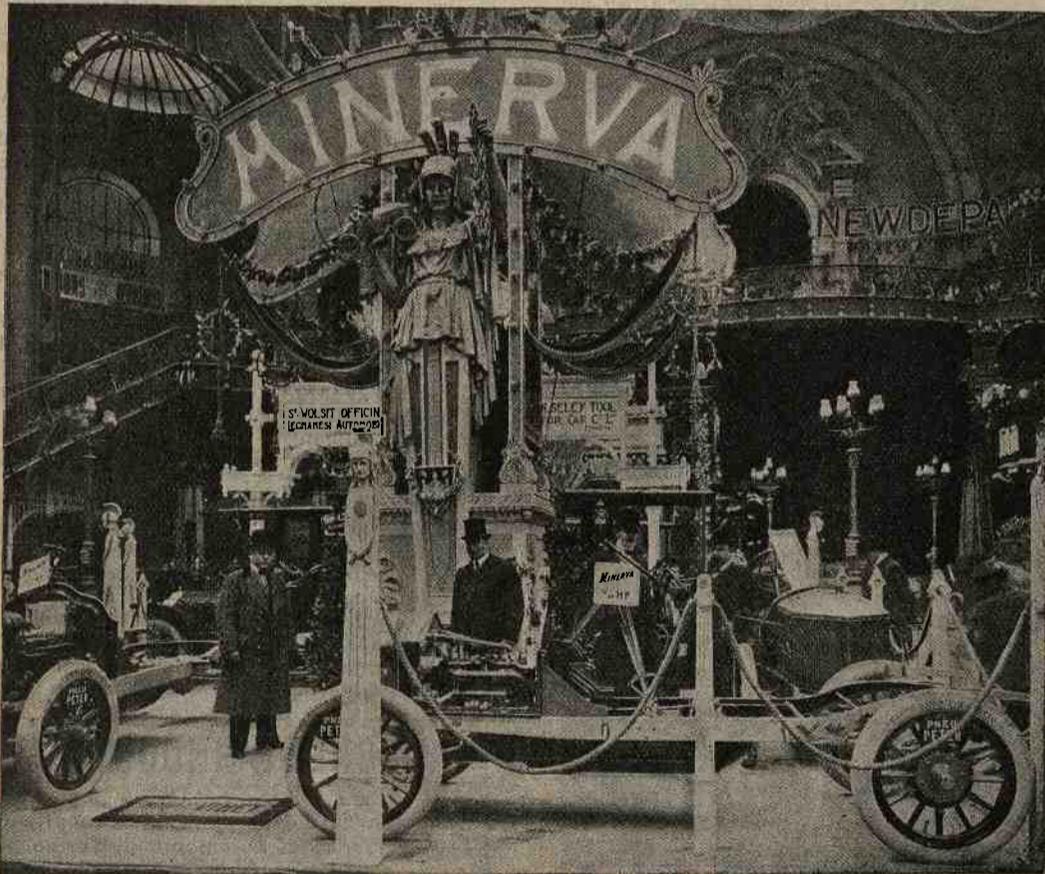
**Fabbrica « W. O. L. S. I. T. ».** Sono le officine Legnano che posseggono il brevetto inglese Wolsel presentando al Salon una splendida raccolta dei prodotti. La *Wolsit* sta per introdurre in commercio i seguenti tipi:

10-12 HP a 2 cilindri, per lire 6750; 14-20 HP cilindri, per lire 8500; 18-24 HP a 4 cilindri, per lire 13.000; 40-50 HP a 4 cilindri, per lire 17.000; 45-60 HP a 4 cilindri, per lire 23.500.

Tutte le accensioni sono a magneto; però pagano un supplemento sui tipi 24-50-60, si può avere il



Visitando il X Salon di Parigi. — In alto: In basso: La vettura elettrica di Jenatton



Lo stand della fabbrica Minerva. (Fot. Branger - Parigi).

consigli ad accumulatori. Inutile spendere parole per lodare questa variata produzione meccanica, che per il compratore nella comodità assoluta di scegliere il tipo più confacente agli interessi che possono aver spinto ad acquistare un'automobile. Dalla più piccola alla più potente delle macchine, la lavorazione è sempre la stessa, accurata e di materiale di primissima lega, che distingue in modo tutto speciale la lavorazione di queste reputate officine di Legnano. La *Wolsit* ha inoltre altri scopi: quelli di procurare al commercio industriale dei robusti *camions* da 16 a 30-36 HP, della portata da chilogrammi 2500 a 3500 adatti pure per *omnibus*; nonché imbarcazioni a motore per mari, per laghi e per fiumi. Allo stand della *Wolsit* accorre quindi giornalmente e il gran signore che fa l'acquisto dell'automobile per città o da turismo, e l'industriale che vuol migliorare la ricchezza della sua industria servendosi dei *camions*, il carotrasporto dell'avvenire.

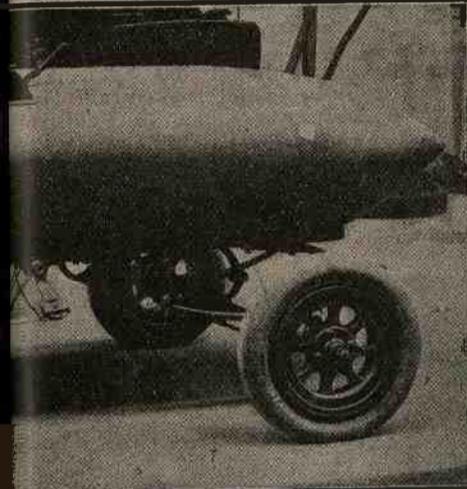
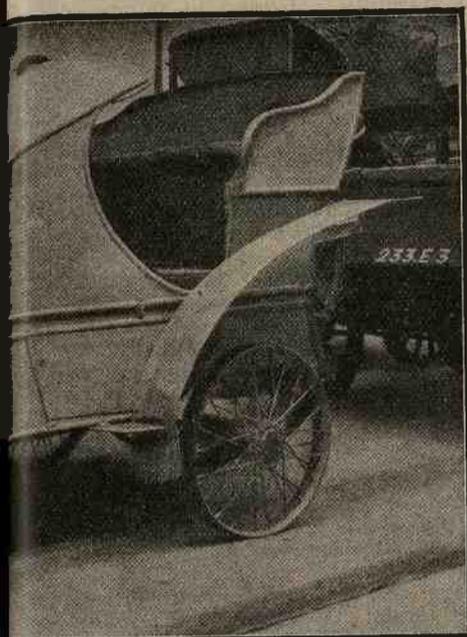
**Fabbrica « WOLBER ».** Non è marca italiana ma dell'Italia ha fatto, si può dire, il suo centro prediletto. Quale è infatti il *roulier*, il corridore ciclista che non debba alla bontà di questi pneumatici l'aver vinto una o più corse su strada, precedendo campioni della più nota importanza? I signori Piccini di Torino, notissimi industriali e importatori delle più rinomate novità ciclistiche e automobilistiche in Italia, furono i primi che misero l'occhio su questo famoso prodotto, ed ottenendone l'esclusività per l'Italia, fecero per anni ed anni affari d'oro. Oggi essi hanno ceduto l'incarico ad un altro abile industriale, il signor Scipione Balbini di Milano, il quale assicurandosi la rappresentanza generale di questa marca pel nostro paese, era più che persuaso di aver

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




un ottimo passo. Il passato, i successi di questo pneumatico, danno completamente ragione alla combinazione avveduta del signor Scipione, e come nel 1907 che pel 1908 siamo persuasi che la gomma Wolber sarà sempre la preferita dai nostri campioni, perché trattasi di un materiale di estrema resistenza, di grande elasticità, che potrà sempre migliorare il successo di chi lo applica alla propria bicicletta tanto scopo di turismo che di gara. Nell'anno decorso furono prodotte 813.813 coperture, e cioè quasi 13.000 metri di gomma lineare. Stando ai risultati di quest'inizio di stagione, e alle ordinazioni pervenute al Colson, si può presumere che anche quest'anno queste cifre non saranno solamente raggiunte, ma superate.

Abbonatevi alla ST. MPA SPORTIVA - Lira 5 all'anno



La che partecipò alle corse di Francia del 1897. (Fot. Branger - Parigi).

## Automobili e pedoni

Il giornale L'Auto d'Italia, diretto dall'amico Gutierrez, ha pubblicato in occasione del X Salon di Parigi un numero speciale ricchissimo e per incisioni e per articoli. I più noti scrittori italiani hanno concorso alla compilazione di questa riuscitissima Rivista, e fra essi Edoardo Scarfoglio, il quale ha scritto per L'Auto d'Italia il seguente splendido brano di prosa che noi ci permettiamo riprodurre. (N. d. R.)

Che i pedoni abbiano un odio istintivo e inconciliabile, una specie d'insanabile misoneismo contro tutti coloro che vanno a cavallo, in carrozza, in automobile o sopra una bicicletta, è umano. Il pedone si considera in buona fede come il padrone della via, e si rivolta contro chiunque non si serve delle proprie gambe per camminare. E' invidia? E' istinto di difesa? Vi sarà forse dell'una cosa e dell'altra; ma io credo che neanche l'applicazione del pallone volante alla locomozione porrà fine al dualismo secolare tra la fanteria e — diciamo — la cavalleria sociale.

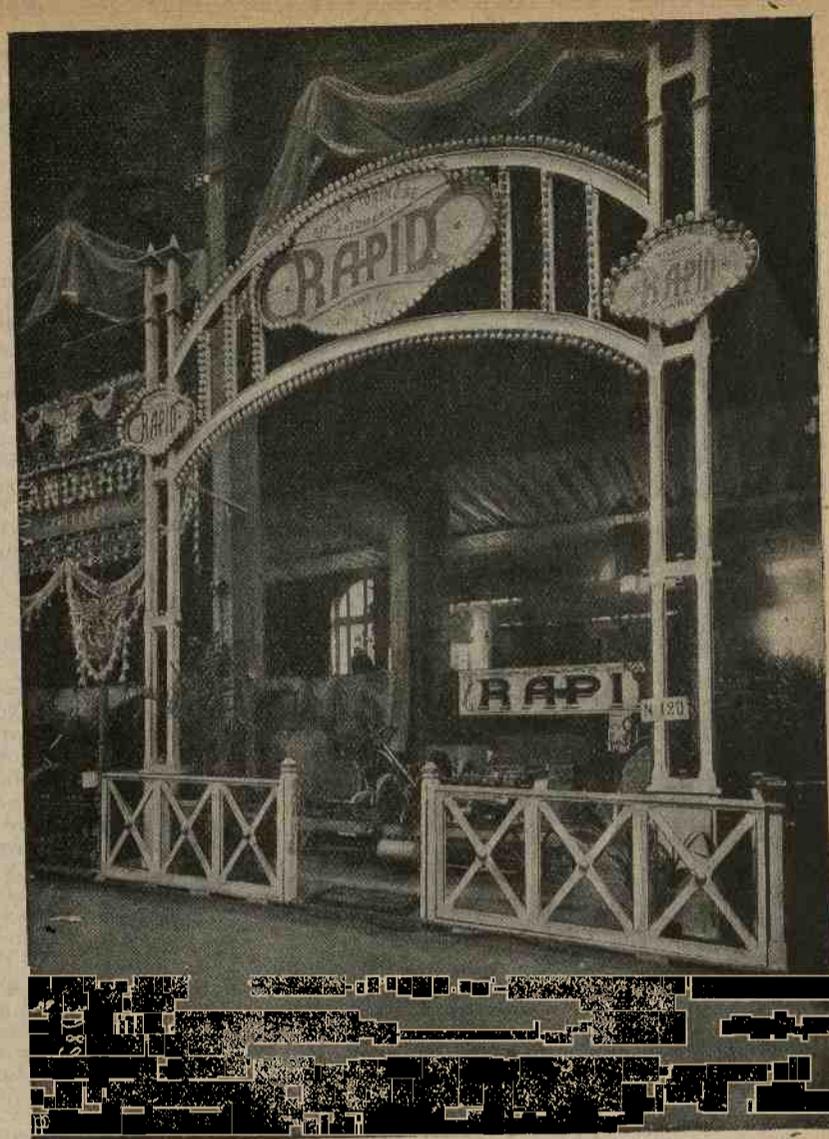
Quel che è veramente strano e inconcepibile è che il pedone, il quale in sostanza rappresenta la parte inerte e passiva dell'umanità, raccolga tutte le simpatie, ecciti tutte le tenerezze, accaparrisca tutta la parzialità di quegli organi della vita pubblica che dovrebbero promuovere il miglioramento

e il progresso sociale; e che gli umili pionieri di questo progresso e di questo miglioramento sieno l'oggetto dell'esecuzione e della persecuzione generale. Certo, la tutela della vita umana, la repressione dell'imprudenza, la severità della sorveglianza sono doveri imprescindibili dello Stato; e noi non ci lamentiamo delle leggi e dei regolamenti che infrenano l'ardore eccessivo e la forza pericolosa dei moderni centauri. Quello che noi troviamo ingiusto e insensato si è che mentre tutte le armi sono dirette contro di essi, i pedoni abbiano la libertà più assoluta d'intralciale l'opera utile e lodevole di chi si sforza di far camminare più presto l'umanità.

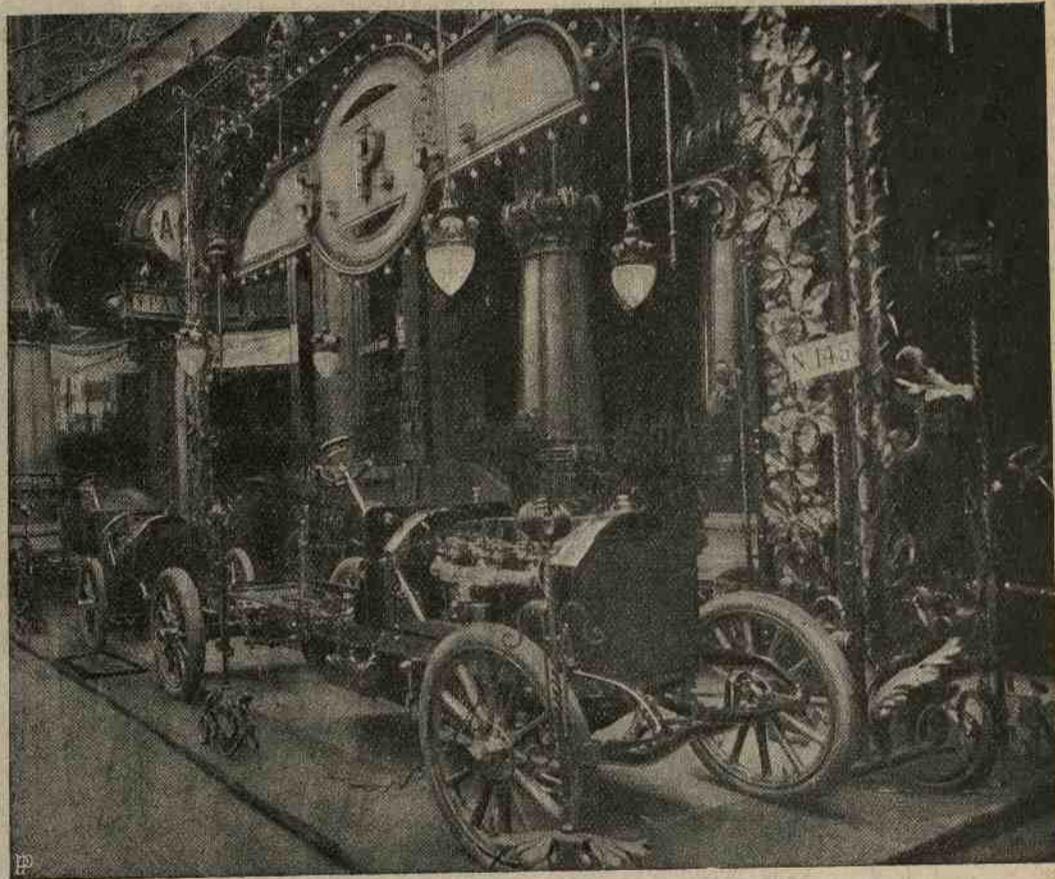
Chi ha dimenticato le epiche lotte che dovettero sostenere alcuni anni fa i ferventi della bicicletta? Dalle amministrazioni comunali che li perseguitavano con regolamenti assurdi e ridicoli, ai cani che mordevano loro le gambe, dai contadini che li assalivano nelle vie di campagna, ai monelli che gittavano davanti a loro dei pezzi di vetro, non vi fu angheria che non fosse adoperata contro di loro. Essi traversavano i villaggi in mezzo a cori selvaggi di fischi e a tempeste di torsi di cavolo, e dovevano compiere miracoli di agilità per evitare le carrozze che tagliavano loro la via, i gruppi di gente sordi ad ogni segnale, le femmine che se ne stavano impassibili sedute davanti alle loro porte, i ragazzi che si rotolavano nel fango insieme coi cani e coi maiali.

Dopo è cominciato il calvario degli automobilisti. Il rumore d'un automobile in corsa è così forte, che si ode a una distanza di cinquanta metri, e tutti avrebbero il tempo di scansarlo. Se poi al

rombo del motore e allo strepito degli'ingranaggi aggiungete il suono delle potenti trombe che si adoperano, è chiaro che appena uno di questi veicoli ha imboccato una via, tutti i passanti sono avvertiti della sua presenza. Ma quanti se ne danno pensiero? Costantemente voi vedete della



Lo stand della grande e rinomata fabbrica torinese Rapid all'Esposizione di Parigi. (Fot. Branger - Parigi).



Lo stand della giovane e fiorente fabbrica torinese Spa. (Fot. Branger - Parigi).

**MACCHINA per SCRIVERE**

La più perfetta. - La più solida. - La più perfezionata.

**CESARE VERONA - TORINO, Via Carlo Alberto, 20.**

**REMINGTON**

Filiali con Ufficio di Copisteria: Milano - Genova - Roma - Napoli - Firenze



Lo splendido stand della fabbrica torinese di automobili Standard che degnamente rappresenta al Salon di Parigi l'industria italiana. (Fot. Branger - Parigi).

una cosa ineffabile! Come si spiega ciò? Forse col fatto che l'automobilismo è ancora nel periodo santuario, è ancora un puro e semplice sport troppo costoso per essere accessibile a tutti?

Ma i servizi che lo sport ha resi al progresso umano in questi tempi sono enormi: la costruzione navale, il miglioramento della razza equina, la locomozione, l'educazione fisica dell'uomo, e ben presto la navigazione aerea debbono e dovranno allo sport una riconoscenza imperitura. Delle somme incalcolabili di danaro e una incalcolabile somma di energie sono state e sono quotidianamente spese dagli amatori d'ogni esercizio violento per lo sviluppo di tanti rami utili dell'umana attività; e considerarli come degli oziosi che trascorrono il mondo massacrando cani e ammassando pacifici viandanti, è cosa ingiusta e stolta.

Pochi anni fa il ciclismo era considerato come un passatempo fastidioso e pericoloso a chi non lo praticava; e tutti inveivano contro gli sventurati ciclisti. Ora esso è diventato uno strumento utile al commercio, e nessuno fiata più. Lo stesso accadrà dell'automobilismo. E noi, che già dovemmo lottare contro la malevolenza dei pedoni e la stupidità degli assessori comunali, i quali pretendevano che i pneumatici consumassero il lastrico delle vie, sosterremo pazientemente quest'altra crociata.

Poichè noi non disconosciamo già i grandi servizi resi alla civiltà dalle gambe; ma crediamo che pel progresso avvenire del mondo le ruote siano destinate a esercitare una funzione assai più importante.

E. SCARFOGLIO.

### Il calendario automobilistico italiano del 1908

Il Calendario sportivo del 1908 (corse automobilistiche di velocità, gare di turismo, Congressi automobilistici, corse di canotti automobili) comprende 48 riunioni.

L'Italia ha pure un posto importante in questo Calendario, dove, s'intende, le manifestazioni sportive francesi primeggiano per numero.

L'Italia, ripetiamo, ha saputo presentare un programma ancora interessante, che certo richiamerà l'intervento del concorrente estero ad ogni sua singola prova.

Nel mese di gennaio le uniche manifestazioni automobilistiche d'Europa si svolgeranno in Italia e precisamente nella nostra città per cura dell'A.-C. di Torino e del Moto-Club d'Italia.

Dal 18 gennaio al 2 febbraio nel Parco del Valentino avremo la quinta Esposizione d'automobili la quale, come si sa, sarà l'unico Salon italiano della stagione. A Milano infatti è completamente tramontata l'idea di far risorgere nel Parco la Mostra del ciclo e dell'automobile, essendosi trovato sufficiente il Salon di Torino, il quale, svolgendosi sempre nel primo o secondo mese dell'anno, costituisce il vero mercato importante d'Italia.

Milano automobilistica, che ha rinunciato al suo Salon primaverile, non mancherà però di appoggiare, come, del resto, ha sempre fatto, l'iniziativa dei torinesi. Gli ottimi rapporti che corrono fra i due Clubs automobilistici del Piemonte e della Lombardia ce lo confermano. Durante la quinta Esposizione di Torino avremo anche quest'anno una prova sportiva, e

cioè il *Criterium* delle vetturette e la Coppa dell'Esposizione per motociclette, fissati per il 26 gennaio.

In febbraio, marzo ed aprile non avremo nessuna gara.

Nel mese di maggio, invece, lo sport automobilistico avrà per centro la Sicilia, dove nuove grandi iniziative sportive si svolgeranno in forma veramente grandiosa. Vincenzo Florio è sempre alla testa del movimento sportivo siciliano, presiedendo appunto il Comitato palermitano, che fissa per il 7 maggio una corsa di vetturette, per il 10 maggio una prova di vetture (Targa Florio).

Nel mese di giugno, e precisamente il giorno 14, le vetturette saliranno lo storico colle di Moncenisio, partecipando alla nuova prova indetta dal giornale *La Stampa Sportiva*.

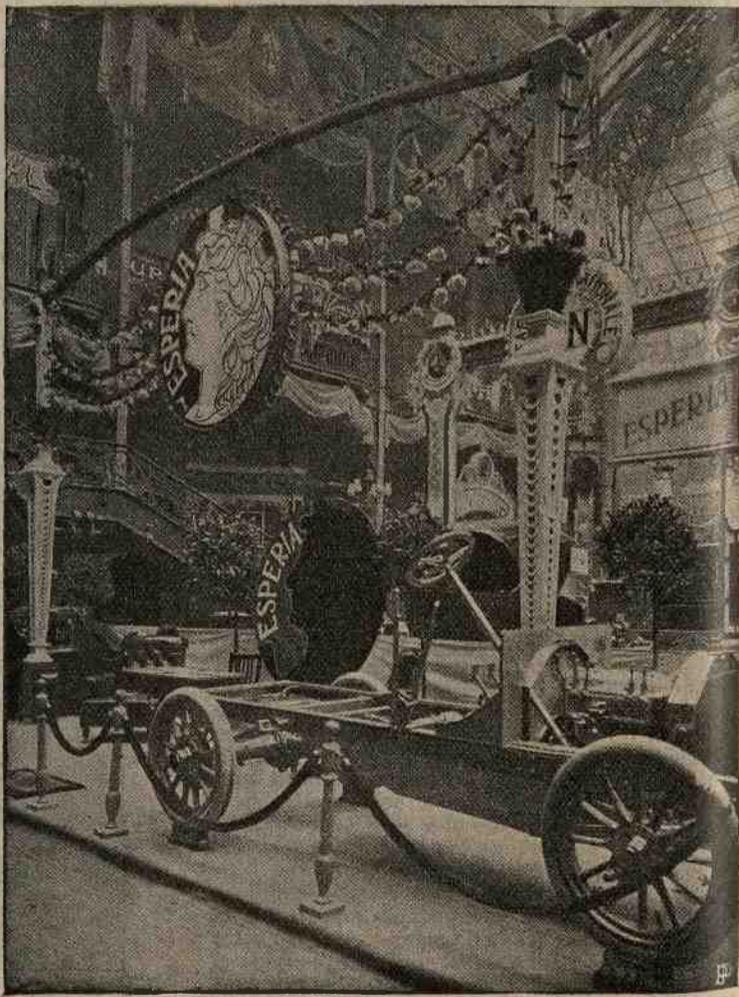
In settembre, e, meglio, nella seconda quindicina, avremo a Piacenza un concorso di omnibus automobili ed altri veicoli pesanti da trasporto per cura dell'A.-C. d'Italia e del Touring Club Italiano.

Il lettore a questo punto si domanderà: E la Coppa Florio? Come già scrivemmo, la Coppa Florio, che figura iscritta nel Calendario sportivo per il 6 settembre, avrà luogo nel Bolognese, non più nel Bresciano, avendo rinunciato bresciani e milanesi ad organizzare corse nel 1908. L'A.-C. di Bologna si è fatto organizzatore della grande prova sportiva, ed a Parigi l'ha ufficialmente annunciata. L'A.-C. di Bologna si è riservato di comunicarci l'ultima sua deliberazione per la fine d'anno, avendo stabilito che le iscrizioni si chiudano il 31 gennaio. Dal numero delle Case iscritte si potrà giudicare della maggiore o minore convenienza di mandare ad effetto il programma. Noi però non dubitiamo del successo, poichè una grande corsa di velocità s'impone ancora a tutto vantaggio della nostra industria.

Ad ogni modo, il Circuito sarebbe il seguente: Bologna (Scala), Castel Franco, Persiceto, Scala 70 km. di bonissime strade, con due rettilinei in partenza l'uno, in arrivo l'altro, misuranti rispettivamente 21 e 17 km. Non vi sono passaggi a livello, ma soltanto due sottopassaggi già esistenti e facilmente riducibili; opportuni lavori stradali di miglioramento saranno fatti nei punti meno perfetti ed a cura della Provincia.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA

L. 5 all'anno



Lo stand della fabbrica bergamasca Esperia. (Fot. Branger - Parigi).

gente che se ne va davanti a voi placidamente, insensibile a ogni fracasso, determinata a farvi fermare se non volete schiacciarla. Costantemente altre persone traversano la via, da un marciapiede all'altro, a un metro dal vostro veicolo. Appena entrate in un villaggio, tutti i cani si precipitano verso le ruote della vostra carrozza, tutti i monelli si affollano intorno, corrono davanti a voi, gittano a centinaia i loro berretti sul vostro passaggio.

I carri non si degnano di scostarsi, le vecchie che stanno a chiacchierare davanti alle loro case non si rimovono d'un pollice, i fiaccherai si mettono in traverso davanti a voi nella speranza di essere investiti e di farsi pagare per nuova vecchia rozza moribonda e una carriola sgangherata. In alcuni villaggi i ragazzi si piantano in fila nel mezzo della via e aspettano l'automobile con le braccia aperte, nè si scostano se questo non è loro sopra.

Se accade una disgrazia, se un monello scivola, se un uomo riceve uno spintone da un altro, se il simultaneo affollarsi a destra e a sinistra di persone e di carri non vi lascia lo spazio di sgusciar via, di chi la colpa?

Oh, non si discute neanche! Dell'automobile e di chi lo conduce. Il pedone è sacro, è inviolabile, può fare tutto quello che vuole, può invadere la via e il marciapiede, può esser sordo e cieco, può fischiare, urlare, lepidare gli automobili e gli automobilisti, coricarsi sul loro passaggio; per lui non vi sono nè leggi nè regolamenti, nè guardie. Lo Stato è per lui, la forza pubblica è per lui, i magistrati sono per lui, e i giornali sono per lui.

I giornali specialmente. Questi grandi organi del progresso umano, cessata oramai la guerra

contro le biciclette, si sono rivolti contro gli automobili. E con un senso di modernità e con uno spirito di civiltà veramente meravigliosi, gonfiano ogni più piccolo accidente, danno costantemente torto agli automobilisti e aizzano la folla contro di loro. E'

#### Ciclisti!

Volete viaggiar sicuri?  
Munite la vostra Bicicletta con

**FRENO  
BOWDEN**

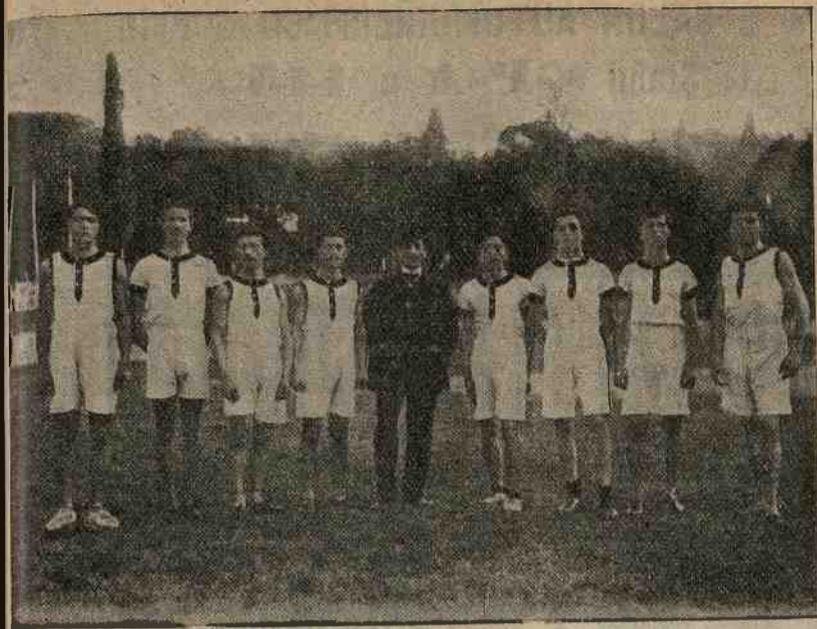
Sindacato Francese Brevetti BOWDEN  
MILANO - Via G. Sirtori, 16 bis.

# LA MOTOSACOCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

G. F. MONTCHAL, Via Dante, 4 - Milano  
CATALOGO GRATIS

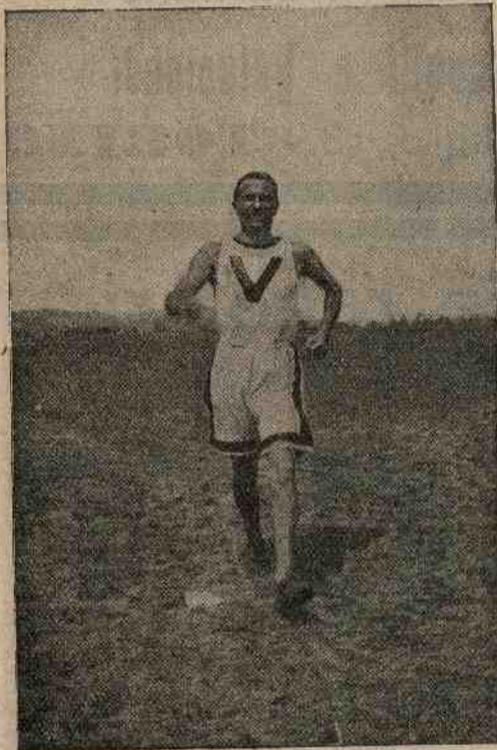


Le due squadre del Club Audace di Torino, vincitrici del Campionato Nazionale Staffette a Roma, e della Gran Medaglia d'oro, dono di S. M. il Re (17-18 nov.). Da sinistra a destra: 1ª Squadra - Mortara, Cartosegna, Tarella, avv. Nicola; 2ª Squadra - Ponzano, Calleri, Giordano, Casalis. — In mezzo: l'allenatore A. Baravaglio.

## La fine dei Campionati podistici italiani

### Il banchetto - La premiazione.

Al Ristorante Vallani di Roma riuscì animatissimo il banchetto in onore dei nuovi campioni podisti. Al posto d'onore erano l'on. Brunialti, il cav. Ballerini e l'avv. De Sanctis Mangelli, consigliere provinciale. Il cav. Ballerini, dopo aver letto i telegrammi di scusa per non poter intervenire dell'on. Lucchini e del comm. Ravà, ringraziò tutti coloro che concorsero alla buona riuscita dei campionati, come l'Associazione pel movimento dei forestieri, il ministro della pubblica istruzione e la Giuria delle gare.



Arturo Balestrieri, campione italiano di marcia di mezzo fondo 1907 (km. 10 in 45' 48").

Il cav. Ballerini chiuse il suo brindisi con un augurio di migliore riuscita ai futuri Campionati che si svolgeranno in Roma nel prossimo maggio.

L'on. Brunialti, con un caldo discorso che fu tutto un inno allo sport all'aria aperta, si augurò che le pubbliche autorità, come avveniva nelle gare antiche dei greci e dei romani, abbiano a presenziare le future gare.

Quindi consegnò la grandissima medaglia del Re al Club Sport Audax di Torino, e per esso all'avvocato Nicola che ringraziò commosso.

### I campioni.

Ricapitoliamo dunque i risultati: La medaglia d'oro della Regina Margherita a Barozzi della Società Ginnastica e scherma di Novara, campione italiano di

corsa dei 100 metri; la velocità e dei 400 metri. Questo campione ha 26 anni, pratica il podismo da soli 80 mesi, è ginnasta ed atleta dall'età di 16 anni. Vinse una sessantina fra primi e secondi premi nelle gare podistiche e una quarantina in quelle ginnastiche ed atletiche, fra cui quello vinto in Svizzera nel 1905; è impiegato all'ufficio di conciliazione di Novara.

La medaglia d'oro del Ministero della guerra a Pietri Durando della Società Patria di Carpi, campione italiano per la corsa dei 5000 metri e dei 20.000 metri, stabilendo i nuovi records italiani. Egli ha guadagnato altre trenta medaglie d'oro, oltre il gran premio della Maratona internazionale a Parigi, è detentore dei Campionati emiliani, del gran premio Cattafava a Modena e del doppio giro d'Intra; fa il pasticciere, ha 22 anni e pratica il podismo da soli 8 anni inframmezzati da 21 mesi di vita militare.

La medaglia d'oro dell'Istituto nazionale di educazione fisica a Cartasegna dell'Audax di Torino, campione italiano per i 1000 metri di corsa. Questo giovane studente (22 anni) del quinto anno di medicina all'Università di Torino e che è anche un bravo canottiere del Club Cerea, si è dato al podismo da due anni ed ha guadagnato fra primi e secondi una settantina di premi, di cui nove primi in questo anno.

Il campione italiano dei 10 chilometri di marcia è Balestrieri Arturo della Virtus di Roma, ragioniere, di anni 32, che esercita il podismo da sette anni ed ha vinto 72 medaglie, di cui 24 primi premi; è decorato della medaglia d'argento al valore civile per aver salvato dal Tevere, nel 1902, un suicida.

Ricordiamo fra le sue innumeri affermazioni la vittoria del dicembre 1905 nella gara di marcia dell'ora (km. 11.750 60); il record nazionale dell'ora (km. 11.867); la vittoria nelle eliminazioni (1906) per le Olimpiadi di Atene su 1500 metri (6' 52"); le dieci miglia (km. 16.090 in ore 1,20' 20"); aprile 1906, il giro di Roma (km. 18, in ore 1,37"); il Campionato del Lazio 1907 e quello d'Italia 1907.

Il campione italiano dei 110 metri con ostacoli è il Pinzi di Roma, di 23 anni, che è stato una vera rivelazione di forte podista come è forte ginnasta; egli è campione junior del club di canottaggio il Tevere di Roma.

### Il ritorno dei campioni dell'"Audace",

Accompagnati dall'infaticabile allenatore signor Baravaglio, sono ritornati da Roma i ginnasti signori Cartasegna, Diogene, Giordano, avv. Nicola, Calleri, Piumaty, Mortara, Ponzano, Morgando ed altri, tutti soci di questo Club glorioso, e reduci dai trionfi nei Campionati podistici italiani tenutisi colà.

La Società, in veste ufficiale, ha loro offerto un affettuoso ricevimento, issando, fra grande entusiasmo, alla bandiera sociale, già carca di allori, la splendida medaglia d'oro, dono di S. M. il Re, per la Gara nazionale delle Staffette, forse la più importante delle gare, e dove l'Audace conquistava brillantemente il primo ed il terzo posto. Particolari rallegramenti toccarono al Cartasegna, il vincitore del

Campionato sul chilometro; a Diogene, secondo arrivato, tanto nel Campionato dei 100 metri, che in quello dei 400; a Giordano, secondo arrivato nel Campionato dei 5 chilometri, a pochi metri dal famosissimo campione Pietri Durando; a Piumaty, Mortara ed a tutti.

Giova dire che tali festeggiamenti ai bravi campioni sono più che meritati, ed uno speciale rallegramento va oggi tributato al Club Audace, la Società torinese che in più di dieci anni di vita rigogliosa ha sempre, forse più di tutte e meglio di tutte le altre Società, fatto trionfare i colori della nostra Torino in ogni ramo di sport, particolarmente poi in quelli atletici, che sono appunto i più adatti per il rinvigorimento della nostra gioventù.



Massimo Cartasegna, del Club Audace di Torino, vincitore del Campionato Italiano m. 1000. (Fot. Giordano - Torino).

## La V Esposizione Internaz. d'Automobili di Torino

Le ferrovie dello Stato hanno concesso speciali riduzioni per gli espositori e le merci destinate alla Mostra di Torino, con effetto dal 15 dicembre 1907 al 30 gennaio 1908 per l'andata, e dal 2 febbraio al 30 aprile per il ritorno.

Di questi giorni la Direzione dell'Automobile Club di Torino ha inviato alla Commissione sportiva dell'A. C. I. il regolamento per la corsa delle vetturette, che verrà disputata il 28 gennaio.

### CORRISPONDENZA

Luino — A. Burzi. Ringraziamenti per l'informazione. Prendiamo atto che il signor Bolongara Angelo appartiene alla Società ginnastica e sport La Forza, di Luino, e non all'Unione sportiva di Omegna.  
Firenze — Sandyford G. Grazie infinite.



Primo Congresso Nazionale Podistico (Roma, 16 novembre 1907).

(Fot. Setti).

**"CENTAUR"**

della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry  
Solidi - Scorrevoli - Convenienti

Agenti per l'Italia con deposito:

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

**S-P-A**

Visitare al SALON AUTOMOBILISTICO di Parigi  
lo Stand **S-P-A** n. 145

**SOCIETÀ PIEMONTESE AUTOMOBILI**  
TORINO - Barriera Crocetta - TORINO

Fabbrica di Macchine e Velocipedi Aug. Göricke  
**BIELEFELD**  
(GERMANIA)



Biciclette  
Motociclette  
Produzione annuale 40.000 Biciclette

Serie A.G.B.  
Scrematrici  
1000 operai

**Edoardo Bietti**  
MILANO  
Via Bertani, n. 8  
(Arco. de. Sempione)  
Telef. 24-71

**BENZINE**  
Esposizione Internazionale  
MILANO 1906  
Medaglia d'Argento  
Massima onorificenza

**PNEUMATICI**  
**PETER**  
ADAM BOOS  
MILANO  
70 FORO BONAPARTE 70

➔ Visitate lo **STAND N. 126** al Salon di Parigi ➔

**“Junior”**

Châssis 20|24 e 30|40 HP

Trasmissione a catene

**“Otav”**

2 Cilindri 8|10 HP - 4 Cilindri 18|20 HP

Trasmissione a cardano

**Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi**

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

Non accettando che vittorie regolari,  
la Casa

**PEUGEOT**

non si fregiò di tanti trofei.

Il trionfo nel **Giro di Lombardia**,

con **1° GARRIGOU**  
**2° AZZINI**

è più completo, perchè ottenuto dopo aver sventato le imboscate e scoperti i tranelli che avrebbero rese facili le vittorie a concorrenti poco scrupolosi.

Agenzia Generale Stabilimenti PEUGEOT per l'Italia:

**G. e G. F. ALLI PICENA - Torino**

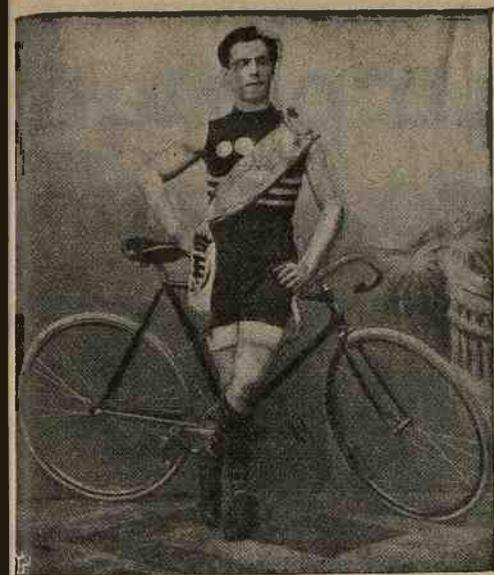
Agenti per Milano

” ” Alessandria  
” ” Genova  
” ” il Meridionale  
” ” la Romagna

**A Dei & C.**

**G. Maino**  
**G. Mentasti**  
**Ettore Cipullo**  
**A. Zuffelato & C.**

Nei prossimi numeri: Lista completa dei nostri Agenti autorizzati.



Bonelli Vincenzo, di Pinerolo.  
(Fot. Alifredi e Tavera - Pinerolo).

## seduta annuale al "Club Audace", di Torino

La triplice vittoria del Club Audace.

Nei locali di questo Club fiorentissimo si è tenuta la seduta generale dei soci. Erano presenti i signori Cigolini, ing. Gamba, dottor Donegana, avv. Nicola Baravaglio, Pascaud, Basile, Cartasegna, Cernuschi, avv. Filippi, Porcarotto, Morgando, Fasano, Maffera, Casalis, Poccia, Nodari, Cattani, Ponzano, Peretti, Perfetti, Ragazzi, Montecucco, Destefanis, Canuto Carlo, Fiorito, Moschini, Vayra, Chionio, Conti Umberto, Chisotti, Strozzi, Calziani, Bogino, A. Aymar, Anza, Delchiappa, Oldano, Lupo, Maccagno, Scalero, Costante, Canuto Oreste, dottor E. Conti, Moretta Felice, Vivenza, Basso, Giordano, Pozzio, Bava, Grano e Levi. Altri soci mandarono le adesioni.

Il presidente, signor Pietro Cigolini, diede relazione dell'anno sociale 1906-1907, che si è chiuso con un totale di 45 primi premi, 50 secondi, 60 terzi, 6 campeonati, ed altre ricompense minori. Un successo straordinario, quindi, se si considera che trattasi di premi vinti in gare libere a tutti, quasi tutte vittorie riportate in gare di altre Società italiane.

Dopo il discorso presidenziale, applauditissimo, e la relazione del cassiere dottor Conti, l'assemblea all'unanimità riconfermò a presidente il signor Cigolini per acclamazioni. Si passò in seguito alla elezione delle cariche per il nuovo anno sportivo 1907-908, e vi fu riconferma dell'intero Consiglio direttivo come segue: presidente Pietro Cigolini, vice-presidenti ing. Miro Gamba e Scalero Eugenio, cassiere dottor Ernesto Conti, segretario Giuseppe Maccagno, vice-segretario Annibale Pascaud, consiglieri: dottor Donegana, Basso, Eugenio Casalis, Pascaud Fiorito, Alfredo Baravaglio, avv. Mario Nicola; revisori dei conti: Candido Basile e Giuseppe Barrella.

Dopo la seduta ebbe luogo una bicchierata, particolarmente dedicata ai soci Cartasegna, avv. Nicola Barrella, Casalis, Giordano, Mortara, Ponzano, Calziani, trionfatori nei recenti Campionati italiani disputatisi in Roma.

Domenica 24 novembre, nella gran sala di questo Club, si è svolta l'interessante gara atletica di resistenza con bilanciere di 40 chilogrammi. La gara era libera a tutti, ed è riuscita la prima triplice vittoria all'appena inaugurato nuovo anno sportivo 1907-908. Ecco, del resto, i risultati:

Vince il primo premio Basso, dell'*Audace* (il vincitore dello scorso anno), eseguendo correttamente 12 sollevamenti; 2. Bauducco, dell'*Audace*, con 25; Chisotti, dell'*Audace*, con 22; 4. Pasiani, della *Società Ginnastica*, con 20. Seguono, a pari merito: Cigolini (dell'*Audace*), Destefanis (dell'*Audace*), Ferreri (dell'*Ginnastica*), Macono (dell'*Ginnastica*), tutti con 18 sollevamenti. Poi: Ribotto (dell'*Ginnastica*), Bosco (dell'*Ginnastica*) e Poccia (dell'*Audace*), tutti con 15 sollevamenti.

La Giuria era composta dei signori: Durio Agostino Savio Ernesto, per la *Società Ginnastica*; ing. Miro Gamba e dottor Ernesto Conti, per l'*Audace*. Presentavano le gare il presidente Cigolini ed il vice-segretario Pascaud.

## Medaglioni sportivi

Due altri campioni del ciclismo.

Presentiamo oggi ai lettori due altri campioni dello sport ciclistico italiano.

Bonelli Vincenzo appartiene al Veloce Club di Pinerolo ed è il vincitore del Campionato di Pinerolo 1906-1907.

Il secondo è Tabacchi Edmondo di Ferrara, campione emiliano, vincitore della Gran Coppa di Rovigo (km. 50) su pista, battendo il campione italiano Ferrari di Roverbella (Mantova).

A San Paulo (Brasile) si è fondato il *Touring Club Paulista*, Club che ha per scopo lo sviluppo del ciclismo e motociclismo in San Paulo (Brasile).

Furono nominati:

Presidente, Nunzio Sercelli; vice-presidente, Alessandro Refinetti; segretario, Alessandro Grazzini; vice-segretario, Justiniano Costa; tesoriere, Serafino Romani; direttore di sport, Ferruccio Olivieri; vice-direttore, Eugène Gazeaux; consiglieri, Armando Mugnaini, Claudio Bosisio, Attilio Pelosini, Louz Berringer, Jacques Funhe e Carlos Borha.

## IL GIRO DI LOMBARDIA

e l'inchiesta della Commissione astigiana

Riceviamo e pubblichiamo, riservandoci di completare ogni commento all'operato dell'Unione appena ch'essa avrà emesso la sua sentenza a chiusura di ogni risultato del Giro di Lombardia:

### Lettera aperta

all'Unione Velocipedistica Italiana - Alessandria

Il Comitato nominato dal numeroso comizio del 5 corrente, acclamante al forte corridore ciclista Giovanni Gerbi, si prefisse di indagare coscienziosamente, senza alcuna passione, sulla corsa Giro di Lombardia, nella quale erano iscritti quattro forti ciclisti francesi, reclutati dalla Casa Peugeot, il forte Giovanni Gerbi ed i migliori routiers italiani.

Tale Comitato ebbe a radunare, in ottemperanza al mandato avuto dal detto comizio, quanto seppero dire i controlli fissi preventivamente stabiliti sul percorso dalla *Gazzetta dello Sport*, organizzatrice del Giro di Lombardia, e quanto ebbero a riferire i controlli di testimoni seri e di indiscussa onestà che presenziavano al passaggio dei corridori iscritti a tale corsa e di quelli che poi seguirono per un giustificato entusiasmo il gruppo dei corridori di testa.

Tutto ciò, il Comitato ebbe a fare per lo scopo di ottemperare al suo mandato di potersi pronunciare sulla condotta in corsa del Gerbi, che arrivato a Sesto, traguardo d'arrivo, primo di 39 minuti primi, venne distanziato dal primo posto all'ultimo della classifica, e di potere conseguentemente rispondere con dati assoluti ai cittadini intervenuti al comizio del 5 corr.

I controlli adunque depongono che il Gerbi non incorse nelle infrazioni al regolamento vigente per il Giro di Lombardia, come lo si vorrebbe incolpare, e questo Comitato tiene le autentiche dichiarazioni firmate, a comprova di quanto gli risulta, a disposizione di chi ne vuol prendere visione.

Frattanto, tra le tante dichiarazioni, vi è quella del *Club Eupili* di Erba-Incino, che formalmente smentisce ogni altra diversa asserzione, e protesta contro la Giuria di Milano (nella quale sonvi redattori della *Gazzetta dello Sport*), che non credette neanche di interrogare il suddetto controllo, per quanto nel n. 96 della *Gazzetta* il « Magno », sentenziando, dica che i signori Marley, Carozzi e Bobbio videro il Gerbi allenato da un ciclista.

Esaminando le dichiarazioni dei controlli in relazione a quanto dicono i sunnominati signori, si dovrebbe arguire che, o le dichiarazioni sono false, o supporre che i detti signori non abbiano nulla veduto, tanto più che la loro automobile rimase in panne lungamente quando era già passato il Gerbi, ed in questo caso credere perciò che i signori Marley, Carozzi e Bobbio riferiscano sulle informazioni e notizie a loro state date da qualcuno, che non sapeva dell'importanza di quanto diceva per la classifica dei corridori in corsa, o state comunicate da interessati.

Il Comitato quindi rivolge rispettosa preghiera all'U. V. I. perchè essa prenda in esame le numerose dichiarazioni e giudichi.

Dica se l'essersi trovato un ciclista (portante il numero e perciò iscritto nella gara) avanti al Gerbi momentaneamente, per breve tratto di una quindicina di metri, sia stato allenato malgrado la distanza, sia stato efficacemente allenato non ostante la pozzanghera.

Il Comitato fa voti che l'U. V. I. indaghi e stabilisca se il ciclista di cui si fa menzione in una delle dichiarazioni dei controlli, non sia servito piuttosto di vero allenatore ai corridori francesi con cui si alternava il posto di testa, per quanto fosse dichiarato già fuori gara; fa voti che essa inquisisca presso i controlli e testimonianze che facilmente si possono rintracciare, i

quali senza tema di smentita depongono di aver visto effettuarsi un rifornimento di cibarie per i francesi a mezzo di un certo automobile su cui vuolsi ci fosse a bordo pure uno della Giuria, cosa questa che costituirebbe per i corridori una evidente contraffazione al regolamento vigente, e se è vero quanto dicesi, una sfacciata parzialità per quel tal membro della Giuria a bordo di quella famosa automobile.

Il Comitato si permette quindi rivolgere una domanda all'U. V. I.: Come non mai seppe la Giuria giudicatrice della corsa di quanto sopra è accennato? Come mai solamente, forse in buona fede, ma certo con poca esattezza pure, furono riferite alla Giuria cose che deponavano sfavorevolmente per il Gerbi, tralasciando quanto giustizia avrebbe imposto riferendosi ai corridori francesi? Perchè al controllo di Varese, dopo il passaggio del Gerbi, del Petit-Bréton, del Garrigou, si pronunciava già la sclassifica del Gerbi, mentre nulla potevasi sapere? Quel tal signore del controllo di Varese, interrogato in proposito, con quale autorità disse di Gerbi squalificato? Perchè a Torino la Peugeot proclamava primo Garrigou e l'Auto ne faceva l'eco, per quanto la Giuria non si fosse ancora pronunciata? Che il signor Picena sia stato lusingato dalla *Gazzetta dello Sport*, i cui redattori componevano la Giuria giudicatrice quantunque fossero gli organizzatori del Giro? Come mai venne cambiato l'itinerario del Giro di Lombardia alla vigilia della corsa, col pretesto che le strade erano cattive per le abbondanti piogge, favorendo in tal modo i corridori francesi, soliti a percorrere le strade buone, mentre per il Gerbi le cattive strade erano un ottimo coefficiente di vittoria? Che tutto fosse precedentemente stabilito di favorire i Garrigou, i Georget, i Petit-Bréton? Perchè non si interpellarono i controlli?

All'U. V. I. il Comitato fa appello affinché esamini colla sua scrupolosa imparzialità quanto si riferisce al Gerbi, tanto acclamato dalla *Gazzetta dello Sport* prima della corsa (giacchè lo chiamava l'invitto Gerbi, unico corridore che poteva lottare con chance contro i corridori francesi), e giudicare quanto di grave risulta a carico dei Garrigou, dei Petit-Bréton, ecc.

La questione a decidere non è una questione di sport solamente, per la quale è offeso il nostro amor proprio come concittadini del Gerbi, è offesa la dignità e menomato il prestigio di un forte campione ciclista italiano, ma una questione in cui sono in gioco le vostre coscienze, o Giudici.

Asti, 20 novembre 1907.

Il Comitato d'inchiesta.



Tabacchi Edmondo, di Novara.

# "The Pearl,"

Marca depositata

La migliore Serie per  
costruzione di Biciclette

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

Non in poche corse importanti  
dove non sono in giuoco specialia

# Pneus

vittoriosi sia s

## LIBRO D'ORO

Match motociclistico Monasterolo-Rava-Bussat . . . . .	1° RAVA - Km. 10 e m. 800 in 7'
<b>Campionati Ciclistici Italiani:</b>	
Campionato Professionisti . . . . .	1° VERRI
Match pel Campionato Italiano . . . . .	1° VERRI
Premio Internazionale . . . . .	1° VERRI
Campionato Italiano Dilettanti . . . . .	1° DELLA FERRERA
Riunione di Mantova — Corsa Stayers . . . . .	1° TAYLOR
Riunione di Ravenna . . . . .	1° TAYLOR
Corsa Milano-Magenta . . . . .	1° FASSI
Riunione di Persiceto — Corsa con allenatori . . . . .	1° TAYLOR
» » » — Corsa 'Traguardi . . . . .	1° STEFANI
Riunione Internazionale Ginevra — Corsa Scratch . . . . .	1° VERRI
» » » — Corsa Tandems . . . . .	1° CARAPEZZI-VERRI
Campionato di Somma Lombarda (Km. 100) . . . . .	1° GILARDI
Riunione di Pistoja — Gran Corsa Nazionale . . . . .	1° PORTIOLI
Riunione di Parigi — Corsa Internazionale Scratch . . . . .	1° VERRI
Riunione di Cremona — Corsa Stagno Lombardo . . . . .	1° MASCETTI
Circuito Lavinese — Traguardi Lavino-Anzola-Samoggia	2° arrivato in finale TAYLOR
Match Taylor-Rossignoli . . . . .	1° TAYLOR
Campionato di Cuneo . . . . .	1° GULLINO, 2° BERTELLO
Riunione di Mortara . . . . .	1° ADRIANI, 2° STOPPANI
Corsa Milano-Pavia-Voghera (Km. 110) . . . . .	1° BIANCHI
Corsa Milano-Como-Varese-Milano (Km. 110) . . . . .	1° LONATI
Campionato Lomellino — Velocità . . . . .	1° PREDÀ
Campionato Asper — Castelnuovo Scrvia . . . . .	1° ANDREOLI
Corsa Resistenza — S. Angelo Lomellino . . . . .	1° PREDÀ
Corsa Leggiuno-Varese-Leggiuno . . . . .	1° ROMANÒ
Campionato Provincia di Como . . . . .	1° BIANCHI

Indirizzarsi per Contratti, richieste di Prezzi, So

FABBRICA ITALIANA DI PNEUMATICI

on risultati discutibili, ma lad-  
nteressi, troverete i

# DRONA

trada che su pista.

—————→  
**DEL 1907**

Unione di Mantova — Corsa Handicap . . . . .	1° PORTIOLI
Campionato Varesino — Su strada . . . . .	1° BIANCHI, 2° TIBILETTI
» » — Su pista . . . . .	1° BIANCHI
Unione di Albenga — su pista . . . . .	1° DELLA FERRERA, 2° MORI
Campionato Milano (Rione di Porta Vittoria) . . . . .	1° BELLONI, 2° SIVOCCHI
Appa Città di Acqui (Km. 140) . . . . .	1° MONTI, 2° ACCOTARDI
Unione di Mantova — Handicap Professionisti . . . . .	1° MORI
» » » — Corsa Mezzo fondo . . . . .	1° TAYLOR
» » » — Corsa Velocità Dilettanti . . . . .	1° LODESANI, 2° DELLA FERRERA
» » » — Corsa Handicap Tandems . . . . .	1° VERRI-FONTANI
Campionato della Società "Frangar non flectar", Alessandria	1° ANDREOLI
Corsa Milano-Spino d'Adda e ritorno (Km. 50) . . . . .	1° RENI
Campionato Lomellino (Km. 120) . . . . .	1° MAIRANI
San Premio Cremona — Velocità . . . . .	1° VERRI, 2° MORI, 3° MASCETTI
Campionato Cremonese — Stayers . . . . .	1° MASCETTI, 2° TAYLOR
Corsa Tradate-Milano-Varese-Tradate (Km. 100) . . . . .	1° GILARDI, 2° BERTONE
Unione di Torino — Corsa Velocità . . . . .	1° DELLA FERRERA
» » » — Corsa Tandems . . . . .	1° DELLA FERRERA-DURANDO
Campionato Sociale Gallaratese (Gallarate-Stresa e ritorno)	1° BERTONE
Corsa Doppio giro Val Cuvia . . . . .	1° CURTI
Corsa Rimini-Ancona-Rimini . . . . .	1° RAINERI
Campionato Provinciale Modena — Velocità . . . . .	1° TORRI
» » » — Resistenza (Km. 100) . . . . .	1° TORRI
Corsa Gallarate-Oleggio-Gallarate . . . . .	1° BERTONE
Campionato Cremonese (San Giovanni-Piadena-Cremona, Km. 63) . . . . .	1° MASCETTI
Unione di Torino — Corsa Dilettanti . . . . .	1° DE MATTEIS
Corsa Varese-Gemonio-Luino (Km. 50) . . . . .	1° CATTORINI
Campionato Provinciale di Pavia — Velocità . . . . .	1° BENZONI

enti, ecc. alla

**ETTORE VEZZONI - Milano, Via Orti, 4-6**



GENOVA  
Piazza Marsala

**GARAGE SQUAGLIA**

GENOVA  
Piazza Marsala

**Châssis SAN GIORGIO Motore a 6 cilindri - Brovotti Napier**

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

Modello 1907: 40/48 HP - L. 25.000

**Châssis LA BUIRE con la nuova trasmissione ad assi rotanti**

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

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

Rappresentanza Generale d'Italia

**Cantieri Baglietto**

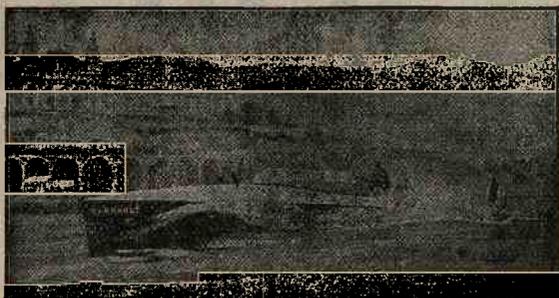
SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI  
SEDE IN GENOVA

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.

SI SA COME SI PARTE MA COME SI ARRIVA?



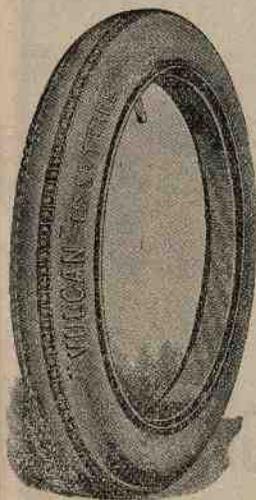
COL FANALE "AQUILAS" PRESTO E BENE!!

GITE NOTTURNE

SENZA FANALE "AQUILAS" TARDI E MALE!!

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



ANTIDÉRAPANT  
A ROULEMENT CAOUTCHOUC

Senza cuoio, antidérapant per eccellenza, è il solo che possiede i pregi del PNEU LISCI

Agenzia Italiana

**PNEU VULCAN**

Via Sebastiano Valfrè, 18 - TORINO

**V. RICHIARDONE e C.**

Via Cibrario, 10 - TORINO - Via Cottolengo, 30

Telefono 29-14

**Stabilimento Italiano**

per le Riparazioni dei Pneumatici d'Automobili

**Rinforzo in Cuoio**

(Brevetto Richiardone e Bertalmia)

Fari, Fanali, Cornette e Trombe della Casa ARNOLD di Dresda.

Motociclette BORGIO montate con Motore

**FAFNIR**

MOTORI - SERIE - PEZZI DI RICAMBIO  
MACCHINE D'OCCASIONE

E. M. BORGIO - Via Nizza, 84 - Torino.

**Cycles e Serie I. C. di Parigi**

Deposit. Gen. G. MARENA - TORINO, Via Po, 32-34

La più cara, ma la migliore delle Biciclette.

Visitate i nuovi modelli 1908.

Questa celebre Marca vinse il Giro di Francia nel 1904, battendo nettamente un formidabile lotto di corridori, come Pottier, Aucouturier, Garin, ecc.

Ciclisti! Turisti! Dilettanti! Professionisti! Conoscete il manubrio I. O. G.? E' quello adoperato da tutti i corridori del mondo.

Non troverete mai la vostra posizione se non adoperate un manubrio I. O. G.

Guardarsi dalle imitazioni.

**PICCIONI TEDESCHI**

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi

Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania

Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro at Piccione

Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro

Ancora e sempre la BOUGIE

**POGNON**

Economia per l'ottima qualità Evita le panne ed aumenta la forza dei motori.

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

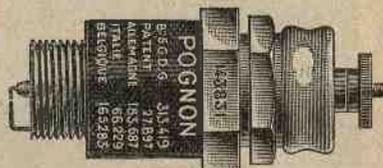
"Salon di Parigi - STAND N. 22 - Gallerie,,

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

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 Ceppa 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. OLÉMENT** ed **ISOTTA FRASCHINI**

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

**MILANO - ROMA - FIRENZE - BOLOGNA - MESTRE.**

# Standard

Automobili 14 HP  
**TORINO**