

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aereostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta.)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

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

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE  
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
TELEFONO 11-26

INSERZIONI  
Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale

## I CAMPIONI DEL 1907



**FELICE NAZZARO**

il vincitore di tutte le più importanti corse automobilistiche disputatesi nel 1907, su macchina F. I. A. T.



Visitate i nuovi Modelli 1908

# DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

Stà Anon. Garages E. Nagliati	-	Firenze
Stà Anonima Garages 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
Auto-Garage	-	Perugia
Auto-Stand Barone Stabile	-	Palermo

G. VIGO & C<sup>ia</sup>

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

## SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingresso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi  
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCHEY  
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

### ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Alpenstock - Banded mollettières - Baracce, 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



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

**NON PIÙ ESPLOSIONI!!!**

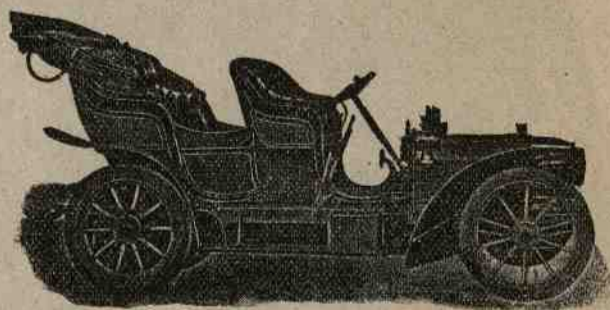
**SEDE TORINO** | AMMINISTRAZIONE: Via Sacchi, 26  
STABILIMENTO VIALE STUPINIGI

# "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



La Ditta

# ENRICO FLAIG

MILANO  
Via Moscovia, 15

porge i migliori augurii  
pel 1908.

BICICLETTE: **HUMBER**  
**GRITZNER**  
**"MILANO,"**  
**PREMIER**  
**FLAIG**

MACCHINE CUCIRE: **GRITZNER**

# 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**

# FONOTIPIA

Via Dante, 4 - MILANO

**Il successo immenso dei dischi Fonotipia**

proviene dalla loro

**durata e dal loro merito artistico**

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



**PER QUESTA RAGIONE**

i nostri Clienti possono star sicuri che ogni disco del nostro catalogo **dura lungo tempo** senza perdere le sue buone qualità artistiche, sostenendo il confronto con qualunque disco di qualsiasi marca.



**CATALOGHI GRATIS A RICHIESTA**



# BIANCO, GOLZIO & GORGO

FABBRICA CICLI. MOTOCICLI e PEZZI STACCATI.

TORINO - Via Venti Settembre, 15 - TORINO.

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

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

**SORIANI** munita  
di  
**CORONA**  
Pneumatici

Premiata Fabbrica di Biciclette

**SORIANI LUIGI**

Milano — Viale Lodovica, 46 — Milano

Fabbrica Italiana di Pneumatici

**ETTORE VEZZONI**

Milano — Via Orti, 4-6 — Milano

# *Sono usciti i Modelli 1908*

# JUNIOR

2 tipi 20-24 e 30-40 HP

con Pneumatici **DUNLOP**

Visitarli presso gli esclusivi concessionari per l'Italia:

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



1908

La Stampa Sportiva

AUGURII

Sportsmen Italiani!

Abbonatevi alla

STAMPA SPORTIVA

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

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

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

STAMPA e STAMPA SPORTIVA L. 20,50

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

ABBONAMENTI CUMULATIVI

La *Stampa Sportiva* fa l'abbonamento cumulativo con tutti i principali giornali politici e artistici d'Italia. Ecco un primo elenco:  
*La Stampa* di Torino; *Il Resto del Carlino* di Bologna; *Diana* di Firenze; *Il Veneto* di Padova; *Arena* di Verona; *Il Pasquino* di Torino; *La Sera* di Milano; *Il Giornale di Venezia* di Venezia; *La Provincia* di Como di Como; *Il Mezzogiorno* sportivo di Palermo; *Il Gran Mondo* di Roma; *Emilia* di Parma.

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

**QUALCHE AMICO** non ha finora risposto al nostro appello dell'abbonamento. Nel lungo elenco che si viene completando in questi giorni, si sono lineati infiniti nomi sconosciuti di gentili lettori che hanno voluto dimostrare la loro simpatia e dare il loro appoggio al nostro giornale aderendo alla preghiera dell'abbonamento.

Ma in mezzo ad essi abbiamo cercato invano il nome di qualcuno dei nostri amici, ossia di coloro che sappiamo per prova sinceramente attaccati al nostro giornale alla nostra amicizia, e che all'uno o all'altra non hanno mancato di fare appello in qualunque circostanza. Ricordiamo a tutti che il primo dovere dei nostri amici è quello di essere abbonati al mezzo migliore per dimostrare la propria simpatia ad un giornale e incoraggiarne l'opera è quello di abbonarsi, il favore più segnalato che può renderci un amico e un abbonato è quello di raccomandare ai suoi conoscenti l'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA.

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

UN ANNO DI SPORT

Il bilancio sportivo del 1907 non potrebbe chiudersi con risultato migliore per l'Italia. Ohi ha guidato le grandi manifestazioni che hanno avuto luogo ora sul suolo italiano ed ora in terra straniera, non può a meno di convenire con noi nel congratularci oggi col campione italiano. Egli mai come quest'anno ha vinto, ha trionfato, ha impressionato, e non una, né due, ma più sono le sue vittorie disputate con onore e vinte con gloria, affrontando lealmente il campione più temuto dello sport transalpino.

Quelle nostre furono vittorie strepitose, furono vittorie vinte con merito, furono trionfi riportati alla suprema gara industriale, trionfi oggi invidiati dal mondo intero, cui dimostrano tutto un progresso, tutto un meraviglioso perfezionamento dell'industria giovane e della scuola educativa di un popolo civile.

Per riferirci alle più colossali manifestazioni

d'oltr'Alpe basterà accennare a tre soli sports: l'automobilismo, la scherma e la lotta. Basterà qui riprodurre il nome di sei valorosi figli d'Italia: il re dei turisti, principe Borghese; il re del volante, Felice Nazzaro; i maestri di scherma Carlo Pessina, Colombetti, Gandini, il colosso imbattibile Giovanni Raicevich. Essi sono i trionfatori veri del 1907, i campioni indiscussi cui tributarono meritate lodi le più entusiaste folle sportive d'Europa; essi furono dalla stampa dell'intero globo additati quali campioni insuperabili nel campo della locomozione, nell'arte della difesa e nella scuola dell'atletismo.

Quale bilancio migliore potevamo dunque augurarci nel 1907? Poche nazioni possono competere con noi, mentre dobbiamo andare orgogliosi di averlo così raggiunto, facciamo voti perchè la palma della vittoria venga sempre a gloriare il tricolore italiano.

Certamente questi splendidi risultati riportati all'estero sono dovuti ad una pratica preparazione interna, ed è veramente confortante oggi ricordare lo sviluppo straordinario raggiunto più o meno da tutti i rami dello sport nella penisola italiana.

Il foot-ball, per citare l'ultimo praticato dai nostri giovani, ha avuto in quest'anno una più completa organizzazione, preludio di maggiore successo in avvenire; l'automobilismo, dalla Sicilia alla Lombardia, al Veneto, al Moncenisio, ha richiamato la nostra attenzione, e furono Nazzaro,

dente della Federazione dei tiratori italiani, il ciclista italiano Del Rosso, mancato a Buenos Aires, il giovane automobilista francese Clément, morto mentre si accingeva alla massima gara dell'annata, l'ardito alpinista Maraschini, ed il vecchio maestro dell'Alpe, quella nobile figura del Kind, entrambi periti mentre davano nuova prova del loro coraggio nell'affrontare i pericoli della montagna. Il barone De Martino vittima di un incidente di corsa nelle gare di Brescia, Martini e Villemain altri due noti automobilisti periti mentre partecipavano al Criterium di Francia, il principe Strozzi presidente dell'A. C. d'Italia, l'abate Amé Gorret, il re della montagna, il capitano Oaprilli, il campione principe della cavalleria italiana, il march. G. Pallavicini di Priola, vittima di un accidente automobilistico mentre si recava alle corse di Brescia.

Nel 1908 trionferà ancora la nostra giovane schiera di campioni, ed a questo successo oggi brinda compatta tutta la famiglia sportiva e giornalistica d'Italia.

GUSTAVO VERONA.

La Coppa di Verona

Tutti ricordano ancora la riunione automobilistica tenutasi a Verona nel marzo passato.

Per un programma compilato e organizzato allora in poche settimane, essa ebbe un esito superiore ad ogni aspettativa.



Le autorità e il comitato veronese visitano il Circuito di Verona. - (Da sinistra a destra): assessore Demoschi, cavaliere Cerutti, Segretario della Camera di Commercio; cav. Ononini, ten. colonnello dei carabinieri; sig. Sdravovich, ingegnere capo della Provincia; comm. Verdinois, prefetto; cav. ing. Menga; sig. E. Ceresa; sig. A. Guarda; cavaliere uff. Bellini-Carnesali, sindaco; dott. Prasperini; conte P. Albertini. (Fot. V. Cavazzocca-Mazzanti, Verona).

Cagno, Minoia, Tolotti, il barone Tasca, Borgotti e Bianco i trionfatori della Targa di Sicilia, delle corse di Brescia, del meeting di Verona e della Susa-Moncenisio.

Il ciclismo mai come quest'anno ebbe un così grande numero di gare vinte successivamente da Cuniolo, campione italiano professionisti (Milano-Torino), Ganna (Torino-Milano), Gerbi (XX Settembre), Petit Breton (Milano-San Remo), Ganna (Circuito Lombardo), Galletti (giro di Sicilia), Azzi (premio Peugeot), Garrigou (giro di Lombardia) e Ferrari campione italiano dilettanti; l'ippica ci dimostrò una volta ancora la sua importanza raggiunta nel nostro paese e le maggiori vittorie toccarono successivamente alle scuderie Sir Rholand vincitrice dei premi Parioli (Gostaco), Gran Premio del Commercio (Pioniere), Criterium Internazionale (Origala), Ambrosiano (Madrée); Boccioni vincitrice dei premi Derby Reale (Belbuc), 18° S. Leger (Sangallo); Doria Pamphily vincitrice dei premi Principe Amedeo (Liberio), Lombardia (Liberio), Gran Criterium Internazionale (Demetrio); Gerbido vincitrice del Gran Premio Sempione (Eccelsior).

E scorrendo in fretta i risultati delle altre minori manifestazioni sportive ricorderemo ancora il campione di tiro a volo dott. Lainati, il campione di tiro a segno il veronese Ticchi, i campioni del Podismo Balestrieri, Pietri Durando, Barozzi, Cartasegna, Pittarello, ecc., tutta una schiera di giovani forti, tenaci, coraggiosi, che veramente onorano il nostro sport.

Ricordati i vittoriosi, fatto loro l'augurio più sincero per nuovi trionfi nel 1908, un dovere c'incombe ancora e cioè inviare un mesto saluto a chi cadde vittima del dovere, a chi nello sport trovò la morte, a chi infine fu propugnatore efficace della causa sportiva. Successivamente ebbero a mancare Leone Serpollet inventore della vettura a vapore, Raoul le Boucher il famoso lottatore francese, Eugenio Peugeot industriale emerito dell'automobilismo francese, il tenente generale Besozzi, presi-

La Coppa di Verona, un ricco ed artistico premio offerto dai commercianti, era desiderata da parecchie case che vennero a contestarla, e quel challenge toccò per il primo anno alla fabbrica Brasier di Parigi.

Nel marzo venturo passerà esso ad un costruttore italiano, o ritornerà ancora in consegna di qualche casa sulle sponde della Senna?

Poiché, per chi non lo sapesse, a Verona si organizza la seconda riunione, e precisamente il 15 marzo.

Il regolamento scelto dall'Automobile Club Veneto è quello della Targa Florio, che comprende, come è noto, tipi di vetture usuali e quindi assai commerciabili. Tale semplice fatto fa prevedere un ottimo successo a questa riunione primaverile.

La corsa seguirà sopra un circuito chiuso, di quelle strade ottime del Veneto, tanto desiderate dai chauffeurs. Il totale dei giri non è ancora fissato, ma supererà i cento chilometri.

Al vincitore è assegnata la Targa d'oro dell'A. C. V.; una riduzione di questa è destinata al secondo, e una coppa d'argento al terzo.

Anche per i meccanici venne pensato, poiché quello che monterà la vettura vincente incasserà L. 300; al secondo vanno L. 200, e al terzo L. 100.

L'equipe che sarà classificata prima, in seguito all'addizione dei tempi, vincerà la Targa d'argento dell'A. C. V.

La Coppa di Verona (challenge) sarà data in consegna per il 1908 al costruttore della vettura che avrà fatto il miglior giro.

È noto che deve esser vinta per tre anni consecutivi o quattro interpolatamente, per passare in proprietà assoluta della casa costruttrice.

Questo, in poche parole, ciò che sarà la riunione automobilistica del 15 marzo.

A chi il numero uno d'iscrizione?

Le iscrizioni si ricevono sino al 29 febbraio presso l'A. C. Veneto a Padova, via Marsala 19, accompagnate dalla tassa fissata in L. 150 per vettura e L. 500 per équipe di quattro vetture.

Il Comitato organizzatore ha accompagnato le autorità a visitare il percorso, che rimasero veramente soddisfatti.

Se in altra città si tentenna ancora nell'indire per il 1908 qualche riunione, a Verona non si scherza, e le migliori fabbriche verranno a contestare a Brasier la tanto agognata Coppa.

John Sportsman.

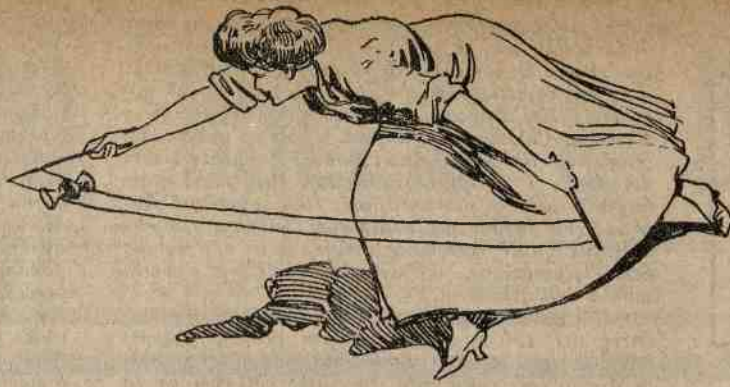


# VARIAZIONI DIABOLICHE

Confesso che ignoravo completamente qualche mese fa l'esistenza di un *diabolo*. Com'io potessi vivere senza saperlo, non so. Ignoranza allora di un gioco, ignoranza, ora, d'una possibilità. Ecco ben simboleggiato il destino dell'uomo che non si leva da una incognita che per cascare in un'altra...

Filosofia a proposito di sport? Ma quella è filosofia primitiva, così come il *diabolo* è sport rudimentale. Oh! non intendo con questo menomarne i pregi, tutt'altro. Ma dico rudimentale per dire che è formato di elementi semplicissimi: ecco tutto. E di digressione arrivo finalmente a parlarne.

Non lo conoscevo dunque. Quand'ècco un mattino, in un albergo di montagna, scendendo presto, vedo sul prato che all'albergo si stende davanti, una bambinetta colle braccia per aria intenta a seguire il volo di un piccolo coso chericadeva, ch'ella riprendeva e ch'ella rilanciava. Il mio primo pensiero fu, naturalmente: Felice infanzia! Il mio secondo ch'ella era graziosa, in quell'attitudine, e che componeva colla sua veste rosa sul verde del prato un'immagine dolce. Nei miei pensieri, come vedete, il gioco non entrava, e l'idea di uno sport neppure. Mentre stavo così guardando,



Il giuoco correndo.

gendo ad allargare le braccia tese, e abitua gli occhi a torcersi ogni momento su dalla terra verso il cielo. In generale gli sports sono troppo terrestri, beninteso anche quelli che si fanno sull'acqua. Il *diabolo* è per metà aereo e celeste. La testa non sta china al suolo, ma si solleva. Non vi pare un gran bene? Poi, è come lanciare un nostro piccolo sforzo audace e svelto verso le altezze più alte di noi. Quel piccolo rochetto è un simbolo. Ogni giocatore diventa — *si licet parva componere magnis* — l'eguale dell'artiere carducciano che lancia un suo strale contro il sole. Questo da che mondo è mondo, e prima che inventassero il *diabolo*, è sempre stata una gran degna occupazione...

E come per gli artieri così anche qui non riescono che i più forti e i più degni. Non parliamo della pazienza: chè la pazienza è genio o viceversa, ha detto Buffon. Io ho visto in quell'albergo invaso dal *diabolo* delle persone — e non bambini, gran Dio! — impiegare delle ore per imparare a lanciare quel diabolico coso rosso in forma di un doppio imbuto senza becco, e riprenderlo abilmente. Non parlo della pazienza, ma parlo delle altre qualità. Vista buona, sguardo acuto, polso fermo, gesto rapido, intuizione felice dell'equilibrio di una infernale macchinetta squilibrata su una cordicella capricciosa. Vi par poco? Ma ormai i giochi o gli sports si complicano sempre di più: e diventano insegnamenti, e lauree. Che non sarà possibile inventar qualche gioco, e renderlo di moda, per cui nei licei si imparino le equazioni o il bello scrivere, e negli educandati femminili la storia della Rivoluzione? Diventar sapienti per via dello sport, non sarà questo il coronamento delle sue più alte benemeritenze?...

Per ora badiamo alla salute. E notiamo i gradi dell'esercizio. Prima, la riflessione: quando il giocatore si raccoglie, e, badando di esser bene perpendicolare alla trottola, comincia colla man destra il movimento sempre più rapido di trazione, intanto che la sinistra deve continuamente cedere per non cumular due movimenti che si annullerebbero. Poi, il gesto. Quando la trottola è in equilibrio, paf, aprire le braccia e lanciarla. Per riprenderla l'istruzione non basta. Ci vuole l'intuito e l'occhio. Vi ammoniscono: guardate che



La mezzaluna.

la trottola sia in direzione della punta della bacchetta destra... Ma sì. La trottola è per terra. Però dopo molto esercizio ci si riesce. E allora, che ebbrezza...

Quando si è bravi, allora, si fanno delle partite in due, in quattro. E' un *tennis*, e più difficile. La mano deve sempre esser rapida e sempre sicura: sempre sicuro e sempre rapido l'occhio. Altro che lanciare una scarica di pallini nelle ali d'una pernice o d'una beccaccia! Caccia incruenta, il *diabolo* è più difficile e domanda maggiori qualità. E che moto! Si corre, ma se anche non si ha da correre, come è buono e igienico quel trepidar sul suolo, a testa alta, con le braccia tese...

Aspettiamoci dunque di veder tra non molto una diabolica fioritura anche nei campi ove si esercita la nostra gioventù giocatrice. Le mode mettono un certo tempo ad arrivare da noi, ma quando ci sono arrivate imperverano. Quanto ha imperverato e imperversa il *bridge*! Ma questo *diabolo* almeno, giocato da belle fanciulle, è carino. Quei nasetti in aria, quei toraci dischiusi... Bah! Non ricominciamo. Auguriamo buon divertimento a chi lo gioca e a chi lo giocherà; e quelli che han letto queste mie righe e si fossero fatti per esse una cattiva idea del divertimento, pensino che il diavolo non è mai così brutto come lo si dipinge...  
FILIPPO DI POSA.



Il giuoco a terra.

## COME SI GIUOCA

Il *diabolo*, che quando venne al mondo la prima volta in Francia si chiamava *le jeu du diable*, consiste in una doppia trottola di legno, che si mantiene in equilibrio, grazie alla forza centrifuga rotatoria su di un cordoncino assicurato alla punta di due bastoncini. Imprimendo alla doppia trottola una rotazione sufficientemente veloce, si può lanciarla in aria e riprenderla sulla corda o farla salire sui bastoni, su fili tesi, e si può fare infine tante altre diavolerie, compresa quella di mandare il duro giniglio sulla testa degli spettatori, o di farlo ruzzolare contro le caviglie dei passanti, facendo loro vedere le stelle in pieno meriggio.

Il giuoco è tutt'altro che facile ad impararsi; occorre molta pazienza e molta destrezza, ma quando si è imparato sembra desti tanto entusiasmo da non lasciarlo più.

Come tanti altri giochi di grande voga il *diabolo* ha la sua brava storia e sviluppa gli ingegni inventivi o perfezionatori.

La storia del *diabolo* risale nientemeno che al 1812, quando gli eleganti portavano i cappelloni a raviolo, i calzoni a braghessa e i palamidoni sesquipedali, e le donne una sottana liscia, chiusa sotto il seno che lasciavano tranquillamente vedere, e le pettinature basse. Adesso quelle mode ci fanno ridere come faranno ridere gli enormi cappelloni a catinella rovesciata, sostenuti da un centinaio di lire di capelli

### Ciclisti!

Volete viaggiar sicuri?  
Munite la vostra Bicicletta con

**FRENO  
BOWDEN**

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

### Automobilisti!

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

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

**BOWDEN**

Syndicat Français des Brevets  
**E. M. BOWDEN**

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



fanti, che oggi troviamo elegantissimi. Ecco ora che cosa riferisce *La Nature*, sulla comparsa nel 1812 del *jeu du diable*.

Questo giuoco non fu soltanto un trastullo per l'infanzia, ma le dame più eleganti e persino personaggi di grande gravità si sforzavano di segnalarsi per la loro abilità in questo giuoco, con grande pericolo per gli specchi dei saloni dorati, ed anche per la testa dei loro concittadini. Non contenti della semplicità del giuoco, gli eleganti del 1812 inventarono, stabilirono e battezzarono talune complicazioni che richiedevano sempre maggior abilità e migliore e più elegante portamento. Così si sono fatte le figurazioni come nei balli. La prima figurazione è la passeggiata (*promenade*), che consiste a far correre il diavolo lungo una delle bacchette; quando è giunto a metà della corda questa nuova posizione si chiama: « Va come ti spingo » (*va comme je te pousse*). Se si incrociano le mani dopo aver vivamente tesa la corda, facendo risalire il diavolo al suo punto di partenza, la figurazione si chiama: « Gianni sen va come è venuto » (*Jean sen va comme il est venu*). Poi c'è il cavalletto (*chevelot*), il grande equilibrio della mezzaluna (*grand équilibre du croissant*), il salto pericoloso (*saut périlleux*), il grande volteggio (*grand voltige*), e tante altre ancora che si possono inventare.

Fra gli esercizi... diabolici di grande abilità vi era « l'acrobatismo lottante », e consisteva nel tendere una corda da terra, dove è legata ad un piuolo, fino alla sommità di un palo e farla ridiscendere dall'altra parte, assicurandola ad un altro piuolo, come fosse lo schema di una tenda da campo, e far risalire il diavolo, per forza di rotazione, su per la corda. Quando due diavoli lanciati nel tempo stesso dalle due estremità della corda si incontrano al vertice del palo,



Va come ti spingo.



La passeggiata.



Il terra a terra.



Il cavalletto.

all'alesaggio ed al peso delle vetture stesse, classifica che verrà adottata per le riunioni italiane qualora non venisse accettata dai Clubs internazionali.

Si procede quindi all'approvazione definitiva del regolamento delle corse, previa la modificazione di alcuni articoli.

Si prende in esame, e non si approva nella forma attuale, il programma presentato per la riunione di marzo a Verona.

partecipare che ne fu data la vice-presidenza al presidente dell'A. C. I., e che sarà costituita in Parigi una segreteria centrale, che sarà di grande aiuto per le comunicazioni internazionali. Comunica in seguito che il collega Weill-Schott ha presentato e confermate, malgrado la richiesta di recedere, le sue dimissioni dalla carica di delegato supplente presso l'Associazione Internazionale. Il Consiglio dà incarico al presidente di rinnovare per parte sua vive istanze perchè il cav. Weill-Schott mantenga la carica.

Il Consiglio delibera in seguito di pubblicare nel prossimo anno un'Annuario con l'elenco dei soci ed i regolamenti e statuti sociali. Si procede quindi all'approvazione del bilancio preventivo 1908 ed alla nomina di due revisori dei conti.

Il marchese di Soragna presenta la proposta che la Commissione sportiva abbia sede presso l'A. C. di Milano, e che l'A. C. d'Italia riconosca ufficialmente una sola esposizione annuale.

Dopo esauriente discussione, sono approvati i seguenti ordini del giorno, presentati dall'ingegnere Gamba, con astensione dei delegati di Torino e di Milano:

« Il Consiglio dell'A. C. I., udita la proposta fatta dall'A. C. di Milano, di trasportare la sede della Commissione sportiva presso lo stesso Club, ritenendo che le ragioni addotte non sono sufficienti per giustificare una modificazione allo stato attuale, che emerge dalla logica interpretazione degli statuti, delibera di sospendere ogni decisione in proposito, riservandosi di riprendere la questione quando nuove ragioni od eventuali modificazioni alla proposta ne facciano risorgere l'opportunità ».

« Il Consiglio, udita la proposta dell'A. C. M., di riconoscere una sola esposizione all'anno pur ammettendo l'opportunità del concetto che le esposizioni annuali non abbiano ad essere troppo numerose, e che perciò un'intesa fra le diverse città che hanno in animo di bandirne una si imponga, ritiene che una diretta sua ingerenza in tale questione, più industriale che sportiva, esorbiterebbe dalla sua competenza e dai suoi poteri, e perciò passa all'ordine del giorno ».

Approvate quindi le deliberazioni della Commissione sportiva, il Consiglio procede al sorteggio dei membri della Commissione sportiva. Vengono estratti e rilette: cav. Agnelli, ingegnere Cavalchini, march. Dal Pozzo, avv. Gorla-Gatti, cav. Florio e conte Oldofredi. Si nomina quindi, in sostituzione del principe Strozzi, defunto, il signor Leonino Da Zara.

Il Consiglio si propone quindi di promuovere una energica agitazione contro il minacciato aumento della tassa sugli automobili, che avrebbe disastroso effetto, specialmente in questo momento non facile per l'industria.

Le seduta è sciolta alle ore 17 circa.



Come si giuoca oggi il diavolo a Villa Umberto a Roma. (Fot. Gran Mondo).

avviene tra essi una lotta bizzarra, che pare fatta da esseri viventi e pensanti.

E sapete d'onde viene precisamente il diavolo? Dalla Cina, dove, come tutte le moderne invenzioni, frutto della scienza e dell'ingegno dei nostri tempi, esisteva chissà da quanti secoli; e fu un missionario che lo portò in Francia. Bella missione! Per liberare dal diavolo la Cina, lo portò in Europa!

Adesso il diavolo è di gran moda e vi resterà. Esso è venuto rapidamente da Parigi, poichè oramai grazie alle comunicazioni moderne una moda nasce a Parigi oggi e domani è in tutto il mondo. Gli industriali l'hanno perfezionato: al legno duro hanno sostituito la celluloido e l'hanno munita di gomma, perchè non rompa la testa e i mobili cadendo, e vi è persino chi ha costruito il *Diablo pneu*, cioè un diavolo fatto di due camere d'aria, legate fra di esse da una doppia capsula di alluminio; cadendo, questo diavolo rimbalza come una palla.

## Automobile-Club d'Italia

La riunione della Commissione Sportiva.

Domenica si è radunata in Torino la Commissione sportiva dell'Automobile Club d'Italia, sotto la presidenza del marchese Di Soragna, e presenti i signori: dott. Guastalla, marchese Ferrero, avvocato Gorla-Gatti, ing. Gamba, ing. Cavalchini, Frascini, conte Oldofredi. Scusarono l'assenza il nob. Martinoni ed il signor U. Gregorini-Bringham.

Dopo l'approvazione del verbale della seduta precedente, e dopo la relazione dei delegati alla Conferenza di Parigi circa la proposta di una classificazione delle vetture per le varie gare, si delibera di proporre alla Confederazione Internazionale di Clubs riconosciuti una classifica in base

### La riunione del Consiglio direttivo.

Pure Domenica si è radunato in Torino il Consiglio direttivo dell'A. C. I., sotto la presidenza del marchese A. Ferrero Ventimiglia. Intervenero alla riunione i signori: marchese di Soragna, dott. Guastalla, M. Month, ing. Gamba, conte Viglietti, marchese De Mari, Gregorini-Bringham. Sono rappresentati per delegazione i signori comm. Bertarelli, Johnson, cav. Coltelletti, onorevole Crespi.

Il presidente comunica i risultati dell'ultima Conferenza internazionale tenuta a Parigi, e la definitiva costituzione dell'Associazione Internazionale dei Clubs riconosciuti. Si compiace di



L'ascensione a corda tesa.



« Gianni »  
va come è venuto.



Il grande equilibrio della  
mezzaluna.



Il salto pericoloso.

## SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI ELETTRICI

concessionaria dei Brevetti Krieger

Vetture e Vetturette Elettriche ad accumulatori.

VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA

Omnibus e Camions dei due sistemi.



# GIUOCO DEL CALCIO

## Allenamenti.

\*\* I matches domenicali per la *Falla Dapples* si susseguono con un'assiduità che rasenta omai la monotonia.

Abbiamo già sufficientemente parlato dell'abilità di queste due ottime squadre che da un mese si disputano l'ambito trofeo, onde questa volta non daremo più che brevemente il risultato di questo ultimo incontro provocato dall'*U. S. M.*, sfidante per l'ennesima volta il *Milan Cricket*.

Nella prima ripresa sono gli *unionisti* che marcano un goal; nella seconda è il *Cricket* che riesce a cacciar due volte la palla nella rete dell'*U. S. M.*

Match disputatissimo e che dimostra una volta di più i sensibili progressi della squadra pura milanese.

Pertanto l'*U. S. M.* ha nuovamente sfidato per domenica, 29, il *Cricket*, la cui squadra — ammenochè non sia provvista del dono dell'ubiquità — non potrà così giocare col nostro *F. C. Juventus*.

\*\* *Juventus F. C.* e *Pro Vercelli* fanno match nullo. Un pubblico numerosissimo presenziò domenica scorsa

Servetto, Ana, Milano I, Leone, Milano II, Bartineti, Fresia, Rampini, Bodo.

*F. C. Juventus*: Lungo, Mastrella, Michela, Nay, Goccione, Colombo, Collino, Armano I, Borel, Barberis; Donna.

\*\* A Biella, domenica scorsa, sul campo sportivo della Società *Excelsior*, ebbe luogo un match di football tra la prima squadra della *Excelsior* di Biella e la seconda della *Pro Vercelli* di Vercelli.

Vinse la *Pro Vercelli*, segnando facilmente tre goals a suo favore contro uno segnato dagli avversari. Ecco i nomi dei giocatori:

*Excelsior*: Cerruti, capitano; Magnani; Bollea; Ardizzone; Neola; Pavignano; Rey, di Biella; Casetto V. e G.; Monticone; Valsanda, di Chieri.

*Pro Vercelli*: Sassi; Bossela; Re; Vallama; Binaschi; Francia; Romussi; Visconti, capitano; Opezzo; Salbaneschi; Corna.

## Varie.

### In Italia e all'estero.

Venerdì 19 ultimo scorso ebbe luogo l'assemblea generale del *Naples Foot-ball Club*. L'inoperosità della Direzione causata dalla mancanza di un campo aveva, ultimamente, destato il malumore di alcuni soci che in segno di protesta volevano fondare un nuovo Club, di cui vi davvo notizia nel penultimo numero; ma

\*\* Il signor Fermariello Alfredo, l'egregio e solerte presidente della *Società sportiva napoletana*, la nuova società del giuoco del calcio testè sorta a Napoli, di cui vi davvo giorni scorsi notizia, mi scrive pregandomi di rettificare e di smentire quanto vi dicevo in fatto del boicottaggio dell'elemento straniero. Mentre ciò faccio con piacere, d'altra parte tengo a dichiarare che quanto vi scrissi mi fu comunicato dal sig. Cremonini Giulio, socio del N. F. B. C., il quale mi dichiarò che la sua accettazione a socio era stata rifiutata perchè di nazionalità americana, mentre ora il signor Fermariello mi afferma, e ne sono pienamente convinto, date altre informazioni assunte, che il Cremonini è loro socio fondatore. Tanto per la verità!

(H. M. B.)

\*\* Nel Campionato di Parigi trovansi attualmente in testa della classifica l'*A. S. Française* con 11 punti seguono a parità di punti (10) il *Club Français* ed il *Gallia Club*. Viene poi il *Racing* che in principio di stagione era il gran favorito.

\*\* Nel Campionato del Belgio è sempre in testa il *Racing Club di Bruxelles*.

\*\* La recente vittoria del *Moutrion F. C.*, quest'anno figura poco bene nella classifica del Campionato Svizzero, serie A, sul *Freiburger F. V.*, Club campione di Germania, ha stimolato le camio



Il match Stade-Racing a Parigi. - Un arresto.

nella nostra Piazza d'Armi a quest'incontro, invogliato dalla splendida giornata. Il terreno si presentava molto pesante e sdruciolevole.

La partita fu assai movimentata. Nella prima ripresa i vercellesi tennero quasi di continuo il campo *juventino*, dando prova di un assieme meraviglioso e di molta disciplina. Parecchie volte furono per marcare un goal, ma il portiere della *Juventus*, signor Lungo, si trovava in una buona giornata e difese sempre egregiamente la sua porta.

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



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

Nel secondo tempo la *Juventus* attacca, ma la sua prima riga, debolissima di assieme e poco coadiuvata dalla linea di mezzo, non riesce nei suoi tentativi. In complesso, la squadra della *Pro Vercelli* si mostrò assai più affiatata di quella della *Juventus*, deficiente sotto molti riguardi; ciò che non esclude che un buon allenamento possa portare i bianchi e neri a risultati migliori. Il match terminò così senza che venisse marcato alcun punto.

Fungeva da arbitro, con lodevole severità e proverbiale calma, il signor Oreste Mazzia.

Domenica prossima, 29, il *F. C. Juventus* dovrebbe giocare a Milano contro il *Cricket*. Componevano la squadra della *Pro Vercelli* i signori: Innocenti, Binaschi,

mercè le buone pratiche del Consiglio direttivo uscente, la scissione è stata evitata con vantaggio degli uni e degli altri.

Date le dimissioni in massa del Consiglio direttivo, che causa le numerose occupazioni personali si trovava nell'impossibilità di reggere più oltre le sorti della giovane Società, e data inoltre la necessità di avere chi s'occupasse delle cose inerenti alla Società sia per il disbrigo degli affari, sia per la ricerca di un campo, fu deciso, ad unanimità dell'assemblea generale, di eleggere un triumvirato composto dai signori: Saltmarsh Henry, cassiere; Bayon M. Hector, segretario; Potts William, capitano.

Ma mentre mi compiaccio della risurrezione di questo Club, con dispiacere debbo rilevare come esso abbia perso un numero straordinario di buoni elementi. Difatti alle perdite avvenute l'anno scorso dei buonissimi e ben noti *half-back* Leuft e Maier, già appartenenti al *G. C. a. F. B. C.*, sono seguite quelle del Bianchi ritornato al *Milan Cricket*, del marchese Cambiaso, forward del vecchio *Foot-Ball Club Torinese*, che testè laureatosi ingegnere lascia Napoli e con essa il *N. F. B. C.*, del Pratt, ritornato alla patria Inghilterra ed infine quella più sentita di tutti, del capitano Peter Jackson, il fortissimo campione della *First Union* di Newcastle, che con tanta diligenza aveva istruito sino dalla fondazione del *N. F. B. C.* la sua squadra, e che presentemente è stato richiamato in patria dagli impegni suoi professionali. Si dice che il *N. F. B. C.* abbia già un numero considerevole di giocatori di non comune abilità, sì da formarne un ottimo team, ma queste sono finora delle semplici dicerie, giacchè non li ho ancora potuti vedere al lavoro. Certo si è che se sono dell'abilità del loro ex-capitano Jackson è un vero peccato che non si siano iscritti ai *Campionati Federali*.

(H. M. B.)

bianco e celesti di Losanna ad invitare pel giorno Natale ad un match amichevole una squadra composta dei migliori giocatori della Svizzera Romanda.

Pare che quest'incontro voglia riuscire una spettabile occasione di riabilitazione del *Moutrion* nell'attuale sua sfatunata stagione nei Campionati Svizzeri.

C. G. G.

## Il Gran Premio dell'A. C. Française

### I guidatori e le vetture.

L'Auto di Parigi reca interessanti notizie sul Gran Prix dell'Automobile Club francese, che sarà disputato nel 1908.

Il giornale francese ritiene come partenti nel campionato italiano, la Fiat, l'Itala, l'Isotta-Fraschini e la Sp. La Fiat conserverà i suoi tre guidatori: Lancia, Nazzaro e Wagner. Nelle sue officine si preparano due motori: un 155 X 160 e un 155 X 175. Il primo montato su uno chassis dell'anno scorso ed è già in prova sotto la guida di Nazzaro; l'altro è ancora in lavorazione. L'Itala sarà, come la Fiat, rappresentata da tre vetture. La prima sarà naturalmente affidata al Cagno. L'altra forse al Fabris e l'ultima al Fontanier, se i suoi affari gli lasceranno il tempo di prepararsi alla prova. Intorno alle vetture che presenterà l'Itala, l'Auto nulla ancora può dirci. Anche l'Isotta-Fraschini appare come una partente probabile; quasi certa: e le sue vetture avranno i guidatori più noti: Minoia, Trucco e Tamagni. Le sue macchine non saranno naturalmente costruite sulle licenze del Lorraine-Diétrich, ma, come lo scorso anno, interamente in Italia. La Spa infine non ha ancora designato

AL PROSSIMO SALON DI TORINO SARANNO ESPOSTI I MODELLI 1908

10-14 HP (Tipo Fiacre) 12-16 - 18-24 - 28-40 - 60 HP

20-30 - 40-50 - 75-90 HP (Tipo Tannus)

GARAGES

RIVNITI

FIAT-ALBERTI-STORERO

Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

F.I.A.T.





Ricordi del recente viaggio in Inghilterra dell'Imperatore Guglielmo. - Il Kaiser a caccia dal duca di Connaught. (Fot. Brocherel - Aosta),

quest'ultima con due vetture, le altre con tre. I guidatori sinora noti ufficialmente della Mercedes saranno Willy Poegge e Salzer; il terzo sarà il bar. De Caters, se accetta, o Lautenschlager, l'antico meccanico di Salzer, o infine Burton, che ha già sostituito onorevolmente Jenatzy nel *Grand Prix* 1906, al circuito della Sarthe. Le vetture della Benz, che ha corso nel 1907 onorevolmente, avranno al volante Hémerly, Hanriot e l'ing. Erle, quest'ultimo poco noto come guidatore. Le Opel avranno i guidatori Fritz Opel e Joerens. Delle macchine tedesche si sa che la Benz e la Mercedes avranno rispettivamente dei 4 cilindri di 155x175, e 155x170 entrambe con trasmissione a catena.

Il campo belga sarà formato dalla Pipe, in continuo progresso, dalla German e forse dalla Minerva. La German ha designato come conduttori delle sue vetture D-grais, Roch-Brault e Perpère. Primo guidatore della Pipe sarà certamente Hautvast: gli altri due non si conoscono ancora.

Infine, restano l'Inghilterra e l'America: la prima rappresentata dall'Ariel e dalla Crossley (la Napier difficilmente correrà il *Grand Prix*), l'America rappresentata da Christie.

nuzzano la loro lavorazione in cento tipi di biciclette, la BGB. non brancola più nell'ignoto, non cerca più troppi modelli; essa ha un tipo unico di velocipede, un tipo unico di motocicletta.

In questo modo soltanto si spiega la perfezione delle sue macchine, ed il numero delle sue primarie vittorie. Infatti la sua motocicletta 3/2 HP con magnete e forcella elastica, dopo aver guadagnato il campionato italiano, consumo, km. 34.900 con 1/2 litro di benzina, fu ancora prima nei campionati italiani 1906-1907 per macchine da turismo. e s'appropriò ancora il *record* italiano del km. con 92 km. all'ora di velocità.

E si spiega altresì come più nessuno dei più grandi corridori italiani, come i Monasterolo, i Rigat, i Fontana, i Rava, abbiano osato di accettare la sfida del campione italiano, che metteva a loro disposizione la medaglia di campionato italiano 1906, in seguito alla mancata effettuazione dei campionati italiani, promessi dal Moto-Club Italiano.

Le vittorie della sua bicicletta non si contano. Chi non si stupì della straordinaria performance di Chiodi sulla strada del Moncenisio, su 23 km. di durissima salita?

E il campionato torinese, vinto da Durando, e il campionato piemontese, pure da Durando primo dei dilettanti; e la corsa a squadre Torino-Asti-Torino, vinta dalla squadra della BGB.

Sappiamo che la casa Bianco, Golzio e Borgo per ricompensare in proporzione dei loro meriti i suoi fedeli corridori, bandisce per il 1908 un Gran Premio, riservato ai corridori affigliati all'U. V. I. che durante l'anno 1908 acquistarono una bicicletta BGB., e non corsero con altre macchine, coi seguenti premi:

- 1° una motocicletta da turismo BGB.;
- 2° una bicicletta BGB.;
- 3° una serie BGB., completa con ruote;
- 4° una serie BGB.;
- 5° un paio ruote BGB.;
- 6° un paio di pneumatici;
- 7° un manubrio girevole BGB.

Tale corsa si svolgerà su un percorso di circa 100 km. e a tutti gli arrivati in tempo massimo sarà assegnata un'artistica targa argento, conio speciale BGB.

Inoltre il signor Borgo offre una grande Coppa artistica, da disputarsi in fin d'anno tra i suoi clienti. Tale Coppa, che sarà esposta nelle vetrine della gioielleria fratelli Lesca, in via Roma, sarà proprietà del vincitore.

Fortunati adunque i clienti della Bianco-Golzio-Borgo.

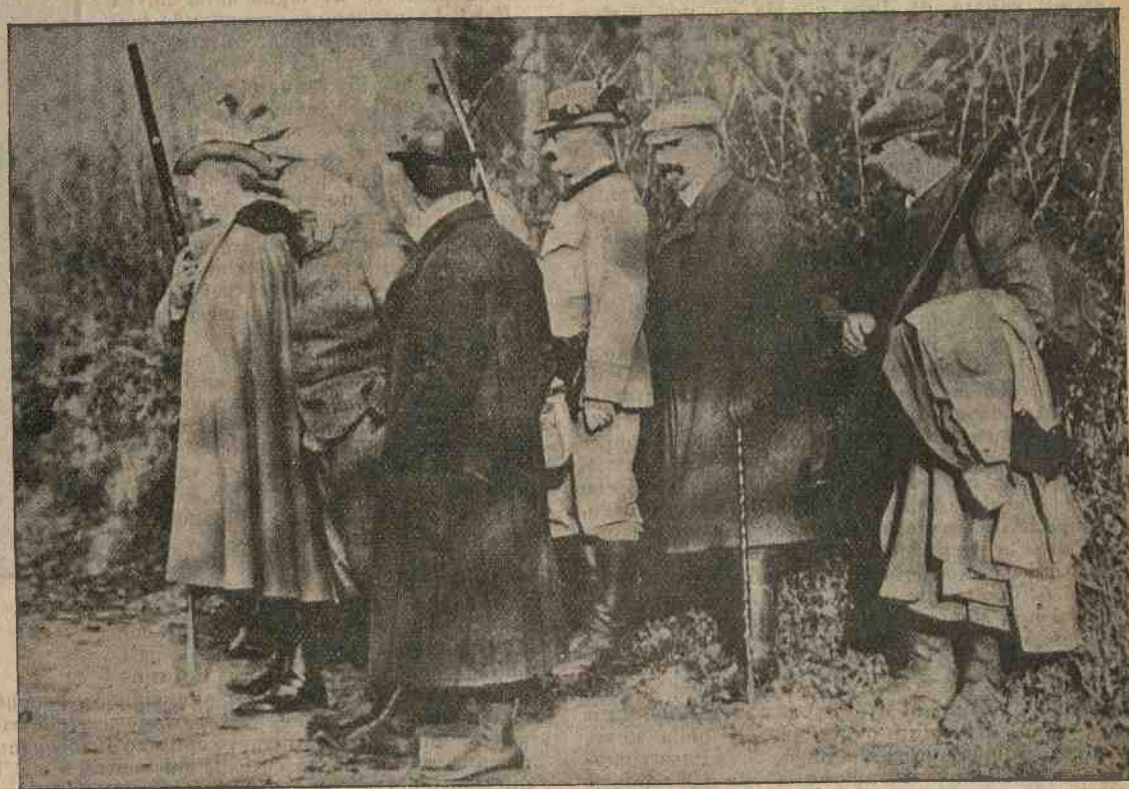
## Nel mondo commerciale sportivo

La Ditta Bianco, Golzio e Borgo di Torino.

Chi non la conosce? Bianco, il rinomato costruttore di velocipedi, ex-socio del Della-Ferrera; Borgo, l'insuperabile costruttore di motociclette, trionfatrici di tutte le corse, si sono uniti con Golzio in una sola ditta: Bianco, Golzio e Borgo, Fabbrica velocipedi, motociclette e serie di costruzioni. In un momento che poche fabbriche serie si occupano della motocicletta, o ritornano di cinque anni indietro con tipi di motocicletta leggera, che poi si ferma alla prima salita, o smi-

L'abbonamento alla  
**Stampa Sportiva**

costa L. 5.



Il Kaiser a caccia dal duca di Connaught. - Nella foresta. (Fot. Brocherel - Aosta).

suoi guidatori; ma parteciperà sicuramente alla prova con tre macchine.

Nel campo francese avremo: le Panhard-Levassor, le Brasier, Bayard-Clément, Lorraine-Diétrich, Renault, Motobloc, Charron, Breguet. Partenti dubbi sarebbero Mors e Portos. L'équipe della Panhard non è ancora ufficialmente formata; ma forse vi parteciperanno Heath e Teste. Questa ditta ha preparato tre vetture interamente nuove, a 4 cilindri di 175 di corsa, accensione ad alta tensione, trasmissione a cardano e 4 cambi di velocità. La Brasier si prepara attivamente e in segreto, perché non sono ancora noti i particolari delle sue macchine in costruzione: si sa invece che la sua équipe sarà formidabile, formata dal Théry, il famoso guidatore francese che dopo i grandi successi aveva deciso di non più correre, Baras e Bablot. La Bayard-Clément ha studiato per la sua corsa tre tipi di motore a 4 cilindri: un 155x115; 155x175 e un 155x185. Il tipo 155x175, quello che sarà adottato da quasi tutti i concorrenti, sarà forse il prescelto; e si spera che potrà superare la forza di 180 cavalli. La Bayard si è preoccupata soprattutto del rendimento. La trasmissione delle macchine sarà a cardano. In quanto ai guidatori il contratto non potrà conoscersi prima del gennaio; ma si parla già del Garcet, di Rigal e di Leblon.

Le vetture Lorraine-Diétrich, che saranno guidate come lo scorso anno da Duray, Rougier e Gabriel, cioè dall'équipe forse più omogenea che abbiano le Ditte francesi, sono rimaste fedeli alla trasmissione a catena. I motori saranno a 4 cilindri di 155x172, di un modello semplice e accessibile. Le vetture saranno munite di due prese dirette. Le Renault, formidabili concorrenti in tutte le grandi prove, non si prestano ancora alle indiscrezioni, né anche dei giornalisti francesi. I pochi particolari dati dall'Auto su queste vetture sono così malsicuri, che non vale la pena di riferirli. Invece per i guidatori si sa che uno solo del 1907 resterà: il Szisz, e a lui si aggiungeranno l'eccellente Caillois e Dimitri, l'antico meccanico di Szisz. Le Motobloc, che debuttarono a Dieppe, avranno trasmissione a catena e adatteranno la corsa di 170 millimetri. Saranno guidate da Pierron e Courtade. Il terzo guidatore non è ancora scelto.

Le officine Charron presenteranno una o due vetture, ma non ancora sono designati i conduttori. Anche le Breguet metteranno in linea una o due vetture, a sei cilindri.

E' da notare che l'alesaggio massimo per sei cilindri non è ancora fissato e però converrà attendere la prossima pubblicazione del regolamento del *Grand Prix*. Notevoli, nel campo francese, le astensioni della Gobron e della Hotchkiss.

La Germania sarà rappresentata al *Grand Prix* dalla Mercedes, dalla Benz e dalla Opel,



**FABBRICA TORINESE PNEUMATICI**

# G. DAMIANI & C. TORINO

VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. 30-49






# LA FESTA BIANCA

..... E' molto tempo che nevicava. Giù, al piano, il bruno grasso della terra arricchita dal riposo estivo è scomparso sotto il leggero strato di ovatta; ma nei sentieri e sulle strade maestre battute dai carri il candore verginale si è mutato in una fanghiglia giallastra e ripugnante. I villaggi fumigano, solitari nel grande silenzio delle giornate di gelo; presso alle case calde la neve si scioglie in rivoli sporchi.

Nel piano, il tepore particolare delle grandi città, caro ai cittadini, mette in agguato agli angoli delle strade le accidiose malattie dell'inverno, il lento catarro e la tosse fastidiosa; la neve è umida, l'inverno malsano, il freddo insidioso. Un coro di maledizioni accompagna i dieci gradi sotto zero, come accompagnava la scorsa estate i trentacinque all'ombra; un lontano ideale si forma avanti agli occhi degli uomini moderni sempre più insopportabili della perversità della natura, in cui vedono riflettersi un altro aspetto della sorda e inafferrabile, ma pur reale, ostilità delle cose. Essi sognano una città nuova, coperta, riscaldata l'inverno e ventilata l'estate, che li metta per sempre al riparo dalle vicende meteoriche e che faccia guardar loro superbamente al di fuori, ove si estende ancora il regno della natura domata. Ma un simile sogno si ripete tutti gli anni, e non pare peranco che si avvii verso la sua realizzazione; e invano è stato concretato e svolto da romanzieri audaci come il Bellamy e il Wells; esso rimane ancora un sogno di romanzo, una fantasticheria di persone che temono il freddo, e almeno quanto amano e riveriscono il caminetto.

Ma vi sono altri modi di domare la natura ostile, e di farsene una alleata. Bisogna andare ad essa, per non avere più da temerla; non per ripararsene dietro fragili schermi e inutili difese. Venite con me, dove essa è più cruda, e perciò appunto più bella; dove essa non teme rivali, e dove riposa in una quiete più regale e maestosa.

Non è alle stazioni climatiche del Mediterraneo che io vi voglio recare, lungo le piovose città marittime, dove lo scirocco urla tra i palmizi artificiali, e una primavera piovosa ed umida costringe nelle deserte sale di albergo l'ingenuo forestiere!

Vi sono altri luoghi più belli e più maestosi, e precisamente colà dove voi troverete più duro e feroce l'inverno che volete fuggire. Ma se voi venite con me, in pellegrinaggio verso la culla dell'inverno, finirete per amarlo e per invocarne la venuta, quando la canicola vi avrà disgustato dalle dolcezze snervanti della temperatura. Bisogna andare in alto, ove la neve è più bianca ed asciutta, e dove nessuna traccia di fango ne deturpa la molle superficie. In alto, in alto, in cima ad una montagna, in mezzo a rocce scoscese su cui le invernali vesti di cerimonia mettono la loro mollezza, un gruppo di case dorme solo, sepolto sotto la neve.

La stazione invernale è posta sull'orlo elevato di una vallata, di dove guarda su una distesa bianca, che rappresenterà la sua pista e il suo campo di giuoco. Non è un mese che nevicava quassù; sono tre o quattro.

L'aria è cristallina e micacea, e risuona come un sistro sonoro; una luce bianchissima, quasi tangibile, illumina la vallata, con duri effetti di ombra; tutto è luminoso, asciutto, nettamente frastagliato e definito dai contorni sobrii e netti. Un freddo, ma magnifico sole rischiarerà la scena; i suoi raggi riscaldano un poco, senza andare alla testa, ma la luce è forte, forte così che abbacina e che addolora gli occhi.

La migliore stazione invernale è sempre quella dove fa più freddo che in un altro luogo. L'albergo in cui si ricoverano i forestieri che hanno seguito il nostro esempio è costruito in modo da accogliere il massimo possibile della temperatura esterna e da lasciare al freddo tutti i mezzi per entrare in casa. Grandi gallerie vetrate, sempre aperte di giorno, lasciano entrare l'aria dal di fuori; tutta la casa è dipinta in un bianco che accieca, e che rinnova l'effetto della neve all'esterno. E' in una simile abitazione che convengono da tutte le parti del mondo gli amatori di sport invernale, che sono in numero infinitamente maggiore di quello che non si creda.

Essi non sono venuti lassù unicamente per rimanere chiusi in albergo, no, essi sono venuti per vivere la maggior parte della loro vita all'esterno, in mezzo al freddo e alla neve, perchè essi possano dire di aver fatto una *villeggiatura* veramente divertente e proficua. E' nella neve, proprio in quella neve che impacciava i nostri movimenti, arrestava il traffico e la vita e ci rendeva l'esistenza sgradita nella città del piano che essi chiedono le loro voluttà e i loro piaceri sull'alta

montagna; la tarda e molle materia permette loro, senza aiuto di motori o di altri lenocinii, quelle folli velocità di cui l'uomo moderno ha fatto una sorgente di voluttà ben caratteristiche e a lui adattate. E il freddo che minacciava i nostri polmoni rende loro quassù la salute, e rinforza i loro muscoli, e ne fa degli uomini forti, sani e lieti di vivere.

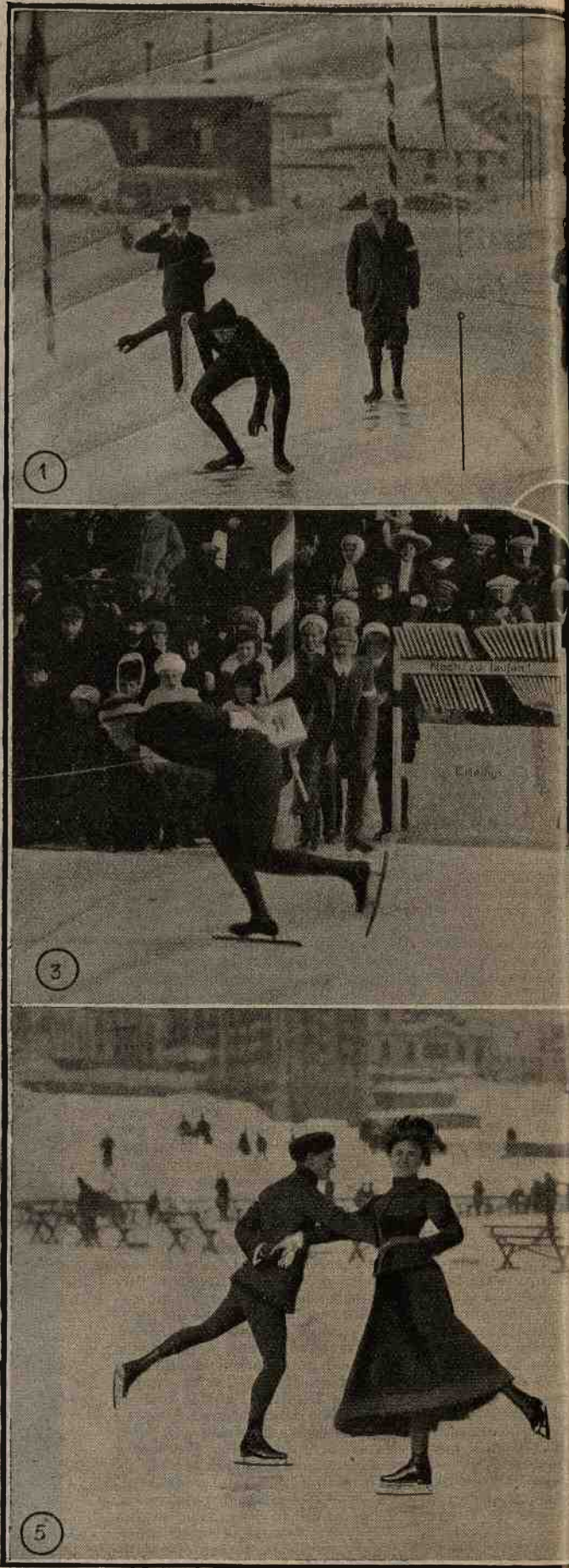
La distesa bianca è stata preparata per una strana festa. Sui fianchi della valle sono state scavate lunghe file di trincee parallele, che conducono in basso con capricciosi avvolgimenti e bruschi *virages*; altrove il piano è stato rispettato per i dilettanti dello *ski*, della slitta umana. Le flanelle prudenti e le pellicce sono state dimenticate al basso, nella città; quassù basta un semplice vestito da *sportsman*, con un berretto che copra una parte della faccia, per i più freddolosi. Alla mattina, nell'alba livida, si esce rabbrivendo, ma lieti della prossima fuga sul morbido lenzuolo, e si guarda la neve con occhio di conoscitore. Ma essa si conserva in buone condizioni, soda e resistente, grazie al freddo e all'asciuttezza dell'aria. I campioni dell'inverno si coricano sugli stretti *bobsleighs*, afferrano solidamente le traverse di legno della prua e si slanciano sulla pista gelata. La velocità, da principio moderata, aumenta rapidissimamente; come in un sogno la piccola slitta, più piccola dell'uomo che essa trasporta a valle, precipita diritta fra le due pareti ghiacciate, scavate nella neve che risponde con un rumore setaceo e assordito. L'uomo è lanciato a 60 km. all'ora verso il basso, verso la pianura. Siamo ad un *virage* strettissimo; bisogna voltare subito per non essere slanciati fuori della pista nevosa. Il corpo dell'audace si piega improvvisamente, facendo deviare il fragile veicolo, e i piedi infissi nella neve le costringono, giunto che sia sull'alto della trincea, a piegare all'ingù verso il basso, verso la buona direzione. *Hop!* Il *bob* devia con una graziosissima curva risalendo, incollato alla scarpata di neve, l'erta come un motociclista che risalga una pista, poi risolutamente continua la sua strada. I polmoni del corridore si empiono di aria gelata che lo vivifica e lo riempie di un'ebbrezza gloriosa; e la velocità, la superba amante dell'uomo moderno, aumenta, aumenta sempre ad ogni *virage*.

Vi sono altri *bob* indietro, che sono partiti assieme a noi; non intendete le allegre grida e lo stridore setaceo delle traverse di legno sulla neve? *Hop!* Avanti sempre, prendendo leggermente le pericolose voltate, risalendo più in alto che si possa per giungere a ridiscendere più velocemente, avanti nel candore e nel gelo, in una imperiale aurora che illumina pomposamente le distese di neve, *hop!* finchè il rallentarsi del veicolo indichi che siamo giunti alla fine del viaggio, troppo corto ai nostri desideri, e le risate dei nostri compagni di strada ci avvertono che bisogna farsi da lato e fermarsi, per risalire di nuovo con più umili mezzi, e ricominciare da capo.

Ma questa forma di *sport* non è la sola che si offra agli amanti della neve. Il *bobsleigh* per una sola persona, che si dirige col corpo, rappresenta la forma più semplice e meno perfezionata della slitta da neve, benchè sia anche quella, al dire degli esperti, che dà la maggior somma di piacere e di soddisfazione.

Vi sono altri tipi di *bobsleigh*, o *toboggan*, che dir si voglia, su cui vi possono salire parecchie persone, che stanno sedute con una relativa comodità, e che si guidano mediante pali che servono da timone. Questi tipi vengono specialmente riservati alle signore, benchè non manchino le coraggiose *sportswomen*, che rivaleggiano cogli uomini nel condurre il *toboggan* per uno, su cui si sta coricati sul ventre, e che i dilettanti chiamano *skeleton*. Per queste diverse forme di slitte sono riservate le piste speciali, di cui ho parlato, e il cui esercizio costituisce una

vera industria per gli albergatori e gli abitanti del paese. Ma senza bisogno di simili strade artificiali, ogni mattina la pianura nivea si copre altri corridori montati sui loro *ski* e appoggiati a un bastone. Credo inutile descrivere gli *ski*, ormai popolarizzati da molte descrizioni e fotografie.



Il pattinaggio a Davos Platz. — 1. Osholm e Stern, vincitori. — 4. — Una corsa con ostacoli.

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

Verificate perchè non sarà garantito e cambiato che questo tipo.

**PERRY "The PEARL"**

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



feriori a quelle che si ottengono col *bobsleigh*. In complesso però nella salita è infinitamente più facile di portar con sé un paio di *ski* che un pesante *bobsleigh*. E poi non si ha l'obbligo di seguire una pista prestabilita, che altri corridori seguono assieme a voi; ogni *sportsman* parte se-

dal freddo e dall'aria che ci corre incontro! Fino a che l'ora della colazione non ci chiami verso l'albergo ospitaliero, si corre verso l'ignoto, salendo e discendendo le sollevazioni della neve, sotto cui dorme la roccia, in attesa della prossima primavera...

Non è meglio tutto questo, che restar chiusi nelle città soffocanti, lontane dal verginale regno delle nevi? La migliore stazione invernale, lo ripeto, è quella in cui fa più freddo che in un altro luogo. E chi emigrerà verso il gelato regno del grande inverno, comincerà ad amarlo ed infine a non poterne più fare a meno. Egli ne comprenderà tutta la selvaggia maestà, e lo cercherà dove esso è veramente, lungi dalle basse pianure, ove la neve si trasforma in fango giallastro, e dalle tediose stazioni del Mediterraneo, in cui lo scirocco urla tra i palmizi artificiali, e una piovosa primavera costringe nelle sale deserte di albergo il viaggiatore annoiato...

ANTONIO SCARFOGLIO.

## TIRO A SEGNO NAZIONALE Torino

Ringrazio vivamente l'egregio concosocio A. Pedone che, col suo articolo nel n. 49 della *Stampa Sportiva* dell'8 corrente, mi offre il destro di dimostrare pubblicamente, all'infuori cioè della famiglia sociale, il progresso costante della nostra Società, le sue cure più sollecite per lo sviluppo dell'istituzione ed i sani, giusti criteri nell'applicazione della legge sul Tiro a Segno Nazionale, che la portarono ad occupare il primato fra le consorelle d'Italia.

Il Regolamento per l'esecuzione della legge sul Tiro a Segno Nazionale prescrive la divisione dei soci in tre reparti: Scuola, Milizia, Libero; ed all'art. 49 dice: «Presso tutte le Società di Tiro a Segno Nazionale si faranno tiri di istruzione e tiri di gara. I tiri di gara sono collettivi fra i tre reparti, o speciali a ciascuno. I soci di qualunque reparto possono iscriversi all'una o all'altra specie di tiro, od anche ad entrambe. Le gare sono ordinarie e straordinarie. Le gare ordinarie sono almeno due in ogni anno e presso ogni Società. Le gare straordinarie possono aver luogo in ogni esercitazione, e sono stabilite in ragione dei mezzi straordinari e dei volontari contribuiti».

L'articolo 50 recita: «I premi delle gare debbono essere ordinati allo scopo di incoraggiare il maggior numero di tiratori all'acquisto di una sufficiente idoneità, anziché ricompensare i pochi «dotati di una speciale abilità».

La Società di Torino, seguendo lo spirito e la lettera della legge, ha fin dal 1900 stabilito gare straordinarie nei tiri regolamentari, destinando gratis a risultati fissi medaglie d'oro, argento e bronzo. Per meglio spiegarmi: tutti coloro che raggiungono un determinato numero di punti, hanno una medaglia d'oro, d'argento o di bronzo, e, si noti, in un limitato numero di colpi.

Nelle due gare annuali ordinarie comunali, una speciale categoria (Popolare) è riservata ai soci che non hanno mai vinto medaglie d'oro e d'argento di 1° grado. Mediante una tassa unica di 50 centesimi tutti i tiratori, sparando due sole serie di 6 colpi, possono ottenere una medaglia d'oro se raggiungono 17 punti, d'argento grande per punti 16, media per 15, piccola per 13, di bronzo per 10.

Sono oltre quattromila lire di premi annui che così vengono gratuitamente distribuiti.

Per incoraggiare i soci, per invogliarli al tiro, la Società di Torino li ha divisi in categorie secondo l'abilità: Campioni, Scelti, 1° e 2° categoria. A ciascuna suddivisione destina concorsi, dove naturalmente i mediocri non sopraffatti dai buoni e questi dagli ottimi, concorrono, si esercitano, sicuri tutti di essere premiati adeguatamente, e da mediocri di ventano buoni e molti ottimi.

Nè la Società dimentica di formare quel nucleo di eccellenti, che debbono rappresentarla nelle gare nazionali ed estere; ed all'uopo ha istituito premi di Campionato sociale e di Campionato annuale, fucile e rivoltella. Gli eccellenti emergono col risultato dei migliori tiri eseguiti nelle rappresentanze e nel corso dell'anno.

Per estendere l'istituzione, per appassionarvi i gio-

vani, esiste da tempo nella Società un reparto di soci allievi dai 14 ai 16 anni di età. I componenti il reparto, in divisa, sono esercitati nella manovra del fucile, eseguono le evoluzioni militari individuali, di plotone e compagnia, la ginnastica elementare ed il tiro con carabina Flobert, ottenendo premi in medaglie d'oro, argento e bronzo, con una spesa complessiva di 3 lire annue.

La Società nostra favorisce lo sviluppo di quei gruppi autonomi che hanno per finalità il Tiro a Segno; e sono fiorentissimi il gruppo Studenti Tiratori, che in oltre 10 anni di vigorosa esistenza ha fornito molti fra i migliori campioni non solo a Torino, ma anche ad altre Società del Regno; ed il gruppo Liberi Tiratori Torinesi, che esercita i soci nel tiro di precisione con carabina Martini e pistola, e li prepara per le gare all'estero.

Con ben studiate categorie chiama la gioventù studiosa a concorrere nelle gare comunali, ed a questo proposito riproduco il lusinghiero articolo che *Il Tiro a Segno Nazionale* (organo ufficiale) ha pubblicato nel n. 39 del 5 passato ottobre:

«Dal Bollettino sociale del settembre abbiamo rilevato come la benemerita Presidenza della Società di Torino abbia indetto, col concorso del Municipio, un'importante Gara comunale da eseguirsi nei giorni 27, 28 e 29 ottobre. Complessivamente la gara conterà di 15 categorie, perché oltre quelle di tiro collettivo, della fortuna, del campionato, ve ne sono altre d'incoraggiamento, come pure sono compresi nel programma concorsi riservati alle rappresentanze dell'esercito, agli ufficiali, ai corpi armati municipali, nonché le gare di rivoltella.

«Ciò che però in ispecial modo ha attratto la nostra attenzione è la larga parte riservata dalla Società di Torino alle gare degli studenti e della gioventù.

«E di tale iniziativa e di tale sano principio di applicazione della legge sul Tiro a Segno, le rendiamo ampia lode, poiché, specie per le Società dei grandi centri, non basta aver molti soci e frequentanti del riparto milizia, ma occorre averne moltissimi e del riparto scuola e del riparto libero che non abbiano ancora concorso alla leva. Poiché la legge sul Tiro a Segno ha per suoi fini, oltre quello di mantenere l'esercizio delle armi agli appartenenti all'esercito ed alle milizie, l'altro importantissimo di addestrare la gioventù nel maneggio delle armi stesse, a ciò, con le disposizioni attuali di legge, si può giungere solo con una ben ordinata propaganda e con delle gare ben studiate che possano rendere una giusta soddisfazione ai nostri giovani.

«Vorremmo quindi che l'esempio dato dalla Società di Torino fosse seguito da molte altre, e per rendere al riguardo completamente informati i nostri lettori, riportiamo qui le categorie della predetta gara, che interessano gli studenti e la gioventù.»

Categoria 7ª. — *Concorso Universitario Torinese*. — Distanza m. 200. Bersaglio regolamentare. Tre serie di sei colpi, utili le due migliori, l'altra serve di graduatoria. Punti sommati colle imbroccate. Posizione libera. Tassa L. 1.

Premio unico Universitario sul risultato complessivo dei tre migliori rappresentanti delle singole Facoltà o Scuole.

A) *Premiazione speciale*: Medaglia d'oro a ciascuno dei tre vincitori della Coppa d'onore.

B) *Premiazione d'onore*: Medaglia d'oro per punti 48; id. argento grande per punti 42; id. argento media per punti 40; id. argento piccola per punti 30; id. bronzo per punti 24.

C) *Premiazione di maggioranza relativa*: N. 12 premi in denaro: L. 30, 25, 20, 15, 15, 10, 10, 10, 10.

Categoria 9ª. — *Concorso per la Coppa d'onore* tra le Scuole Secondarie di Torino. — Premio unico sul risultato complessivo dei tre migliori rappresentanti delle singole Scuole.

Gran Coppa d'onore della Società di Tiro a Segno Nazionale di Torino alla Scuola la cui rappresentanza abbia ottenuto il maggior numero di punti.

La Coppa dovrà essere riportata in gara al primo concorso susseguente presso la Società di Torino. La Scuola che in tre concorsi consecutivi riuscirà vincitrice, rimarrà proprietaria della Coppa.

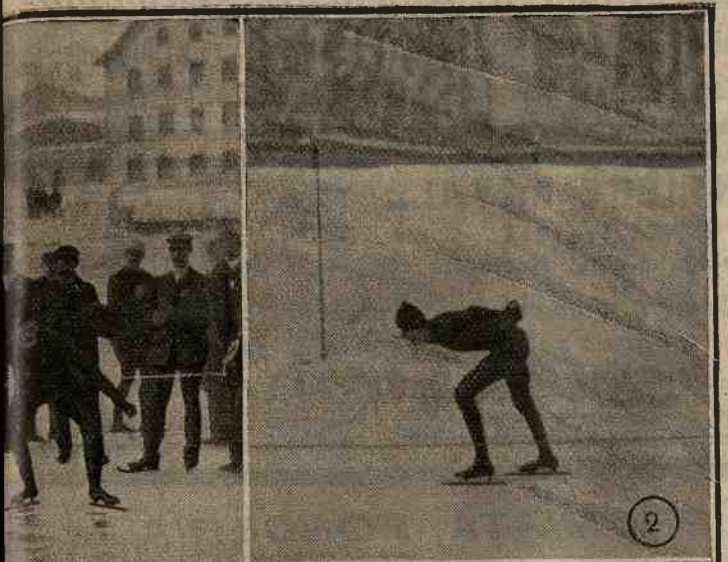
I tiratori concorrono poi individualmente: 1°-2° premio, medaglia d'oro; 3°-7° premio, id. argento grande; 8°-12° premio, id. argento media; 13°-17° premio, id. argento piccola; 18°-21° premio, id. bronzo.

Categoria 14ª. — *Concorso riservato ai soci regolarmente iscritti al Battaglione ciclisti di Torino*, e non ancora premiati con medaglia d'oro o con medaglia d'argento di primo grado in precedenti gare.

Premiazione: 1° premio, medaglia d'oro 4° grado; 2°-3° premio, id. argento 1° grado; 4°-5° premio, id. argento 2° grado; 6°-7° premio, id. argento 3° grado; 8°-9° premio, id. argento 5° grado; 10°-12° premio, id. bronzo.

Categoria 15ª. — *Concorso riservato ai soci regolarmente iscritti al Plotone armato*.

Premiazione: 1° premio, medaglia d'oro; 2°, 3°, 4° premio, id. argento grande P. M.; 5°, 6°, 7° premio,



2



4



6

to europeo 1906. - 2. Oeholm in volata. - 3. Schilling in corsa di figure a due. - 6. Miss Lycett.

paratamente, seguendo la direzione che meglio gli talenta. E via, sulla distesa bianca senza confini, soli e affidati nella forza delle proprie gambe e nella propria abilità, padroni della propria strada, nel silenzio delle grandi solitudini ghiacciate e morte, tra stridi radi di uccelli alpini, coll'anima piena del delirio della velocità e il corpo tonificato

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

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

**AUTO GARAGE FRERÀ**

COMPLETO ASSORTIMENTO  
Gomme - Pezzi ricambio - Accessori - Olii  
Grassi - Benzina.  
Aperto tutta la notte.  
MILANO - Piazza S. Giovanni in Conca (Piazza Duomo) - MILANO



## DITTA ALTERAUGE & HARDY

MILANO - Via Nino Bixio, 17 - MILANO

Agenti generali e depositari delle Case:

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

**Gatone e Ruote libere COVENTRY**  
**Mozzi NEW-DEPARTURE Macchine da sorvivere.**

## 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

## CANTIERE NAVALE NAPOLI

= Spiaggia delle Marinelle =

# F.I.T.

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo

Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina

Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.



Telegrammi: FIT - Napoli.

## V. RICHIARDONE e C.

Via Cibrario, 10 - TORINO - Via Cottolengo, 30

Telefono 29-14

### Stabilimento Italiano

per le Riparazioni dei Pneumatici d'Automobili

### Rinforzo in Cuoio

(Brevetto Richiardone e Bertalmia)

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

### PREMIATA FONDERIA

## GIACHERO & DELPONTE

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

### Specialità per Automobili

Getti in Alluminio e Bronzo

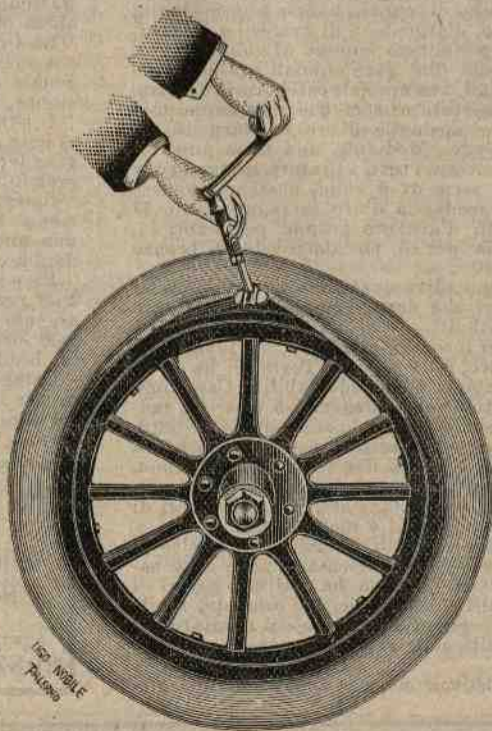
Provveditore della Spettabile F. I. A. T.  
e delle migliori Case Automobilistiche d'Italia

Casa Fondata nel 1878.

# TRIONFO!

Il nuovo Smonta-Pneumatici "EVER-READY,"

Basta vederlo  
funzionare  
per  
adottarlo.

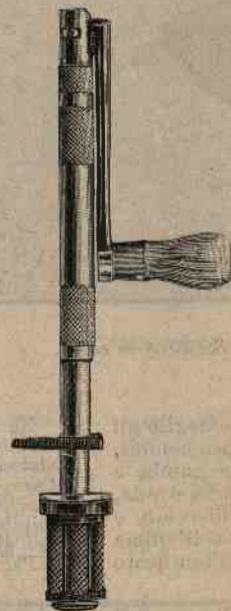


Prezzo L. 60

Nessuna fatica.

Economia  
di tempo.

Non più talloni  
spaccati.



Prezzo L. 60

Agente Generale per l'Italia: **Automobile Agency - Garage**

**PALERMO - Via Villarosa, 16 - PALERMO**



id. argento media P. M.; 8° 9° 10° premio, id. argento piccola P. M.; 11° 15° premio, id. bronzo.

Le pare che date le tasse di serie ed il numero dei premi la Società possa ingrassare?

I programmi delle nostre gare comunali sono alla portata di tutti. Per chi può spendere o meno, per gli eccellenti, per i mediocri; perchè le diverse categorie di tiratori concorrono separatamente, perchè vi sono le serie fisse, le illimitate, i premi in medaglie, oggetti, denaro, e questi ultimi possono essere convertiti in medaglie ed oggetti, e perchè ogni tiratore sa preventivamente quanto deve spendere.

Nè dimentichiamo le rappresentanze dell'esercito e dei Corpi armati municipali, cui sono riservati concorsi senza tassa alcuna.

La categoria Fortuna poi è fatta espressamente per equiparare l'abilità di tiro, tanto è vero che in tutte le gare conta il maggior numero di iscritti e che i primi, come la maggior parte dei premi, sono vinti dai mediocri.

Che le Società adottino il sistema delle gare per far fronte alle deficienze del bilancio non è esatto, perchè l'esperienza dimostra che in generale sono passive. Senza il concorso del Municipio, le nostre due gare comunali non potrebbero eseguirsi. Ecco il bilancio dell'ultima, che presenta un passivo di lire 2239,15, coperte dalla Società. Così dicasi di tutte le altre, e siamo sempre pronti a provarlo.

#### ATTIVO.

Iscrizioni alla gara, vendita marche per tasse serie pagate dai soci, cartine di prova, affitto fucili	L. 2817,35
Concorso del Municipio nella spesa di premiazione	> 2000 00
Concorso della Società a pareggio spese	> 2239,15
	L. 7556,50

#### PASSIVO.

Premiazione in danaro, N. 68	L. 1635,00
Id. in oggetti, > 82	> 2910,00
Id. in medaglie, > 275	> 2825,00
Spese stampa, personale ed attrezzi	> 686 50
	L. 7556,50

La Società di Torino ha sempre fortunatamente bastato a sé stessa, e tolto il generoso concorso annuale del Municipio, ed i premi per le categorie delle gare provinciali, che hanno luogo a periodi di due o tre anni, premi dati dalla Provincia, nessun altro aiuto pecuniario ebbe mai.

Ricapitolando, sono oltre 25 mila lire di premi che annualmente vengono distribuiti, la maggior parte dei quali non certamente ai tiratori che possono spendere e che hanno ragione di pretendere di essere anche loro soddisfatti. Bisogna quindi distinguere lo sport dalla finalità dell'istituzione.

Per quanta buona volontà possa impiegare, la Presidenza non potrà mai contentare tutti e raggiungere la perfezione. Purtroppo un complesso di cose, di circostanze e di fatti indipendenti dalla sua volontà, prime fra tutte l'apatia, l'antipatia e deplorabili prevenzioni, concorrono ad impedirle di far meglio. Per la prima volta è stata quest'anno portata in gara la Coppa degli Istituti d'istruzione secondaria; il solo Liceo Cavour ha concorso con tre studenti. E' consolante!...

Riconoscentissimo al socio A. Pedone, lo ringrazio per l'interessamento che dimostra alla nostra Istituzione, e mi auguro che molti appassionati come lui, portando nel dominio pubblico questioni che tanto interessano, concorrino a dar vigoroso impulso al Tiro a Segno Nazionale.

Avv. G. Durelli.

## Il match internazionale di sciabola a Parigi

### Il trionfo degli italiani.

L'ultima vittoria ben meritata che lo sport italiano registra nel 1907 è appunto quella riportata da tre maestri d'arme, Pessina, Colombetti e Gandini, al campionato. Al campionato erano rappresentate tre nazioni, come segue:

**Italia.** — Cav. Pessina (capo della squadra), maestri Gandini di Roma e Luigi Colombetti di Torino; supplente il maestro Ruffini.

**Belgio.** — Verbrugge (capo della squadra), maestri Jancart e Petit; supplente Bouilly.

**Francia.** — Clery (capo della squadra), Delibes, J. Chantelat; supplente Lafont.

La giuria di questo campionato era composta di otto membri (due per nazione).

L'Italia era rappresentata da Masaniello Parise, direttore della Scuola magistrale di Roma e dal cav. Conte, direttore della Scuola italiana di scherma di Parigi.

Alla giuria presiedeva il signor Adrien Guyon, il donatore della coppa.

Essa è stata disputata nella sua finale con tre splendidi assalti, che hanno avuto luogo al Teatro Marigny. Presiedeva il generale Burnez in rappresentanza del ministro della guerra. Quattro erano le nazioni iscritte alla prova: l'Argentina, l'Italia, il Belgio e la Francia; ogni nazione presentava una squadra di tre schermatori. All'ultimo momento gli argentini non si presentarono. Nei ventiquattro scontri disputatisi nei giorni precedenti avevano avuto un vantaggio considerevole gli schermatori italiani, i quali contavano tredici vittorie, contro nove dei francesi e due dei belgi. I tre matches di ieri sera hanno confer-

mato in modo strepitoso l'incontestabile superiorità degli schermatori italiani. Il cav. Pessina ha vinto il francese Clery con nove colpi ricevuti contro undici dati; il torinese Colombetti ha battuto l'aiutante francese Delibes con nove colpi ricevuti contro diciassette dati. Infine il campione belga Verbrugge ha trionfato sul francese Chantelat con cinque colpi ricevuti contro sette dati. In seguito a questi splendidi risultati, è l'Italia che ha preso possesso della Coppa Guyot per il 1908. L'Italia ha riportate quindici vittorie contro nove dei francesi e tre dei belgi.

Il premio della Coppa Guyot consiste in una artistica statua e sarà consegnata alla Scuola Magistrale di Roma, che la conserverà fino al 1909.

Al maestro Gandini, come tiratore che fu meno toccato da tutti i concorrenti, fu offerto in premio un cronometro d'oro. Al maestro Pessina fu pure assegnato un premio speciale offerto dal giornale *Les Nouveaux Sports*.

Ecco i punti individuali di classifica della squadra italiana: Gandini 6 vittorie su 6 assalti; Co-

lto sempre all'operato dell'Unione. Così pur troppo non fu ed è perciò che il pubblico sportivo italiano, oggi pure credendo alle motivazioni di una squalifica, giudica il vostro verdetto troppo severo.

Speriamo che il risultato... sportivo del Giro di Lombardia abbia insegnato molte cose a chi incomberà in futuro il dovere di giudicare ed a chi dovrà essere giudicato.

Vi promettiamo, caro Cavanenghi, che seguiremo molto volentieri ogni evoluzione dello sport ciclistico italiano. Al 1908 dunque!

V. G.

## La corsa Padova-Bovolenta per il 1908 autorizzata

L'autorizzazione della strada Padova-Bovolenta, su cui si dovrà correre il 5 aprile 1908 la nota corsa, è stata concessa. Detta strada è proprietà privata di vari Comuni interessati. Già nel 1902 l'autorizzazione era stata negata; quindi la notizia dell'approvazione è di buon augurio.

La direzione dell'Automobile-Club Veneto si è



I maestri italiani vincitori della Coppa Adrien Guyon, nel match internazionale di sciabola, disputatosi di questi giorni a Parigi. - In basso, seduti, a sinistra: Guyon, donatore della Coppa; a destra: il commendatore Masaniello Parise, direttore della Scuola Magistrale di Roma. In alto, in piedi, a sinistra, il m.o Pessina; nel centro, il m.o Colombetti; a destra, il m.o Gandini. (Fot. Branger - Parigi).

lombetti 5 vittorie su 6 assalti; Pessina 4 vittorie su 6 assalti.

Alla serata assisteva fra tutte le più conosciute notabilità, anche il barone Aliotti in rappresentanza dell'ambasciatore d'Italia conte Torielli.

## L'ultima eco del Giro di Lombardia

L'Unione Velocipedistica Italiana ha emesso il suo verdetto, sul ricorso presentato dal corridore Gerbi contro la Giuria per il Giro di Lombardia, della quale impugna la decisione.

Ora l'Unione, esaminando i documenti esibiti dal Gerbi, ha preso contro di lui un severissimo provvedimento: ne ha cioè disposto la soppressione per due anni.

Ha inoltre squalificato per un anno il corridore Mori e per 6 mesi i corridori Iacobini e Cavedini. Il verdetto, per quanto noi ce lo aspettavamo severo, ci ha veramente sorpresi. Infatti quella stessa Unione che oggi per volontà altrui, fu costretta ad interessarsi un pochino delle innumerevoli infrazioni che si fanno giornalmente al suo regolamento corse, mai diede per il passato saggi di giudizi. Peccato proprio che essa si pronunciasse solo a stagione sportiva chiusa. Caro signor Cavanenghi, se vi foste interessato delle corse di Mantova, della Roma-Napoli-Roma, della Milano-Sanremo come avete fatto ora del Giro di Lombardia, non un appunto, ma un plauso avremmo

sovente recata in questi ultimi giorni su detta strada per fissare in modo definitivo l'erezione di garages, tribune, ecc. Con tutta probabilità le tribune principali sorgono a circa un chilometro dalla città, e precisamente a 500 metri dal cosiddetto Ponte di Salboro, e si comporranno essenzialmente di due file: la prima tribuna d'onore per i giornalisti, ecc., e la seconda riservata ai soci dell'Automobile-Club Veneto e a pagamento.

## CORRISPONDENZA

**Ponte A. Moriano (Lucca).** — Perotti. Grazie. Saluti. **Maderno.** — Carobbio. Si rivolga all'editore Hoepli di Milano e sarà subito servito.

**Siena.** — Rag. A. Zanaboni. Prendiamo nota e per l'avvenire non ci dimenticheremo di favorirvi.

**Id.** — A. V. Solo nel gennaio prossimo potremo rispondervi definitivamente.

**Cagliari.** — Gaspare La Marca. Vive congratulazioni. V. G.

**Milano.** — Perrone. Ti abbiamo spedito un plico di manoscritti al solito indirizzo, ma la posta ce lo ha ritornato. Lo teniamo a tua disposizione.

**Genova.** — Tarantini Giuseppe. Grazie, pubblichiamo.

**Verona.** — Cavazzocca. Grazie. Saluti ed augurii a te ed a tutti gli amici. V. G.

**Milano.** — A. Vedani. Obbligatissimi. Pubblichiamo

# LA MOTOSACOCHE

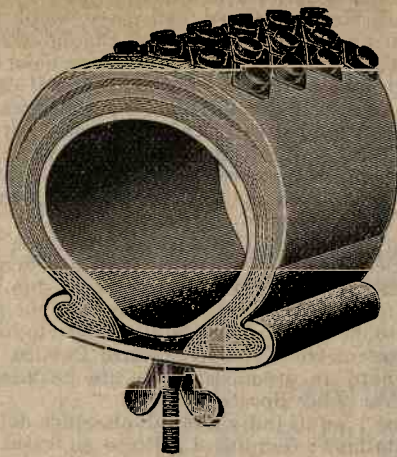
## LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE

Brevetto H. & A. DUFAUX & C.

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



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.

**“Junior”**

Châssis 20|24 e 30|40 HP

Trasmissione a catene

**“Otav”**

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

Trasmissione a cardano

**Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi**

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

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

*che sospende **GEBBI** non solo per il*

**GIRO DI LOMBARDIA**

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

**PEUGEOT**

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

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

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

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

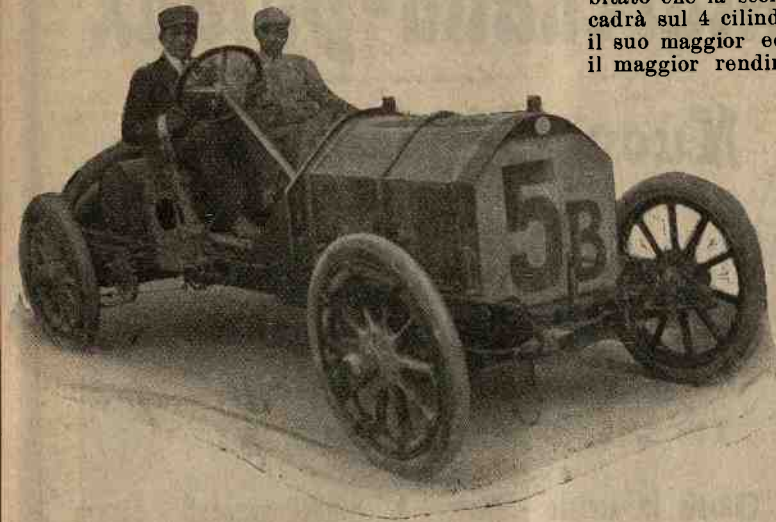
**PEUGEOT**

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



## Le vetture da corsa nel 1908

Come saranno le vetture da corsa nel venturo anno? Quali criteri seguiranno i tecnici dell'industria automobilistica nello stabilire il tipo delle veloci costruzioni che si disputeranno gli ambiti trofei nel 1908? Con sano criterio e ben inteso spirito di previdenza sportiva, l'autore



I vittoriosi del 1907. — Minoia a Brescia su vettura Isotta Fraschini.

C. Francese ha già da tempo stabilito il regolamento relativo, cosicché i costruttori possono stavolta prepararsi convenientemente a studiare per bene la questione. Vero è che quest'anno il problema si presenta meno arduo dell'anno scorso; e quest'anno il nocciolo della questione si riduce ad ottenere il massimo rendimento da un motore di alesaggio determinato, mentre l'anno scorso molte indeterminanze e quindi maggior difficoltà lanciava il regolamento per la corsa del Grand-Prix, limitando a 30 litri il consumo di benzina ogni 100 chilometri. Il nuovo regolamento 1908 impone solo un peso minimo di kg. 1100 per la vettura in ordine di marcia, coi serbatoi dell'acqua, benzina ed olio vuoti, ed un alesaggio massimo di mm. 155 per motori a 4 cilindri, lasciando però facoltà ai costruttori di adoperare qualsiasi numero di cilindri, purché l'area complessiva delle loro sezioni non superi l'area corrispondente ad un 4 cilindri di mm. 155 di alesaggio.

Col porre un minimo di peso si è voluta escludere ogni costruzione arrischiata, si sono voluti escludere quei *chassis en dentelle*, come li chiamano i francesi (dove tutto, qualche volta perfino la sicurezza del conduttore, è sacrificato alla leggerezza), per condurre anche la vettura da

corsa al tipo di costruzione corrente, solido. — Quella del peso non sarà certo una limitazione, che darà da pensare alle case concorrenti, anzi...!

Passiamo ora in rassegna le diverse parti costituenti lo *chassis* e vediamo con quali criteri ed in base a quali principii si sforzeranno i costruttori di studiarli.

Il primo problema che si presenta è la scelta del numero dei cilindri del motore. Ed è indubitato che la scelta, per la maggioranza almeno, cadrà sul 4 cilindri. Le doti del 6 cilindri, cioè il suo maggior equilibrio, la maggior elasticità, il maggior rendimento meccanico, che possono far preferire, e lo fanno, il 6 al 4 cilindri per una vettura da turismo, sono preziosità quando si tratta di un motore da corsa nel quale nulla deve andar perduto dell'energia di cui si può disporre. Ed è noto che per una data cilindrata il rendimento termico diminuisce col crescere del numero dei cilindri, perché i gas caldi che provengono dall'esplosione trovandosi in contatto con una superficie più estesa di pareti, trasmettono all'acqua di raffreddamento e quindi perdono, un numero più grande di calorie che si potrebbero invece trasformare in energia meccanica.

Ma dato che qualche costruttore volesse adottare 6 cilindri, quale diametro dovrebbero essi avere per restare nel tipo voluto dal regolamento?

Il diametro massimo dovrebbe essere di millimetri 126,5 in cifra arrotondata. E così dovrebbe essere di mm. 179 per un motore a 3 cilindri; di mm. 219 per uno a 2 cilindri, e di mm. 310 in un motore monocilindrico.

Quali saranno le caratteristiche del motore adottato? Bielle e pistoni leggerissimi, serviranno assieme al perfetto equilibrio delle masse dotate di moto alterno ad aumentare il rendimento del motore. Alta compressione e camera di compressione di forma che presenti, a volume eguale, superficie minima saranno certamente adottate. Le due forme migliori sono la mezza sfera ed il cilindro avente altezza eguale al diametro, e se non sono frequentemente usate nella pratica è che esse portano di conseguenza le valvole in testa al cilindro, disposizione che rende poco facile una lavorazione in serie, ma che si può adottare con vantaggio nella costruzione di motori da corsa, da eseguirsi in pochi esemplari. La corsa degli stantuffi sarà lunga o corta? Premesso che per aumentare la cilindrata e quindi la potenza del motore, converrebbe una corsa lunga, altre ragioni limitano invece tale lunghezza. Dal punto di vista della teoria del ca-

lore si è condotti al motore *piatto* (corsa corta), a grande numero di giri, per diminuire il più che sia possibile la durata di ogni corsa di scoppio e dilatazione dei gas, riducendo così le perdite di calore, perdite che sono proporzionali al tempo. D'altra parte accorciando la corsa si raccorcia la durata di tutte le operazioni di aspirazione e scappamento: la formazione della miscela e la sua combustione divengono più imperfette, e quindi il rendimento della corsa d'aspirazione è peggiore. Inoltre lo svantaggio di una corsa troppo breve appare chiaro se si considera la sua influenza sulle condizioni statiche della costruzione. E' evidente che la resistenza di tutte le parti deve essere calcolata in base alla pressione massima esercitata sul pistone dalla tensione dei gas all'esplosione.

La potenza del motore invece è determinata dalla pressione media di lavoro: perciò le dimensioni di un motore sono tanto meglio utilizzate quanto più vicine sono la pressione media e la massima.

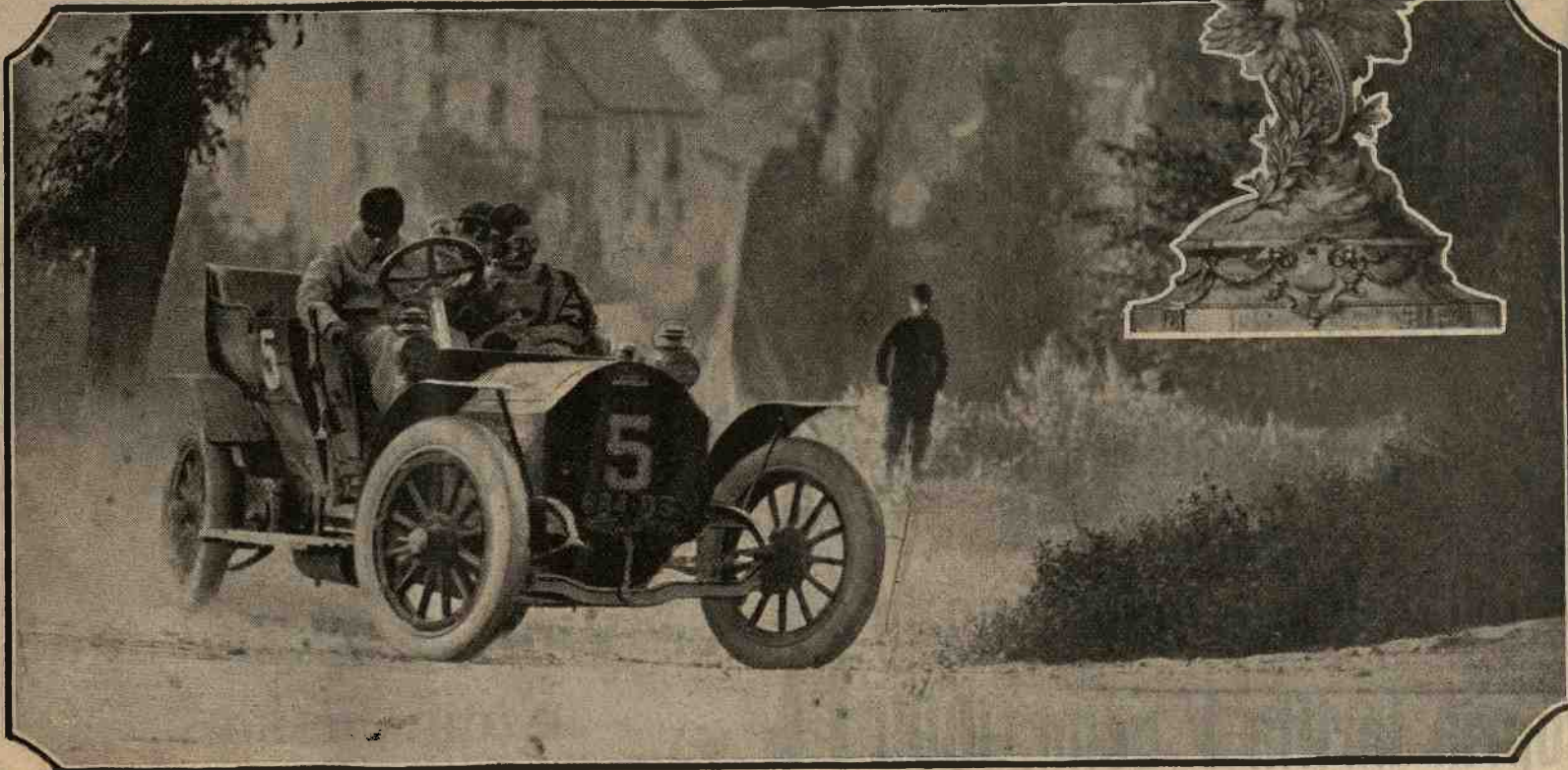
L'accensione preferita sarà certo quella a magneto a bassa tensione, che per le grandi cilindrata è riconosciuto superiore a quello ad alta tensione, quantunque il Grand-Prix 1906 sia stato vinto da Sitz con Renault ad accensoue a candela. L'innesto a dischi si è imposto dopo aver fatto le sue prime prove appunto sulle vetture da corsa, ed essere stato adottato sulle vetture da turismo da tutte le buone case.

Pel cambio di velocità basterebbero 3 velocità, con rapporti scelti convenientemente, ma la moda vuole le quattro velocità e la marcia indietro con 3 *treins-balladeurs*, e questi saranno certo adottati dalla maggioranza delle case concorrenti.

Riguardo alla trasmissione non esito a credere che la preferibile è quella a catena. Parrà strano che io, che ho sempre sostenuto d'essere fautore (e ne ho dimostrato il perché) della trasmissione ed albero longitudinale e giunti cardanici, ponga questa a quella catena.

Ma bisogna ricordare che una vettura da corsa va concepita con criteri diversi che non una vettura di serie corrente da turismo. In questa la preoccupazione del costruttore deve essere rivolta alla durata, alla sicurezza di funzionamento, all'economia di funzionamento; in quella è il massimo rendimento che deve essere anteposto a tutto. La vettura da corsa è sempre in mano di persone competenti, che possono sorvegliarne e regolarne il perfetto funzionamento; e pur che essa sia perfettamente *à point* pel tempo che dura la corsa, poco importa se dopo questa occorrerà un po' di lavoro per rimetterla allo *statu quo*.

Per questa ragione la catena è preferibile al



Renauz, vincitore della Coppa della Stampa in Francia, su vettura Peugeot.

### E. LA MANNA-GUIDOTTI - MILANO

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

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



# "Aquila Italiana,"

Fabbrica di Automobili  
**TORINO**

*Châssis da Città*  
e  
*Turismo*

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

Nella *Corsa di Velocità* disputatasi recentemente a SALON (Francia) nella 8<sup>a</sup> *Categoria* delle Vetture da Turismo (40-60 cavalli, 6 cilindri), il miglior tempo sul *Chilometro* fu fatto da una Vettura **Aquila Italiana**, guidata da Pichat, in 36" 4/5, con una media all'ora di 100 Km. e 55 metri.

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

*Nuovi Modelli 1907*

Vetture da Città 14 HP - 4 cilin.

**VEETURE DA TURISMO**

18 - 24 - 28 - 35 HP

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

*Agenzie di Vendita:*

**ITALIA**

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

**FRANCIA**

Oh. MARCHANO - Rue Lamenais, 12 bis - Paris

**INGHILTERRA**

PREMIER MOTOR Co. Ltd. - Birmingham

Amministrazione e Fabbrica a **Piacenza**

L'Agenzia Italiana Pneumatici

# MICHELIN

**MILANO**, Via Foro, 14

presenta alla sua  
Spettabile Clientela,  
cogli  
augurii per il nuovo anno, la  
propria tariffa 1<sup>o</sup> genn. 1908

coi prezzi 

nuovamente ribassati

F. RADICE & C. **MILANO**  
Via G. Verdi, 11

Rappresentanti generali delle Case:

# CHAUREY fils

di Epernay

# Will. Tourneur & C.

di Bordeaux

per Vini di Champagne  
e di Lusso

porgono a tutti gli sportsmen  
i migliori

augurii pel 1908



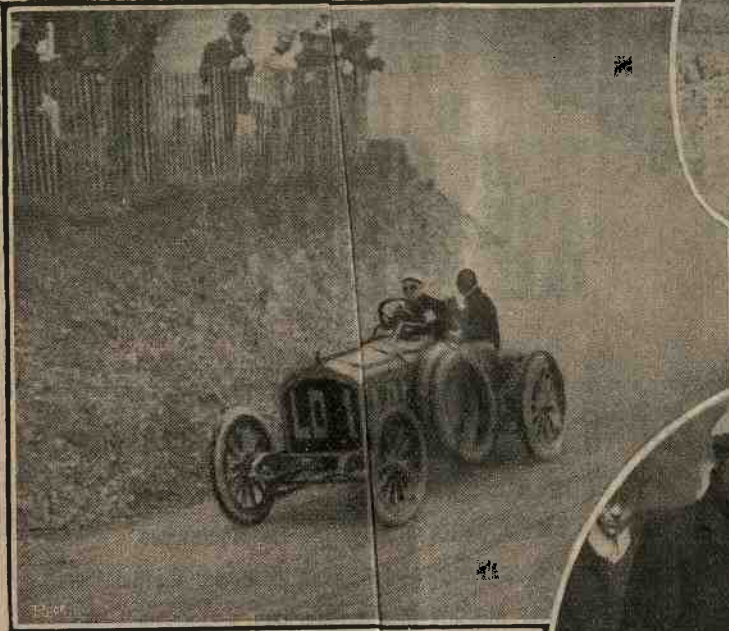
cardano. In una vettura a catena si può con facilità fissare il rapporto più conveniente fra il numero dei giri dell'albero motore quello delle ruote posteriori motrici, perchè in facilità si possono cambiare i pignoni delle cene; mentre è lungo e più costoso il mutare la coppia d'ingranaggi conici delle vetture a cardano. Di modo che mentre in una vettura a catena per ogni percorso su cui si svolge una corsa, si può variare il rapporto e renderlo adattissimo alle condizioni del terreno ed allo sviluppo altimetrico della strada, non si potrebbe avere lo stesso vantaggio con la trasmissione a ingranaggi d'angolo.

Certo è che molte Case che si sono specializzate nella costruzione delle vetture a cardano non vogliono costruire vetture da corsa a catena per non indurre nel grosso del pubblico l'idea che questa possa preferirsi a quello, e quindi rinun-

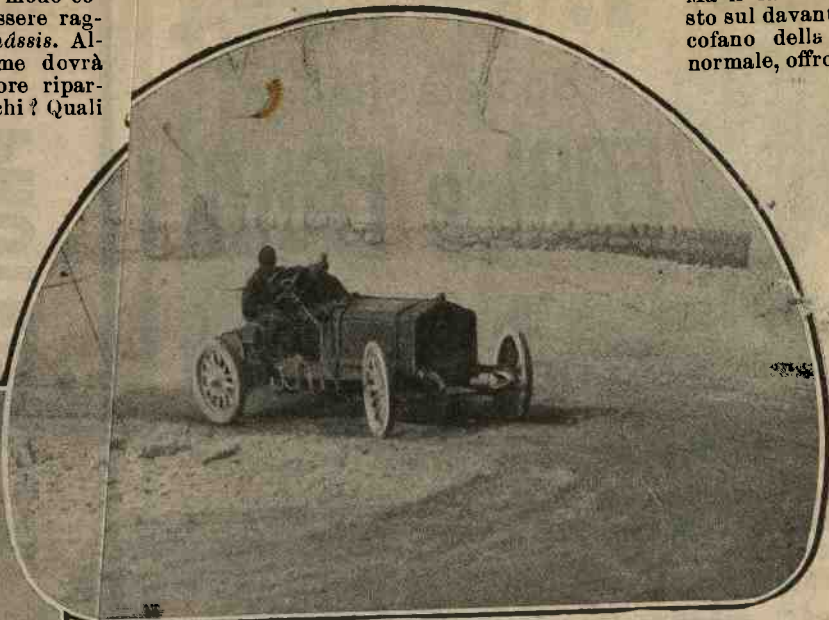
favore dell'abolizione sulle vetture da corsa di un organo abbastanza delicato.

Studiati così gli organi principali della vettura, consideriamo il modo come dovranno essere raggruppati sullo chassis. Altrimmenti: come dovrà essere la migliore ripartizione dei carichi? Quali considerazioni dovranno presiedere allo studio del disegno generale del veicolo? E ricordo qui la memoria che il

diatori offrono grande resistenza all'avanzamento, foggieranno la parte anteriore delle loro vetture a sperone, come ancora l'anno scorso hanno fatto Renault e Panhard. Ma il radiatore posto sul davanti ed il cofano della forma normale, offrono tali



Duray al Grand Prix di Anica.



Rougier al Monte Ventoux.

vantaggi per il raffreddamento e per l'accessibilità del motore, che credo preferibile la nostra disposizione, malgrado che scientificamente essa sia peggiore di quella, che chiamerò francese, col radiatore dietro il motore.

Pei pneumatici sarà generale l'uso dei cerchioni smontabili, che permettono, con manovra rapidissima, l'applicazione dei pneumatici già gonfiati. Ed anche qui abbiamo una riprova del progresso che le corse portano nella costruzione dell'automobile: i cerchioni smontabili inventati per le vetture da corsa sono già adottati su vasta scala anche sulle vetture di tipo corrente da turismo.  
Ing. Alfredo Dainotti.



Duray a Pietroburgo.

## Il "record" del Giro d'Italia

Il record del Giro d'Italia è stato battuto dal corridore Mario Gajoni senza allenatori su bicicletta Soriani, pneus Corona, sull'itinerario del record precedente stabilito da Alberici allenato dal motociclista Sivocci e cioè: Milano, Torino, Genova, Spezia, Parma, Bologna, Firenze, Perugia, Roma, Foligno, Macerata, Ancona, Forlì, Ravenna, Ferrara, Padova, Vicenza, Verona, Brescia, Milano, km. 2500.

Partito da Milano giovedì 5 dicembre, alle ore 7,20, cronometrato dal rappresentante l'U. V. I. e salutato da una folla di amici ed ammiratori, fu subito molestato da una pioggia torrenziale, che rendeva le strade impraticabili, ma i suoi garretti d'acciaio vinsero la furia degli elementi senza che in lui scemasse l'energia necessaria a compiere le tappe preventivamente fissate.

La tappa Ferrara-Vicenza, compiuta in una notte orribile, gli regalò una furiosa grandinata, ma il solitario divoratore di chilometri non si scoraggiò. Voleva vincere e vinse. Infatti lunedì 16 dicembre, mattina, alle ore 9 1/4, arrivava al Rondò di Loreto abbassando così di due giorni il record detenuto da Alberici.

Mario Gajoni, con la sua energica volontà, ci ha dato in questo giro una prova luminosa delle sue eccellenti qualità di corridore fortissimo, che lo pronostica un grande campione nella prossima annata ciclistica.

## Sportsmen italiani!

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA

L. 5 all'anno



Mario Gajoni, detentore del record del Giro d'Italia (Fot. G. Bellone - Milano)

Petot presentava nel 1902 all'Accademia delle Scienze francese, alla fine della quale l'autore concludeva.

Nella costruzione d'una vettura automobile destinata a realizzare grandi velocità, il costruttore deve:

1. Dare alla vettura il più grande empatement possibile.
2. Porre il centro di gravità molto basso.
3. Distribuire le masse in modo da ridurre al minimo il raggio di rotazione attorno alla verticale passante per il centro di gravità: cioè portare le masse pesanti il più vicino possibile a questo punto.
4. Ripartire il peso in modo che l'asse passante per il centro di gravità sia un asse principale di inerzia, in modo che le voltate siano tanto facili da una parte che dall'altra.

Conviene quindi (per portare al centro le masse) portare indietro il motore (e si ottiene così il vantaggio di diminuire il carico sull'asse anteriore e di rendere perciò dolce la guida), di ridurre la distanza fra il volante ed il cambio di velocità, di usare la trasmissione a catena, di abbassare convenientemente il centro di gravità.

La silhouette generale delle vetture italiane rimarrà quella classica. Alcuni francesi, ligi alle tradizioni e preoccupati dal fatto che gli ampi ra-



**REJNA-ZANABBINI - Milano - Via Andrea Solari, 58**  
**FARIE FANALI per Automobili**  
**FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie**  
 Primi Premi a tutte le esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906





# S.I.F.F.



Società Italiana

## FARI e FANALI

Assicurata per Azioni **A. SCAGLIA & C.**

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

Telefono 66-38.

Domandare Preventivi e Cataloghi

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**

**DE FORNIER DE FORNIER DE FORNIER**  
**PROTECTEUR PROTECTEUR PROTECTEUR**  
**ANTI-DERAPANT ANTI-DERAPANT ANTI-DERAPANT**

DE FORNIER, 7, Avenue de Capelette - MARSEILLE.

Depositi  
in  
Italia

FLORENCE: NAGLIATIS, Via Ponte alle Mosse.

MILAN: RIGORDI & SEJA, 21, Via Montevideo.

TURIN: CARPIGNANO, ISALIS & C., 53, Via dei Fiori.

GÈNES: SQUAGLIA, Piza Marsala.

BOLOGNE: GARAGE BERTAS, 32, Via Milazzo.

ED IN TUTTI I PRICIPALI GARAGES

*Il Rappresentante Generale per l'Italia*

del

# PNEUMATICI PETER

**ADAM BOOS - Milano, Foro Bonaparte, 70**

nel mentre

presenta alla Spettabile Clientela i migliori augurii

**pel 1908**

avverte che dal 1° Gennaio verrà aperta la

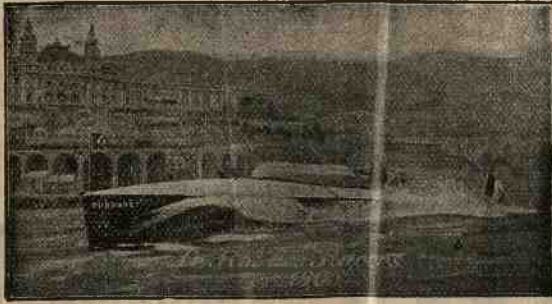
**nuova filiale in TORINO - Via Carlo Alberto, 40.**



# Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI  
SEDE IN GENOVA

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



Idroplani  
Canotti  
Automobili  
Trasporti  
Rimorchia-  
tori fluviali

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

SI SA COME SI PARTE MA COME SI ARRIVA?



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

## GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

### Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Ang. an.	Lire	Length.	Length.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Ang. an.	Lire	Length.	Length.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	15	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	16	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	14	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

Specialità per Vulcanizzazione



Fabbrica Italiana  
Coperture Antislittanti Imperforabili  
**BREVETTATE**

**GIUNTINI e C.**

Via Ricasoli, 12 - Firenze

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

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

PREZZI MITI

Chiedere listino



ANTIDÉRAPANT  
A ROULEMENT CAOUTCHOUC

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

Agenzia Italiana

**PNEU VULCAN**

Via Sebastiano Valfrè, 18 - TORINO

**"AUTOLOC"**

Per la praticità, sempli-  
cità e sicurezza, è adope-  
rato dalle grandi Fabbric-  
he francesi di Automobili.

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretta, 33.

Via Ormea, 26.

**TORINO**

Telefono 29-19

**"AUTOLOC"**

GENOVA  
Piazza Marsala

**GARAGE SQUAGLIA**

GENOVA  
Piazza Marsala

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

Carburatore idraulico. Doppia scensione. Interamente finiti al nickel. Planch e Capot in alluminio. Trasmissione alla cardano.

Modello 1907: 40/48 HP - L. 25.000

**Châssis LA BUIRE** con le 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



# Standard

Automobili 14 HP  
TORINO

LA COMPAGNIA



# DUNLOP

Milano = Via G. Sirtori, 1<sup>a</sup> = Milano

presenta

**alla sua Spettabile clientela**

**i migliori augurii**

**pel prossimo anno 1908**