Anno VII. TORINO, 23 febbraio e 1° marzo 1908. N. 8-9.

# LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giuochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aeostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

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

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

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

## GLI SPORTS INVERNALI

Il Kronprinz di Germania alla guida di un bosleigh a Saint-Moritz.

(Vedi articolo a pagine 24-25).

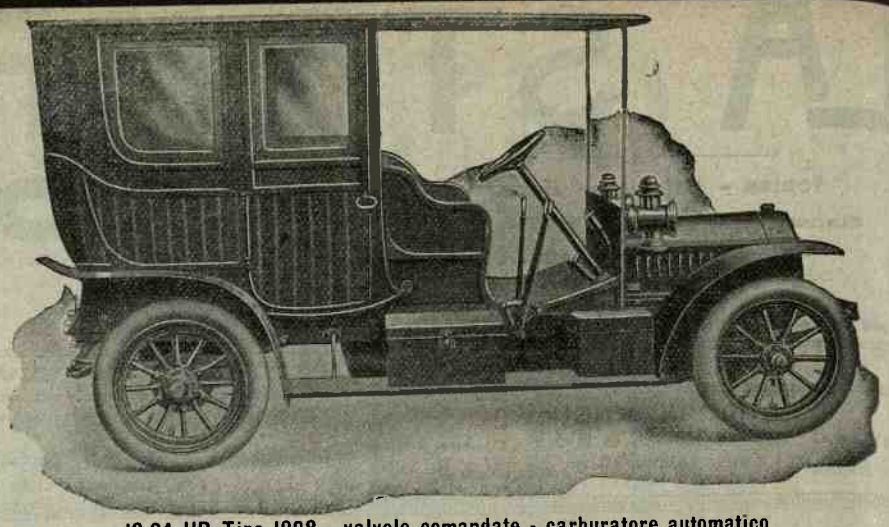
Visitate i nuovi Modelli 1908

# DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

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



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

# "Junior"

Châssis 20|24 e 30|40 HP

Trasmissione a catene

# "Otav"

2 Cilindri 8|18 HP - 4 Cilindri 16|20 HP

Trasmissione a cardano

## Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi

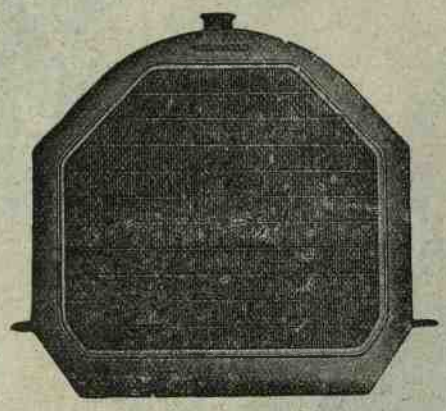
**MILANO** - Via Sirtori, 5 — Corso Mass. d'Azeglio, 58 - **TORINO**

De FORNIER, 7, Avenue de la Capelette - MARSEILLE.

Depositi in Italia:
- FLORENCE: NAGLIATI, 6, Via Ponte alle Mosse.
- MILAN: RICORDI & SESSA, 21, Via Montevideo.
- TURIN: CARPIGNANO, CASALIS & C., 53, Via dei Fiori.
- GÊNES: SQUAGLIA, Piazza Marsala.
- BOLOGNE: GARAGE LIBERTAS, 32, Via Milazzo.

ED IN TUTTI I PRINCIPALI GARAGES

# Raffreddatore G.A.



per Vetture da Turismo.
per Vetture pesanti.
per Vetture leggiere.
per Vetture da Corsa.

Il solo adottato dalle grandi Officine Francesi

# Carburatore G. A.

Circuito delle Ardenne 1907.

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

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

MODELLI per:
Vetture - Vetturette - Motocicletta

J. GROUVELLE, H. ARQUEMBOURG & Cie
PARIS - 71, Rue du Moulin-Vert, 71 - PARIS

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

GENOVA Piazza Marsala — GARAGE SQUAGLIA — GENOVA Piazza Marsala

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

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

**Modello 1907: 40|48 HP - L. 25.000**

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

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

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

Rappresentanza Generale d'Italia

La Società Anonima Ligure-Romana

**"F. R. A. M."**

per la **F**abbricazione **R**otabili, **A**vantreni, **M**otori.

Sede Centrale e Stabilimento in *ROMA*, via Salaria, N. 134 — Succursale in *GENOVA*, Via XX Settembre, N. 30 - int. 6.

produce VETTURE, OMNIBUS, CAMIONS con Avantreno Elettrico Sistema "Cantano"

Le sue automobili rappresentano quanto di più elegante, robusto, velace e pratico si può desiderare nel campo dello sport e dell'industria

***Garages:*** ROMA, Piazza del Popolo, N. 3, Palazzo Lovatti — MILANO, Via Principe Umberto, N. 16

Per preventivi e prezzi rivolgersi alla Centrale di ROMA, via Salaria, 134.

**Standard** Automobili 14 HP TORINO

Chi più spende meno spende!

**Pneumatici**

# BATES

**Biciclette e Serie**

# ABINGDON

**Agenti Generali: CAMILLO OGGIONI e C.**

Via Ausonio, 6 - MILANO - Via Lesmi, 9

# B.S.A.

**MECCANICI COSTRUTTORI!**

*È necessario diffidare ancora una volta i Costruttori di Biciclette per l'abitudine invalsa di costruire Macchine, parte con Pezzi* **B. S. A.** *e parte con quelli di altra Marca, e di offrire poi tali Macchine per biciclette* **B. S. A.**

Ogni pezzo delle nostre Serie di costruzione è timbrato con la Marca di Fabbrica della nostra Società (Tre fucili) e non può essere venduto altrimenti.

**RACCOMANDIAMO VIVAMENTE L'USO DELLE SERIE COMPLETE**

**B. S. A.**

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd.
BIRMINGHAM

*Rappresentanti esclusivi per l'Italia:*
Società Anonima **FRERA** - MILANO

# S. C. A. T.

**Società Ceirano Automobili Torino**

**Officine con macchinario il più perfezionato**

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

**Tipi 12-14 e 16-20 HP**

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

**Robuste - Silenziosissime**
**Minimo consumo - Garanzia illimitata**

**Vetture di lusso e da turismo**

# ZÜST

**La Vettura classica da Turismo**

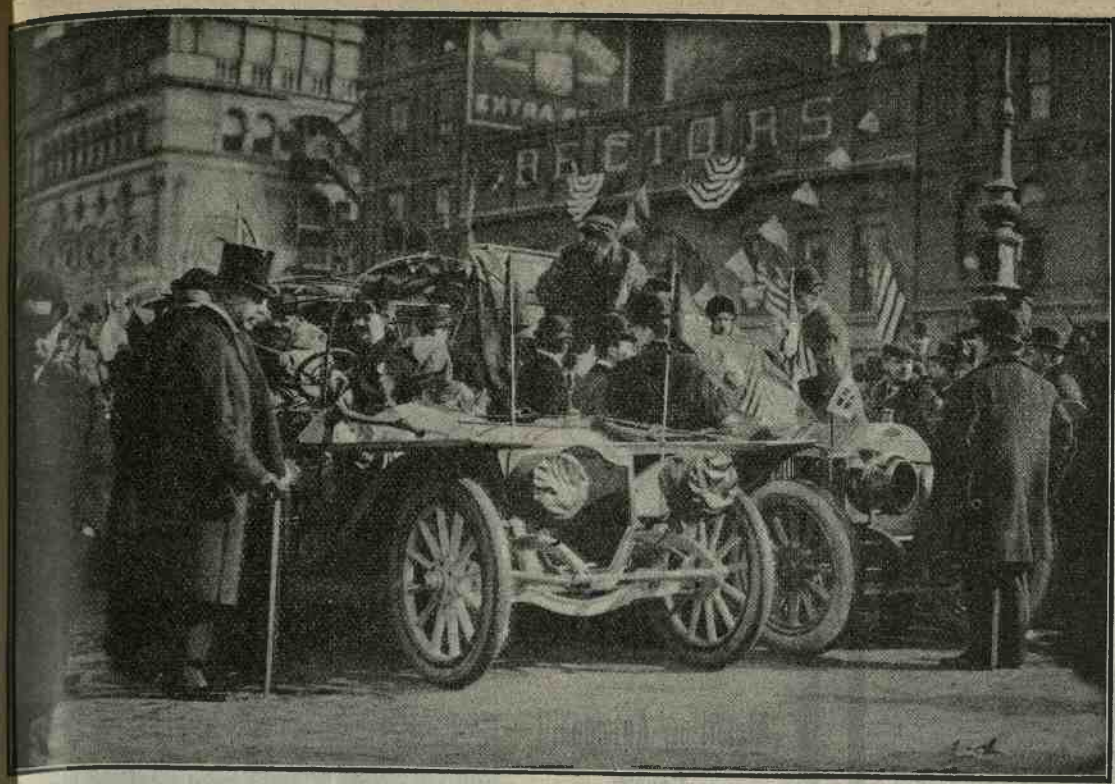
**28-45 HP**

**Modello 1908**

RAPPRESENTANTE GENERALE

**ENRICO MAGGIONI**

**Milano** - Via Boccaccio, 1 - **Milano**



*La macchina americana* Thomas *e l'italiana* Zust, *pronte per la partenza.*
(Fot. Spooner And Wells - New York).

## La partenza del gran raid New York-Parigi

*(Nostra corrispondenza particolare).*

Pochi minuti prima della partenza ho potuto strin ere la mano e fare gli augurii della *Stampa Sportiva* nostri tre viaggiatori: Scarfoglio, Sirtori ed Haaga. lludendo al freddo intenso di questi giorni ed al nto impetuoso che soffiava dall'ovest, Scarfoglio mi detto: « Incominciamo ad allenarci! ». Quando già motore della *Brixia-Züst* era in movimento e l'eco tutti gli altri incominciava a stordire, ancora ho tuto dire ai nostri, che tutti gli italiani li seguiano e tutti inviavano con l'anima la fortuna e la ttoria. Sono partiti!

Da Kingsbridge, sopra una velocissima *Fiat* guiata dalla mano maestra di Emanuele Cedrino, ed in mpagnia del sig. Hollander e dott. Cagnassi, uno ppresentante della Fiat per gli Stati Uniti e Canadà, l'altro ben noto e simpatico a molti torinesi, bbiamo seguito sino a Tarytown i nostri connazionali. Questa città è a circa 100 chilometri da New ork, e là siamo stati gli ultimi a gridare il buon aggio ai coraggiosi giovani che portavano avanti i mondi la bandiera italiana.

Sarà possibile un simile viaggio? Teoricamente sì, a, come ha detto il *Daily Mail* di Londra, si deve conoscere che il motore, dopo la donna, è la cosa u fragile e più capricciosa che esista. In qualunque odo la parola « impossibile » non è conosciuta da egli uomini che sono partiti; tutti hanno coraggio, rvi d'acciaio e l'ideale della vittoria. Sarà questa per i nostri tre gagliardi pionieri? La loro intelligenza e quella spensierata gioventù, inconscia forse del difficile cimento, ci offrono la più forte probabilità di successo, e la Italia potrà fra pochi mesi vantarsi dei suoi campioni.

Le sei macchine concorrenti, la *Moto bloc*, *De Dion*, *Sizaire-Naudin* francesi, la *Brixia-Züst* italiana, la *Protos* tedesca e la *Thomas* americana, sono state oggetto della più diligente attenzione per parte di tutti quanti hanno potuto avvicinarle.

Montague Roberts, il campione che ha già qualche vittoria automobilistica al suo attivo e che guida la *Thomas*, è l'unica speranza degli americani e, come al solito, essi si ritengono sicuri della vittoria; un motore costruito a Buffalo e affidato ad un newyorkese, non può che essere il vincitore. Così essi la pensano, e dicono pure che prima dell'estate la *Thomas* avrà varcato i continenti e sarà a Parigi! Questa macchina è una 60 HP, 4 cilindri, trasmissione a cardano e di tipo eguale a quelle da corsa.

Non tutti sapranno che vi è pure un settimo concorrente che vuol compiere il viaggio; egli è Eugène Lelouvier, che guida una *Werner*. Non si è inscritto alla corsa, ma ad essa partecipa in qualità di *sport-man* anarchico, come egli stesso si chiama. Lo scopo del Lelouvier è di seguire un'altra via, che vuole sia la più praticabile; anzichè dopo lo stretto di Bering seguire il corso del fiume Lena, egli seguirà più a sud il corso dell'Amadir per far capo a Verchjausk. Il Lelouvier vuol disputare col suo compatriota Saint-Chaffray l'importante merito dell'itinerario, ed è partito ieri, intendendo di raggiungere l'Alaska attraverso la Columbia inglese, valersi del motore il più possibile, ed evitare l'aiuto del piroscafo da San Francesco a Valdez, come fanno gli altri. A proposito del Lelouvier, ho chiesto ieri a Scarfoglio nel *garage* della *Züst* (mentre i due compagni di viaggio erano intenti a registrare e completare l'automobile in ogni particolare) che cosa pensasse del competitore. « Oh! è un mattacchione, e probabilissimamente non compirà il suo progetto », ha detto, soggiungendo che soltanto lo invidiava perchè era già partito, fuori delle noie delle quali egli stesso era vittima dal suo arrivo a New York, una grande città con case altissime e ricchi alberghi, con vie larghe, un traffico immenso e persone affaccendate, ma spaventevolmente assordante e spiacevole.

Ed ora sono io che invidio lo Scarfoglio ed i suoi compagni, che troveranno deserti di silenzio, nature selvagge e belle, vedranno nuovi orizzonti e nuovi giorni, combatteranno insidiosi nemici e ritorneranno con un plauso mondiale nella diletta patria.

*New York, febbraio 1908.* **Rag. Francesco Penazzo.**

## AI LETTORI

**Quello d'oggi è il quarto numero doppio che pubblichiamo. Abbiamo così compensato il lettore di ogni mancata pubblicazione del mese di gennaio causata dallo sciopero tipografico.**

**Il lettore, lo speriamo, avrà approvata la nostra condotta; infatti, abbiamo in questi quattro numeri doppi riu ito quanto di più interessante poteva offrirci lo sport italiano ed estero, valendoci a rendere completi i nostri ricchi numeri illustrati della migliore collaborazione tecnica e letteraria che un giornale italiano di sport può desiderare.**

**LA DIREZIONE.**

*Il rappresentante della* Stampa Sportiva, *rag. Penazzo (sulla vettura) ed i sigg. Hollander (seduto), Cedrino (a terra), e Cagnassi che hanno accompagnato i concorrenti per i primi 100 chilometri.*
(Fot. Spooner And Wells - New York).

*Scena generale della partenza nella New York-Parigi.* (Fot. Spooner And Wells - New York).

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

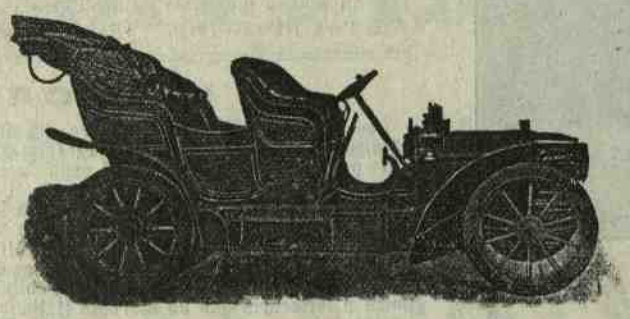
*Agenzia e Deposito per l'Italia*
LEIDHEUSER & C.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

# "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

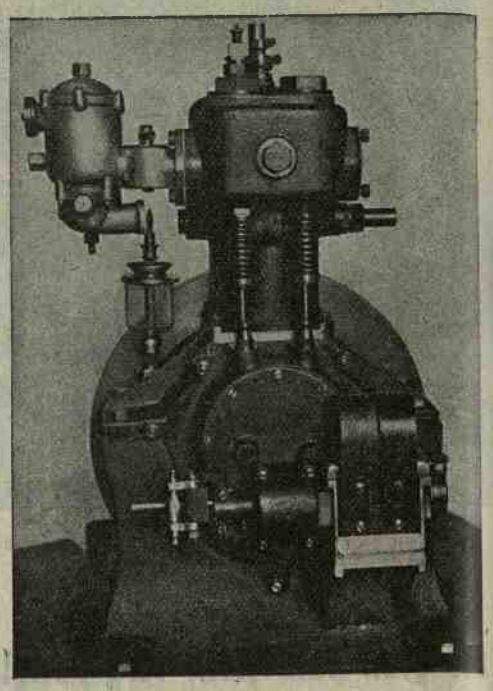
# Società Anonima "PRIMUS,,

ASTI

FABBRICA
di motori per uso
industriale
ed
agricolo
con annessa
FONDERIA

Motori per Automobili
e Canotti

Gruppi industriali
per impianti di riserva



Rendimento elevatissimo. - Massime garanzie.

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

Rappresentante per l'Italia:
Ditta F. CESANO & C. TORINO - Galleria Nazionale
MILANO - Via Terraggio, 11

*Avvisiamo la nostra eletta Clientela che abbiamo aperto in Torino*

**Via Lagrange, 8**

*un negozio per la vendita al dettaglio dei nostri Velocipedi*

# LUX

*e degli articoli di nostra specialità e fabbricazione, accessori per Velocipedi, Pneumatici, ecc., stabilendo*

**PREZZI FISSI**

da non temere alcuna concorrenza

OFFICINE LUX

Società Anonima - SEDE in TORINO - Capitale L. 696,000.

*La vettura* Sizaire Naudin *che ha abbandonato la corsa.*

# Il giro del Mondo

Eccoci alla seconda settimana di questo viaggio venturoso, favoloso addirittura! Abbiamo lasciati con l'ultimo numero i valorosi *raidisti* italiani alle prese con una orribile bufera di neve, colti in essa, con la macchina rovesciata. Al primo momento di trepidazione per i guasti che aveva aver riportato la *Züst* nella brusca giratta, successe un alacre lavorìo dei tre valorosi, perduti in quella bianca solitudine, intirizziti alla *bise* glaciale, compresero che non bisognava perder tempo, ma riparare alla disgrazia e spingersi a marcie forzate verso Chicago, dove avrebbero potuto trovare i mezzi per riparare più durevolmente ai guasti, per fortuna leggeri, riportati nell'accidente di questa gita... di piacere!

Scarfoglio, Sirtori, Haaga, da grassi borghesi viaggianti in automobile, si mutarono in breve in buoni proletari, e data mano alle vanghe ed alle pale di cui s'erano premuniti, allegri e frettolosi si diedero a liberar dalla neve lo spiazzo nel quale s'era affondata la vettura, e a tracciare una specie di strada per qualche decina... di metri.

Raddrizzata la valorosa *Züst*, non constatarono che un lieve spostamento nel radiatore e qualche lesione di organi secondari. Data l'accensione, il motore vibrò allegramente e, risaliti in macchina, questa s'incamminò russando e procedendo a balzi, olimpicamente verso Toledo.

A marcie forzate raggiunse l'avanguardia composta dalla *Thomas* e dalla *De Dion* a 1263 km. da New York, e cioè all'estremità occidentale del lago Erié, oltre Toledo.

***

Ma le avventure non furono e non sono solamente l'appannaggio della vettura italiana. Anche la piccola *De Dion* e la *Thomas* ebbero da lottare duramente contro l'inclemenza della natura.

Il giorno 21 *Thomas* e *De Dion* impiegarono ore per fare 11 chilometri. E' da notarsi che le trambe erano precedute da un'altra automobile, alla quale sei uomini avevano preso posto. Queste cinque ore furono una lotta continua contro la neve; vere barriere di neve e di ghiacci, lunghe trenta metri, alte cinque o sei, sbarravano la strada, e bisognava aprirsi il cammino attraverso di esse. Allora i dodici uomini, che montavano le tre vetture, discendevano, si munivano di vanghe e di picconi e compievano veri lavori di sterramento.

Verso l'una dopo mezzodì arrivarono così al piccolo villaggio di Kendallville, che non si trova su nessuna carta geografica, ed è posto ad 11 chilometri da Coruna. L'aspetto delle vetture e degli uomini era straordinario. Le bandiere, posate sulla *De Dion*, sotto l'azione del ghiaccio, erano divenute rigide, come di legno.

Mucchi di neve ricoprivano i bagagli, ed occorse la vanga per pulire l'automobile. Stalattiti inquadravano il volto degli *chauffeurs*, che non avevano quasi più aspetto di esseri umani.

La *Protos* e la *Motobloc* sono sempre ritardatarie. Il giorno 21 quasi insieme si trovavano a Cleveland e ad Ashtabula rispettivamente a 1071 e a 1000 chilometri da New York. La *Protos* ha avuto un forte ritardo a motivo di una ruota che le si era rotta.

Il giorno 22 febbraio la *Züst* raggiunse a Kendallville la *De Dion*, il cui macchinista Antra con Hansen prese il treno per Chicago, ove si recò a prendere un nuovo pignone d'angolo, destinato a sostituire quello che si ruppe il giorno precedente.

A Kendallville i poveri viaggiatori erano inzaccherati di fango, in modo irriconoscibile, i loro abiti erano a brandelli, i loro corpi ricoperti di ghiaccio. Da quando avevano lasciato Rochester essi non si erano più coricati in un letto. Dormivano poco, ora sopra qualche seggiola di albergo, o, meglio ancora, nella loro vettura, e per tutto nutrimento avevano delle uova gelate come erano gelati essi. Scarfoglio dice che il suo centigrado aveva segnato frequentemente una temperatura di 18 gradi sotto lo zero. Essi sono rimasti fino a sette ore imprigionati in una valanga di neve. Tuttavia non un istante di scoraggiamento li prese.

« Sopra tutta la strada — dice Scarfoglio — ho incontrato dei miei compatrioti e mai dimenticherò le loro calorose accoglienze. Anche i più poveri volevano pagare le nostre spese. Tutti volevano stringere le nostre mani. Scarfoglio aggiunse che la *Züst* resterà probabilmente qualche giorno a Chicago per le riparazioni necessarie alla macchina ».

Intanto la *Thomas*, che unica correva all'avanguardia, lo stesso giono 22, non potento avanzare sulla strada sepolta sotto una montagna di neve, nè sulle praterie trasformate in distese di ghiaccio, domandò l'autorizzazione alla Società ferroviaria locale di correre colla sua vettura lungo la strada ferrata.

La Società non soltanto lo permise, ma fermò durante alcune ore i servizi dei numerosi treni ed il direttore della linea andò in persona su una carrozza elettrica ad indicare il cammino a Robert.

La *Thomas* ha così potuto fare una cinquantina di chilometri in direzione di Chicago.

Il viaggio non è stato dei più facili. L'automobile incontrava le traversine della strada ferrata, che le facevano fare talvolta salti prodigiosi ed i bulloni delle rotaie non facevano certamente del bene alle pneumatiche, quando queste si sfregavano su di loro.

La vettura americana pervenne a fare 67 chilometri e raggiungere alla sera Newcarlisle, a 1550 chilometri da New York.

Quanto alla *De Dion*, ha continuato a rimanere prigioniera a Kendallville sino alla sera, quando Hansen, sempre taciturno, e Autran, sempre attivo, riportarono da Chicago il pezzo di ricambio del pignone di angolo. Occorrerà probabilmente tutta la giornata successiva per aggiustare il nuovo pezzo e porre in assetto la macchina. Ma il 23, tranne imprevisti accidenti, Bourcier De Saint Chaffray conta di riprendere il viaggio colla sua *De Dion*.

In queste condizioni, non potendo avere avventure, Saint Chaffray racconta le avventure degli altri ed il suo telegramma quotidiano sugli infortuni successivi della *Züst* è molto istruttivo:

« *Kendallville, 22 febbraio:* La *Züst* ci ha lasciato stamane, preceduta dalla vettura-pilota, appartenente alla *Gearles A. Company*. Il tempo era alquanto migliore e la *Züst* voleva tentare di riacquistare il tempo perduto.

« Scarfoglio, prima di partire, ci racconta le sue disgrazie. Egli non si inquieta molto dell'automobile. Che l'automobile sia affondato in sei piedi di neve, ciò gli è indifferente; ma Scarfoglio si inquieta molto dei suoi telegrammi. Egli credeva che, per spedire un telegramma, bastasse scriverlo a lettere romane sopra carta bianca. Ora i numerosi impiegati del telegrafo rifiutano i suoi telegrammi, dicendo di non potere leggere i caratteri romani, e gli dicono che possono soltanto leggere le maiuscole stampate. Allora Scarfoglio si è messo a stampare. Ha comperato una macchina da scrivere, e quando la *panne* sopravviene, o quando l'automobile, stretto dalla neve, non può più avanzare, egli si stabilisce nella parte posteriore della vettura, estrae dai bagagli la sua macchina da scrivere e si mette a scrivere tranquillamente un telegramma ».

La *Züst*, ora che scriviamo, si trova a Ligonnier, a 1476 km. da New York.

***

Intanto mentre la *Thomas* corre sui binari delle solitarie ferrovie americane e la *Züst* marcia al suo inseguimento, mentre la *De Dion* attende il momento propizio per riprendere il tempo perduto nelle riparazioni resesi necessarie dopo le ultime avventure, e la piccola *Sizaire Naudin* ha definitivamente abbandonata la corsa, le vetture ritardatarie avanzano con lenta rapidità.

I telegrammi segnalano la *Protos* e la *Motobloc* a soli 150 km. dalla *De Dion*.

Gli ultimi saranno i primi? Potrebbe anche darsi perchè mentre l'avanguardia viene sovente appiedata da guasti di macchina, la retroguardia invece pare finora illesa. Infatti si dice che la *Motobloc* procede orgogliosa della sua solida struttura, fermandosi soltanto per banchettare, poichè essa non rifiuta mai i numerosi inviti, meritandosi in tal modo l'appellativo di miglior stomaco della corsa.

Al prossimo numero continueremo il resoconto delle nuove tappe dei nuovi capitoli di quest'epica odissea...

**Reporter.**

*I concorrenti italiani sulla* Züst.

*La vettura* Motobloc.

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI
G. DAMIANI & C°. TORINO
E.T.P.
VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF.NO. 30-49

# Siate convinti voi stessi!!

# Non lasciatevi sopraffare dalle chiacchiere!!

- **N**on accettate mai un articolo che vi viene presentato per « **buono quanto l'altro** ».
- **N**essuna imitazione è mai uguale all'originale. – Può apparentemente rassomigliare, ma mai uguagliare. – Essa può dare maggior profitto al venditore. Potrebbe anche costar meno a comperarla.
- **T**utto ciò che è venduto come « **buono quanto l'altro** » cioè « **equivalente** » ad un articolo che ha già una riputazione, è certo che non ne ha il merito.
- **N**on vale la pena di fare la réclame ad un articolo inferiore.
- **È** utile invece fare la réclame ad un articolo meritevole.
- **I**l fabbricante di un buon prodotto lo vende per il suo proprio merito. – Egli non imporrà mai ad un impiegato di dire che il suo prodotto è « **buono quanto l'altro** ». Egli farà la réclame per il suo prodotto onde creargli una reputazione.
- **Buono quanto l'altro** non soddisfa mai il fabbricante coscienzioso ed onesto. – Il suo scopo è di avere la merce migliore.
- **C**ercate sempre il migliore articolo. – Pretendete di avere ciò che domandate. – Chiedete sempre gli articoli per i quali si fa della réclame.
- **L**a réclame continuata è la maggior garanzia della bontà dell'articolo.

*Non comprate mai "l'equivalente".*
*Non accettate mai il "buono quanto l'altro".*
*Ma esigete sempre il vero*

# FRENO BOWDEN

In vendita presso i principali Grossisti e Negozianti di Cicli e presso il
**Comptoir Général des Freins de Cicles Ltd.** - Via Giuseppe Sirtori, N. 16 bis - **Milano**

*MEDAGLIA D'ORO ALLA ESPOSIZIONE DI MILANO 1906*

**DÉSIRÉE DE TOUS**

La Bougie **POGNON**
**È LA MIGLIORE**
IN VENDITA DOVUNQUE
Ingrosso:
D. FILOGAMO e C. - Torino
BOUGIE POGNON Ltd.
London S. W.

Manufacture Française Cycles **I. C.**
Telai - Serie - Mozzi - Catene - Manubri
Cerchi - Pedali - Tubi - Forcelle - Forcellini
**CHIEDETE LISTINO**
MARENA G. - VIA PO, 34 - TORINO

**PICCIONI TEDESCHI**
la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi
*Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania*
Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro al Piccione
Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro

**Motori extra leggieri per Areonautica**
PROGETTI - PREVENTIVI - COSTRUZIONI
di Apparecchi Areonautici - Areostati - Palloni frenati - Dirigibili
Areoplani - Elicotteri - Ortotteri - Cervi volanti - Elici.
**Ing. MILLER, BARBERIS, RUVA e CIGALA - Torino**
*OFFICINE:* TORINO - Via Ormea, 76 — *UFFICIO:* Via Sant'Anselmo, 1.
*Telefono 30-04.*

# Corriere automobilistico

**Grand Prix „ di Francia — Vittoria italiana in Svezia — Il Circuito di Verona.**

Alle 30 iscrizioni della categoria vetture per il *Grand Prix di Francia*, da noi pubblicate nel numero scorso, dobbiamo aggiungerne altre 15 e

1. Bayard-Clément I (Rigal) — 32. Bayard-Clément II (Gabriel) — 33. Bayard-Clément III (Outvast) — 34. Thomas I (Roberts) — 35. Weigel I (X...) — 36. Weigel II (X...) — 37. Weigel III (X...) — 38. Porthos I (Albert Leydet) — 39. Porthos II (Stricker) — 40. Brasier I (Méry) — 41. Brasier II (Baras) — 42. Brasier III (Ballot) — 43. Itala I (Cagno) — 44. Itala II (X...) — 45. Itala III (X...).

Alle 19 iscrizioni per il *Grand Prix Vetturette*, pubblicammo pure nello scorso fascicolo, sono state ad aggiungersene altre 41. Eccole:

20. Busson I (Levée) — 21. Busson II (Wolf) — 22. Busson III (X...) — 23. Bailleau I (X...) — 24. Bailleau II (X...) — 25. Sizaire et Naudin I (Sizaire) — 26. Sizaire et Naudin II (Naudin) — 27. Sizaire et Naudin III (Lebouc) — 28. Martini I (X...) — 29. Martini II (X...) — 30. Martini III (X...) — 31. Vulpès I (Barieaux) — 32. Le Métais I (X...) — 33. Le Métais II (X...) — 34. Le Métais III (X...) — 35. Truffault I (Bardin) — 36. Demeester I (Demeester) — 37. Demeester II (X...) — 38. De La Rallière I (X...) — 39. Monnier et Cie I. (X...) — 40. Monnier et Cie II (X...) — 41. Delage et C.ie I (X...) — 42. Delage et C.ie II (X...) — 43. Delage et C.ie III (X...) — 44. Werner I (X...) — 45. Werner II (X...) — 46. Werner III (X...) — 47. Léon Louis I (marque Arrian) (X...) — 48. J. Corre I (X...) — 49. J. Corre II (X...) — 50. J. Corre III (X...) — 51. Ampère I (X...) — 52. Ampère II (X...) — 53. Ampère III (X...) — 54. Tout-Partout I (X...) — 55. Stabilia I (X...) — 56. Ariès I (Perrot) — 57. Ariès II (Meaux de Saint-Marc) — 58. Ariès III (X...) — 59. Thieulin et C.ie I (X...) — 60. Thieulin et C.ie II (X...).

Nessuna riunione internazionale riunì finora un simile numero di concorrenti, pur calcolando che la categoria vetturette — ultima venuta — apporta quest'anno un'accrescita considerevolissima al numero dei partecipanti.

Questo numero così imponente, quasi imprevedibile, di iscrizioni ricevute per il *Grand Prix* permetterà di rispondere a coloro che proclamano che la crisi attraversata dall'automobilismo è delle più gravi, ch'essi non ne capiscono un'acca d'industria metallurgica e del suo avvenire!

Pertanto l'elenco delle iscrizioni pubblicate è quello ufficiale chiusosi il giorno 15 febbraio, a tassa semplice.

L'A. C. di Francia ha già dunque incassata la bella somma di 182.000 franchi delle sole iscrizioni.

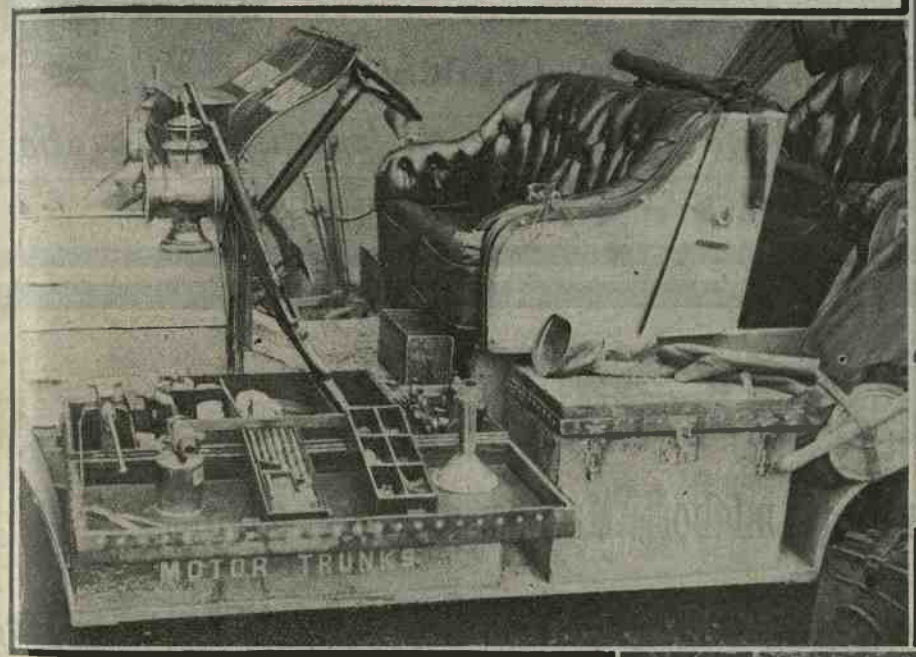
*** La *Winter Cup, challenge* d ll'*Automobile Club di Svezia*, che si disputa da tre anni sul percorso Stoccolma-Goteborg (km. 515) e che nei due ultimi anni era stata vinta dalla *Fiat*, venne pure quest'anno riportata dalla grande casa torinese alla quale rimane perciò definitivamente assegnata.

La *Fiat*, guidata da Salmson, iniziò la corsa alle ore 8 del mattino e la terminò alle 7 47' 50" del mattino appresso, coprendo la distanza in ore 23 42' 50". Fra le concorrenti più temibili vi era una *Darracq* sei cilindri.

Lo stato della strada era pessimo e il tempo rigidissimo.

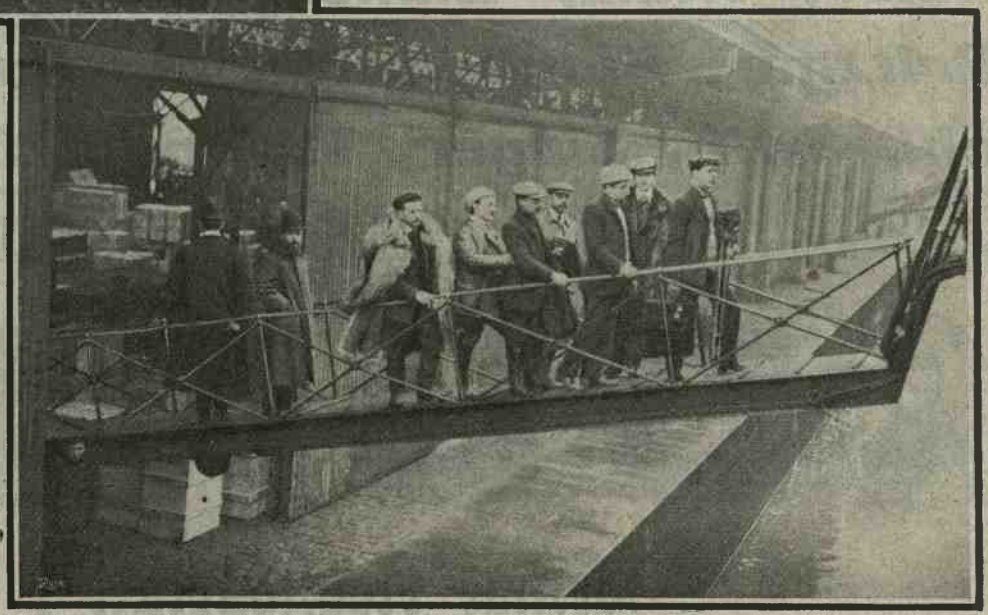
*** Al *Circuito di Verona*, che si disputerà su 23 km. di spaziose e magnifiche strade il prossimo 15 marzo, in occasione dell'annuale grande fiera dei cavalli, si dànno per assicurate le iscrizioni di due vetture *Junior*, nonchè *Isotta Fraschini*, *Fiat*, *Bianchi*, *Diatto-Clément*, *De Vecchi*, *Strada*. La corsa è riservata alle vetture delle tre categ. a quattro cilindri di 110, 120 e 130 mm. di alesaggio.

*La vettura* De Dion Bouton.




*Una vera officina a bordo della vettura* Motobloc.

*L'armadio posteriore nella vettura di Godard.*



*I concorrenti sul ponte salendo a bordo della* Lorraine.

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

Pneumatici per Cicli **WOLBER** Modello 1908

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

# GOMME PIENE PER OMNIBUS E CAMIONS POLACK

ADOTTATE DALLE PIÙ IMPORTANTI FABBRICHE ED IMPRESE DI TRASPORTO

RAPPRESENTANTI GENERALI PER L'ITALIA:

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

# FONOTIPIA

Via Dante, 4 - MILANO

## ULTIMA NOVITÀ

Dischi con accompagnamento di grande orchestra.

*Domandare cataloghi che si spediscono gratis.*

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

# NEL 1908

come negli anni precedenti, le migliori Marche di Cicli, quali:

***Adler, Atala, Bianchi, Centara, Dei, Göricke, Gritzner, Humber, Milano, Roland, Styria, Stucchi, Swift, Singer, Triumph,*** ecc. ecc.

adottano i PNEUMATICI

# DUNLOP

ormai riconosciuti i migliori perchè più resistenti e più scorrevoli.

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

Telefono 12-70 — Indirizzo Telegrafico PNEUMATIC.

# La grande prova automobilistica tedesca del 1908

## Il Giro turistico del principe Enrico

Delle due grandi corse tedesche del 1907, la Coppa Herkhomer e il Taunus, solo la prima risorgerà nel 1908, ma con vesti più ricche ed eleganti, non più sotto l'egida del nome illustre d'un professore, ma sotto quello regale del principe Enrico.

Già da prevedersi: l'Herkhomer, nella breve sua vita, pur lasciando scorgere tutti i suoi difetti, aveva mostrato le sue mirabili doti, aveva raccolto troppe simpatie, aveva saputo imporsi ai costruttori e all'industria automobilistica tedesca, sì che non era stata senza lasciare traccia di sè, come una cosa inutile e superflua, perchè appunto dalla sua fine gloriosa sbocciò l'idea di darle una discendente: la Coppa del principe Enrico.

E secondo me, è logico che tra le due corse del 1907 si sia scelta la forma dell'Herkhomer come unica prova di quest'anno, logico tanto sotto il punto di vista tecnico, quanto sotto il punto di vista economico. Mi spiego: ormai dall'automobilismo più che chiedere una velocità ancor maggiore di quella che esso ha dimostrato di poter e di saper dare, si vuole un tipo di macchina solida e robusta che munita d'un motore economico e buono, dia completa garanzia di poter compiere viaggi di qualche importanza senza gravi inconvenienti; e posto questo principio, al Taunus, corsa, dirò così, classica, e che avrebbe dimostrato ancor una volta la bontà d'una macchina e il valore d'un conduttore, si è preferita la forma dell'Herkhomer, come prova più adatta a vagliare non lo sforzo violento di poche ore, ma il risultato diligente e paziente di una corsa su lunghi ed accidentati percorsi, dove, oltre alla bontà del motore e alla solidità del materiale, era pure sufficiente di riuscita il valore individuale del conduttore.

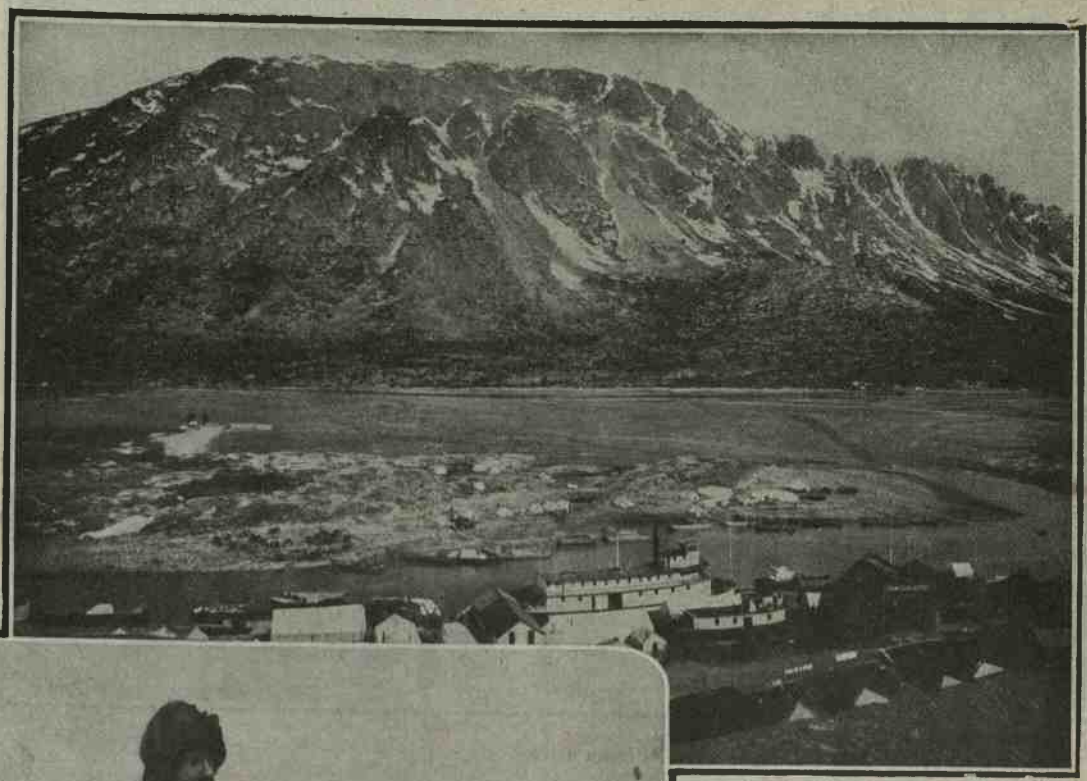
Secondariamente poi, siccome l'organizzazione del Taunus costa al *Kaiserlichen Automobil Club* una somma non indifferente, molto superiore al costo complessivo delle sei tappe dell'Herkhomer, è anche logico che tra le due prove, pesate le difficoltà che si oppongono alla loro effettuazione, visto che il Taunus entrerà probabilmente campo futuro d'un autodromo nazionale, considerato infine che la spesa, nel Taunus peserebbe ancora su un ente solo, sarebbe invece una prova uso Herkhomer un po' meno gravosa perchè suddivisa in parte tra altri Clubs confratelli, mi par logico, ripeto, che si sia scelta la forma turistica come unica prova annuale.

E io son certo che alla Coppa del principe Enrico arriderà un brillante successo, e ne fa affidamento il *Kaiserlichen Automobil Club*, che l'altr'anno ha dato splendida prova di sè Taunus, e la *Vereins Deutscher Motorfahrzeug Inseller*, due forti e fiorenti associazioni che si sono la cura di porsi a capo del Comitato organizzatore. D'altra parte, questo lavoro fu loro reso più facile dall'eredità lasciata dall'Herkhomer, consistente in un regolamento quasi perfetto, regolamento che in massima adottato per la prova del principe Enrico. Ho detto in massima, perchè l'unico punto in cui differenziano è quello relativo alle *pannes;* e a questo proposito bisogna ricordare che nell'Herkhomer non si teneva calcolo delle possibili fermate lungo la corsa per eventuali guasti, mentre questi coefficienti verranno nella prova veniente debitamente e giustamente calcolati.

Non bisogna credere con ciò che le due associazioni sunominate non abbiano trovato nessun'altra difficoltà. V'è in Germania una forte corrente ostile a tutto quanto è automobilismo sportivo, come corse, giri turistici, ecc.; questo fatto lo si riscontra più o meno in tutti i paesi, ma non credo così visibile come in Germania, dove certe regioni intere si sono energicamente opposte alla proposta di esser comprese nel Giro turistico del principe Enrico.

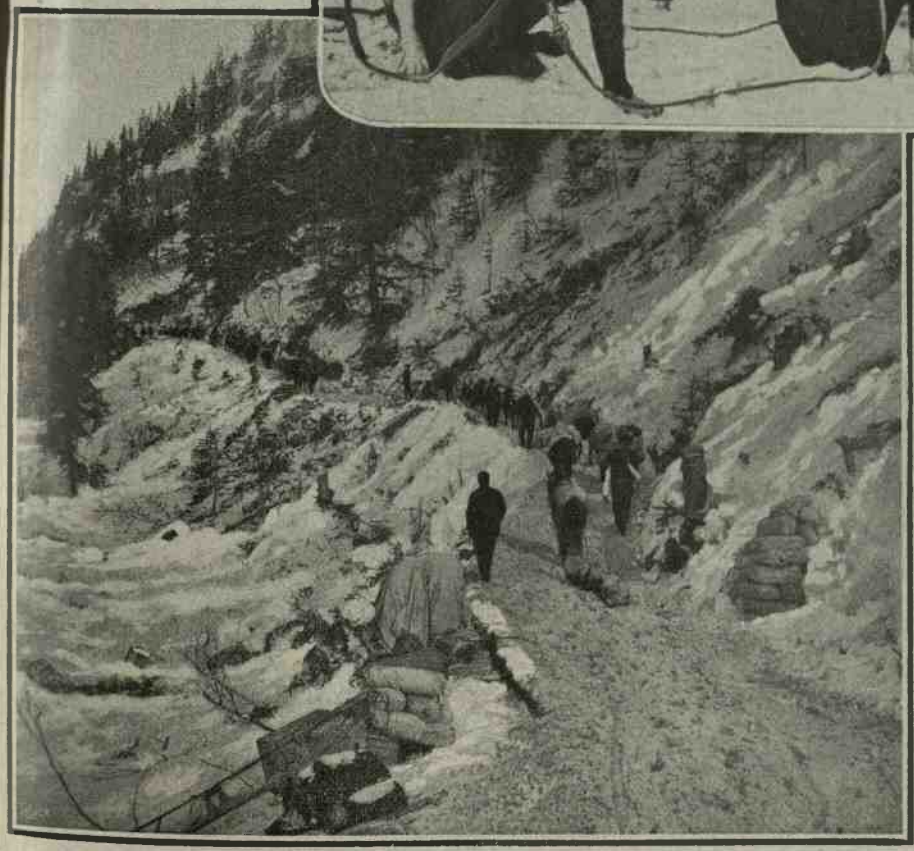
Era successo lo stesso fenomeno al sorgere della Coppa Herkhomer, e lo stesso fatto si era ripetuto l'altr'anno; niente di più naturale perciò che dopo quelle solite disgrazie, che sono inevitabili nell'estrinsecazione d'una manifestazione così grandiosa, si elevasse qualche grido di protesta appena fu lanciata l'idea della nuova prova, grida e proteste che però, già soffocate dagli applausi e dalle approvazioni dei più, furono confutate e annientate dal Comitato e dalla stampa sportiva germanica.

E non entriamo nella questione per amore di brevità e perchè sarebbe assolutamente inutile, tanto più che in Italia il turismo automobilistico sotto forma di prove e di corse non ha incontrato mai nè il favore del pubblico, nè l'appoggio delle Case e degli Enti, fatto che secondo me non è troppo giusto...; ma, ripeto, non entriamo nella questione e torniamo al Giro turistico tedesco.



*Il panorama di River a Chenoa City, città per la quale passano i concorrenti.*

*I cani dell'Alaska.*



*Un passaggio difficile. - La strada da Valney a Copper River.*

La corsa, che sinora è dotata di una ricca Coppa del principe Enrico, di un premio della principessa Irene di Prussia e di un altro premio del Granduca d'Hessen, si effettuerà nel mese di giugno in sette tappe, lunghe ciascuna da 300 a 400 km.; la Coppa del principe Enrico sarà perciò più lunga dell'Herkhomer comprendendo una tappa di più ed avendo i diversi percorsi una lunghezza chilometrica maggiore.

La corsa principierà l'8 giugno e durerà precisamente otto giorni, compresa però anche una giornata di riposo. L'8 giugno le automobili dovranno riunirsi a Berlino ed essere pronte per la partenza dell'indomani, poi le tappe si svolgeranno come segue:

| | | |
|---|---|---|
| 9 giugno | — Berlino-Danzica km. | 465 |
| 10 » | — Danzica-Stettino » | 354 |
| 11 » | — Stettino . . . » | 365 |
| 12 giugno | — Kiel-Amburgo . . . . . » | 334 |
| 13 » | — Giornata di riposo. | |
| 14 » | — Amburgo-Dusseldorf . . . » | 350 |
| 15 » | — Dusseldorf-Trier . . . . . » | 290 |
| 16 » | — Trier-Francoforte . . . . » | 300 |
| | | Km. 2458 |

La corsa dunque, che principierà nella capitale tedesca e finirà otto giorni dopo nella patria di Goethe, non avrà di comune colla passata Herkhomer che il punto d'arrivo: Francoforte; pel resto le tappe si svolgono in regioni completamente diverse; nell'Herkhomer predominando il circuito della Germania inferiore, della Baviera in ispecie, ed effettuandosi invece la corsa del principe Enrico nella Germania settentrionale e centrale.

Qualcuno però ci potrebbe ora obbiettare che per la similitudine perfetta delle due prove mancano nell'ultima le due corse, una di velocità e l'altra di salita, che nell'Herkhomer ebbero luogo rispettivamente al Forstenried-Park e sul Kerselberg, ma proprio in un ultimo comunicato del *Kaiserlichen Automobil Club*, si notificava al pubblico che nel giro turistico del principe Enrico eran pure istituite due prove consimili, anzi, perfettamente identiche, ossia la corsa di velocità che si effettuerà tra la terza e la quarta tappa, nel giorno 11, oppure 12 di giugno, sulla strada Rendsburg-Itzehöhe, e la corsa in salita che avrà come campo d'azione il classico percorso del Taunus.

Ed ecco che con ciò la similitudine è perfetta, ma v'è di più ancora; come nell'Herkhomer, tre persone, escluso il guidatore, dovranno prendere posto sulla vettura, e se per casi fortuiti mancassero i passeggeri,

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

*L'Alaska nell'estate.*

si supplirà in ragione di pesi di 75 chilogrammi per individuo, e ciò appunto perchè, come nell'Herkhomer, si è voluto dare uno spiccato carattere turistico alla prova, basandosi sul fatto che nessuna gara turistica è veramente e legittimamente tale se tutte le vetture partecipanti non portano a bordo qualche rappresentante del turismo.

Come per l'Herkhomer, anche per la Coppa del principe Enrico, qualunque macchina può concorrervi, basta che sia della forza da 16 a 70 HP, sia per conto dei privati, sia a nome d'una casa, e per questo riguardo è assai più importante dell'Herkhomer, delineandosi per questo, già dal principio, una lotta aspra ed aperta.

Pel resto, verrà minutamente calcolato il consumo della benzina e dell'olio, lo stato della vettura, gli inconvenienti del motore, gli incidenti e le *pannes*, il tempo impiegato, la regolarità della marcia, ecc., tutti quei coefficenti, insomma, che uniti insieme rispondono pienamente della bontà delle macchine e del valore del conduttore.

E alla Coppa del principe Enrico è assicurato un successo maggiore della Coppa Herkhomer: l'altr'anno il Taunus era la rivale più forte della Coppa Herkhomer e di lei ebbe facile ragione, quest'anno la Coppa del principe Enrico è la sola corsa che si effettui in territorio tedesco e lungo il territorio tedesco; ad essa verranno consacrati gli sforzi intelligenti e sapienti delle associazioni automobilistiche, in essa verranno concentrate le speranze delle case e dell'industria tedesca, su essa, infine, la Germania [illegible] conta per dimostrare alla Francia e all'Italia la [illegible] sanza della sua fibra automobilistica.

E poichè, l'altr'anno, all'Herkhomer qualche *Bia* [illegible] qualche *Isotta-Fraschini*, qualche *Itala* si presentar[illegible] con discreto successo, poichè molte *Züst*, e la *Fi*[illegible] Mathis riuscirono discretamente nella classifica [illegible] quest'anno, che la prova non è più semplicemente [illegible] dilettanti, o quasi, quest'anno, che s'è visto [illegible] *réclame* sia per una marca l'aver vinto una prova [illegible] tomobilistica anche di turismo, l'iscrizione e la [illegible] senza della nostra industria alla grande manifes[illegible] zione germanica sarebbe ammirabile, anzi è ne[illegible] saria. Avvenga essa sotto forma di privati diletta[illegible] bramosi di provarsi su di un circuito che attrav[illegible] nature diverse toccando grandi città, o avvenga s[illegible] forma dell'iscrizione delle case stesse per mezzo [illegible] loro rappresentante, questo poca importa; la co[illegible] del principe Enrico promette di riuscire una man[illegible] stazione grandiosa, superiore assai all'Herkhomer [illegible] partecipanti supereranno certo il centinaio, vi saran[illegible] automobili tedesche, francesi, inglesi, svizzere, b[illegible] ghe... anche l'industria italiana non può e non de[illegible] mancare. La trionfatrice di quest'anno, la *Fiat*, e [illegible] vincitrice del *raid* Pekino-Parigi, l'*Itala*, non poss[illegible] rifiutarsi all'appello della nuova guerra che le chia[illegible] a lotta cortese, e io credo e spero che le due ca[illegible] italiane risponderanno presentandosi pronte alla d[illegible] prova; lo credo e lo spero, perchè se un vinto [illegible] ritirarsi dalla lotta che lo circonda e lo atterra, [illegible] vincitore deve sempre rimanere in lizza, pronto [illegible] difendere il suo nome con una nuova vittoria.

*Monaco, febbraio.*

**Nino Salvaneschi.**

## CORRISPONDENZA

*Torino.* — Mario Del Chiappa. Grazie. Pubblichiam[illegible] Il nostro giornale è a disposizione di tutte le col[illegible] borazioni serie e competenti. *G. C. C.*

*Vercelli.* — Bertinetti. Ricevuto e preso nota [illegible] tutto. Sta bene. Saluti.

*Firenze.* — Sandyford. Senza fotografia i manoscr[illegible] inviati non ci interessano.

*Busto Arsizio.* — E. Ferrario. Comunicati il m[illegible] possibile.

*Lavino* (Bologna). — Circolo *Pro Victoria*. Pub[illegible] chiamo.

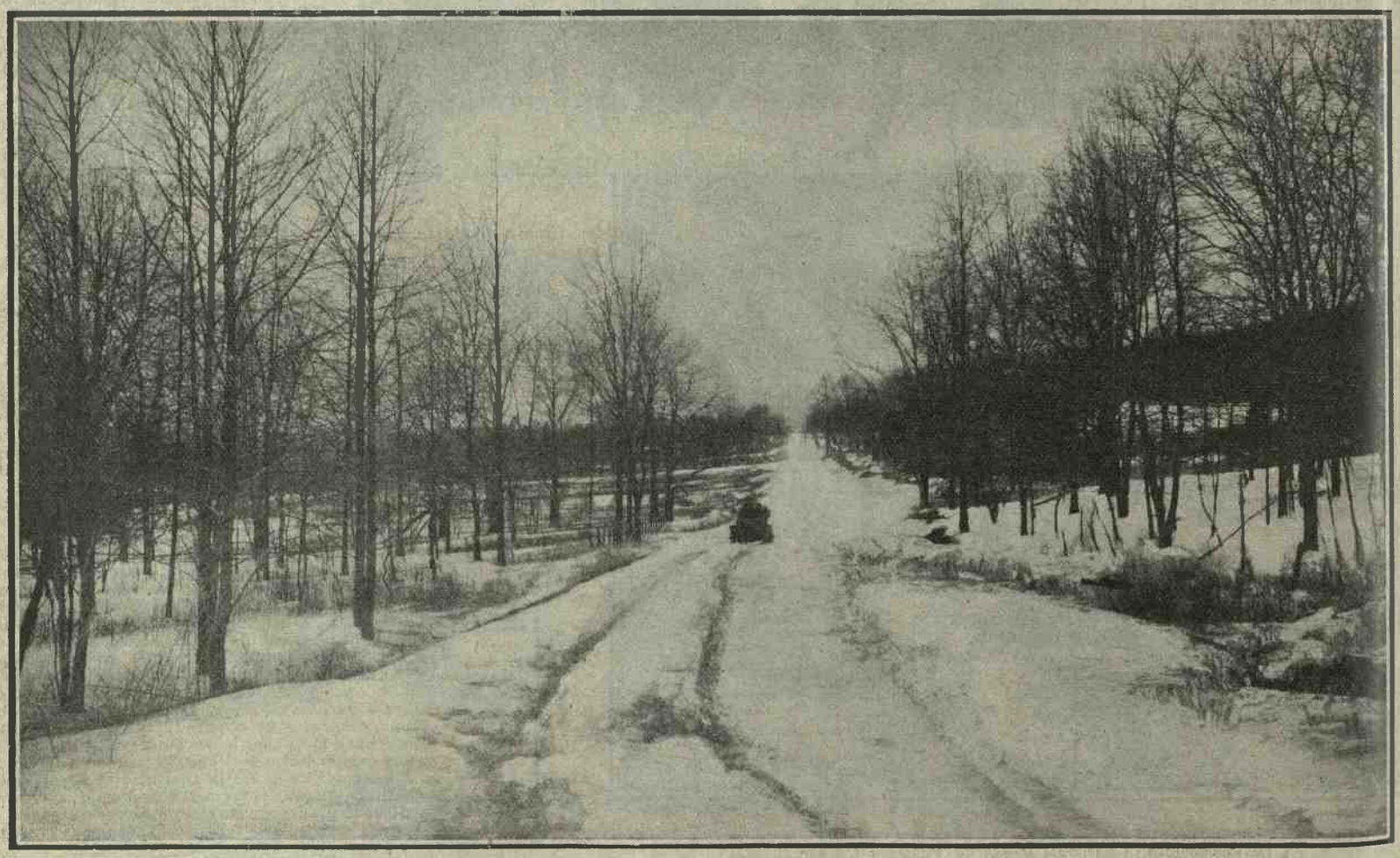
*Monaco.* Salvaneschi. Sì, convengo che per ora [illegible] sono da preferirsi; però approfitteremo ugualme[illegible] di quelli che teniamo. Saluti. V. G.

*Milano.* — Perron[illegible]. Ricevuto. Pubblicheremo.

*Messina.* — Statopulo. A giorni invieremo.

*Biella.* — Velox. La fotografia inviata è trop[illegible] scura. Non è possibile la riproduzione.

*Novara.* — G. A. Caresana. Grazie d'ogni invi[illegible]



*Una strada nello Stato di Vashington.*

EADIE FITTINGS

Sono le migliori per ottenere una macchina elegante, forte e scorrevole.

**La bicicletta EADIE forma il sogno del ciclista, segna il trionfo del corridore**

*Solo rappresentante per l'Italia della* **Eadie Mfg. Co. Ltd. Redditch:**

**Via Melegnano, 5 — GIULIO MARQUART - Milano — Via Melegnano, 5**

# S. U. C. A. I.

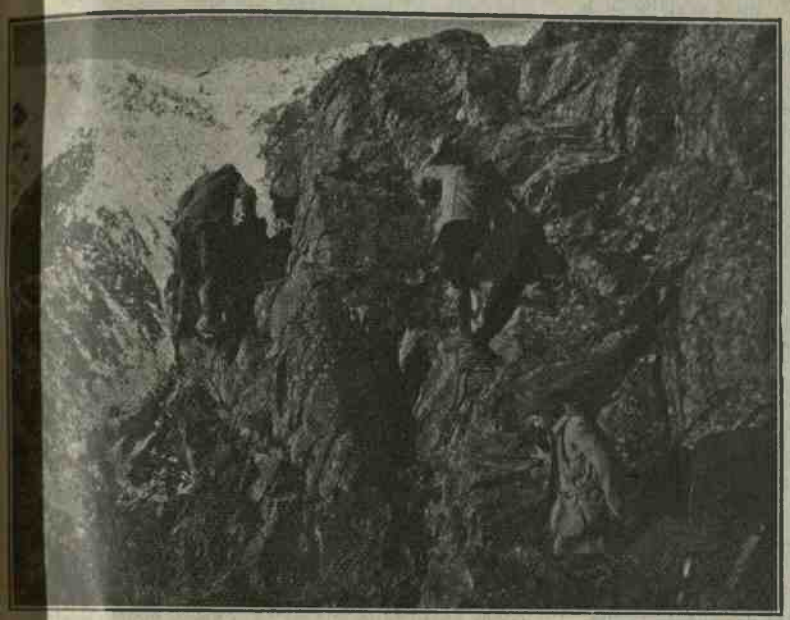
**Consiglio di Torino.**

**Gita Sociale, Uja di Calcante (m. 1600).**

*Domenica, 9 febbraio 1908.*

S. U. C. A. I. è instancabile.
Domenica, 9 corr., un gruppo di oltre trenta ani desiderosi di aria purissima e vibrante, nsazioni forti e gentili, di mutamento della otona e scialba vita di città, salì con valida una cima delle nostre stupende montagne. vedere che questi forti giovani sanno godere e sublimi bellezze che la natura ci offre, sanno prendere come sia dolce e proficuo rivivere olte rudemente, in cospetto del cielo, del sole lla severa montagna, lontano dalle eterne alità della vita comune, nelle quali tutti tro- o facile tuffarsi, fa tanto bene e fa sincera- te esclamare: Ecco dove si nasconde la parte valida è più nobile della gioventù! Ed infatti S. U. C. A. I. è il vigoroso germoglio, che già le a crescere rapidamente, delle sane energie anili e studentesche. Gli altri sodalizi, le altre umanze goliardiche sono morte. Ma intorno iesta associazione che palpita di novella vita tringono volonterosi e lieti i nuovi giovani che ono vivo avvampare in loro il fuoco sacro a gioventù.

Quella di domenica, ripeto, fu una vera festa. salita, iniziata al ponte di Traves, si fece spe- mente, sotto un cielo tersissimo e sotto un



*La 3ª gita sociale degli studenti torinesi all'Uja di Calcante.*

tutt'altro che invernale. Sulla vetta un buon so d'un paio d'ore, una coscienziosa colazione, abbondante provvista di aria deliziosa, mentre ammirava il panorama sterminato, la torma cime bianche, di creste, di selle, di dirupi. una rapida discesa, su la neve soffice, indi prati e la strada rotabile, fino a Lanzo. Quivi nzetto finale con quattro salti di chiusura; poi, a gustare il meritato riposo.

Così hanno passato la domenica gli studenti S. U. C. A. I. facendo buona provvista di gria e d'aria pura, rinvigorendosi il corpo ed estandosi la mente a più aspri e più degni nti.

Parteciparono alla gita i soci Fera, Scotti, Anglini, Piantanida, Peradotto, Operti, Sassi, Ambrosio, Bonini P., Armao, Lanfranchi, Rosso F., Quartara, Soldati, Rebora, Bellone, Berzoni, Marini, Carrassi, Piccini, Bailo, Calissano, Begey, Butti, Parri, e gli studenti non soci signori Serandi, Bonini E., Falco, Sperti, Alfero, Giuberoni.

## Carnevale sportivo novarese

carnevale sta per mandare l'ultimo anelito! ovara, la cittadina linda, eminentemente sportiva, si diverte su vastissime basi. Le palestre non ombano più dei sacramentali ordini di dra... uno, due, tre...; le biciclette giacciono ora, per la maggior parte, sonnolenti, sospese al muro od al soffitto di qualche ripostiglio più o meno arieggiato... insomma gli attrezzi sportivi ed anche gli sportsmen giacciono ancora tranquilli dormendo dolcemente sugli allori della stagione trascorsa.

Ma qui nella nostra cittadina, il carnevale si svolge allegro sì, ma anche un pochino sportivo.

Infatti nel programma delle feste pel carnevalone 1908, troviamo riservata una parte non poco importante allo sport automobilistico e ciclistico.

Una Commissione lodevolmente nominata dal Comitato generale e che si compone di buonissimi nomi in sport — via quello modesto del vostro collaboratore — e che si potrebbe compilare nell'avv. Ettore Bossi e dottor Emilio Gorla, già vecchie conoscenze delle piste italiane; negli avvocati Annibale Porzio e Luigi Perone, Luigi Paccagnino e signori Ferroni, Ariani Nino; ha progettato d'indire per il giorno 1° marzo una *Gymkhana Automobilistica*, con un programma rispondente in tutto e per tutto alle esigenze di modernità, novità e distinzione.

Ricchissimo è il programma, e ricchissimi ancora i premi assegnati per tale gara.

Gli esercizi si inizieranno con quello dei *paracarri*, passando di poi a quello degli *anelli* e del *ponte*, per finire dopo, con una grande battaglia di fiori e di coriandoli, per le vie della città.

Ogni categoria di esercizi sarà fornita di tre ricchissimi premi, in medaglie d'oro di conio finissimo e di elegantissimi gonfaloni. Inoltre si è riservato una coppa artistica alla vettura meglio addobbata, ed un gonfalone d'onore al miglior getto.

Le inscrizioni sono aperte, colla tassa di lire cinque, presso l'avv. Ettore Bossi, e le macchine concorrenti dovranno trovarsi completamente equipaggiate per le ore 14,30 in piazza Vittorio Emanuele.

Moltissime automobili si sono di già inscritte e la bella festa sportiva, rallegrata non dalla musoneria aristocratica, che circonda dette feste, ma dall'allegria spensierata del carnevale, dà buone promesse per la più felice riuscita; riuscita che certo non può mancare, quando alla preparazione vi sono persone bene note ed aderenti.

**Gino Allario Caresana.**

## La gara Florio-Vonwiller

### Dallo sport alla scienza

La bella sfida lanciata dal cav. Vincenzo Florio ad un altro nobile gentiluomo, egli pure fervente ed appassionatissimo *sportsman* — il sig. Vonwiller — ha un significato che va assai oltre la stessa magnifica eleganza del gesto.

Le centomila lire di posta hanno fatto allargare, per la meraviglia, gli occhi del buon pubblico. E si capisce! La somma è graziosamente rotonda, e la cifra è quella che comunemente esce dalle labbra di tutti i poveretti in quei dolorosi sospiri

*Valtournanche. - Bruil (2010 m.). Hotel Jumeaux, dove si terrà il 1° Congresso alpino degli studenti.*

che esprimono il sogno, il desiderio della ricchezza.

Centomila lire, guadagnate o perse in pochi minuti!... La letteratura romantica di cinquanta anni or sono era assai affollata da questi bei personaggi i quali, senza che un muscolo della faccia tradisse l'interna commozione, perdevano, con fredda signorilità, somme così favolose sopra una carta. Le buone signore borghesi, un po' romantiche, di quei tempi, e le piccole sartine ne andavano pazze.

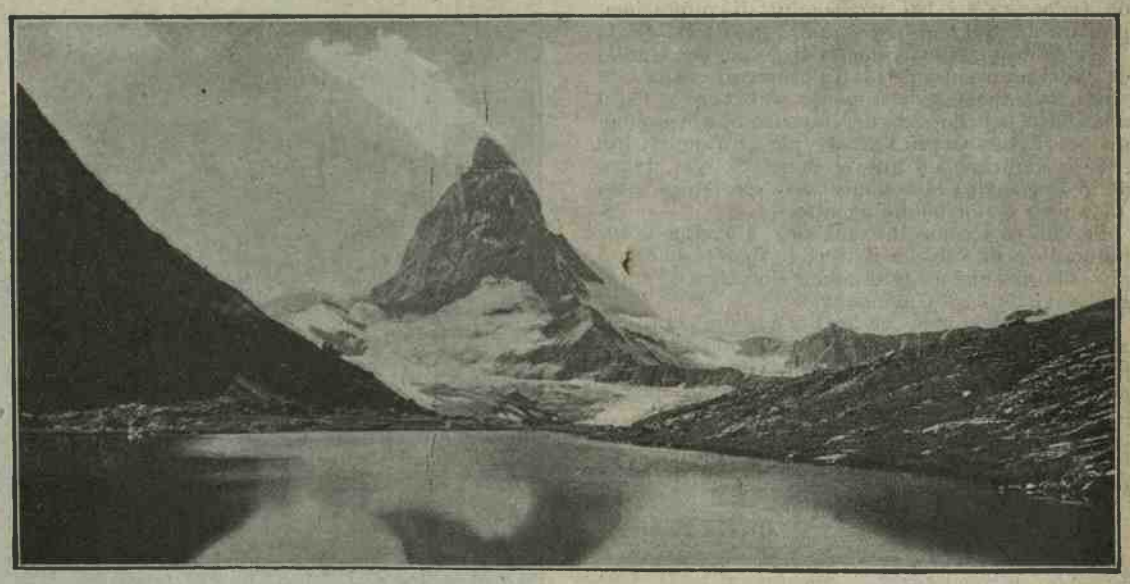
Questo personaggio fantastico ora non turba più le menti delle nostre signore e delle nostre sartine; non già perchè quelle siano diventate meno romantiche e queste facciano dei sogni più modesti; ma semplicemente perchè un po' più di saviezza — o meno gonfi rivoli d'oro — corrono le vie e... le sale da gioco!

Non soltanto! Ma ancora perchè la gran passione dello sport ha trovato derivativi più belli, più soddisfacenti e — diciamolo pure — più nobili alla pletora delle borse dei felici mortali allietati, fin dalla nascita, dal cieco sorriso della fortuna.

***

Il solo modo con cui le centomila lire di Florio e di Vonwiller saranno, o dall'uno o dall'altro, guadagnate o perse, è ricco di tanta estetica bellezza da far più bello e ambito il premio del vincitore, e da confortare lusinghevolmente il nobile vinto.

Immaginate il magnifico, immenso aereodromo di Palermo, spaventevolmente gremito di una folla tumultuosa e tumultuante, irrequieta per tutte le esuberanze di gesti e di verbi del popolo siciliano... E pensate questa folla, fatta improvvisa-



*Veduta generale del Cervino dal versante svizzero.*

"The Pearl" Marca depositata La migliore Serie per costruzione di Biciclette

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

mente immobile e muta... Ecco, la gran partita incomincia... Leggeri, leggeri i due aereoplani si librano nell'aria, i complicati meccanismi spiegano le meraviglie dei loro congegni... Due uomini si slanciano al volo... Al volo, sotto quel cielo di un azzurro intenso e che è di per se stesso una carezza e un incitamento; al volo sotto quel sole

*La prima squadra del* F. C. Juventus.
(Fot. Ambrosio - Torino).

d'oro che è di per se stesso un caldo bacio di premio!... Al volo dinanzi a quella immensa folla di popolo tacita, ammirata...

Ravvicinate improvvisamente le due disparatissime scene: Centomila lire guadagnate o perse in un'afosa sala da gioco, a metà di una notte buia e sinistra. centomila lire guadagnate o perse tra due uomini pallidi e colle fronti rigate da un sudor gelido... E l'egual somma messa come posta per la risoluzione di un problema che rivoluzionerà completamente gli usi, i costumi, la vita di questo nostro secolo... L'egual posta guadagnata o persa, tra tanta gloria di azzurro e di sole e tra l'improvviso scoppio dell'irrefrenabile entusiasmo di tutto un popolo...

Lo sport che aveva già fatto il grande miracolo di chiamar fuori, all'aperto, gli indolenti beniamini della fortuna che un tempo si compiacevano tra le brevi pareti di una bisca o di un *Cabinet particulier*, lo sport che già aveva compiuto il salutare miracolo di indirizzare verso l'azione tante dormenti energie, sta ora per compiere un ben più nobile miracolo indirizzando verso lo studio dei più acuti problemi — verso la scienza insomma — le forze intellettive dei suoi migliori campioni.

* *

in questo senso specialmente va posto in rilievo l'elegante gesto del cav. Florio.

La folla dei *badauds* sarà stata superficialmente colpita dalla rotonda cifra di quelle centomila lire gettate all'alea di una scommessa.

La folla mondana che corre *turfs* e piste e strade alla ricerca specialmente dello spettacolo, sarà stata colpita della gaia promessa di tante belle eleganze raccolte a convegno. E le signore penseranno già fin d'ora alla *toilette* caratteristica da indossare e i bei vagheggini di professione prepareranno il *tout-de-même* originale e la *kodak*.

Ma nel più ristretto mondo di chi pensa e studia, di chi si preoccupa di tutti i problemi che la vita moderna lancia giornalmente sul tavolo dello scienziato, la bella sfida di Vincenzo Florio assume un ben diverso e più ampio e più alto significato.

Essa imprime un nuovo carattere alla figura dello *sportsman*; essa ci mostra lo *sportsman* sotto un nuovo e più nobile aspetto.

Perchè così come il cav. Florio dimostra di intenderne e di volerne il tipo, lo *sportsman* non è più soltanto una maggiormente simpatica ed energica e virile figura mondana.

Esso acquista una personalità ed una significazione nuova, viene a costituire, a comporre una figura sociale preminente nella vita moderna, e particolarmente importante massime in questo inquieto principio di secolo.

E lo sport, così inteso, perde ogni dì più l'antico e frivolo carattere di semplice svago o di puro divertimento per correre alla conquista degli alti e radiosi campi della scienza.

**Oreste Fasolo.**

# GIUOCO DEL CALCIO

In una squadra di *foot-ball* senza dubbio il *forward* è, dopo il portiere, il giuocatore più in vista, il cui giuoco va immancabilmente soggetto alla severa critica del pubblico, facilmente disposto ad applaudire ed a fischiare. Non vi è chi disconosca l'arduo compito che spetta al *forward* o meglio ai *forwards*, poichè il loro è tutto un giuoco d'assieme, ed appunto l'esplicazione di questo assieme forma il loro compito principale.

Nella linea dei *forwards* si deve ben distinguere il giuoco dei tre uomini di centro da quello dei due dell'*estrema*. I tre giuocatori di centro hanno il compito di attirare su di loro gli *half-backs* avversari, e quando ciò hanno eseguito allora dovranno passare la palla ad un giuocatore dell'*estrema* destra o sinistra, il quale, avendo avuto cura di ben piazzarsi, potrà avanzare avvicinandosi al *goal* e velocemente con un rapido passaggio *centrare* la palla: ai compagni, che nel frattempo si saranno portati sotto al *goal*, il compito, certo non lieve, di sventare il giuoco dei *backs* e segnare il *goal*. Questa in tesi generale la tattica che una linea di *forwards* dovrebbe tenere. Un buon metodo di giuoco è pure quello dei corti passaggi (*kick and rush* come lo chiamano gl'inglesi) che si palesa di una efficacia indiscutibile negli attacchi al *goal*, ed infatti niente di più efficace, per confondere la difesa e marcare facilmente un *goal*, di una serie di corti passaggi. Mai un *forward* deve abbandonare e calciar via la palla senza uno scopo, senza sapere dove e a chi la passa; un calcio dato all'impazzata non porterà mai a nulla di buono, facilmente se ne potrà impossessare un avversario anzichè un compagno che non si aspetta l'inutile passaggio. Se il giuocatore di centro, passata la linea degli *halfbacks*, si trova, con la palla, di fronte ad uno della difesa, sarà bene che passi la palla ad un compagno della *mezza-ala* anzichè ad uno della *estrema* e questo perchè il lungo passaggio darebbe tempo alla difesa di retrocedere e porsi in buona posizione.

Dai *forwards* tutti si richiede la massima celerità e sveltezza, ma specialmente dai due giuocatori dell'*estrema*; quanto più sono svelti tanto maggior vantaggio porteranno alla propria squadra.

Il giuocatore dell'*estrema* deve, correndo, saper passare la palla al centro con precisione e sicurezza di colpo che si acquista esercitandosi sovente a far da soli rapide corse lungo la linea laterale del campo e velocemente *centrare* la palla.

Deve o no tirare in *goal* un giuocatore dell'*estrema*? All'accortezza di chi giuoca all'*estrema* è affidato questo compito! Il *foot ball* non si giuoca solamente coi piedi, ma richiede più intelligenza ed accortezza di quello che comunemente non si creda. Lo *shot* dall'*estrema* è difficile tirarlo e dirigerlo con esattezza, ma è certo che, se ben diretto, riesce difficile per il portiere pararlo con sicurezza. Sta perciò al giuocatore pratico discernere quando sia il caso di *centrare* e quando il caso di tirare in *goal*. Dopo un fortunato *rush* è consigliabile di *centrare* la palla, difficile essendo la probabilità di segnare un *goal* dopo una corsa veloce e per di più minacciati da presso. Quante volte chi, dopo aver ammirato ed applaudito l'avanzare rapido di un giuocatore d'*estrema*, rimase poi deluso per un *goal* mancato per pochi centimetri!

Grande è la soddisfazione che uno prova nel marcare un punto, ma è supremo dovere di ogni giuocatore subordinare la propria ambizione all'interesse del proprio partito. Ricordi inoltre il *forward* che talora è più vantaggioso passare la palla lungo terra che non in aria, perchè nel primo modo vi è più sicurezza nel compagno che la deve ricevere, e si guadagna un tempo prezioso: la rapidità, nei passaggi, non deve esser cosa dimenticata dai giuocatori. Anche i passaggi indietro sono talora utili e tolgono sovente da critiche situazioni.

Come ho detto fino da principio, l'*affiatamento* è indispensabile pei *forwards* e questo *assieme* non si acquista che con un serio e lungo allenamento dei giuocatori che debbono ben conoscersi e... stimarsi!

*Il match di foot-ball fra la* Juventus *e l'*Andrea Doria *a Torino (23 febbraio) per il Campionato Federale*
(Fot. Ambrosio - Torino).

E' dalla conoscenza esatta del valore dei propri compagni che nasce in un giuocatore la calma e la serenità, coefficienti questi indispensabili per un buon giuocatore di *foot-ball*.

Ma ciò che è assolutamente indispensabile pei *forwards* è l'avere dietro di loro un'ottima linea di *half backs* che abbiano ricevuto il loro primo allenamento nella linea stessa di attacco e sappiano per esperienza il grande ed indispensabile aiuto che possono e debbono dare ai *forwards*. Fra essi esistere il più grande affiatamento: questo è sempre il segreto della vittoria.

**Mario del Chiappa.**

# Il I Torneo internazionale di foot-ball

Nella seduta di lunedì 24 corr., ritenute ufficialmente iscritte alle eliminatorie italiane le seguenti so... *Andrea Doria* di Genova, *Milan Cricket* di M... *F. C. Torino*, *F. C. Juventus* e *F. C. Piemonte*, si v... nella decisione fra le tre società piemontesi di estrarre una a sorte che fu il *F. C. Torino*.

La *Juventus* ed il *Piemonte* giuocheranno il ... match eliminatorio. La vincente di queste due So... che chiameremo *X*, giuocherà contro l'*Andrea D...*

Il *F. C. Torino*, favorito dalla sorte, si mi... col *Milan Cricket*.

Le vincenti dei due *matches*, *Andrea Doria-X. F. Torino*, *Milan Cricket* si misureranno per un *mat...* nale dal quale sortirà l'eletta a rappresentare l'I... al girone internazionale del Torneo.

Pertanto i due *matches F. C. Juventus-F. C. Pi... monte*, *F. C. Torino-Milan Cricket* si giuocher... sul Campo Sportivo Torinese il 22 marzo, il p... incontro sarà arbitrato dal sig. Godley, il se... dal sig. Bollinger (Schoembrod, supplente).

Queste le uniche decisioni che in riguardo al C... lendario fu possibile prendere rispettando le date... Campionati Italiani. Diremo perciò dopo il 22 le d... degli altri incontri per le semi-finali.

Ad un altro numero alcune considerazioni sul ... cato intervento di alcune squadre che pure avev... da principio aderito, ed altri dettagli che ora le ... genze tipografiche ci impediscono di esporre.

**Campionato federale** (1ª Categoria).

*Il « match » Juventus-Andrea Doria.*

Domenica scorsa, 23 febbraio, i genovesi non avr... bero potuto desiderare a Torino una giornata ... gliore. Sole splendido, aria calda, vento fortis... un clima veramente di riviera. Con tali condizi... atmosferiche, su di un terreno leggero, una ... idem e la violenza del vento, poterono toccare qu... vittoria che neppure i più ottimisti dei loro s'er... lusingati di sperare.

Tanto più che nella prima squadra dell'*And... Doria*, per renderla al completo, si dovette inclu... cinque supplenti di seconda categoria, alcuni dei ... *équipers* essendo stati messi fuori combattimento ... cause varie, in questi ultimi giorni.

Nella prima ripresa ha il vento ed il sole in fa... il nostro *F. C. Juventus*, che toeto manifesta ... evidente superiorità nell'attacco, correndo di ... tinno all'assalto con molta, anzi troppa vivacità.

Fu infatti per la foga, per la precipitazione gi... nile degli *av nti* juventini che i *bianchi e neri* si ... dero sfuggir la vittoria.

La rima ripresa, dopo una innumerevole fallita ... calci nel *goal* genovese, rivelò un ginoco piutt... sconclusionato, ma molto vivace da ambe le par... Nessuna porta venne però segnata.

Nei secondi tre quarti d'ora, l'*Andrea Doria*, ... pena s'impossessa della palla, favorita dal vento, ... venuto violento, fra cappelli e brani di carta volt... gianti nell'aria e nuvole di polvere, corre all'a... ed un terzino torinese avendo sbagliato un calcio ... pochi passi dalla sua porta questa viene passata ... genovesi, dopo un abile *dribbling* fra Sardi e Gi... dano dell'*Andrea Doria*.

La *Juventus*, che fino allora s'era tenuta tro... sicura della vittoria, si riscuote e tenta alcuni ... tacchi. Ma la *guigne* e l'incertezza del suo ce... prima linea Borel fanno andare a vuoto le sper... del pubblico, che, entusiasta dalla bella lotta ... senziata, grida ed applaude.

Intanto la palla volteggia in aria, uscendo freq... temente dal campo, onde riuscire ad impossessar... è più un caso, che abilità. I genovesi abituati ... queste delizie climatiche. hanno buon ginoco di ... fendersi passivamente, ed il *match* termina così ... la loro vittoria, per un *goal* a zero.

Arbitrava la partita, molto equamente, il sig... Meazza, dell'U. S. M.

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

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

FABBRICA F.lli SANTINI - Ferrara

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

Un pubblico numerosissimo presenziò a questo match — forse duemila persone — che se non fu, tecnicamente parlando, molto istruttivo, riuscì almeno molto interessante per i frequenti capitomboli o per i volteggi originalissimi del pallone, trasportato dal vento in direzione soventissimo contraria a quella voluta dai calciatori.

La decisiva si disputerà a Torino, trovandosi *Andrea Doria* e *F. C. Juventus* con una vittoria ciascuna; ma i torinesi avendo nel primo incontro battuti i genovesi con tre *goals* a zero, il vantaggio del campo è riservato alla nostra città.

Come considerazione aggiungeremo poche, ma cordiali parole d'elogio per la forte *Andrea Doria* che in ogni occasione, con molto coraggio, sa sostenere i propri colori anche quando la composizione delle sue squadre non è riuscita completamente omogenea per contrattempi dell'ultima ora.

### Campionato federale (2ª Categoria).

*Pro Vercelli campione.*

L'*Ausonia F. C.* di Milano ha dichiarato *forfait*. Andatigli male i due *matches* contro l'*Andrea Doria* e la *Pro Vercelli*, ha preferito ritirarsi nei *retours-matches* che ancora le rimanevano a disputare piuttosto che esporsi a due nuove probabili sconfitte. Ha guadagnato così qualche cosa risparmiando le indennità di viaggio. Sportivamente però ha fatto male a non giocare fino all'ultimo.

Le auguriamo pertanto un miglior successo nei Campionati italiani nella seconda categoria dei quali potrà figurare molto bene.

Della *Pro Vercelli* non staremo a... diluirci in elogi perchè noi l'abbiamo sempre creduta un'ottima squadra di prima classe e non degna di figurare, anche come campione, in seconda categoria.

I dirigenti della *Pro Vercelli* si vede che han voluto fare un assaggio; convintisi che l'opinione pubblica la pensava come loro, hanno finalmente decisa l'iscrizione delle *bianche camicie* in prima categoria ai Campionati Italiani.

Pertanto, salutando nella *Pro Vercelli* la quadra campione Federale d'Italia, uniamo l'augurio di riscontrarla vincitrice del Campionato Italiano. Sarebbe il miglior premio alla serietà d'intenti ed entusiasmo sportivo che ha sempre animato dirigenti e giuocatori del forte sodalizio vercellese.

### Campionati italiani.

*Il Calendario di 1ª Categoria.*

*Prime squadre:* 1° marzo, Torino a Vercelli; 8 marzo, Vercelli a Torino; 22 marzo, Liguria in Lombardia; marzo, Lombardia in Piemonte; 5 aprile, Piemonte in Liguria; 26 aprile, Liguria in Piemonte; 3 maggio, Piemonte in Lombardia; 10 maggio, Lombardia in Liguria.

*Seconde squadre:* 8 marzo. U. S. M., Campo Ausonia; Juventus, Campo F. C. P.; 15 marzo, Ausonia, Campo M. S. M; id., F. C. P., Campo Juventus; marzo Lombardia in Liguria; 29 marzo, Liguria in Lombardia; 5 aprile, Lombardia in Piemonte; aprile. Piemonte in Liguria; 3 maggio. Liguria in Piemonte; 10 maggio, Piemonte in Lombardia

### Notizie a fascio.

*In Italia ed all'estero.*

*** Domenica, 16, il *Racing-Club di Francia* avendo battuto l'*Association Sportive Française* con 6 *goals* si è assicurato il Campionato di Parigi; nella giornata il *Club Athlétique de Paris* vinceva il ... *Club* con 3 *goals* a zero.

*** Il *Deutscher Fussball-Bund* col 1° gennaio 1908 ... forte di 738 Clubs, con un totale di 44.589 associati.

La Federazione tedesca spera per Pasqua di raggiungere il cinquantamillesimo socio.

*** La *Slavia F. C.*, la grande e la ben nota Società di Praga, pubblica il suo Annuario, dal quale ... qualche dato.

Le cinque squadre giuocarono, nel 1907, 111 partite con 583 punti di attivo contro 163 passivi.

La prima *équipe* giuocò 49 *matches* (825 *goals* all'attivo contro 77), dei quali 38 furono vinti, 5 soli persi e 6 nulli.

Di questa prima squadra fecero parte 38 differenti giuocatori.

*** Il primo incontro internazionale di *association* ... giuocato sabato, 15 sul terreno del ... *Cliftonville Club* a Belfast (Irlanda), mise di fronte Inghilterra ed Irlanda. Questo *match* venne dall'arbitro dichiarato nullo, avendo ambedue i Clubs segnato un *goal*.

*** Sul campo del *Queen's-Club* sotto una pioggia torrenziale ed un vento violentissimo, si svolse sabato 15 il *match* annuale fra le Università di *Oxford* e *Cambridge*, alla presenza di oltre cinquemila spettatori.

Vinse *Oxford* con 3 *goals* a zero.

*** Nel Campionato di Germania sono per ora in testa i *Stuttgarter Kickers* campioni della Germania del Sud, minacciati da vicino dal *Karlsruher F. V. I.* Al terzo posto figura per ora il *Freiburg F. C.*

*** Il *Lucca F. C.* bandisce pel 15 marzo un torneo nazionale di calcio con ricco dono del Ministro della Pubblica istruzione per primo premio.

*** La *Challenge Withaker* sabato, 15, a Messina fu disputata per la quarta volta fra i *Foot-ball Clubs* di Messina e *Palermo*.

La vittoria, che nel 1905 e 1906 era toccata ai messinesi, fu quest'anno, come pel 1907, dei palermitani.

La *Challenge Withaker* andrà in definitivo possesso del Club che l'avrà vinta per tre anni consecutivi.

*** Domenica, 23, a Chieri, si ebbe un *match* di *foot-ball* fra la terza squadra della *Juventus* e la prima della *Pulvis et Sol* di Chieri.

Vinsero i torinesi con 4 *goals* a zero.

*** La *Virtus Juventusque* di Livorno che, non sappiamo per quale ragione, si è nella presente stagione totalmente sottratta dall'agone dei Campionati di 2ª categoria, cui pure l'anno scorso aveva discretamente figurato, continua i suoi *matches* internazionali con squadre di marinai di piroscafi inglesi, riportando frequenti vittorie.

*** A Tunisi apprendiamo che si è costituita in seno alla Società *Italia* una sezione di *foot-ball*.

Augurii al neo-Club, che pare sorto con intendimenti serii.

*** La forte *Andrea Doria* di Genova, che nelle varie categorie di sportisti conta circa 800 associati, ha proceduto di recente alla nomina della Commissione, sezione Calcio.

Riuscirono eletti: *Presidente*, Grondona Achille; *Segretari:* ing. De Secondi e Grondona P.; *Consiglieri:* Miglio Attilio Cesare, Galletto A. e Lazzaroni Dario.

Un'accolita di giovani competenze in materia di *foot-ball* che, dotate d'un entusiasmo ed una costanza a tutta prova, non potranno a meno che riuscire a grandi cose, disponendo di ottimi, benchè giovani elementi, quali sono i numerosi giuocatori che quasi quotidianamente si allenano nel nuovo e bellissimo campo recentissimamente acquistato dall'*Andrea Doria* presso Cornegliano.

I *bianchi e bleu* hanno promesso pel nostro Torneo una squadra *monstre!*

Augurii...

**G. C. C.**

# Il pattinaggio in Arona

Che il pattinaggio sia uno degli *sports* più piacevoli e graditi, nessuno può certo negare; per convincersene, basta osservare con quanta invidia vi assistono gli spettatori. In Italia pochi sono quelli che vi si dedicano, e ciò principalmente per due ragioni; primo, perchè è creduto molto più difficile e pericoloso da quello che non sia in effetto, e secondo perchè la maggior parte crede che il ghiaccio duri così poco, da non convenire neppure l'impiantare una *patinoire*, sia pure modesta.

Plaudiamo dunque all'iniziativa dei signori Pizzo e Schürman, che si son fatti qui in Arona ardenti promotori di una società per lo sviluppo di questo grazioso sport, ed hanno veduto i loro sforzi coronati da pieno successo, sia per il numero dei soci che ci hanno aderito, sia per i progressi fatti dai principianti.

E' bene sapere che nonostante l'inverno mitissimo (dai primi di febbraio fino ad oggi il cielo si è mantenuto sempre sereno), si è potuto pattinare bene più di un mese, essendo la *patinoire* stata scelta in luogo adatto e ben riparata dal sole. Questo serva a togliere la credenza che di noi il ghiaccio non duri.

Il gentil sesso, come sempre, è stato dei più pronti a rispondere all'appello, e insieme all'assidua e valente signorina Vercelli, notiamo con piacere la marchesina De Forcade, le signore Hölker, Isemburg, Maffini, Guffanti, Pizzo, Negri e tante altre, cui chiedo venia di aver dimenticato i nomi.

Il sesso forte, purtroppo su quella superficie levigata non sempre facente onore al suo appellativo, oltre dai due valenti promotori era degnamente rappresentato dai signori Rossi, ing. Rinaldi, prof. Guidi, signori Pirola, Cimelli, Guffanti, ecc. insieme al gaio stuolo dei bambini Negri, Bianchi e tanti altri.

*La prima squadra dell'*Andrea Doria *di Genova.* (Fot. Ambrosio - Torino).

Si fece anche una piccola festa con luminarie e musica, che riuscì animatissima, specialmente per il grande intervento di pubblico, che certo si doveva divertire un mondo, perchè se ne stava 11 ore intere ad assistere nonostante il freddo serale pungentissimo.

Ma il nostro sempre lodato magnifico sole aveva già fin dal suo primo nascere condannato la povera *patinoire* a morte sicura, e in questi ultimi giorni ha, giudice rigido e inappellabile, eseguita la sua sentenza; ma i valenti sportisti non hanno voluto abbandonare la povera amica senza immortalarla e immortalarsi nelle fotografie che qui riproduciamo.

Speriamo che l'esempio di Arona sia l'anno venturo seguito in molti luoghi e auguriamoci che il signor *Febo* conceda al ghiaccio una vita anche più lunga di quella di quest'anno, i pattinatori però possono essere ben contenti che ne hanno avuto abbastanza.

*Arona, 25 febbraio 1908.*

**Carlo Tonelli.**

# Il Cross-Country primaverile

## della "Stampa Sportiva"

Appena aperte le iscrizioni, queste hanno cominciato ad affluire. Il fatto stesso che il percorso, per la prima volta in Italia in materia di *Cross-Country*, verrà reso noto nei suoi più minuti particolari, ha invogliato moltissimi alla gara ed ha avuto una larga eco di approvazione giacchè non per polemizzare, ma per constatare un fatto ed evitar o per deferenza al passato, era risaputo che negli ultimi *Cross-Country* banditi da società e da enti, il segreto del percorso s'era molte volte ridotto ad un segreto..... parziale. Come spiegare diffatti il caso di alcuni concorrenti che a un certo punto della corsa tagliano di traverso, toccano ugualmente il controllo successivo e arrivano primi pur essendo preceduti d'un buon tratto sul tracciato vero da altri corridori?

Il Comitato organizzatore della nostra grande corsa ciclo-podistica s'è preso lo speciale incarico di scegliere un percorso dove le deviazioni non siano possibili per la frequenza dei controlli, nè convenienti per la topografia stessa dei luoghi.

I concorrenti del resto avranno ampio campo in queste settimane precedenti il *Cross-Country Primaverile* torinese di convincersi *de visu* delle ottime caratteristiche del percorso scelto. Peccato che nella località scelta non possiamo promettere ai nostri corridori, come altri fece, « di accogliere nel passaggio pure il saluto e gli augurii delle rigogliose piante che fiancheggeranno il percorso! ».

Vuol dire che invece del saluto vegetale, avranno quello..... animale del prevedibile imponente pubblico che assisterà alla nostra manifestazione!

**Reporter.**

# Le corse al galoppo a Firenze nel 1908

La nuova direzione della « Società Fiorentina per le corse di cavalli al galoppo » composta del conte Giovannangelo Bastogi, presidente; del conte Giuseppe Della Gherardesca, vice-presidente; e dei consiglieri: conte Riccardo Bastogi, conte Ugolino Della Gherardesca, barone Giorgio Levi, cap. Guido Musatti, duca Roberto Strozzi, Marco Collacchioni e avvocato Alfredo Lumachi, ha quest'anno voluto fare una graditissima sorpresa portando a cinque le giornate di corsa, mentre gli anni passati non ve n'erano che due o tre, e compilando un attraentissimo programma:

1° giorno, domenica 26 aprile L. 8500; 2° giorno, domenica 3 maggio L. 12700; 3° giorno, domenica 10 maggio, L. 9500; 4° giorno, venerdì 15 maggio L. 9000; 5° giorno, domenica 17 maggio L. 11.500.

Con un simile programma siamo certi che le iscrizioni saranno numerose e parteciperanno le più rinomate scuderie italiane.

**(S. G.)**

# Il gran concorso areonautico

## pel premio del Dott. Gans a Monaco

In occasione dell'Esposizione regionale Monacense il dottor Paolo F. Gans, presidente del reparto areonautico dell'Automobil Club Bavarese, ha donato un premio di diecimila (10.000) marchi e che potrà esser guadagnato nel tempo d'un anno a partire dal primo maggio 1908 e a finire col primo maggio 1909.

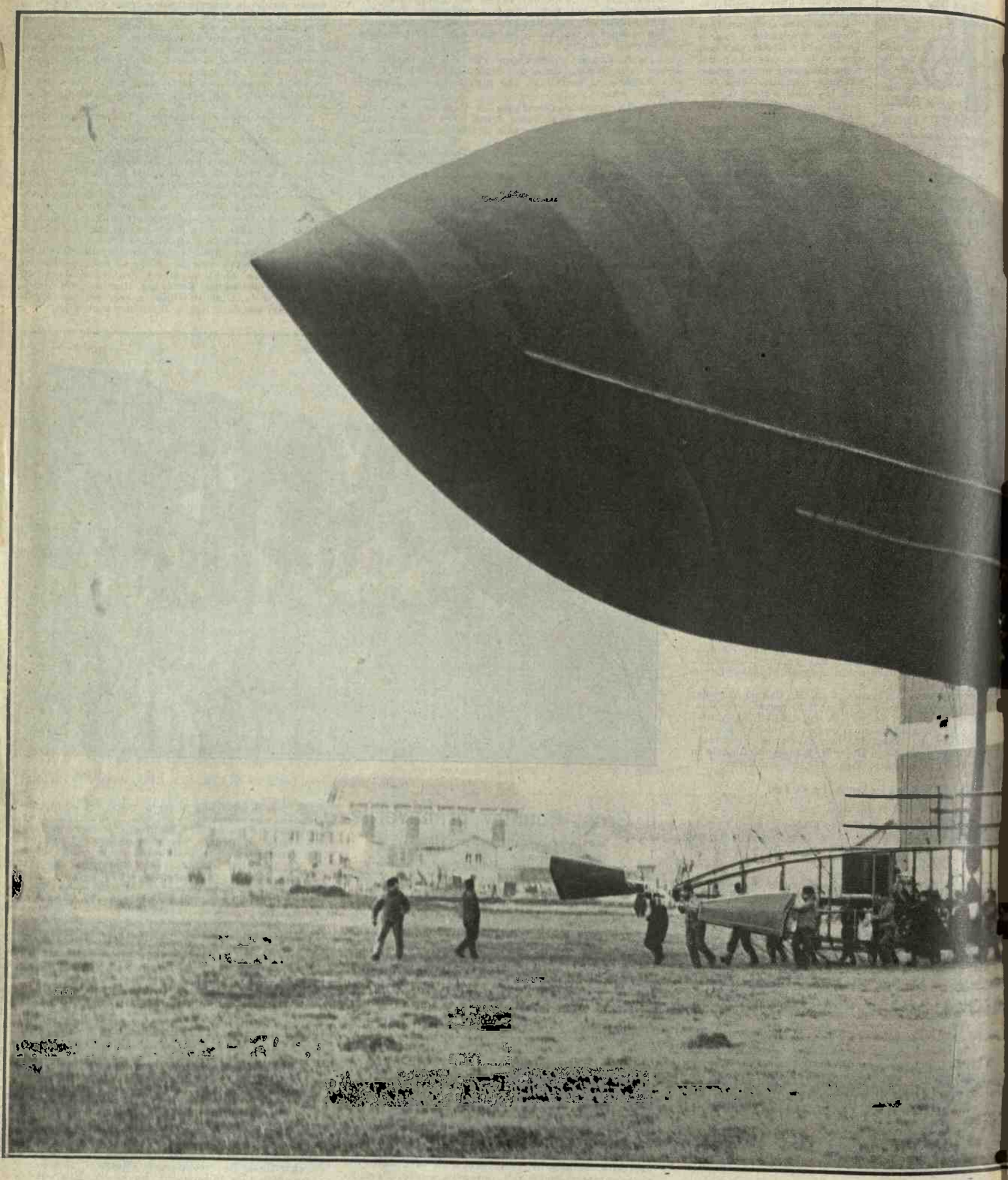
Il regolamento del Concorso areonautico è uscito in questi giorni e consta di questi articoli principali:

1° Il Concorso è internazionale.

2° Vincitore rimarrà quel tale che con un pallone libero s'innalzerà pel tempo di dieci minuti riuscendo a tornare al luogo preciso di partenza.

3° Le iscrizioni si ricevono presso il Comitato dell'Esposizione di Monaco del 1908, rimettendo una domanda con fotografia o disegno della macchina che si presenterà al concorso. La tassa d'iscrizione è di marchi 200, pari a lire 250.

4° Siccome la corsa principia il 1° maggio, le



*Il pallone dirigibile francese, la Ville*

**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

iscrizioni si chiuderanno 24 ore prima delle date predette.

5° Le macchine concorrenti avran libero ingresso nel recinto dell'Esposizione. Il Comitato poi provvederà affinchè ogni concorrente venga aiutato da inservienti prima e dopo la prova.

6° La prova è ripetibile per tre volte: dopo, si è esclusi dal Concorso al quale si può nuovamente concorrere pagando una nuova tassa.

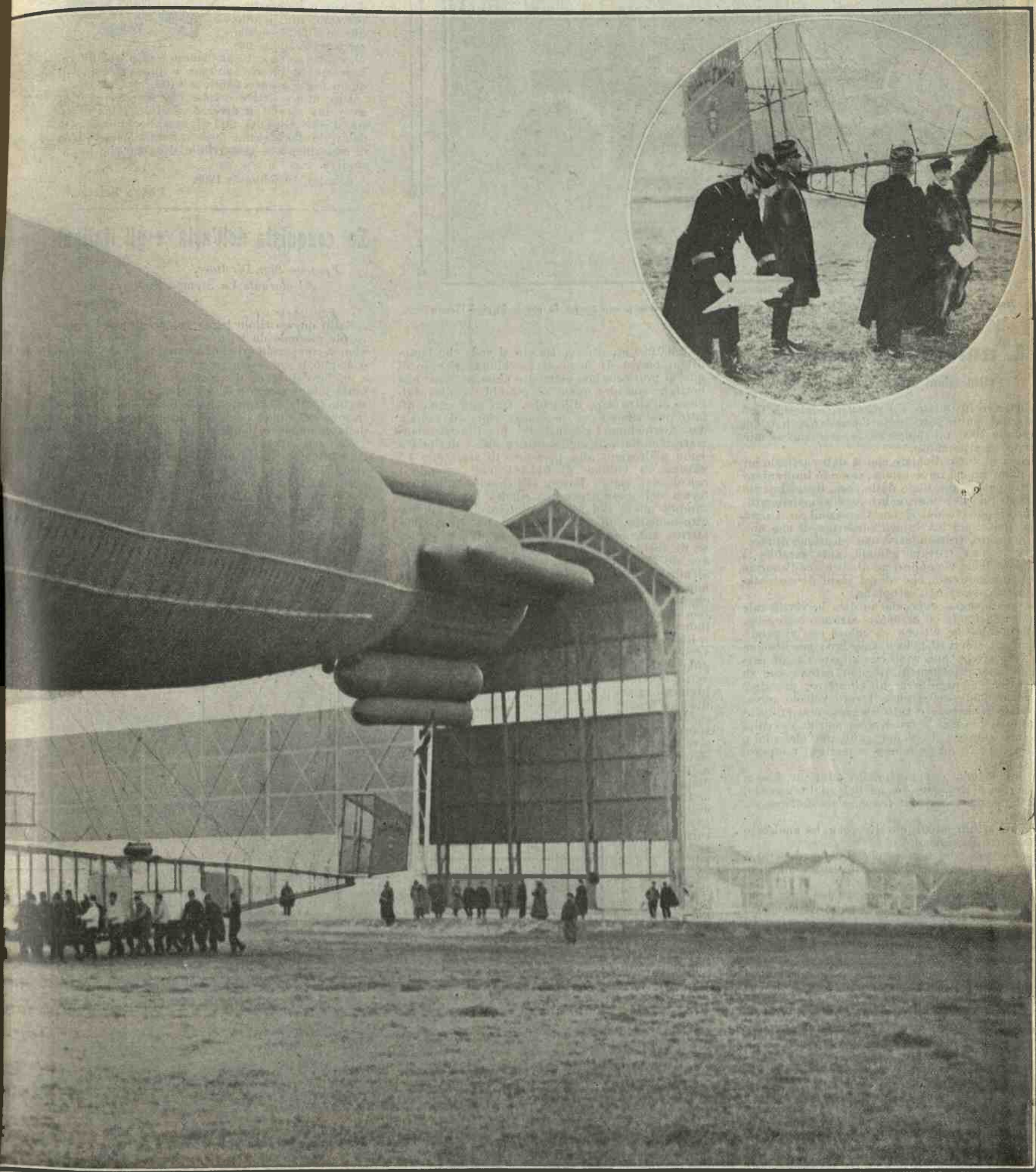
7° Ogni discussione in merito alla prova verrà presa in considerazione dalla Giurìa.

8° Per facilitare il buon andamento della gara, ogni concorrente dovrà compiere la sua prova otto giorni dopo l'arrivo del pallone a Monaco. In caso di cattivo tempo si concede un rilasso di qualche giorno.

Vi sono poi altri otto articoli che rendon noti i nomi del Comitato, che stabiliscono regole fondamentali per la sicurezza dei concorrenti e pubblico, e che infine determinano queste nor anche per la prova dell'anno venturo.

L'importante riunione Monacense, che prece la Gordon Bennett di Berlino, promette di riusc assai bene, e il nome di Fahrmann è già iscrita diremo, come adesione augurale.

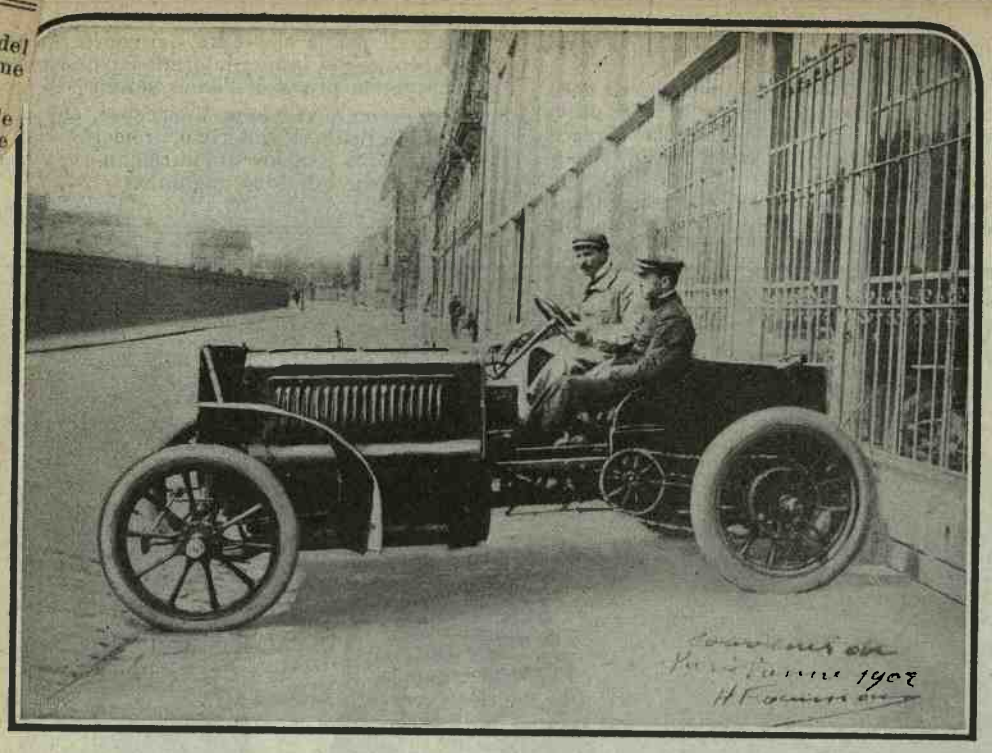
N. S.



ris, esce dall'hangar trasportato dai soldati.

CICLI FRERA

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



*Henri Farman, il vincitore del Grand Prix dell'aereonautica, vinse a suo tempo la corsa Parigi-Vienna per vetture pesanti.*

# L'aeronave pratica

**(Riflessioni di Pietro Betetto).**

L'articolo intitolato *Un elicottero* del sig. Ugo Cavazzoni, pubblicato nella *Stampa Sportiva* del 5 gennaio 1908, mi spinge ad esporre alcune mie opinioni in argomento.

Prima di tutto dichiaro che il detto articolo mi fece assai buona impressione, essendo improntato ad una percezione reale delle cose. Specialmente l'unificazione dei movimenti ascensionale-equilibratore-repulsivo del signor Cavazzoni, se ritrova anche nella pratica la sua conferma, il che non può mancare, trattandosi d'una questione di meccanica, è una trovata geniale, anzi sarebbe la vera soluzione, venendosi ad abolire quell'enorme massa ingombrante, che sono i piani di sostentamento, necessari nell'aeroplano.

Perchè bisogna bene che io dica la verità tale e quale: *Dirigibili* ed *aeroplani* saranno belle cose, e nobili sono le fatiche di coloro che vi prodigarono gli sforzi del loro ingegno; ma bisogna persuadersi che non sono che apparecchi di passaggio, anelli intermedi di una catena che va dall'antica montgolfiera all'*elicottero* prossimo futuro, il quale *unico* sarà il vero veicolo aereo, il quale il motore è tutto ascensione, equilibrio e propulsione, uno e trino, e se ne ride dei colpi del vento siccome l'ala del gabbiano, che sfiora, forte e leggera ad un tempo, le terribili tempeste dell'Oceano.

L'unificazione dei movimenti adunque, ideata dal signor Cavazzoni, è un bel miglioramento, però riguarda soltanto la *trasmissione* dell'energia motrice.

Ma resta un altro quesito, che ha anch'esso molta parte di difficoltà.

Qual'è l'energia motrice che si deve adoperare? Tutti fin qui, unanimemente, hanno adottato il motore a benzina.

Mi dispiace a dirlo, il motore a benzina, nonostante sia il più leggero dei motori conosciuti, nonostante che Levorasseur, Buchet e i fratelli Dufaux ci abbiano procurato dei meravigliosi motori ad un chilogramma e mezzo l'HP, bisogna riconoscere che è ancora troppo pesante.

Si dirà che io sono esigente, ma ricordiamoci quanto verificava il colonnello Rénard nelle sue esperienze e calcoli, che cioè il *peso utile che si può sostenere in aria con un elicottero cresce in proporzioni enormi col diminuire del peso specifico del motore stesso.*

Data questa legge, si comprenderà che se il minimo peso del motore è una necessità nel *dirigibile* e nell'*aeroplano*, diventa una condizione *sine qua non* nell'elicottero, in cui il motore è tutto.

Quale sarà adunque questo motore tanto leggero e nello stesso tempo di gran forza, appetto a cui quello a benzina non fa che una ben magra figura?

Il lettore adesso sarà curioso di conoscere questo nome misterioso come nella fine d'un romanzo interessante si attende con palpitante curiosità la conclusione.

Ebbene, alziamo il velo, ed entriamo nel sacrario dell'Iside. Questo nome misterioso, che arde come un carbonchio incastonato in un anello d'oro, questo motore è il *motore ad idrogeno liquido.*

L'idrogeno liquido, portato alla temperatura dell'aria atmosferica, diventa gas, assumendo un volume di *parecchi milioni di volte* superiore al primitivo. Mariotte assegna la sua pressione verso le 2.400.000 atmosfere. Da ciò si vede che incredibile tesoro di forza si racchiuda nel seno di questo preziosissimo elemento chimico, con una bottiglia sola del quale si potrebbe andare dall'uno all'altro capo d'Europa. Qui non siamo affatto nel campo del romanzo; siamo davanti a dati fisico-chimici rilevati dai più illustri scienziati mondiali. Bisogna sapere che 1 decimetro cubo d'idrogeno alla pressione di atmosfere 4,5 genera un volume di 544.444 dcm³ secondo i calcoli del signor Borra. D'altronde la miglior forma del motore per una siffatta forza motrice sarebbe quella del *motore rotativo*, che si applica direttamente sull'asse motore ed ha un minimo attrito, non essendoci bisogno nè di manovelle, nè di bielle; inoltre è di una somma elasticità, avendo per giunta il vantaggio di essere solidale all'albero. Il solo inconveniente è che l'idrogeno non abbia ancora un prezzo popolare, come l'ha oggidì l'acido carbonico ed il carburo di calcio. Sicchè non è che una questione di produzione industriale.

Riassumendo adunque — premesso che l'*elicottero* è il *miglior* sistema di veicolo aereo; premesso eziandio che l'unificazione ascensionale propulsiva ideata dal signor Cavazzoni è il miglior dispositivo per la trasmissione della forza; aggiungendo a tutto ciò, invece del solito motore a benzina, uno ad idrogeno liquido, con cui oltre la leggerezza estrema del motore, si ha anche quella, quasi trascurabile, del serbatoio; con questi tre requisiti ed aggiungendo quello di avere prossimamente l'idrogeno liquido ad un prezzo tollerabilmente commerciale (come ce lo farebbero sperare le esperienze industriali di Fife e Richmann), potremo dir risolto questo difficile e bizzarro *rebus* della navigazione aerea con un mezzo semplice, di relativamente piccolo volume e quel ch'è più di guida facile ed accessibile a tutti.

Dice uno scrittore inglese che teoria e pratica sono due sorelle di diverso carattere; ma io osservo che Giasone non si sarebbe impadronito del vello d'oro se non fosse venuta a Medea l'idea di addormentare il terribile dragone che lo custodiva.

Salzano, 10 febbraio 1908.

**Pietro Betetto.**

# La conquista dell'aria e gli italiani

*Preg.mo Sig. Direttore,*
*del giornale* La Stampa Sportiva

*Torino.*

Sotto questo titolo leggo nel pregiato ed autorevole giornale da lei diretto un articolo che lamenta, con parole gravi di amarezza, l'indifferenza o meglio la colpevole trascuratezza degli italiani e del loro Governo di fronte al sollecito e confortante interessamento di altri popoli e di altri Governi, specialmente di quello francese, per la soluzione del più moderno dei problemi: quello cioè della conquista e dominazione dello spazio.

Non per ripetere ciò che il suo giornale ha immediatamente creduto doveroso di rettificare che, cioè, l'Italia e gl'italiani non si meritano in proposito così acerbi rimproveri, ma per portare un *contributo di fatto* alle sennate parole di rettifica del giornale, mi permetto di mandare queste poche righe nella fiduciosa speranza che ella le vorrà rendere note alla grande legione dei lettori del suo giornale.

Hanvi a Pisa due fratelli, Ugo e Guido Antoni, figli di un ex-capitano veterinario, i quali dopo quattordici anni di studio indefesso del problema del volo, hanno la maggiore fiducia, fiducia confortata da prove sperimentali, di averlo risolto, avendo trovato il segreto del volo di tutti i volatili, dall'aquila al moscerino il più minuscolo, segreto costituito da un principio fisico-meccanico. Come ho detto, il principio al quale i fratelli Antoni informano la loro macchina per volare ha avuto non solo la prova sperimentale della sua esistenza, ma ha dato magnifici risultati in una prima applicazione pratica alla propulsione acquea, avendo i fratelli Antoni constatato che il principio per cui i volatili volano, è identico a quello per cui i pesci nuotano. La prova ebbe luogo sul lago di Massacciuccoli con una barca automobile, posta a disposizione dei fratelli Antoni dall'insigne autore della *Bohème*, maestro

*Henri Farman fu pure un campione ciclista, e formò, in tandem, un'ottima coppia col fratello Maurice.*

*I tre figli di Farman.*

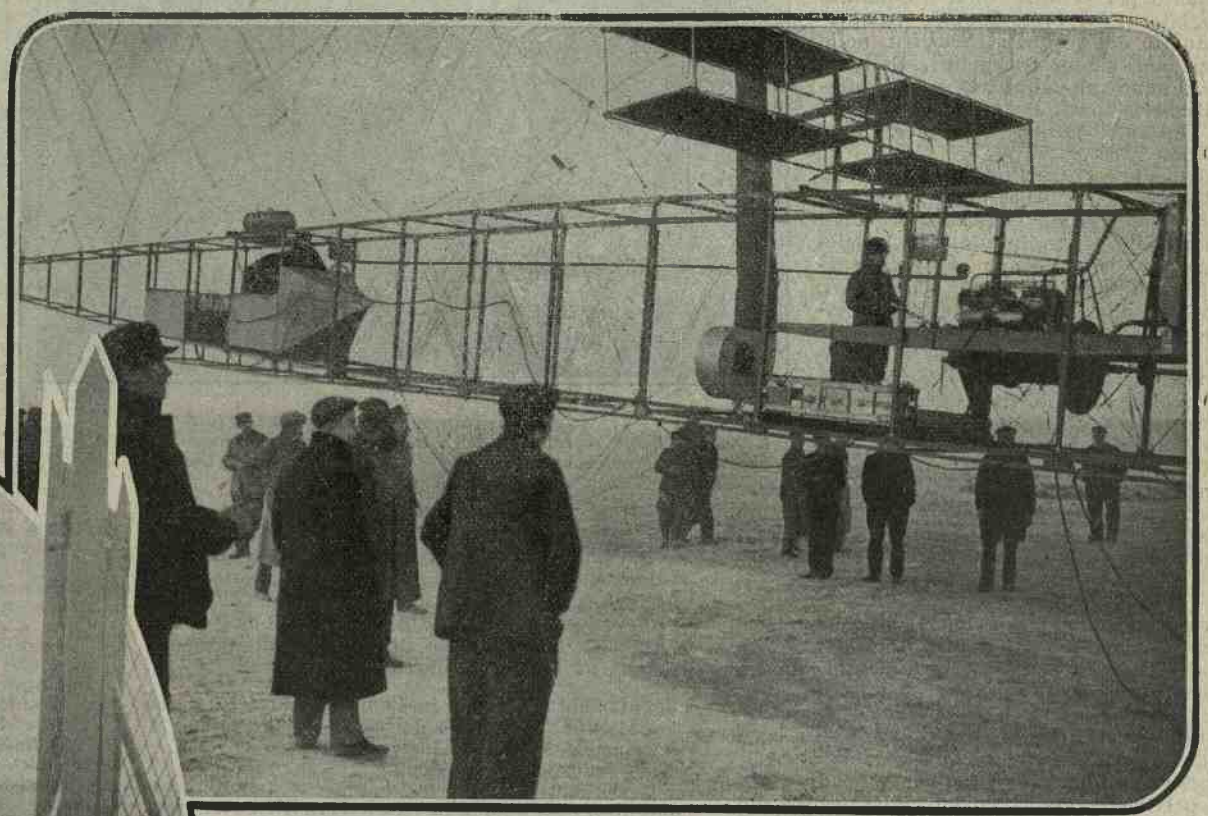
iacomo Puccini, ed i risultati sono stati i seuenti: che, mentre la barca, coll'elica ordinaria, upiegava dai 26 ai 30 minuti a traversare il lago, stessa barca, col propulsore informato al prinpio dei fratelli Antoni, impiegò (e la prova fu netuta più volte) soli 16 minuti.

Lo splendido risultato ha, com'ella ben comende, aumentato la fiducia dei fratelli Antoni ella bontà del principio da loro scoerto e nella sua applicabilità alla locozione aerea. I fratelli Antoni stanno a curando la costruzione della loro acchina per volare e confidano di por fare i primi esperimenti verso la ne di febbraio.

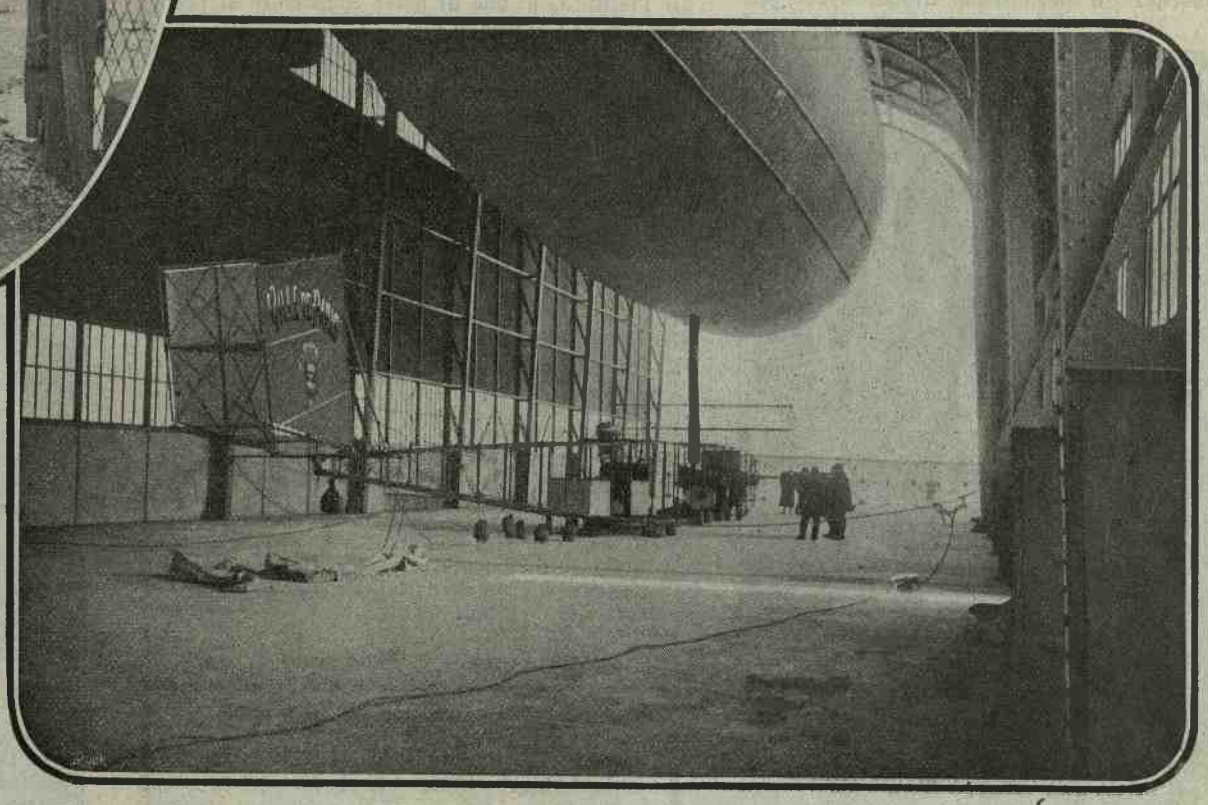
Non soltanto il problema, come ella ole, è oggetto di studi e di ricerche a parte di italiani, ma trova in itani impulso e conforto, quali era follia erare qualche anno addietro. Invero, bpena io lanciai sul *Giornale d'Italia* notizia della scoperta dei fratelli Antoni, invitando menti e cuori generosi a porli in condizione di at-

*Alla porta dell' hangar si trova sempre un soldato di guardia.*

are la loro scoperta, mi giunsero, a che ore di distanza dalla pubblicane della notizia, varie proposte inforte al suesposto invito ed erano tutte poste *italiane*. Fra queste fu accetta dai fratelli Antoni quella pervenuta l'illustre clinico prof. G. B. Queirolo, putato al Parlamento, e dal suo asente prof. Dario Bocciardo: proposta rmata a tali sensi di generoso meatismo, quale, forse, non è facile contrare eguale nemmeno all'estero. Tutto ciò mi sono permesso di scrie, pregiatissimo signor direttore, che m'è sembrato non soltanto degno essere noto, ma doveroso per conpuire a sfatare la leggenda di apatia inerzia italiana. Roma non fu fatta un sol giorno e così gli italiani, dopo i secoli di servaggio, non potevano n tratto porsi in condizioni di gareggiare con i popoli, ai quali non venne mai a mancare libertà e l'indipendenza.



*La partenza del pal one dirigibile* La Ville de Paris, *da Sartrouville.*



La Ville de Paris *sotto l'hangar di Verdun.*

## Nel mondo commerciale sportivo

*** Le importanti *Officine « Lux »* di Torino (capitale 596.000), notificano alla vasta clientela le seguenti ovazioni e deliberazioni:

llo scopo di evitare i numerosi contrattempi veratisi sinora in danno del pronto disbrigo degli ri, si avverte di indirizzare la corrispondenza aldirizzo della ragione sociale e cioè delle *Officine x»* e non all'indirizzo personale dell'amministratore e direttore generale sig. Eugenio Paschetta, il quale non sempre e quotidianamente può ricevere la corrispondenza. Ne consegue che per tante corrispondenze riguardanti gli affari si devono attendere parecchi giorni prima di leggerle e di rispondere.

Con l'occasione si prega pure di intestare gli eventuali effetti cambiari e di fare le girate sempre in capo delle *Officine « Lux »* e non in capo all'amministratore e direttore generale.

Si notifica che con atto in data 29 gennaio 1908, a rogito Torretta avv. Ernesto, è stata conferita procura al sig. Pagliero Raimondo per coadiuvare il direttore generale nel disbrigo degli affari della società.

Con atto della stessa data e stesso rogito si è pure rilasciata procura al signor Tabozzi Giacinto, direttore della filiale di Milano, per tutti gli affari di semplice amministrazione nella sfera della filiale stessa.

Il Consiglio d'amministrazione della stessa società ha proceduto a mente dell'art. 9 dello statuto sociale, eleggendo a presidente il comm. avv. Valfrè di Bonzo, a vice-presidente il sig. cav. dott. Francesco Conti.

*** A Torino venne omologato il concordato conchiuso dal fallito *M. F. Christillin* Ditta, negoziante in carrozze per automobili, in Torino, via Nizza, 94, al 15 per cento, coi benefizi di legge.

*** *Società Italiana fari e fanali (S. I. F. F.) A. Scaglia e C., Milano.* — Gli azionisti di questa Società convocati in assemblea approvarono il riparto utili avuti nel primo esercizio sociale in L. 9883, di cui L. 8000 al capitale azionario (L. 1 per azione, corrispondente al 6 % del capitale versato) e la rimanenza come da disposizione statutaria.

Vennero eletti a comporre il Consiglio i signori Angelo Ferraris, presidente; dott. Carlo Dulio, vicepresidente; avv. Petrini Alfonso, rag. Attilio Soffredi, Attilio Scrocchi, consiglieri; i signori rag. Alessandro Grosso, avv. Gian Carlo Cornaggia Castiglioni, rag. prof. Riccardo Pietrasanta, sindaci effettivi; i signori avv. Genolini Alberto, ing. Francesco Cantoni, sindaci supplenti.

*** *Fabbrica Automobili Brixia-Züst, Milano.* — All'assemblea generale di questa società intervennero 15 azionisti rappresentanti complessivamente 26.722 azioni. All'unanimità venne approvato il bilancio che si chiude con un utile di L. 16 775, che si stabilì di portare a fondo di riserva. I promotori della Società hanno destinato ad aumento del capitale l'utile sulla vendita di una parte delle azioni portandolo da L. 1.000.000 a L. 1.200.000. Furono nominati consiglieri i signori: conte Gaetano Maggi, cav. Ambrogio Guindani, comm. avv. Orefici, cav. Giuseppe Graziotti, conte Camillo Martinoni, Filippo Coppi, ing. Roberto Züst, Sindaci effettivi: ing. L. Mandrelli, prof. C. Faini, prof. rag. N. Spongia, Sindaci supplenti: cav. rag. G. B. Bianchi, Gian Maria Bonardi.

*** *Società E. La Manna-Guidotti e C.*, Milano. — In questi giorni venne costituita nello studio del notaio nob. dott. Ludovico Ponzani, sotto la ragione E. La Manna Guidotti e C., una Società in accomandita semplice col capitale di L. 50.000 aumentabile a L. 100.000, avente per iscopo la rappresentanza e vendita di vetture automobili, accessori e generi affini a tutti gli *sports*. La gerenza venne affidata al signor Ettore La Manna-Guidotti, persona conosciutissima nel mondo sportivo, e per la sua abilità commerciale e per l'amore all'automobile, farà certamente fiorire questa nuova azienda. Lo studio trovasi in via Vittor Hugo, 4 ed il negozio di vendita, uno dei più eleganti che si conoscono, trovasi in via Tommaso Grossi.

# Il "Cross-Country" primaverile della Stampa Sportiva

Martedì 19 corrente, sotto la presidenza del nostro direttore signor G. Verona, si è radunato per la terza volta il Comitato organizzatore del *Cross-Country primaverile*, indetto dalla *Stampa Sportiva*, nelle persone dei signori: Cigolini, Balloira, Florio, Lunardini, Canuto, Perona, professore Barberis, prof. Bosco, Pilotti, Avezzano, Durando, Baravaglio, Maccagno e Corradini.

Iniziatasi la seduta, il presidente Verona dà relazione degli ultimi lavori.

Restano confermate le categorie ciclisti e podisti. Era pure intendimento della Commissione istituire una categoria speciale per i bimbi delle scuole elementari, ma non essendo stata accordata l'autorizzazione richiesta al Municipio, e per altre considerazioni d'indole pratica, si decise di rinunziare all'idea.

Fu riconfermata la lista dei premi in cento pei ciclisti e cento per i podisti, istituendo inoltre quattro premi speciali per gli alunni delle scuole secondarie.

Questa dotazione di premi mai registrata finora in simile genere di gare assicura già fin d'ora un concorso magnifico ed imponente di partecipanti.

***

Una grande novità è procurata a questa gara dalla recente decisione del Comitato organizzatore di rendere noto il percorso, vera novità questa, che non mancherà di suscitare rumore.

Era risaputo infatti che il segreto di percorso degli ultimi *Cross-Country* disputatisi in Italia, si era ridotto ad un... segreto di Pulcinella!

Per ovviare quindi all'inconveniente di porre molti privilegiati nella comoda conoscenza del percorso, a svantaggio dei meno intriganti, si decise di seguire l'esempio recentemente venutoci di Francia, di rendere cioè noto a tutti i concorrenti il percorso nei suoi dettagli, pubblicandone i dati qualche settimana avanti il giorno della corsa.

Per ora diremo solo che nella scorsa seduta il Comitato approvò la località ed il punto di partenza ed arrivo.

Due erano i progetti presentati dalla Commissione all'uopo stata incaricata. L'uno svolgeva la corsa tra la Barriera di Lanzo e Barriera di Francia, l'altro lungo la riva sinistra del Po, oltre Ponte Isabella, qui giù fino oltre al Lingotto, con partenza ed arrivo sul piazzale del monumento al Principe Amedeo.

Quest'ultimo percorso, compreso fra gli otto ed i dieci chilometri, fu il prescelto per la pittoresca località e le caratteristiche spiccate che offre allo svolgimento accidentato di un *Cross-Country*.

Appena sarà nei suoi dettagli definitivamente fissato, ne daremo la dovuta pubblicità.

*I campioni dell'*Unione Sportiva *di Lecco.*
*1. Zanotti Luigi, segretario dell'*U. S. L. - *2. Corti Libero - 3. Galimberti Fedele - 4. Poveromo Vito.* (Fot. Lariana, Lecco).

**Regolamento pel « Cross-Country » indetto dalla « Stampa Sportiva » da svolgersi a Torino il 29 marzo 1908.**

La gara di *Cross-Country* si svolgerà, nel giorno stabilito, con qualunque siasi tempo, e su un percorso non superiore ai 10 km.

La gara sarà dotata di ricchi ed artistici premi individuali e di squadra pel valore di L. 1000.

Le categorie ammesse alla gara saranno due: ciclisti (professionisti e dilettanti) e podisti (dilettanti).

Le iscrizioni si ricevono alla *Stampa Sportiva*, da oggi a tutto il 23 marzo dalle ore 12 alle 14, con l'immediato pagamento della tassa d'inscrizione fissata in L. 0,50.

All'atto dell'inscrizione deve dichiararsi, oltre nome e cognome, la categoria (podisti o ciclisti) e la Società a cui si appartiene; gli studenti, la scuola o l'istituto, a fine di poter concorrere ai premi speciali che verranno stabiliti.

Le Società che intendono concorrere al premio di squadra, dovranno fare inscrivere otto corridori; dei quali, nella classifica, verranno annotati soltanto i primi sei arrivati.

Il numero d'inscrizione sarà il numero di partenza e sarà portato sul petto dal podista e sul dorso dal ciclista.

Il percorso del *Cross-Country* sarà reso noto la settimana prima della chiusura dell'inscrizione; alcune ore prima della partenza dei concorrenti alla gara, il percorso (sola strada da seguirsi) sarà segnata distintamente con ritagli di carta colorata; ai punti di controllo, stabiliti lungo il percorso dal Comitato, dovrà il concorrente consegnare i gettoni, di cui venne provvisto alla partenza.

Quei concorrenti poi che dai punti di controllo non risultassero passati, verranno senz'altro squalificati.

Il concorrente che tenesse un contegno tale da ostacolare il buon andamento della gara, o si presentasse alla partenza in costume meno che corretto sarà espulso.

Il punto di partenza sarà il punto di arrivo.

A norma dei concorrenti, le disposizioni potendo subire modificazioni ed aggiunte, si atterranno perciò a quanto venisse disposto al riguardo dal giornale *La Stampa Sportiva*.

*Pittavini Pietro, di Genova.*

" CENTAUR "
della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry
Solidi - Scorrevoli - Convenienti
Agenti per l'Italia con deposito:
BONZI & MARCHI - MILANO, Via S. Nicolao, 1

# Attraverso le Società

### Campioni, marcie e corse.

L'Associazione sportiva *Genova* fondatasi in Genova il 22 settembre u. s., ottenuta l'autorizzazione dal giornale l'*Auto* di Parigi, fondatore dell' *Audax Pedestre Francese*, effettuò nei giorni 5 e 6 corr. mese la marcia di fondazione della Sezione Genovese, la prima in Italia.

Sono 100 km. da coprirsi di marcia nel tempo massimo di 24 ore.

E nonostante la rigidezza della stagione, tredici furono i coraggiosi marciatori che si presentarono al traguardo di partenza, che venne data a *Voltri* il 5 gennaio alle ore 15,9 del mattino. I marciatori fecero un *alt* a Savona per la colazione ed un grande *alt* ad Albenga pel pranzo; l'arrivo avvenne a *Diano Marina* il 6 gennaio alle ore 8,37' del mattino. Così i marciatori impiegarono a compiere i 100 km. ore 23,22', arrivando con un anticipo di minuti 38 sul tempo massimo.

Ecco l'elenco dei neo-audaces:

1. Frisiani N. Arrigo, *capitaine de route* — 2. Saclusa Edoardo — 3. Gnecco Luigi — 4. Basso Francesco — 5. Balbi Federico — 6. Meirano Luigi — 7. Fossati Emilio — 8. Garibaldi Giulio — 9. Lanata Luigi — 10. Priano Rinaldo — 11. Peytrignet Alfredo — 12. Gerbi Enrico.

*** A Lecco quell'Unione Sportiva ha effettuato in tre giorni, i propri campionati sociali, nonchè la Gara di Campionato Lecchese di resistenza. Malgrado la fredda stagione, numerosi furono i partecipanti. Le gare, ottimamente organizzate e svoltesi su buone strade, sortirono l'esito seguente:

*Marcia di resistenza, Km. 14.* — 1° Corti Libero, 2° Zanotti Luigi, 3° Aldeghi. Seguono Bighi, Galli, Corti A., Corti C.

Per tutto il percorso, la lotta è accanita fra i primi due, che si contendono energicamente il primato fino agli ultimi metri.

*Velocità, 100 metri. — 1ª batteria*: 1° Bonaiti, 2° Perego, N. P. Redaelli, Corti A.

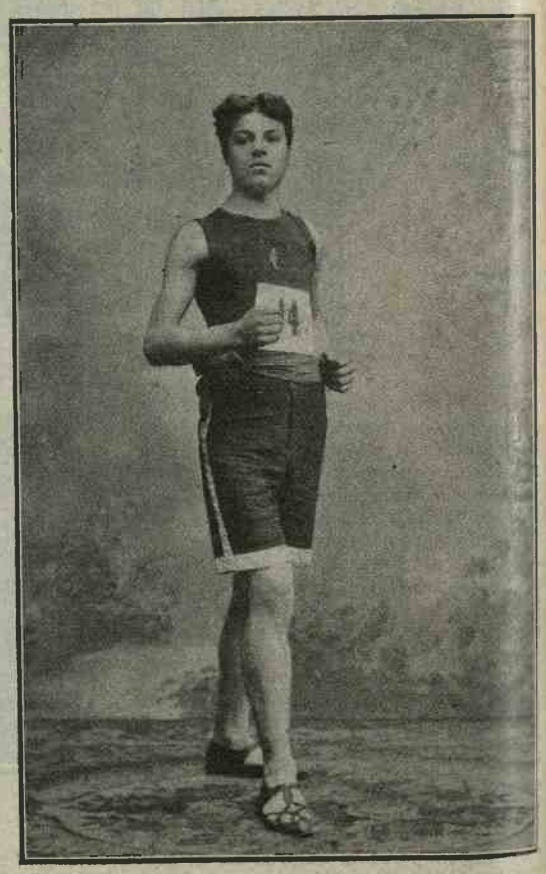
*2ª Batteria:* 1° Galimberti, 2° Casartelli, N. P. Bianchi.

*Finale:* 1° Galimberti Fedele, 2° Casartelli, 3° Perego.

*Mezzofondo, 1000 metri.* — 1° Poveromo Vito, 2° Corti L., 3° Bonaiti. Seguono: Zanotti, Redaelli, Castelli, Galimberti C., Sala, Poveromo Pino. Corti prese la testa e condusse la corsa fin quasi al traguardo, dove Poveromo arriva primo con uno splendido *rush* finale.

*Campionato Lecchese di resistenza.* — 1° Poveromo Vito dell'*U. S. L.* Come tale acquista anche il titolo di campione sociale per la resistenza; 2° Marni Angelo, giovane, ma promettente; 3° Redaelli; 4° Poveromo U.; 5° Castelli. Ritirati: Biffi e Bellieni.

*** Domenica 9 si svolse la marcia del *Fortior Podistico Italiano* organizzata dall'*Unione Sportiva Fiorentina*. Percorso di km. 50 in 9 ore. Su 45 iscritti due soli non si presentarono.



*Claro Angelo, dello* Sport Pedestre Milano.

ZÜST 28/45 HP
LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO
Rappresentante Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO

*I primi* audax *podisti francesi a Genova.*

La partenza ebbe luogo la mattina alle 8 dalla sede dell'*U. S. F.* e il sig. Pietro Bartolini era direttore di marcia coadiuvato dai capi squadra signori: Rainuzzo e Ravagli e dai batti-passo signori Frattini, Mazzuoli, Lucii, Zolfanelli, Batticelli.

Ottennero il titolo di *Forti r* della *Società Virides* (Sez. Michelangelo) che ottenne la medaglia vermeil piccola: G. Ravagli, B. Batticelli, G. Sala, F. Fedi, A. Del Zanna. A. Del Re, F. Silvestri; della *Società Virides* (Sez. Dante) che conseguì la medaglia vermeil media: G. Alvisi, R. Lega, P. Bosio, G. Angeli, A. Silvani, L. Giani, Q. Baldetti, E. Casati, U. De Capua, E. Farina, A. Rainuzzo; della *Società Ginnastica Florentia* che conseguì la medaglia vermeil piccola: A. Pucci, A. Zolfanelli, E. Mazzuoli, F. Pichi, G. Dini, G. Bini, E. Bini, F. Carbone; dell'*U. S. F.* che ebbe il diploma di rappresentanza: F. Fusi, D. Borselli, P. Bartolini, F. Parigi, U. Giovannini, R. Ricuri; della *Sempre Avanti:* G. Guidetti; della *Palestra Fiorentina:* G. Vecchietti, V. Vanni; della *Rari Nantes:* G. Granati; del *Club Sportivo Fiorentino:* G. Stettiner; concorrenti liberi: D. Pieroni, G. Lucii.

Alla Rufina ove si fermarono tanto all'andata che al ritorno un'ora, ebbero, i concorrenti, festose accoglienze.

*** Giorni or sono si effettuò la prima prova ufficiale della marcia *Fortior*, indetta dalla Società Ginnastica *Aspromonte* di Reggio Calabria.

Il cattivo tempo fece che dei moltissimi iscritti, solamente 17 (diciassette, si presentassero alla gara, che costituì un vero cimento invernale.

La marcia si svolse col massimo ordine, sotto la direzione del solerte capo squadra signor Domenico Diano.

Al ritorno, la pioggia accompagnò i *Fortiores* per

*Pondrano Nicola, dell'*Unione Sportiva Vercellese, *vincitore del campionato provinciale vercellese di marcia.*

circa 10 km., e solamente uno, cioè Sollima, della Società Ginnastica Cattolica *Fortitudo*, si ritirò.

Ecco intanto i bravi giovani che effettuarono la marcia:

Della Società Ginnastica *Aspromonte*: Diano Domenico, Foti Attilio, Gentile Giglio, Cairoli Santo, Giordano Giuseppe, Vitelli Mario, Pirocelli Francesco, Fiocchetti Fernando, Polimeni Antonio, Cimino Luigi.

Della Società Ginnastica Cattolica *Fortitudo:* Colace Demetrio, Fonti Saverio, Pristeri Antonio.

Liberi: Gatto Severino, Guisci Gioacchino, Siracusa Francesco.

*** Pubblicando la fotografia ed i nomi degli *Audaces* che parteciparono alla marcia di 75 e 100 km., ci torna gradito potere dare un cenno riassuntivo del programma svolto quest'anno dalla Sezione.

La medaglia d'argento di 1° grado conferitagli dalla Direzione generale per l'attività addimostrata l'anno scorso, le fu stimolo per continuare anche quest'anno a pro dell'istituzione, che ebbe così aumentato considerevolmente il numero degli *Audaces*.

Esteso il campo delle manifestazioni contemplate dallo Statuto, organizzò delle gite in collina ed in montagna, non trascurando intanto l'effettuazione delle marcie ufficiali, per le quali la Sezione mise tutta l'operosità sua per la buona riuscita, e tale ne fu l'esito, quantunque non sempre indisturbate ed anche impedite dal mal tempo.

L'esempio poi dato l'anno scosso dagli *Audaces* signori Bertolé Lodovico, Mastini Ignazio e Varale Mario, che per la prima volta compirono la marcia di 100 km., venne seguito anche quest'anno con maggior numero di partecipanti, e così ai nomi dei signori Bertolé (direttore corrispondente della Sezione), Bongera E., Conti A., De-Bernardi E., Fogliacco M., Fogliacco O., Ghisio P., Martina E., Nieddo T., Pavesi M., Valfrè I., che compirono l'ultima marcia ufficiale di quest'anno, vanno uniti quelli dei signori Riva Giovanni, Scavino G., Vaira Luigi (Moncalieri), Varale Cornelio, Varale Mario, che con itinerario supplementare di km. 25 compirono la seconda marcia di 100 km.

Nulla si trascurò infine per la prosperità della Sezione, alla quale auguriamo che il laborioso programma svolto con soddisfacenti risultati ed il buon volere della Direzione, le sia di auspicio per gli anni venturi.

*Cuccoli Pietro, campione podista della società* Circolo Ciclistico Pro Vittoria, *di Lavino (Bologna), morto poche settimane fa a Firenze.*

*** Il *Club Veloces* di Biella, al quale appartiene la sezione del *Fortior Podistico Italiano*, ha effettuato il giorno 16 febbraio la seconda marcia ufficiale del cimento invernale, alla quale vi parteciparono numerosi *sportsmen* della città, come si vede dall'unito gruppo fotografico. Il primo a destra è il signor Ildo Marchisio, del *Club Veloces*, direttore di marcia.

Ecco i nomi dei bravi marciatori: Genova Carlo, Magliola Mario, Glauda Michele, Villavecchia Arturo, Sella Pietro, Acotto Candido, Pagano Carlo, Marcone Antonio, Carrera Osilio, Braia Alessandro, Caneparo Pietro.

Tutti compirono la marcia nel tempo prescritto, avendo così diritto all'onorifico titolo sportivo.

*** Al laghetto del Valentino, il socio del *Club Sport Audace* di Torino, e campione italiano di mezzofondo, Massimo Cartasegna, debitamente autorizzato dalla *Federazione Podistica Italiana* di Roma, ha tentato il *record* italiano su metri 1609. Se non erriamo, il *record* precedente apparteneva al suo consocio avv. Mario Nicola, che anni sono lo stabiliva in minuti 4 e 43 secondi. Stamattina, il Cartasegna partito velocissimo ha percorso ad andatura impressionante i metri 1609, che stabiliva in minuti 4 e 38 secondi, battendo così il precedente *record*. La Giuria, fra cui l'ing. Miro Gamba, della *Federazione Atletica Italiana;* il geom. Bertolé, della *Società Ginnastica;* il presidente dell'*Audace*, signor Pietro Cigolini; il dottor Ernesto Conti; il vice-segretario Alfredo Baravaglio; il consigliere Osvaldo Fiorito ed altre

*Negro Giovanni, dell'*Unione Sportiva Vercellese, *vincitore del campionato vercellese di mezzofondo e resistenza.*

notorietà delle società sportive torinesi, avevano di precedenza misurato il percorso, secondo le prescrizioni della *Federazione Italiana*. Cronometrista ufficiale della prova è stato il geometra Bertolé. La Giuria ha redatto verbale dell'avvenimento, che sarà trasmesso, pel riconoscimento, a Roma.

*** Ecco il risultato dei Campionati indetti dalle società *U. S. V.* e *Pro Vercelli*. Classifica della Giuria.

*Campionato provinciale della provincia di Novara*, km. 20: 1. Pondrano Nicola, *U. S. V.*, tempo 1,55; 2. Urani Egildo, *Robur* di Torino, tempo 1,59; 3. Vallanio Giuseppe, *Pro Vercelli;* 4. Portiliotti, *Forza e Speranza* di Novara.

*Corsa di resistenza*, km. 13: 1. Negro Giovanni, *U. S. V.*; 2. Motta Giovanni, id.; 3. Pizzo Francesco, id.; 4. Lorusso Eusebio, id.

*Corsa mezzofondo*, km. 1,500: 1. Negro Giovanni, *U. S. V.*; 2. Corio Natale, *Pro Vercelli*; 3. Musso Giovanni, *U. S. V.*; 4. Pizzo Francesco, id.

## IN BIBLIOTECA

Col titolo **Programmi delle Corse al galoppo in Italia**, la benemerita Società Lombarda per le corse dei cavalli ha pubblicato un elegante volume in cui sono raccolti i programmi delle varie riunioni che avranno luogo nel 1908 in Italia. La splendida pubblicazione è indispensabile a chiunque si occupa di corse al galoppo, e di essa è doveroso rendere un ringraziamento alla Società Lombarda.

*I concorrenti alla marcia di 75 e 100 km. dell'*Audax Podistico *sezione torinese. Nel centro il direttore geom. Bertolé.*

# I giornali e le organizzazioni sportive

**(Dopo il famoso caso Gerbi).**

*Togliamo dalla* Tribuna Sport *di Napoli l'interessante articolo dell'amico Perrone dichiarando di unirci a lui nello scartare dal programma delle nostre organizzazioni sportive qualsiasi forma di gara fra professionisti.*

*Il nostro giornale ha organizzato e organizza sempre valendosi dell'opera delle più spiccate personalità sportive riunite in Comitati e mettendo a loro disposizione premi e danaro senza fare dell'avvenimento bandito alcuna speculazione.*

*Nel 1908 la nostra Amministrazione assegnerà alle organizzazioni sportive lire* 16.000.

**La Direzione.**

Non si spaventino i lettori. Quando da una parte si è scritto *chiusura* e dall'altra *fine*, farei una brutta parte io se cercassi di rinfocolare le ormai spente ire... Se interloquisco si è per la sola ragione di principio, la quale è bene mettere in chiaro specie quando a furia di parole, parole... e parole ce ne discostiamo, anche senza accorgercene (forse per il solo calore della discussione e per la benedetta smania di voler sempre ragione), come in questo caso, al quale accenno solo senza soffermarvici, è avvenuto.

Ed anzitutto: è ben fatto che i giornali organizzino delle manifestazioni sportive?

— No. E la risposta non ha bisogno di un cumulo di argomenti che la dimostrino o tentino di dimostrarla, dettata dal buon senso.

Il giornale deve essere organo di propaganda e di critica. Esso può, anzi deve, appoggiare qualunque movimento si cerchi di compiere in favore dello sport, ma deve essere completamente al di fuori di ogni interesse diretto. Ecco il mio pensiero... teorico, perchè nella pratica sono obbligato a mutare idea. E ciò avviene perchè le Società, le quali sorgono con lo scopo unico di dar vita allo sport, non si muovono o si muovono poco.

Non facendo le Società, se i giornali non organizzassero delle gare. noi assisteremmo giorno per giorno al deperimento, fino anche alla morte dello sport; quindi non solo utile, ma necessaria l'opera dei giornali anche come organizzatori.

Così succede in Francia, così succede in Germania, in Inghilterra ed anche tra noi.

Se questo è un male, ed io insisto nel credere e nel dire che lo sia (perchè nessun giornale avrà il coraggio *romano* di dir male dell'opera propria), è tuttavia necessario, e dovremo tenercelo addosso, e ringraziare anche chi ce lo regala, finchè le Società, che si arrabattano soltanto per le *parate* ed i *banchetti*, non faranno il proprio dovere organizzando e dando allo sport il loro lavoro, vivificandolo, tenendolo sempre desto, lasciando a noi di fare quell'opera di lode o di biasimo che serve ad incoraggiare e a non più fallare.

Premesso questo, che dovrebbe (e credo lo sia) essere nel pensiero comune di ogni giornalista sportivo, il quale conservi quel tanto di *purismo* che non lo impegoli con colleghi di altre *branche* della vita, passiamo un po' a considerare se tutte le gare, tutte le manifestazioni sportive sono ugualmente degne di essere organizzate da chi deve tenere alta, ben alta, la stima di esse; qui entriamo in certi particolari che non potranno piacere a tutti i miei colleghi, ma io prometto loro che non intavolerò affatto polemiche, perchè esse van sempre a finire col rompere le scatole al lettore, col non dar ragione a nessuna delle due parti, oppure... sul terreno, dal quale terreno si esce sempre guaribili in meno di otto giorni, e con una quarantina di lire tra vettura e colazione, senza tacere di quella famosa stretta di mano conciliativa... che concilia un bel niente.

Io dico che i giornali sportivi dovrebbero organizzare le gare, nelle quali il trucco non esiste, e quando esso cercasse di sfuggire anche all'attenzione degli organizzatori, ignari di esso, svelarlo e prendere le misure del caso, dando così piena ed ampia soddisfazione al pubblico, l'unico vero e grande interesse del giornalista onesto e coscienzioso.

Per portare un pratico e recente esempio prendiamo quello dei cosiddetti Campionati di lotta. Ogni anno, verso la fine dell'autunno ed il principio dell'inverno, noi abbiamo a Parigi, la città del sole, della civiltà e di tante altre belle parole, l'indecente, ma lucrosissima gazzarra dei campionati del mondo.

Essi sono due, tre o quattro ed ognuno è annunziato come il vero. Se tutto ciò restasse nella cerchia di spettacoli dell'*Apollo* o delle *Folies bergères*, a noi non farebbe nè caldo nè freddo, ma la cosa cambia aspetto per due ragioni, prima: che nessuna Società o Federazione atletica ha il coraggio di impedire che essi si ornino del pomposo nome di *Campionati*; seconda (ed è quella sulla quale battiamo): che i giornali si dividano... le spoglie ed ognuno prenda sotto le proprie ali cartacee una *troupe* campionistica.

*Il giornalista francese Georges Casella che nella scorsa estate ha dato la scalata alla piramide di Khéphren.*

*Il Casella raggiunge la sommità della piramide di Khéphren.*

Ed ecco le *grancasse* pronte a suonare: il mio è il vero, i campioni grandi sono i miei, i miei fanno sul serio, si battono da demoni, si rovinano, si lacerano le carni, si cavano gli occhi... mentre quelli della baracca di fronte... peuh! che robaccia da fiera, tutto è già combinato; Tizio vincerà Caio, Caio farà *match* nullo con Mevio la prima sera e poi lo batterà ad *oltranza* nella seconda; non date retta a quei pagliacci, venite da noi, da questa parte...

Ed il più bel resoconto è dato, con tutti i più feroci particolari, sul giornale, non tralasciando mai di mettere in cattiva luce l'altra baracca con gli altri burattini.

Tutto ciò, me lo confessava un caro collega (*non francese*), fa aumentare la tiratura, fa tirar fuori dall'impresario qualche *bigliettaccio* e la *baracca così cammina*...

E va bene. Siamo sin qui di accordo. Ci sono tante baracche che camminano così ed anche meglio, perchè fanno peggio, c'è anche della gente che vive scrivendo per... *quelle signore*... ma in questo caso, amici miei carissimi e non carissimi, non fate la voce grossa quando vi si coglie con la mano quasi sull'orlo del sacco, non gridate ai quattro venti la vostra onestà e purezza giornalistica, non minacciate mezzo mondo sfidandolo a trovare quel piccolo punto nero nell'immacolata vostra opera redentrice...

Ve lo dissi qualche anno fa: basterebbe essere più sinceri; quando sul ristretto e poco adatto palcoscenico di un *café chantant*, per opera vostra... *disinteressata*, fate lottare fra di loro, ed a minuti contati, a cadute stabilite, a *matches-retours* combinati, due e più quintali di carne scritturata a peso, chiamate tutto ciò *accademie di lotta*, ed il pubblico verrà lo stesso ad ammirare ed applaudire, ma lasciate stare i campionati del mondo, se no finiremo col vederci degli eterni Pons, Padoubny, Laurent, Raicevitch e compagni sempre vincitori e campioni delle loro *troupes*, senza speranza di veder Cazeaux a capo se non muore il suo diretto superiore.

Vi pare? Non vi domando altro. Siate sinceri... con le parole almeno.

La cassetta! Eh, sì, lo so bene. Ma non era questo che sognavamo quando lo sport cominciò a prender salde radici anche nella nostra terra; non era questa pedissequa imitazione di tutto ciò che altrove fanno e disfanno che noi volemmo come opera nostra.

Noi sognavamo un giornalismo sportivo che incoraggiasse, che desse la lode ed il biasimo a suo tempo e luogo, che operasse anche, quando altri che dovrebbe fare sonnecchia o dorme della grossa, ma che quest'opera sua fosse educatrice e sana, e non seguisse esempi di veri ricatti alla buona fede pubblica, presentandosi o come patrocinatore, od anche come diretto organizzatore di spettacoli da circolo equestre, od anzi da baraccone, scientemente, convinto di fare ciò che si fa a danno del vero sport.

E ritorno nel silenzio. Questo che ho detto è un mio piccolo sfogo al quale non dò alcuna importanza, convinto come sono, dopo parecchi anni di pratica, che lo scetticismo e l'interesse personale ha ammazzato tutte le alte idealità, e che essendo il male comune, molto comune, si ha anche il coraggio di gridare al mondo: io sono onesto e nessuno mi tocchi...

E ciò capita... in terra di ciechi... chi ha un occhio solo si può dire fortunato!

**Raffaele Perrone.**

*Durante l'ascensione. Le difficoltà dell'avvanzata.*

*Il panorama osservato dall'alto della piramide di Khéphren.*

## La STAMPA SPORTIVA a Stoccarda

*(Nostra corrispondenza particolare).*

Pel titolo di *campione del Sud della Germania*, s'incontrarono domenica, 16 corrente, davanti ad un'imponente folla, malgrado il tempo orribile, le due prime squadre del *Carlsruher Fussball Verein* e dello *Stuttgarter Kickers*, a Stoccarda, per la finale di questa importantissima gara, giocata sempre con accanimento ed entusiasmo fra le migliori Società di calcio di Pforzheim, Carlsruhe, Carlsvorstadt, Stoccarda e Friburgo.

Il *team* di quest'ultima città, detentore non solo di questo ambito titolo, ma anche di quello di Campione germanico assoluto per l'anno 1906-07, pur essendosi valorosamente difeso, per non lasciarsi strappare la palma della vittoria sì duramente conquistata nella passata stagione, dovette cedere, causa la perdita di alcuni fra i migliori suoi elementi, alla supremazia degli altri, non potendo nemmeno entrare in finale!

La gara interessantissima e oltremodo animata per l'accanimento del gioco e per la varietà infinita dei quadri ch'essa offrì al pubblico, si chiuse con una brillante vittoria degli stuttgartesi, che segnarono 7 porte a zero, dimostando ancora una volta la loro assoluta superiorità su ogni squadra avversaria.

***

La corsa con ostacoli, il cosidetto « Huerdenlaufen » nel bell'idioma di Goethe, è certamente una delle più interessanti, delle più disputate ed estetiche prove delle manifestazioni sportive germaniche.

Essa offre, fra una certa eguaglianza delle forze concorrenti, un succedersi così continuo e svariato di quadri interessantissimi, di figure nnove che all'occhio del pubblico tornano sempre oltremodo gradite; ed è per questa ragione che, anche nelle riunioni di media importanza, questo numero è sempre chiamato a far parte del programma, sicuro ch'esso desterà nell'animo di tutti un momento d'infinita emozione, un istante d'agitazione, di entusiasmo per la balda gioventù, che sfidando sacrifici e fatichè, si cimenta coraggiosa nelle più dure prove, animata da un'alta, nobile passione per lo sport utile e sano del podismo.

Ma per riuscire un buon corridore, sicuro di sè stesso, e delle proprie forze, bisogna essere dotato, di speciali, indispensabili qualità fisiche, non a tutti comuni; accoppiare anzitutto, a delle buone tendenze di corridore di velocità, una famigliarità e sicurezza assoluta nel salto leggero, flessuoso, tecnico, dell'ostacolo da superare, e un'infallibile padronanza del passo da tenersi, onde superare, senza sforzo alcuno, ma con eleganza e naturalezza, la distanza di 9 metri esistente fra un ostacolo e l'altro. In questo genere di corse, un coefficiente principalissimo al conseguimento di una forma che possa offrire la speranza rosea di vittorie e di trionfi, è un allenamento serio, laborioso, paziente, ininterrotto, onde abituare tutti i muscoli, tutte le parti del corpo, ad un armonioso e ben complesso lavorìo.

Fra un ostacolo e l'altro, c'è da mantenere la così detta: « tecnica dei 3 passi » dovendosi sempre superare lo spazio interposto fra un salto e l'altro *con 3 passi precisi*, dal momento che si giunge a terra, a quello di dover di nuovo spiccare il salto. Questa condizione offre dei grandi, inapprezzabili vantaggi, in confronto a quelli che, o per mancanza d'allenamento, e per insufficienza di mezzi, sono forzati ad adottare 5 passi, pregiudicando in modo notevolissimo la velocità.

Il *record* germanico nella corsa con ostacoli fu tenuto, fino al 1907, da Rau, di Brema, che coprì i 110 m. con 10 ostacoli, nel tempo splendido di 16" 2, portato poi a 16" da Giulio Keyl, nel 1905, il famoso e notissimo corridore della Männer Turn Verein di Monaco. Generalmente però, in ogni gara, il tempo oscilla fra i 19'20"21".

*Königsh, 18 febbraio, Stuttgart.*

**Raimondi.**


## Sportsmen Italiani!

*Abbonatevi alla*

# STAMPA SPORTIVA

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

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

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

**STAMPA e STAMPA SPORTIVA L. 20,50**

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

*Astorri Adolfo,*
*campione dell'*Unione Veloce Binaschese.

## I nostri campioni ciclisti

Anche oggi presentiamo ai lettori altri campioni dello sport ciclistico.

*Giovanni Rossi*, diciottenne, nella corsa per il Campionato Bergamasco ciclistico 1907 che si svolse, approvata dall'U. C. I., sul percorso Bergamo-Treviglio-Lodi-Crema-Bergamo, km. 110, distaccò i competitori di circa 8 km., acquistando così il titolo di Campione ciclistico bergamasco. Vinse anche altre corse, nell'ultimo Giro di Lombardia fino a Erba fu tra i primi, di poi si dovette ritirare causa una forte caduta.

*Astorri Adolfo* è il campione della nuova società *Unione Veloce Binaschese*, costituitasi in Binasco (Milano).

Nel 1907, causa malattia, non ha potuto partecipare a molte corse; ora si allena attivamente intenzionato di partecipare alle gare della prossima stagione.

*** La vecchia Romagna pure si ridesta ed in Ravenna si è formata la società *Il Pedale* per sviluppare il solo ciclismo e per ripristinare la vecchia pista di Santa Maria in porto, che all'uopo il Comune ha concesso.

La direzione, formatasi nell'ultima adunanza, è la seguente: Presidente: Dario Soprani; Vicepresidente: Manuzzi Domenico; Segretario: Gulmanelli Giovanni; Economo contabile: Dalmonte Domenico; Cassiere: Tarlazzi Alessandro e cinque Consiglieri.

In aprile, e più propriamente di Pasqua (19-20), si terrà la prima riunione che sarà seguita da una mensile fino a novembre.

*** Col 1° febbraio s'è costituita in Busto Arsizio, con sede alla Trattoria Vittoria, in un locale gentilmente concesso, una società avente per nominativo: *Sport Club*; presenti 14 soci fondatori venne eletto a Presidente: Riccardo Campese; Segretario: Enrico Bossi; Cassiere: Ferrari Giuseppe; Consiglieri: Ernesto Ferrario, Ferrario Mario, Crespi Emilio, Pellegata Amedeo, Eugenio Facchinetti.

*** La società *Sport Club* di Busto onde inaugurare l'apertura della stagione sportiva, bandisce 3 corse:

1. Corsa di resistenza podistica, km. 10, libera a tutti;
2. Marcia podistica, km. 10, libera a tutti;
3. Corsa ciclistica Busto-Varese ritorno, km. 56, libera a tutti che non presero primi premi in gare approvate dall'*U. V. I.* superiori ai 100 km.

Le corse si effettueranno l'8 marzo e la partenza avrà luogo in corso Umberto I alle ore 14.

## IN "BOBSLEIGH"

— *Bahn pei?...*

Il grido del controllore, che si trovava a metà della pista ghiacciata, ripetè poco dopo il mio grido e il nostro *bobsleigh*, docile ed ubbidiente, s'avanzò sino alla linea del traguardo vicino alla bandiera azzurra, che la neve cospargeva di stelle bianche ed attese il segnale dalla mano dello *starter*.

La piccola bandiera giallo e nera s'abbassò: era il segno... e il *bobsleigh* si staccò dalla folla di slitte che attendevano la partenza e si mosse lentamente... fu un attimo, poi acquistò una velocità intensa, passò come un lampo davanti una compagnia di skiatori e, scricchiolando sotto i colpi poderosi, raggiunse una curva magnifica: al grido d'intesa i miei compagni, pronti allo svolto, si gettarono col corpo in fuori e il *bobsleigh*, docile alla mano che lo guidava, sfiorò il margine più alto della pista, parve quasi che si rovesciasse o che uscisse dai ripari, poi balzando sonoro sulle sue fibre d'acciaio saltò in mezzo alla *Rodel balm* assiepata da un' informe ed immobile catena umana e si lanciò folle giù per la discesa.

Sentivo l'aria che sibilava nelle orecchie ed entrava giù per la bocca sino alla gola a gelarmi il respiro,... sentivo penetrarmi negli occhi il nevischio fastidioso accecante, pure, colla testa nuda e rigida in un richiamo nervoso di tutte le mie fibre, cercavo di regolare l'impeto violento del *bobsleigh*.

Mi voltai un istante: i miei compagni sdraiati quasi l'un sull'altro contorcevano il loro viso in una smorfia ebbra di velocità, più lontano una slitta balzava giù dalla curva, più su ancora un altro *bobsleigh* era fermo, pronto al segnale della partenza. Ad un tratto, improvvisamente, la nostra macchina ebbe un salto violento, mi sfuggì dalla mano che aveva rallentato la presa e balzò a sfiorar un riparo,... diedi uno strappo nervoso e brutale al *bobsleigh*, mentre i miei compagni, curvi, tentavano col loro peso di smuovere la pesante macchina e di farla ritornare nel mezzo della pista. Il *bobsleigh* tagliò un riparo, entrò con una delle lamiere nella neve, ne sollevò uno sbruffo, poi si incurvò come se si volesse schiacciare ed, improvvisamente raddrizzatosi, sfuggì dalla parte opposta, lambì l'altro riparo, s'incanalò nella pista e seguitò la sua corsa sino alle due bandiere segnanti il traguardo, le oltrepassò e poi lentamente giunse sotto all'arcata trionfale

*Chiodi Luigi,*
*del* Club Ciclistico Robur *di Torino.*

dove con rami di pino era un saluto augurale: *Rodel-heil!* La corsa era finita: giù dalla pista.

La slitta, che ci seguiva, giungeva ora alle bandiere sventolanti e, in alto, il *bobsleigh*, spinto dalla curva mal presa, aveva oltrepassato un riparo e giaceva sprofondato nella neve, mentre i tre slittatori si alzavano dalla caduta che li aveva gettati chi qua e chi là tra le risa ironiche della folla.

In alto, vicino alla bandiera azzurra, sventolante nel turbinìo fine della neve, una mano scura s'agitava nervosa nell'attesa e ad ogni momento dalla massa nereggiante una slitta, un *toboggan*, un *bobsleigh* con dei bimbi, dei giovani, dei vecchi seduti, sdraiati, abbracciati si staccavano come spinti da una forza potente e balzavano giù pel solco immane nella voluttà della folle discesa, mentre vicino ai pini ischeletriti, che coronavano acutamente la vetta delle montagne, si disegnavano ombre leggiere sorvolanti giù pei pendii bianchi come se quelle distese nevose fossero nubi leggere e gli *ski* lunghe ali veloci.

***

È noto che il *bobsleigh* è tra gli sports invernali uno dei più costosi e signorili: la stessa macchina, per incominciare, costa discretamente, perchè il suo prezzo va da un costo minimo di un paio di centinaia di lire sino al tipo comunissimo Saint Moritz, che vale cinquecento lire; e la pista necessaria poi pel *bobsleigh* dev'essere scavata nel ghiaccio ed abbisogna di una cura continua ed intelligente.

E' per questo che sino a quest'anno, nell'Europa meridionale, solo St-Moritz e Dawos potevano vantare due vere piste per *bobsleigh*, benchè in tutti i paesi, dove si facessero degli sports d'inverno, si usassero anche i *bobsbleghs* utilizzando a ciò le piste comuni per le slitte; pare però che l'altr'anno a St-Moritz il futuro Kaiser abbia fatto capire come fosse una specie di vergogna per la Germania non possedere nemmeno una *Bobsleighbahn* quando era notoria la passione sua per gli sports invernali... in Baviera, per es., avrebbe aggiunto il *Kronprinz*, ci sarebbe luogo e modo di farne una discreta, e la Baviera non intese a sordo l'invito principesco e per quest'anno inaugurò a Kohlgrub una pista per *bobsleigh*, ma pare che se l'idea del Principe fosse bella, non fosse del pari buona, perchè l'associazione del *bobsleigh* costituitasi nella capitale bavara non rende tanto da permettersi il lusso di mantenere una pista, che i giornali locali avevano vantata come più lunga e migliore delle rinomate piste svizzere. Anche a Monaco perciò, se si vuole fare del *bobsleigh*, non c'è altro modo che utilizzare una *Rodelbahn*.

Il *bob* non è molto difficile a guidare, specialmente quelle macchine che hanno il volante come le automobili: bisogna però ricordare che se su una *Rodelbahn* non vi sono molti pericoli da scansare, la pista è di ghiaccio, e un brusco movimento di qualche slittatore può far muovere il *bobsleigh*. Naturalmente bisogna che alla guida della slitta segga uno slittatore abbastanza pratico in un tal genere di sport, e che nello stesso tempo abbia certe qualità che sono necessarie ad un guidatore, come la prontezza e l'audacia, così all'ultimo posto del *bob* si deve mettere chi sia pure pronto e sicuro, mentre nel mezzo vi sono in generale i più inesperti: non è da credere però che il guidare il *bobsleigh* dipenda tutto da colui che sta al volante o che tiene le cinghie, no: moltissimo anzi devono aiutare i compagni movendosi a tempo opportuno, spostandosi dolcemente or a destra or a sinistra a seconda del bisogno, sdraiandosi completamente nelle discese rette e slanciandosi col corpo e colle mani in fuori nelle curve.

E naturalmente il modo e la difficoltà del guidare varia per ogni modello di *bobsleigh*: ve ne son di quelli appartenenti ai principi tedeschi e austriaci, ai milionari inglesi ed americani che vanno a passare una stagione a St-Moritz, e questi son perfettamente simili all'automobile e nel volante e nel sistema di freno: anzi l'altr'anno su una pista ghiacciata ha fatto discreta prova un *bob*, di cui mi rincresce non ricordare il nome, che in un *châssis* triangolare, come quello che usavano le prime automobili da corsa, rinchiudeva un piccolo motore; vi sono altri *bobsleighs* che pur non avendo il motore e il volante hanno una guida con sistema di cinghie metalliche e son veloci e robusti, essendo divisi in due parti, una anteriore, più curta, riservata al guidatore, la seconda, più lunga, per gli slittatori, e vi sono infine degli altri *bobsleighs* rigidi, d'un pezzo solo: si capisce perciò, che il guidare un *bob* in proporzione che esso s'allontana dalle slitte per avvicinarsi all'automobile, diventa sempre più facile e comodo.

Generalmente si crede che in un *bobsleigh* il maggior divertimento e le più forti sensazioni siano riservate al guidatore; non lo nego, ma si può affermare che anche gli altri slittatori provano sensazioni fortissime; e a parte la velocità che, naturalmente è condivisa da tutti, ogni slittatore prova in proporzioni differenti si capisce, ma pur sempre sensibili, il piacere di possedere una macchina docile ad un movimento solo del corpo, una macchina che può raggiungere velocità orarie non molto inferiori a quelle automobili-

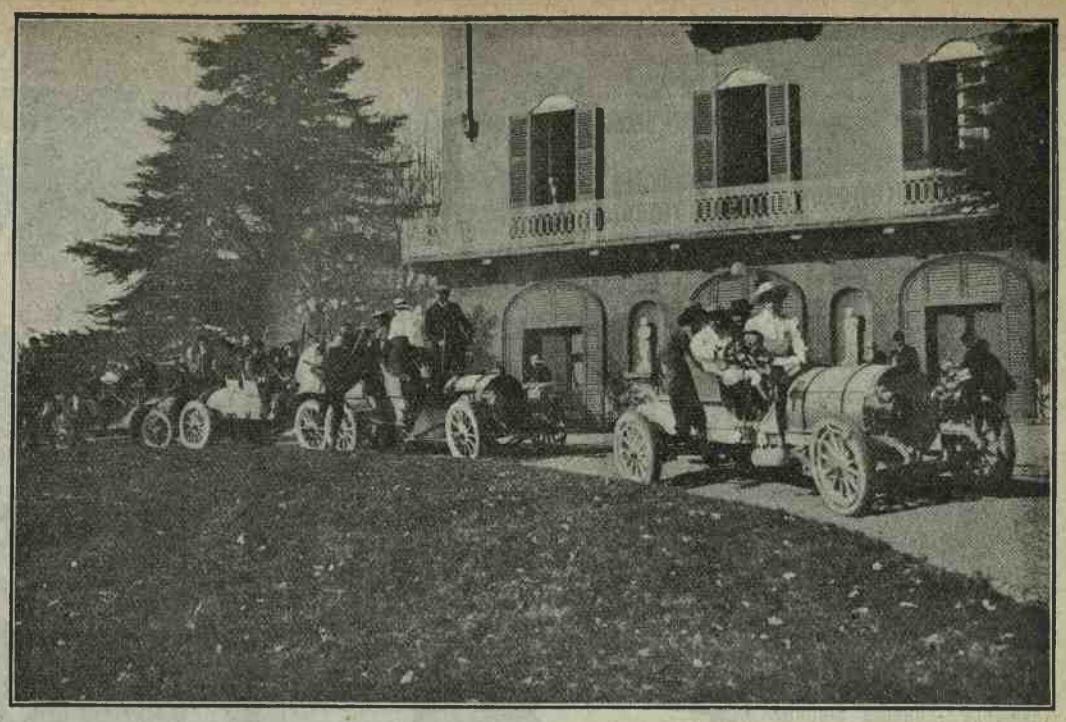
*Giovanni Rossi, campione ciclista bergamasco.*

stiche, e che dà voluttà forse ancor maggiori dell'automobile.

E tra il *bobsleigh* e una slitta non v'è paragone per velocità e per divertimento; anzi, volendo mantenere il confronto tra gli *sports* invernali e l'automobilismo, si potrebbe dire che la slitta sta alle motociclette, come il *bobsleigh* sta all'automobile: nelle slitte è la corsa veloce e agile d'un solo. e nel *bobsleigh* è la corsa di quattro, cinque, sei persone riunite per la mèta e per lo scopo, come nell'automobile dunque, ma con una differenza notevole e cioè, che nell'automobile non si può condividere ogni sensazione del guidatore, mentre nel *bobsleigh*, unica ed uguale per tutti, è l'ebbrezza della velocità e della padronanza della macchina.

*Monaco, febbraio.*

**Nino Salvaneschi.**



*Una caccia alla leonessa a Villa Radice (Milano). — La partenza.* (Fot. A. Foli - Milano).

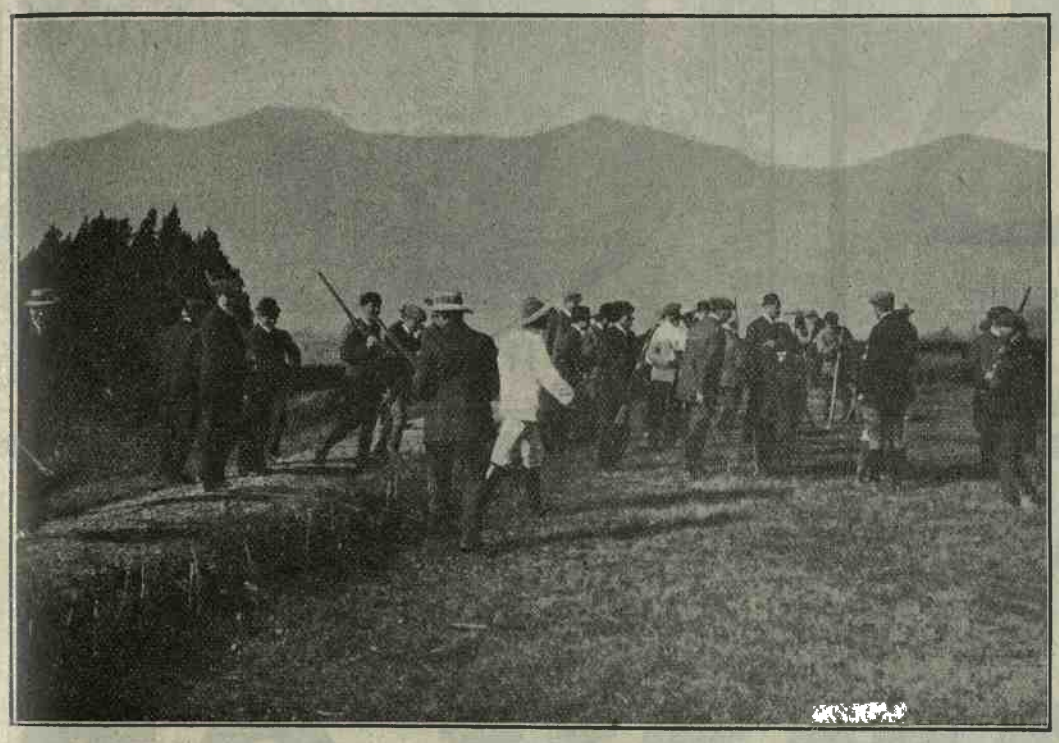
# Note Automobilistiche

## La Coppa di Verona.

La *Coppa di Verona*, lo splendido premio challenge disputato l'anno scorso per la prima volta, e guadagnato allora dalla Casa Brasier di Parigi, sarà dato in consegna per il 1908 al costruttore della vettura che il 15 marzo, sul Circuito di Verona, eseguirà il percorso nel minor tempo.

La corsa è riservata alle vetture a 4 cilindri delle seguenti categorie:

1° Alesaggio mass. 110 mm., peso minimo del châssis 950 kg.



*Un gruppo di cacciatori.* (Fot. A Foli - Milano).

2° Alesaggio mass. 120 mm., peso minimo del châssis 1050 kg.

3° Alesaggio mass. 130 mm., peso minimo del châssis 1100 kg.

Le vetture con motori a 6 cilindri possono iscriversi in queste tre categorie, purchè la superficie dei pistoni equivalga a quella della categoria scelta.

La corsa avverrà parte sopra un circuito e parte sopra un rettilineo, con l'arrivo alle Porte di Verona, sopra un percorso totale di 27 km.

Oltre alla *Coppa di Verona*, premio challenge da vincersi tre volte consecutive o quattro interpolatamente per divenire proprietari, vi sono per ciascuna categoria i premi seguenti:

al 1° targa d'argento dorato e smaltato;
al 2° targa d'argento;
al meccanico della prima vettura lire cento.

Inoltre il dottor Guido Ravà Sforni ha regalato una splendida coppa, che fra giorni sarà stabilito chi potrà concorrervi.

Le iscrizioni si ricevono sino alla mezzanotte del *5 marzo* all'Automobile Club di Padova, via Marsala 19, accompagnate dal diritto fisso di lire cento per ogni vettura.

La verifica dei motori seguirà il 12 marzo.

## Il Moto Club d'Italia si scioglie.

Nei locali dell'Automobile-Club di Torino ebbe luogo l'assemblea generale ordinaria del Moto-Club d'Italia. A presidente dell'assemblea fu nominato il dottor Oreste Rossi. Risultò dalla discussione l'insostenibilità del M.-C. I. sia per le dimissioni in massa della Direzione, quanto per l'andamento finanziario tutt'altro che florido, causato in gran parte dalla morosità di parecchi soci. Dopo vivissima e lunga discussione venne votato alla quasi unanimità lo scioglimento dell'Associazione e vennero nominati tre liquidatori in persona dei signori S. A. Neri, avv. G. Merelli e S. Passerini. Venne infine rassegnato dall'assemblea all'Automobile-Club d'Italia il mandato conferito al M.-C. I. di dirigere e tutelare lo sport motociclistico in Italia. Furono pure consegnate all'A.-C. I. le Coppe Duca degli Abruzzi e dell'Esposizione, affidandogli l'incarico di farne disputare le rispettive gare.

## Automobile-Club di Torino.

### Le dimissioni del presidente.

La Commissione esecutiva della V Esposizione internazionale di automobili ha, nella sua seduta del 18 corrente, reso conto della sua gestione alla Direzione dell'Automobile-Club di Torino.

Nella medesima seduta il marchese Ferrero, confermando quanto ebbe a dichiarare nell'assemblea dei soci nel novembre scorso, e per atto di deferenza verso il Consiglio direttivo dell'A.-C. I., ha rassegnato ai colleghi le sue irrevocabili dimissioni da presidente dell'Automobile-Club di Torino.

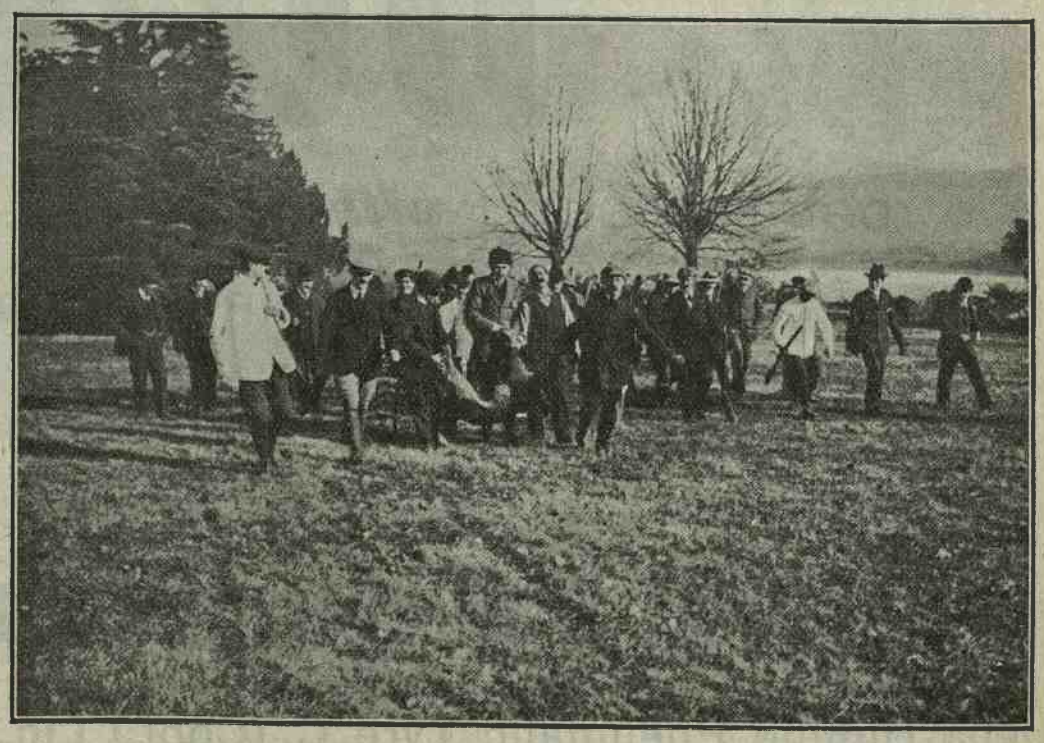
## Echi del nostro *Referendum*

### sulle Esposizioni di Automobili

Tutti i confratelli italiani graziosamente hanno parlato del nostro *Referendum*, accompagnandolo da frasi lusinghiere.

Anche all'Estero la nota questione da noi sollevata ha interessato moltissimi, e citeremo qui l'elenco dei principali giornali sportivi che ebbero complimenti per l'iniziativa del nostro giornale.

*L'Auto* di Parigi; *Le Gauloise* di Parigi; *Le Temps* di Parigi; *Le Yockey* di Parigi; *Les Sports* di Parigi; *Le Depeche Coloniale* di Parigi; l'*Omnia* di Parigi; *Le De Dion Boutong* di Puteaux; *L'Industrie velociped. ed automobile* di Parigi; *Araldo* di New York.



*Il ritorno dalla caccia con la leonessa uccisa.* (Fot. A. Foli - Milano).

# G. VIGO & C.ia

**TORINO** - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - **TORINO**

## SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingrosso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi

**FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI**

GOLF - HOCHEY
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

**ALPINISMO**

Sacchi da Montagna - Alpanstock - Bandes molletières - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giuochi di Società

Abbigliamenti completi

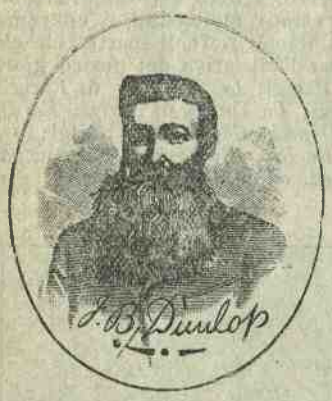
A richiesta si forniscono articoli ed accessori di qualunque fabbrica.

Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

**Specialità Mobili per Banche ed Uffici**

# *Il Pneu* **Antisdrucciolevole**

(cuirasse armée)




# DUNLOP

per l'assoluta ***efficacia***

per la straordinaria ***resistenza***

per la sua ***elasticità***

è riputato

**il migliore ed il meno costoso, quindi il più economico.**

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

*Andrea Gargano, della* C. Colombo, *di Genova, campione italiano sollevamento pesi, categoria pesi minimi.*

# I minimi

*Desgrauge*, nell'*Auto* di Parigi, così scrive:

« L'idea del mio amico e confratello Franz Reichel (*il brillante scrittore-sportivo del Figaro*), di creare in tutti i clubs di sports atletici delle sezioni di *minimi* mi entusiasma doppiamente: prima perchè il padre di questa idea appartiene ad una generazione nella quale si aveva la giusta pretesa di comprendere ed amare lo sport molto meglio di quanto non lo si comprenda ed ami oggidì; poi perchè essa idea è semplicemente meravigliosa ed apporta un principio d'ordine nel *caos*, nel quale si trovano le nostre federazioni, con il grave intestarsi di gente confinata nello stretto cerchio dei dettagli, quando la loro funzione è invece quella di non vedere se non l'insieme delle cose.

« Far fare dello sport ai ragazzi di undici a quattordici anni, farglielo fare con cura ed intelligenza, non compromettendo la loro salute in esercizi troppo rudi, non mettendoli in presenza di avversari e compagni troppo forti, troppo pesanti, rimettere a più tardi, per essi, il piacere *contrastabile* di far conoscenza con la *burocrazia federalista*; le licenze, le ammende e le squalifiche; sorvegliare con occhio geloso il loro sviluppo normale, esercitarli a sufficienza per farne dei bravi *animaletti* solidi, pronti all'attacco; non stancarli troppo onde il lavoro intellettuale possa per essi costituire un riposo benefico; preparare l'uomo nel ragazzo, sorvegliare attentamente lo sbocciare di questo bel fiore di vita, è tutto questo un programma che può e deve tentare ogni uomo di sport e buona volontà come il collega Reicheil, ed è perciò che noi non dobbiamo soltanto ammirarlo ed applaudirlo, ma dobbiamo aiutarlo facendo il nostro meglio, in tutti i modi, con tutti i mezzi.

« Ecco quindi l'occasione venuta per fare una buona volta la prova dimostrativa che lo spirito sportivo è tutt'altra cosa che una semplice parola ».

Fin qui il Desgrange che dopo tanti anni di giornalismo e di sport trova ora solo il momento di applaudire ad un'idea del collega Reichel, idea nuova... come le sacre scritture, e che soltanto trova, a scadenze più o meno fisse, dei ritoccatori che mettendola a nuova, con una pennellata di vernice, cercano di farla passar per propria con l'aiuto sapiente degli aiutanti di campo.

E' il caso di dire: sapevamcelo! Chi è quel misero scrittoruncolo di cose sportive che non abbia detto e predicato le mille e mille volte che lo sport bisogna generalizzarlo nel popolo e specialmente tra gli elementi giovani di esso popolo? La questione è nei mezzi non nello scopo che si vuol raggiungere. Siamo da anni ed anni, dacchè lo sport ha avuto quello sviluppo, che ora noi cerchiamo di mantenere, di solidificare (ed una delle basi per esso sarebbe appunto l'invitare, se non obbligare, la gioventù a parteciparvi), tutti d'accordo in questo fatto, e se il Reichel propone ai clubs di istituire delle classi, diciamo così, inferiori, noi in Italia non soli, ma aiutati da grandi e piccoli giornalisti e sportsmen, invitammo ed invitiamo chi può e chi dovrebbe a dare alla gioventù il modo e i mezzi perchè si fortifichi, e diventi un uomo forte ogni ragazzo forte! E così immaginammo a volta a volta

*Corsanego Amerigo, della* Cristoforo Colombo, *di Genova, 4° nella gara di lotta organizzata dallo* Sport Club Audace, *di Torino.*

delle società affratellantesi tra loro e chiamanti a sè il popolo per educarlo alle discipline sportive, oppure delle comunità fatte dai veri *comuni* o da unioni di gente facoltosa, creanti quei tali campi sportivi deve la gioventù potesse trovare ogni genere di sport per praticarlo e farne uso a seconda della propria inclinazione; pensammo tante e tante

*Attilio Danovaro, della* C. Colombo, *di Genova, campione sociale di lotta, pesi minimi, e vincitore della gara di lotta organizzata dal* Club Sport Audace, *di Torino.*

volte, e ne scrivemmo, e ne parlammo, a tutto questo rifiorire di salute, di gioia, di felicità umana che solo da una gioventù gagliarda, fiorente, spirante forza e robustezza, ci è lecito attendere. E perciò anche noi in varie riprese (forse vane, forse inutili *ora* perchè tutte le civiltà, e così dunque quella sportiva, non germogliano e crescono in un sol colpo, ma germogliano, crescono e maturano a poco a poco) gridammo la croce addosso alla burocrazia invadente, a questo legiferare continuo che inceppa, impedisce, svia e stanca, questa manìa di tutto regolamentare che, se ha qualche volta ed in certe proporzioni dovuto la sua ragion di essere, ha d'altra parte un terribile rovescio di medaglia appunto nella sua invadenza, nella sua pesantezza.

Ecco quindi perchè non troviamo nulla affatto di nuovo in quanto ci vuole anche stavolta arrivare dalla sorella latina. L'idea del Reichel è buona, anzi ottima, ma stantìa; siamo, ripeto, tutti qua pienamente d'accordo da varii anni per ottenere quanto egli chiede, ma i mezzi, la ricerca di essi rappresenta finora il punto inesplorato, e senza proporne dei nuovi, energici, validi, ogni discussione rimane allo stato primitivo che è quello, cioè, di un desiderio perennemente insoddisfatto.

Che le società creino nel loro seno delle sezioni per i *minimi!* Bene, plaudiamo, ma prima di creare delle sezioni nuove non è meglio, più utile ed anzi necessariissimo, consolidare la sezione principale, quella dei *minimi*, cioè la stessa società? Il Reichel ed il Desgrange si lamentano delle Federazioni, delle Società stesse e del come esse sono costituite ed agiscono, ma appunto qui sta il perno della questione; prima di addivenire a nuove combinazioni, prima di fondare altre istituzioni in seno alle vecchie, esaminiamo le fondamenta e se esse sono forti, resistenti, allora sì che potremo su di esse edificare con sicurezza. Sono esse solide? Danno tutte queste Federazioni e Società e Clubs ed Unioni, ecc., affidamento di programmi veramente fruttiferi per l'avvenire?

Qui sorge il dubbio, bisogna quindi esaminare con calma e animo scevro di qualunque passione, osservare che tutto vada bene e dopo riedificare su valide basi, veramente valide, l'edificio di una sana e grande educazione sportiva. Perchè l'entusiasmo dei primi tempi ci ha tratti fuori, forse troppo fuori dagli scopi che ci eravamo prefissi; ritorniamo ad essi e con semplicità di mezzi rifabbrichiamo, ma... dalle fondamenta!

**Raffaele Perrone.**

*I campioni della Soc. ginn.* Fides et Robur, *di Torino.* Da destra a sin.: *Otelli Saverio, campione atletico; Boldrini Augusto, campione ginnastico; Musso Fortunato, campione ciclistico, velocità e resistenza.*

*L'abbonamento alla* **STAMPA SPORTIVA** *costa L.* **5** *all'anno.*

GARAGES RIUNITI
FIAT - ALBERTI - STORERO
Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 1908
**10-14 HP** (Tipo fiacre) *a cardano*
15-20 - 20-30 HP *a cardano*
18-24 - 28-40 - 40-50 - 60 HP *a catena*
75 HP (Tipo Taunus)

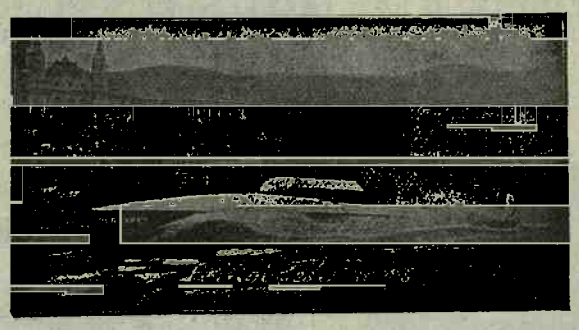
F.I.A.T.

# Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI

SEDE IN GENOVA

Barche e Yachts a vela — Yachts a vapore — Yachts automobili — Lancio da salvataggio



Idroplani — Canotti Automobili — Trasporti — Rimorchiatori fluviali

**GRAND PRIX** all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.

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

# GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA — MILANO

## Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE — PER AUTOMOBILI

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

Officine e Cantieri Napoletani

# C. e T. T. PATTISON

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

**Costruzione di Canotti Automobili a benzina e petrolio**

di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI

***SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI***

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

**Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme**

**Stabilimento Italiano**

per le **Riparazioni dei Copertoni e Pneumatici per Automobili**

(Lavorazione garantita)

# V. RICHIARDONE

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

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

**Medaglia d'Oro Esposizione Internazionale - Pisa 1907.**

## Rechapage "Sirpa"

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

**FARI, FANALI, TROMBE e CORNETTE**

della Premiata Ditta **I. E. ARNOLD** di Dresda.

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

# "AUTOLOC"

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

*Società Forniture Generali per Automobili*

**Ingg. PERINO & FORTINA**

Via Baretti, 33.
Via Ormea, 26.
**TORINO**
Telefono 29-19

# "AUTOLOC"

**FABBRICA ITALIANA CUSCINETTI A SFERE**

# "F.I.C.S."

Società Anonima

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

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

**GRAN PREMIO e MEDAGLIA D'ORO - Esposizione Internazionale di Madrid**

(Unica e più alta onorificenza per l'industria del genere).

**Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti**

**Marca Volard** (marca depositata)

# SOLAVO e C.

**TORINO**
Corso Vittorio Emanuele II, n. 68

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

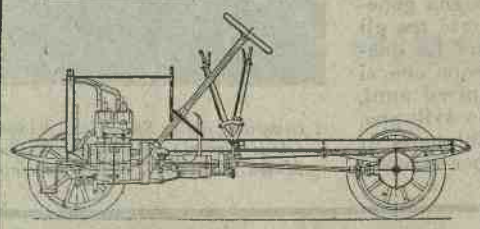
**Esclusiva vendita e rappresentanza per il Piemonte della *Società Italiana di Fonotipia ed Odeon*** I migliori dischi cantati dai più celebri artisti.

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

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

# Vetturette "MARENGO"

*Il più grande successo dell'Esposizione di Torino*



Châssis 8-10 HP, 2 cilindri, Tipo B
**L. 3450.**

**TIPO POPOLARE**

8 HP, 1 cilindro, tre velocità e marcia indietro, cardano, termosifone, carrozzeria due posti

**L. 2950.**

*Per prenotazioni e richieste di rappresentanza rivolgersi:*

Società Automobili "MARENGO" - GENOVA - Via Maddaloni, 3.

*Una recente fotografia di Felice Nazzaro.* (Fot. Rosso).

## a grande corsa di automobili Susa-Moncenisio
### indetta dalla " Stampa Sportiva „

*È questa la quarta grandiosa nostra manifestaione del 1908.*

*La* Stampa Sportiva, *sempre pronta ad incoragare le grandi manifestazioni dell'automobilismo, deciso di organizzare anche nel 1908 l'imporante prova motoristica sulla salita dello storico lle del Moncenisio. Detta gara assumerà questo no proporzioni veramente grandiose. Alla cateoria motociclette, per la quale sono già fissate le e Coppe* challenge *del Duca degli Abruzzi e lla* Stampa Sportiva, *si aggiungerà quest'anno a Gara internazionale di vetturette sul tipo fisto dal regolamento del* Grand Prix *di Francia. L'avvenimento, che assumerà un'importanza ecionale, che sarà dotato di ricchi premi, ed al ale hanno dato assicurazione di intervento le ù rinomate fabbriche nazionali ed estere del gere, e che si svolgerà col concorso del più importe giornale automobilistico d'Europa,* L'Auto *Parigi, riporterà un successo straordinario.*

*La nuova corsa Susa-Moncenisio, ricca di premi boti in oggetti e denaro, è posta sotto l'alto tronato del Sindaco di Torino, senatore Secondo rola.*

*Il Comitato esecutivo della corsa, presieduto dal to* sportsman *comm. Camillo Tacconis, assessore munale di Torino, comprende i seguenti signori: r. Alfredo Rostain, vice-presidente; Carlo Sango e dottor Giovanni Delaude, segretari; cavaere Luigi Derossi, Gustavo Verona, cav. Pasquale upo, ing. Magrini e sig. Valuard, console del ouring di Susa. All'ufficio di segreteria, fissato esso la Direzione della* Stampa Sportiva, *Torino, a Davide Bertolotti, n. 3, è stato preposto il gnor Giuseppe Maccagno.*

*Dell'avvenimento automobilistico piemontese prettiamo fin d'ora che terremo minutamente informati i nostri lettori.*

### Il cav. Vincenzo Florio e la corsa Susa Moncenisio.

Il cav. Vincenzo Florio, il grande *sportsman* siciliano, non poteva mancare di essere con noi. Nessuno meglio di lui poteva apprezzare lo scopo della nostra iniziativa e dare a noi tutto il suo appoggio.

Il cav. Vincenzo Florio, al primo annuncio della corsa Susa-Moncenisio di vetturette e motociclette, indetta dalla *Stampa Sportiva*, telegrafava da Parigi nei seguenti termini al nostro Direttore:

« Caro Verona, io parteciperò alla sua iniziativa con tutte le mie forze, e conto di essere fra i concorrenti. Cordiali augurii Vincenzo Florio ».

### L'interessamento della Stampa italiana ed estera.

Voglia o non voglia, la corsa Susa-Moncenisio si presenta sotto i migliori auspicii. I nostri colleghi, ancora prima che l'annuncio ufficiale venisse trasmesso alla stampa politica e sportiva, hanno voluto incoraggiare la nostra iniziativa con parole di plauso e di augurio. E noi grazie di cuore inviamo a tutti loro e, meglio ancora, alle Direzioni della *Gazzetta dello Sport* di Milano, *Tribuna Sport* di Napoli, il *Veneto* di Padova, *L'Italie* di Roma, *L'Attesa* di Milano, il *Giorno* di Napoli, il *Piccolo* di Trieste, *Les Sports* e *L'Auto* di Parigi.

L'amico Desgrange, direttore dell'*Auto*, oltre all'annuncio ci scriveva, in data 6 febbraio, una lusinghiera lettera mettendo a nostra disposizione le colonne del suo autorevole giornale per la più completa pubblicità da farsi alla corsa Susa-Moncenisio.

E per oggi basta! Al prossimo numero una bella novità!

## Echi del Salon automobilistico di Torino

### La vetturetta Marengo di Genova.

Una delle più strabilianti vittorie di Napoleone I in Italia è stata la battaglia di Marengo.

La *Società Automobili Marengo* di Genova, al pari del grande imperatore ha vinto una grande battaglia nella nostra Italia, quella cioè di aver creato e poi diffuso nel campo industriale un tipo di vetturetta automobile, così pratico, così robusto da rivaleggiare colle marche più accreditate, sempre conservando su queste il vantaggio, non indifferente, del prezzo assai conveniente. La *Marengo* ha esposto al passato Salon, con grande successo, una vetturetta a un cilindro, tipo popolare di 8 HP con carrozzeria a due posti; due altre vetturette di 8-10 hp. anche queste bellissime con carrozzeria a due posti; ed infine un *châssis* allungato e carrozzeria per quattro posti. Motore a valvole comandate, raffreddatore a termosifone con nido ad api, cambio di velocità, tre velocità, la terza in presa, retromarcia e trasmissione a cardano.

La mostra della *Marengo* si può dire delle più riuscite del passato Salon. Qui volentieri si è fermato il pubblico ammiratore e compratore, per avere dalla gentilezza del sig. dott. Porro tutte quelle esaurienti spiegazioni che concorrevano a fare maggiormente apprezzare l'indovinato e popolare tipo di vetturetta; vetturetta che per le sue vere doti meriterebbe di essere presa in considerazione da tutti i nostri commercianti, dottori, veterinari, ecclesiastici, speziali, notai, geometri, agricoltori, ecc., che per particolari esigenze del loro commercio o della loro missione sono più di tutti nella necessità di servirsi d'un tipo di vetturetta non solo economico, ma sul quale possano fidarsi per il disbrigo regolare e sicuro dei loro interessi. La piccola *Marengo* è in grado di far tutto ciò, come è in grado di presentarsi sempre come vetturetta elegante e civettuola tanto per passeggiate in città quanto per gite su strada. Marito e moglie, fratello e sorella, coppia di sposi, fidanzato e fidanzata; eccola la Marengo, la vetturetta a due posti fatta apposta per far onore alla vostra amabile compagnia!

## Il grandioso Programma del Trotter italiano di Milano.

La cortesia del segretario del *Trotter Italiano* di Milano ci ha permesso di prendere visione del programma primaverile, spedito in questi giorni a Roma, per essere approvato dall'Unione Ippica Italiana e sul quale si concentrano l'aspettativa e l'attenzione di tutti i trottofili italiani.

Ecco le note principali che informano il più importante *meeting* del *Trotter Italiano*. Esso si svolgerà nei seguenti giorni: 15, 19, 22, 25, 26, 29 marzo; 2, 5, 9, 12, 16, 19, 20, 23 aprile con un complesso di 14 giornate di corse dotate di 137.700 lire. Di questa somma 102.200 lire vennero stanziate per l'allevamento indigeno, mentre 35.500 lire sono aperte alle importazioni, ai così detti internazionali che si aggiudicheranno quasi completamente il cospicuo ammontare.

I premi principali figurano in programma per le seguenti giornate. 15 marzo: premio Milano, lire 5000; 22 marzo: premio Lombardia, lire 2500; premio Ponte Seveso, lire 2000; 29 marzo: premio Turro, lire 2500; 5 aprile: premio d'Allevamento, lire 10.000, per puledri interi nati e allevati in Italia nel 1905; premio Ferrara, lire 2000; 12 aprile: premio d'Allevamento, lire 10.000, per puledre nate ed allevate in Italia nel 1905; premio Loreto, lire 2000; 16 aprile: premio Como, lire 2000; 19 aprile: premio d'Allevamento, lire 40.000, per puledri interi e puledre nati e allevati in Italia nel 1905; premio Padova, lire 2500; 20 aprile: premio Firenze, lire 3000; premio Consolazione, lire 2000.

Vennero nuovamente inclusi nel programma e per ogni giornata di corsa i premi di compensazione, che tanto successo riscossero nell'autunno scorso, giacchè i cavalli sfortunati in precedenza possono trovare il modo di rifare le spese in una di tali prove.

Purtroppo le prove uniche sono ridotte ai minimi termini: solamente 12 delle 56 corse vennero indette sotto questa formula. Ed è un vero peccato che il *Trotter Italiano*, l'unica Società nazionale che potrebbe prendere la coraggiosa e necessaria iniziativa, non abbia sentito in sè tanta forza da cominciare la progressiva trasformazione voluta e dal pubblico e dai più elementari concetti sportivi.

Tranne questo difetto, il programma della riunione primaverile 1908, indetta dal *Trotter Italiano*, fu redatto con ottima cognizione delle esigenze delle scuderie e del pubblico: esso non mancherà, come al solito, di raccogliere intiero il materiale disponibile offrendoci una riunione animata e interessante. G. G.

## Le Feste sportive di Verona.

*Domenica 8 marzo:* Apertura della fiera; inaugurazione della Esposizione campionaria di vini, acquavite, olii; apertura dell'Esposizione di Belle Arti; corse al trotto.

*Lunedì 9 marzo:* Fiera di bestiame; tiro al volo.

*Martedì 10 marzo:* Concorso ippico.

*Mercoledì 11 marzo:* Tiro al volo.

*Giovedì 12 marzo:* Corsa al trotto; verificazione degli automobili.

*Domenica 15 marzo:* Corsa automobilistica; coppa Verona.

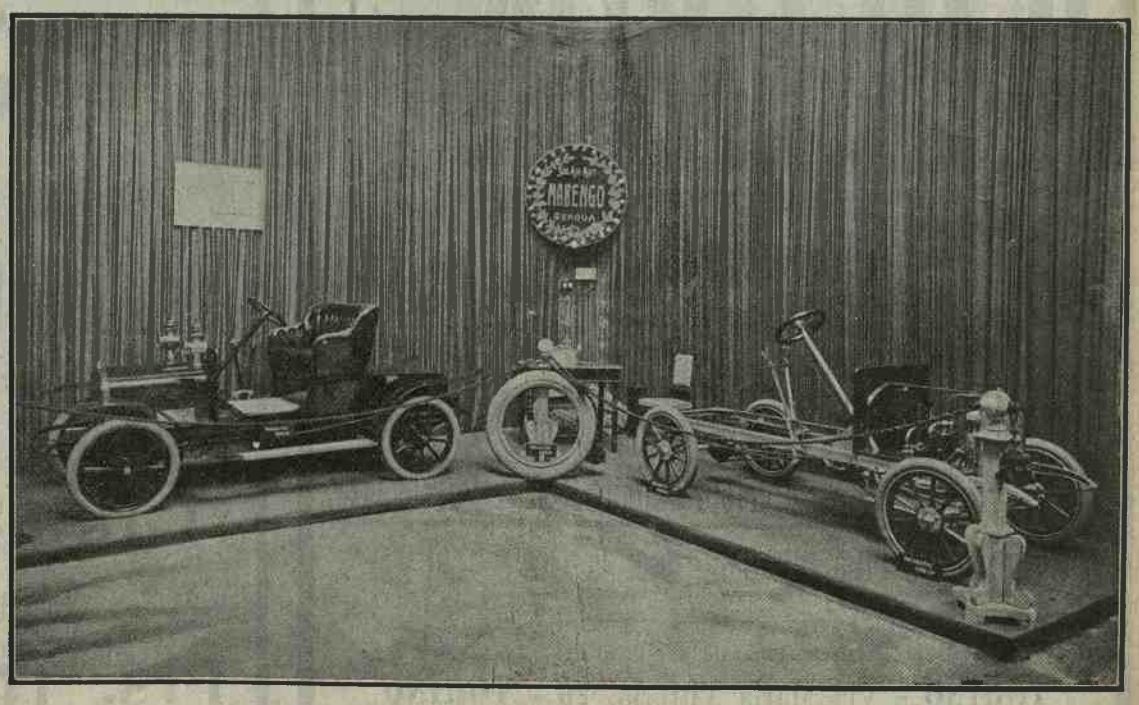
*Lunedì 16 marzo:* Chiusura Esposizione campionaria.

*Giovedì 19 marzo:* Concorso aereonautico di distanza.

*Domenica 22 marzo:* Corsa ciclistica Milano-Verona.

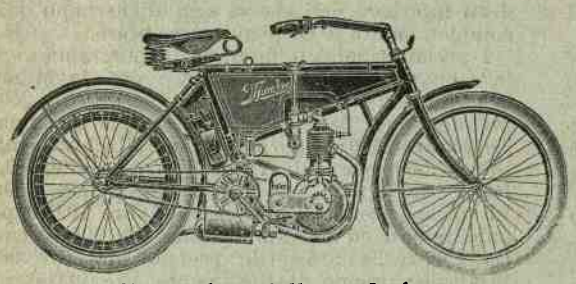
### Nel mondo commerciale sportivo.

*** A Milano il sig. Ferrario Terenzio, dopo una lunga serie di studi e di esperienze, è riuscito a fabbricare una corazza per la imperforabilità dei pneumatici di biciclette. La corazza è di facile applicazione, ed è posta fra la tela della copertura e la camera d'aria; quindi peso minimo e forte elasticità. Seguiranno a giorni esperienze sul terreno.




*Lo stand della giovane e fiorente fabbrica di vetturette* Marengo *di Genova alla V Esposiz. intern. di automobili di Torino.* (Fot. Fava, Torino).

# Biciclette e Motociclette Wanderer



Il massimo della perfezione.

**Biciclette** con e senza catena, di fama mondiale.

**Motociclette** di 1 1/2 HP, Novità assolata.

**Motociclette** di 2 1/2 HP, Tipo di montagna.

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

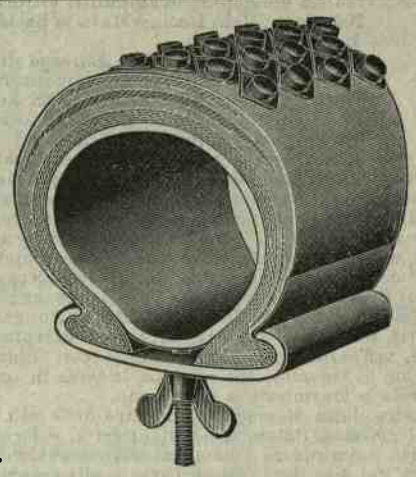
ANTIDÉRAPANTS

# 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.

## Corsa Vetturette di Torino

(26 Gennaio 1908)

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Marca | X | 1 | partente | 0 | arrivato |
| " | Y | 3 | " | 0 | " |
| " | Z | 3 | " | 1 | " |
| **ALCYON** | | 1 | " | 1 | " |

*Morale:* La VETTURETTA 8 HP

# "ALCYON"

è la sola da preferirsi.

BICICLETTE

**SERIE COMPLETE**

Cercansi Rappresentanti con serie referenze nelle principali Città d'Italia.

Rappresentanza Generale per l'Italia:

**TORINO** - Via Maria Vittoria, 26 - **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**

## Echi del Giro di Lombardia

Sabato sera 15 corrente ebbe luogo a Como, all'albergo Brianza, il banchetto in onore di Giovanni Gerbi e la consegna della grande medaglia d'oro che gli ammiratori comaschi offrono *al vincitore morale del 3° Giro di Lombardia.*

Una quarantina i convenuti capitanati da Alberico, da Frigerio e da Mazzocchi, tutti appassionati delle gentili competizioni sportive, e tutti entusiasti del forte campione italiano.

Notavansi, oltre ad Alberico, corrispondente dell'*Audax*, e Frigerio e Mazzocchi del *Routier*, Panzeri e Rossi della *Ciclistica Comense*, il paffuto Biaggioni dei *Bohèmiens*, Clerici della *Filarmonica Ciclistica* una rappresentanza dell'*Eupili* di Erba e dell'*Itala* di Caccivio.

Per tutta la serata la più cordiale allegria e i più fervidi evviva all'Astigiano.

Alla frutta, Frigerio, fra gli applausi calorosi, con affettuose parole di ammirazione e di stima, presentò la medaglia a Gerbi, il quale, commosso, rispose brevemente, ringraziando. Prese quindi la parola, esprimendo la sua gratitudine ai comaschi per la bella e giusta attestazione di simpatia al suo concittadino, il signor Vacchieri del Comitato Nazionale Pro-Gerbi, che col signor Fantino era venuto da Asti ad accompagnare Gerbi tra noi.

Per ultimo un altro dei presenti levò il bicchiere alla salute di Giovanni Gerbi, portando a lui l'augurio caldo e sincero di tutti gli ammiratori: che l'*U. V. I.*, rimembrando il fulgente passato, con bel gesto lo renda presto ai campi della lotta, a cingere di nuovi lauri la fronte gloriosa.

Così sia!

Sfolgori ancora la sua maglia rossa in una luce radiosa di vittoria, la saluti ancora, curvo sul cavallo d'acciaio, nella lotta suprema che gli darà la palma, lo scroscio degli applausi di tutti gli italiani.

*Il campione ciclista Theile, il quale d questi giorni ha compiuto alcune eccellenti performances sportive sulla pista di Parigi.*

*Theile, il detentore del record del mondo su pista, allenato da un tandem. (Km. 50 e m. 296).*

## La corsa dei sei giorni a Boston

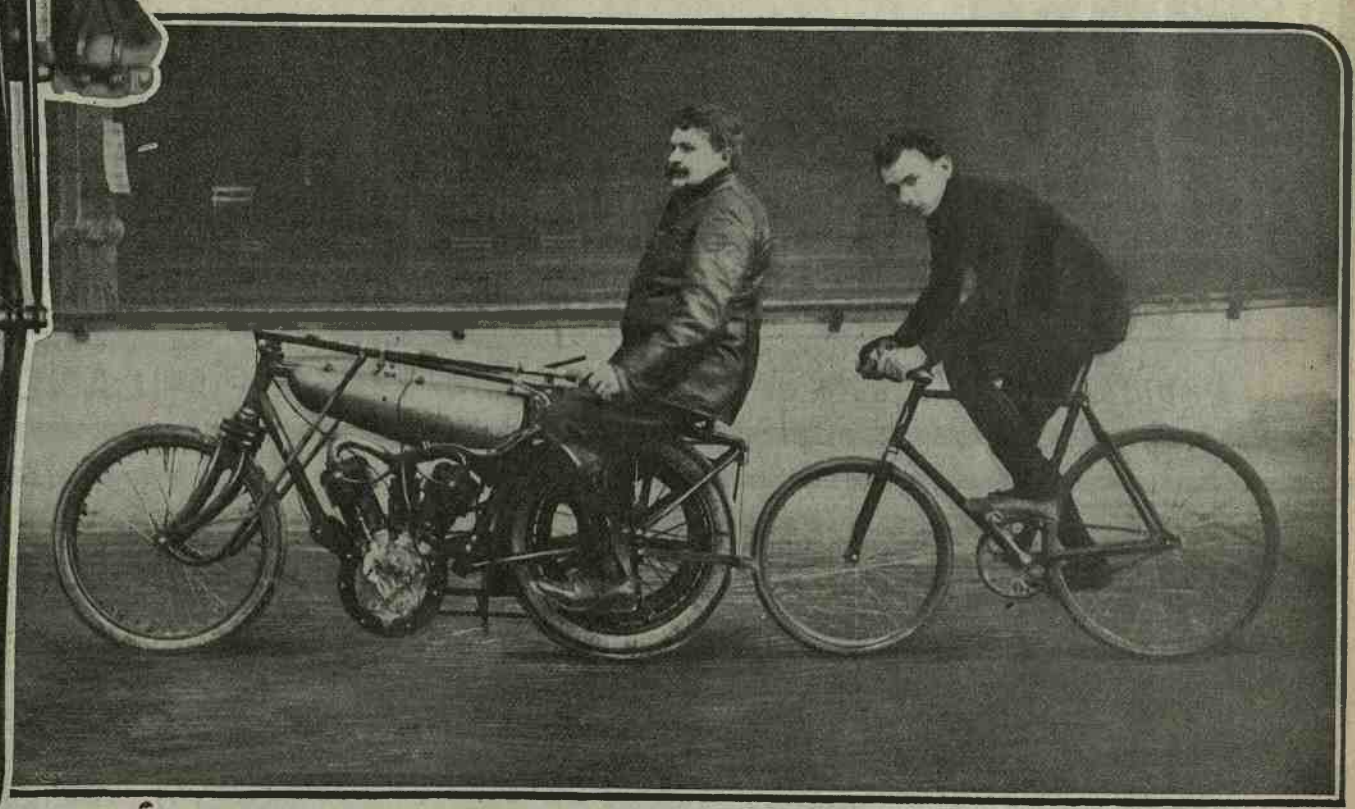
E' terminata la corsa dei 6 giorni con la seguente classifica:

1. Lawson, 2. Bedell, 3. Krebs, 4. Fogler, 5. Scherwood, 6. Bardgett, 7. Downey, 8. Anderson. Furono coperte dal vincitore 415 miglia e nove giri di pista. Nat Butler e Maior Taylor abbandonarono quando avevano due soli giri di ritardo.

## Il concorso ginno-metodico della Federaz. Ginnastica

Ancora una volta la Commissione tecnica della Federazione ginnastica italiana deve rivolgere una lode sentita ai maestri ed ai ginnasti d'Italia. Il concorso ginnico da essa bandito per gli esercizi collettivi del concorso di Piacenza ha avuto un esito splendido, insperato. Quantunque il tempo concesso fosse quello ristrettissimo di un mese, ed il tema difficile e risolutamente moderno, pur 32 concorrenti si sono cimentati, presentando in complesso 34 lavori, tutti curati, perfino nei piccoli dettagli, con fotografie, litografie, disegni, copie a stampa. E' che i ginnasti d'Italia sono sempre pronti al lavoro quando si tratti di cosa utile al grande ideale dell'educazione fisica.

Il concorso metodico è stato chiuso il 16 corrente a mezzanotte; i cinque membri della Commissione tecnica saranno i giudici, e, dopo aver ciascuno di essi esaminati attentamente i lavori, si riuniranno in sedute speciali in Roma.



*Theile, dietro motocicletta, allenato da Krüger.*

AUTOMOBILISTI! *Volete viaggiare con piena sicurezza?!*

Usate BENZINA " CARBURINE "

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

*A chi spettano le grandi* **VITTORIE?**

*alla* **PEUGEOT**

Prima di fare acquisti di **VETTURETTE** chiedete Prezzi e Cataloghi ai Signori:

**G. e C. Fratelli PICENA** — Corso Principe Oddone, 15-17 - TORINO

**Si spedisce gratis il Catalogo 1908** (Edizione in Italiano)

testè uscito, dei Velocipedi

**CENTAUR**

della Casa

CENTAUR CYCLE Co LTD

Coventry e Londra

Fondata nel 1876

Agenti per l'Italia con Deposito: **BONZI & MARCHI** - Via S. Nicolao, 1 - **MILANO**

AUTOMOBILI Modelli 1908

**BRIXIA - ZÜST**

**Tipo: 18-24 HP, a catena,** la Vettura più perfetta e meglio adatta per turismo e città.

**Tipo: Vettura 10 HP, 3 cilindri,** specialmente costruita per servizio Fiacre.

*Rappresentante:* **ENRICO MAGGIONI** - MILANO, Via Boccaccio, 1.

**Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER**

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

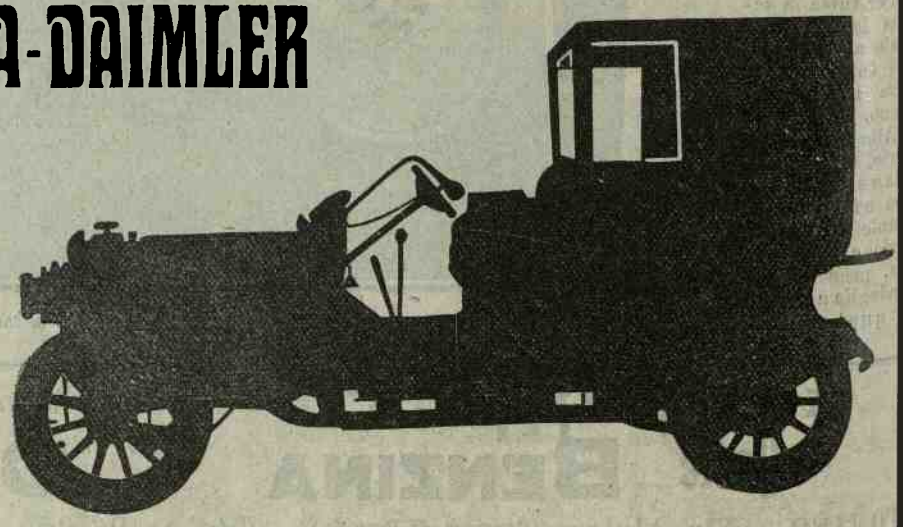
Opifici di costruzione in ***NAPOLI***

**60.000 mq. (20.000 coverti) 1000 Operai**

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

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

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




Ponzo Giovanni, Gerente responsabile.

La *Stampa Sportiva* viene stampata dalla Società Tipografico-Editrice Nazionale (già Roux e Viarengo)