

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
 Hipinismo - Arcestatia  
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

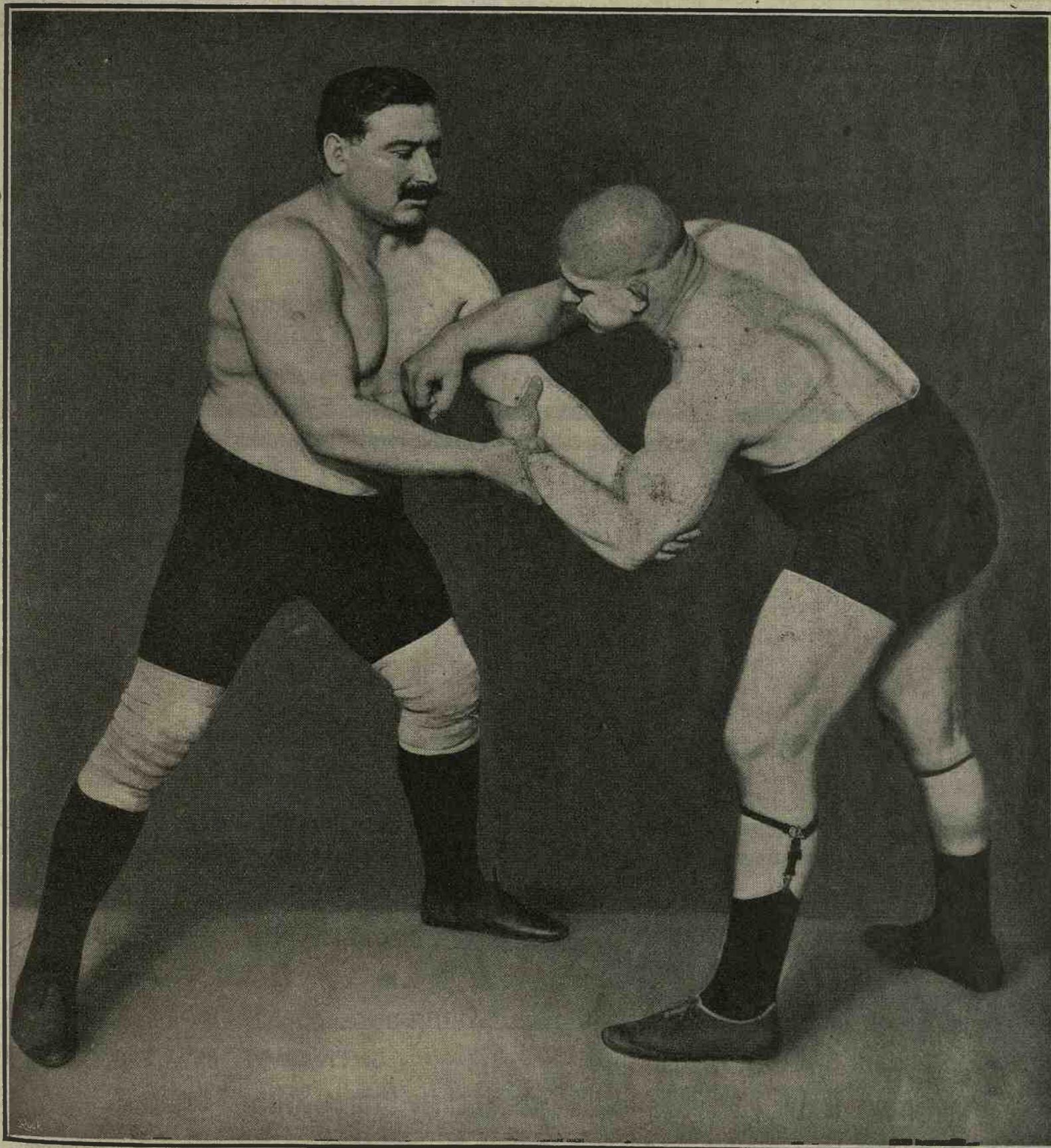
→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

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

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

INSERZIONI  
 Per trattative rivolgersi presso  
 l'Amministrazione del Giornale

**Il presente numero di 40 pagine costa solo cent. 10.**



**IL CAMPIONE MONDIALE DI LOTTA.**

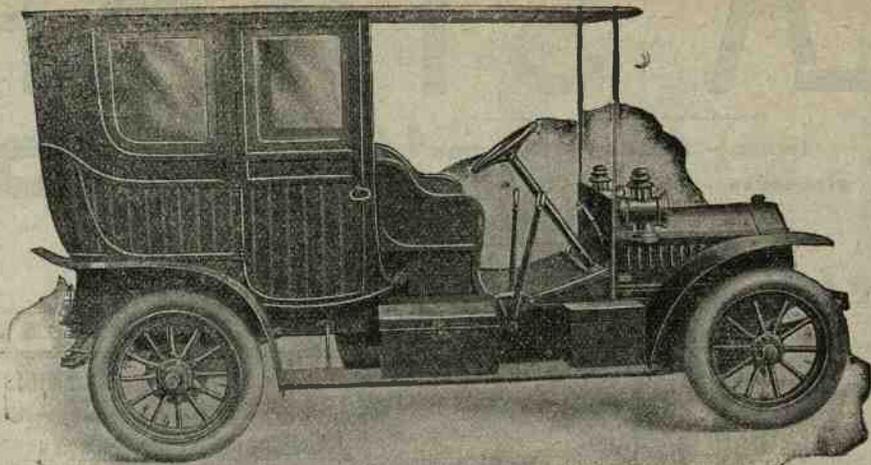
**L'italiano Giovanni Ralcevlch (a destra), campione del mondo, atterra, nella gara finale del campionato, il francese Laurent le Beaucaulrois.**

Visitate i nuovi Modelli 1908  
**DE-DION BOITON**

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

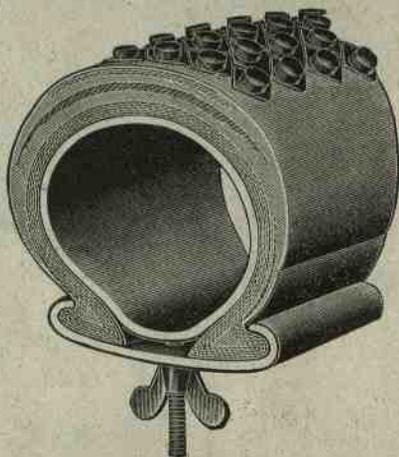
presso:

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



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

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.

GENOVA  
 Piazza Marsala

**GARAGE SQUAGLIA**

GENOVA  
 Piazza Marsala

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

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

Modello 1907: 40/48 HP - L. 25.000

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

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

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

Rappresentanza Generale d'Italia

La Società Anonima Ligure-Romana

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

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

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

produce **VETTURE, OMNIBUS, CAMIONS** con Avantreno Elettrico Sistema "Cantono",

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

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

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

# Pneumatici **BATES**

Le buone marche non hanno bisogno di scritturare a caro prezzo e nascostamente i migliori corridori nazionali ed esteri e tanto meno di ricorrere a male arti per ottenere delle vittorie. - Esse si impongono e trionfano unicamente per la loro qualità !

Vedasi dalla nota qui unita (incompleta), quanti ciclisti hanno vinto nel 1907 e si osservi invece che le vittorie d'altre marche vanno attribuite unicamente all'artista od alla compagnia di artisti all'uopo scritturati ed aiutati.

In un prossimo numero pubblicheremo il programma dei premi che metteremo a disposizione dei ciclisti-dilettanti nel 1908.

*Gli Agenti Generali per l'Italia :*

**CAMILLO OGGIONI & C.** (già SIRONI OGGIONI & C.)  
MILANO - Via Lesmi, 9 - MILANO

## CORSE SU STRADA :

|  |        |                           |
|--|--------|---------------------------|
| Milano-Gorgonzola-Milano                     | Km. 50 | - 1° Oriani Carlo         |
| Monza-Lecco-Milano                           | „ 75   | - 1° Oriani Carlo         |
| Campionato Militare-Spezia                   | „ 112  | - 1° Fongoli Filippo      |
| Campionato telegrafisti                      | „ 105  | - 1° Picchio Giacomo      |
| Cerro-Como-Varese-Cerro (Campionato)         | „ 100  | - 1° Ferrarolo Mario      |
| Campionato resistenza di Orbetello - pista   | „ 30   | - 1° Moschini Mario       |
| Milano-Varese-Como-Milano                    | „ 110  | - 1° Bertarelli Attilio   |
| Milano-Magenta-Milano                        | „ 52   | - 1° Bruschera Mario      |
| Milano-S. Remo - Dilettanti                  | „ 280  | - 1° Belloni Emilio       |
| Milano-Magenta-Milano - 33 partenti          | „ 52   | - 1° Fabiano Harioni      |
| Milano-Treviglio-Milano                      | „ 70   | - 1° Verga Elia           |
| Campionato Unione Cooperativa                | „ 50   | - 1° Citelli Carlo        |
| S. Zenone-Corteolona e ritorno - 44 partenti | „ 66   | - 1° Vecchi Silvio        |
| Campionato Lomellina                         | „ 115  | - 1° Mairani Carlo        |
| Giro di Sicilia                              | „ 1100 | - VI° Lo Cascio Salvatore |
| Campionato Sport Club di Milano              | „ 100  | - 1° Belloni Emilio       |
| Campionato Società Garibaldi (25 partenti)   | „ 72   | - 1° Magni Angelo         |

Biciclette **ABINGDON**

Sede Centrale  
**TORINO** **GARAGES RIUNITI** — Sedi —  
 Roma - MILANO  
 Firenze  
 Genova  
 Napoli - Padova

Corse Massimo D'Azeglio  
 n. 16

**F.I.A.T. - ALBERTI - STORERO**

Società Anonima - Capitale L. 2.500.000

**Agenzia Generale:**

**Automobili F.I.A.T. e Brevetti F.I.A.T.**

*Esposizione completa di tutti i nuovi modelli 1908:*

10-14 HP Tipo FIACRE a cardano  
 15-20 " a cardano  
 20-30 " "  
 18-24 " a catena

28-40 HP a catena  
 40-50 " "  
 60 " "  
 75 " Tipo TAUNUS a catena

**Agenzia Generale:**

**Ford - Motor - C. (Vetturetta Americana)**

**NUOVI MODELLI: Landalet 20 HP - Double Phaeton 20 HP - Spider 15 HP**

==== Domandare Cataloghi ====

**Standard** Automobili 14 HP  
**TORINO**

## Le grandi iniziative per 1908 della Stampa Sportiva

Nella prima pagina del numero scorso i nostri lettori avranno potuto ammirare la maestosa *Züst*, destinata a rappresentare i colori italiani nel colossale *Raid New York-Parigi*. Essa, che a bordo d'un transatlantico, ora che scriviamo ha raggiunto la favolosa capitale degli Stati Uniti, il punto di partenza per la omerica impresa, trasporterà in questo viaggio avventuroso l'unico giornalista italiano che ci farà palpitare nell'idioma nostro delle mille avventure che non mancheranno ai coraggiosi attraversatori del mondo.

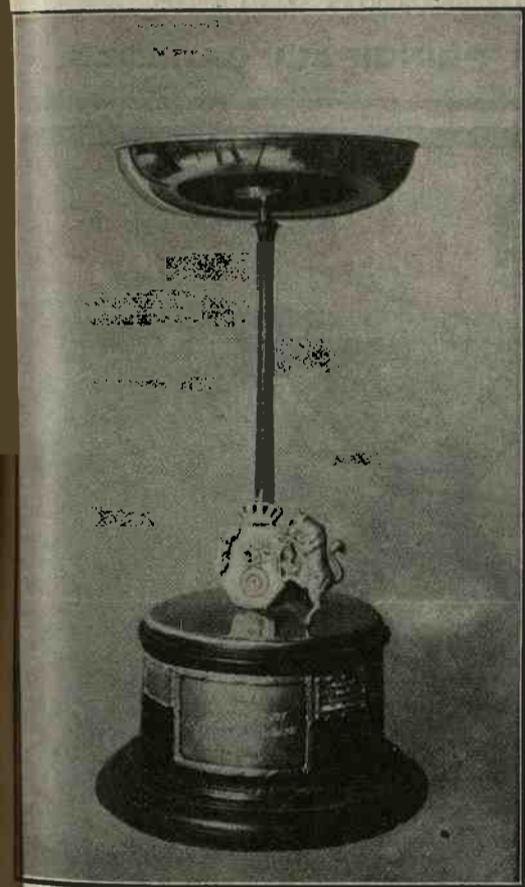
Antonio Scarfoglio, l'ardito collega speciale, inviato dei grandi quotidiani *La Stampa* ed *Il Mattino*, farà pure un servizio speciale di corrispondenza pel nostro giornale che ha contribuito con una forte somma alla formazione della carovana automobilistica portante a bordo il nostro vessillo tricolore. Nessun altro giornale sportivo italiano può vantare una simile partecipazione, diretta a questa impresa che rimarrà storica nell'avvicinarsi dei secoli. Dei giornali di sport, solo:

« *La Stampa Sportiva* » sarà rappresentata al *Raid automobilistico New York-Parigi*.

Ma il nostro giornale non volendo solo scrivere di sport, ma seriamente crearne degli avvenimenti, ha rivolta la sua intenzione alle quattro branche di sport fra le più popolari e più moderne, organizzando un

Cross-Country Primavera  
(29 marzo)

L'originale corsa attraverso i campi e tutti gli ostacoli che una natura incolta può of-



La Coppa vinta dal R. Liceo Cavour nella gara di tiro a segno fra gli studenti degli istituti secondari di Torino. (Fot. C. Dettoni).

rire, come boscaglie, ciglioni, torrentelli, ecc., genere di corsa che ha preso uno sviluppo straordinario in Inghilterra, sua patria d'origine, in Francia, ed attualmente anche presso noi nell'Italia settentrionale.

I lavori d'organizzazione del nostro *Cross* sono già giunti a buon punto. All'uopo ab-

biamo costituite fra le più spiccate personalità sportive cittadine tre Commissioni distinte, per i ciclisti, per i podisti e per gli scolari, per spingere alacremente la preparazione della nostra gara che vorremmo riuscisse non una poca rivista di campioni, già rotti ed esperti nelle fatiche di simili gare, ma un'imponente accolta giovanile della nuova generazione, chiamata a lasciare in un giorno di primavera le scuole, le officine, le case, per schierarsi nelle leggere tenute sportive ad una delle barriere della nostra bella città e lanciarsi attraverso la campagna al par di tanti folletti scatenati nell'ebbrezza della loro vitalità rigogliosa attraverso i primi ostacoli della vita... quelli naturali!

Il primo Gran Torneo internazionale di « foot-ball »

del quale s'intratterà particolarmente nel corpo del giornale il nostro redattore Corradini, uno dei pochi critici competenti in materia di giuoco del calcio, è pure destinato ad ottenere un successo grandioso, che farà epoca, essendo il primo che viene bandito in Italia, ed il secondo d'Europa, se vogliamo dare la precedenza alla *Coppa Tourcoing*.

Ma il nostro giornale non ha voluto neppure dimenticare le sue iniziative passate, e le ripeterà perciò quest'anno. Così il

« Match » ad otto vogatori Piemonte-Lombardia

che si disputerà in maggio sul lago di Como riescirà il *Criterium* annuale fra gli *outriggers* ad otto vogatori dell'alta Italia.

La *Stampa Sportiva*, inoltre, come patrocinatrice d'una delle prime grandi corse automobilistiche che si disputano in Italia, la *Susa-Moncenisio*, constatato che per colpa od incuria dei maggiori interessati la classica prova in salita stava per venir posta nel dimenticatoio, ha offerto una splendida Coppa al nostro Automobil Club, assumendosi di rinnovare pel prossimo giugno la caratteristica gara, sotto il titolo:

Grande Corsa Vetturette Susa-Moncenisio.

E fin d'ora le adesioni e le felicitazioni alla coraggiosa iniziativa dicono chiaramente l'alta importanza alla quale assurgerà questo anno per numero e valore dei partecipanti, la grandiosa manifestazione automobilistica del nostro giornale.

Ed ora ai nostri lettori il giudicare l'opera nostra.

LA DIREZIONE.

### Gara di tiro a segno

#### Una Coppa per le scuole secondarie di Torino

La nostra Società di tiro a segno, per incoraggiare i giovani ed invogliarli sempre al tiro, ha nel 1907 istituita una *Coppa Challenge* da disputarsi ogni anno fra gli istituti di istruzione secondaria.

La Coppa fu per la prima volta vinta dal Regio Liceo « Cavour » cogli studenti Pollano, Allora, Bonadè, Bottino.

Una rappresentanza della Presidenza della Società di tiro, composta del vicepresidente avvocato cav. uff. Durelli, del direttore tenente-colonnello cav. De Bernardi e del cav. Achille Marentino, portò la coppa all'Istituto vincente, e, nel consegnarla al preside, dinanzi agli allievi riuniti, l'avv. Durelli disse, con elevate parole, della finalità del tiro a segno, ricordò dei doveri dei giovani, li incoraggiò ad accorrere numerosi al tiro e li stimolò ad amare quell'istituzione espres-

samente fatta per portare i giovani ad essere, in caso di necessità, veri difensori della patria.

Rispose il signor preside con elette frasi, improntate ad un alto sentimento patriottico, assicurando che tutti i suoi giovani allievi, fieri della vittoria riportata, avrebbero sempre procurato di conservare la coppa al Liceo Cavour, disputandola col valore delle armi agli altri Istituti concorrenti.

La gara di tiro con carabine di precisione Gif-



I vincitori della gara di tiro a segno disputata fra gli studenti degli istituti secondari di Torino. — (Da sinistra a destra) Bonadè Bottino Vittorio, Pollano Attilio, Allora Francesco del R. Liceo Cavour. (Fot. C. Dettoni).

fard, svoltasi nel salone Colosseo dal 10 al 31 gennaio u. s., ha raccolto un complesso imponente di tiratori, ed ha ottenuto un completo successo. La Giuria ha proceduto alla seguente classifica:

1° premio, grande medaglia d'oro, cav. rag. Luigi Derossi; 2° premio, medaglia oro 1° grado, Carlo Derossi; 3° premio, medaglia oro 2° grado, Bevilacqua Giulio; 4° premio, medaglia oro 3° grado, Contino Natale; 5° premio, medaglia oro 4° grado, Lowy Giulio; 6° premio, medaglia oro 4° grado, Vercellone Carlo.

Vinsero i premi successivi, consistenti in sei grandi medaglie d'argento e sei di bronzo, i signori: 7° Vercellone Serafino; 8° Pasquario Vittorio; 9° Bona Alcide; 10° Vaudagnotti Giuseppe; 11° Lowy Arturo; 12° Grasso Giovanni; 13° Rossetti Vittorio; 14° Sartorari Ferruccio; 15° Bordino Enrico; 16° Bertolotto Giuseppe; 17° Villavecchia Carlo; 18° Giai-Levra avv. Pietro.

### L'Istituto nazion. di educaz. fisica e le feste di maggio

Si sono riuniti alla sede dell'Istituto Nazionale per l'educazione fisica i rappresentanti delle Federazioni Italiane per prendere accordi per i Concorsi e le Gare sportive che avranno luogo nel prossimo maggio in occasione della prima riunione annuale dell'Istituto.

Notati fra i presenti: l'on. Lucchini, presidente; l'on. Roux, il prof. comm. Cora per il *Club Alpino*, il comm. Rava per il Ministero della pubblica istruzione, il colonnello Casali per il Ministero della guerra, il conte di Carpegna, il prof. Guerra, il comm. Lattes, rappresentante del *Touring-Club* italiano, l'avv. Tonetti per la *Federazione Atletica*, Nino Ilari per l'*Unione Velocipedistica*, il rag. Pisani per l'*Audax*, l'ing. Vitali per l'*Unione dei Tiratori*, il prof. Fratini per la *Federazione del Foot-ball*, il comm. Parise per la scherma, l'on. Di Palma per la *Federazione dei Canottieri*, il prof. Jerace per la *Federazione ginnastica scolastica*, Turli per la *Federazione nazionale di nuoto « Rari Nantes »*.

Il Presidente comunicò le facilitazioni di cui potranno godere i concorrenti a Roma nel periodo dei festeggiamenti, e fra questi il ribasso sulle ferrovie del 75 per cento.

Il Concorso metodico di ginnastica avrà luogo, per la parte riguardante le scuole, nel periodo delle ferie pasquali.

I vari Commissari hanno accennato al programma che ciascuno si propone di attuare: *Alpinismo*: Grande escursione popolare alpina nei dintorni di Roma. *Canottaggio*: Regate nazionali sui laghi dei colli lariani. *Nuoto*: Gare nazionali di resistenza, partita di *Water-polo*, prova indumentale. *Ciclismo*: Gara nazionale dilettanti di km. 100, marcia ufficiale degli *Audax* di km. 200, esperimento di marcia, avanscoperta e tiro a segno dei volontari ciclisti, esposizione dell'attività sportiva del *Touring-Club*. *Tiro*: Seconda prova del Campionato nazionale, eliminataria del *match* internazionale. *Atletica*: Campionato nazionale di lotta, sollevamento dei pesi, getto del disco, del giavellotto e della pietra. *Scherma*: Gara nazionale di campionato fra ufficiali e accademia finale. *Ginnastica*: Festa scolastica organizzata dalla Federazione scolastica.

# AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili. Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

# LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



# Il raid Pekino-Parigi

## Il Giro del mondo in automobile

Mentre il tradizionale via viene gridato dallo starter concorrenti al giro del mondo, mentre un altro coraggioso italiano sta fra i partenti, e tutti i suoi connazionali gli augurano vittoria, un altro grande automobilista, il principe Scipione Borghese, narra il raid Pekino-Parigi, la prima grande prova automobilistica e turistica fatta dal Matin e vinta da un italiano.

Mentre Antonio Scarfoglio si accinge ad un nuovo e difficile record, il principe Scipione Borghese ricorda con forma brillante le peripezie del viaggio.

Il principe Scipione Borghese non poteva desiderare un pubblico più eletto e più numeroso. L'aristocrazia, il blasone e dell'ingegno era accorsa con slancio al suo arrivo, riempiendo in breve tutta la bella sala dell'Artina.

Presentato da acconce parole dall'on. Cappelli, che brevemente dello sforzo e della vittoria dell'energia umana, il principe romano cominciò a parlare tra un pio silenzio.

Nella bellissima conferenza riassumiamo alcuni passi interessanti.

### Tra le paludi e le rocce.

La gente e le bestie uscivano di carreggiata per farlo passare, e si arrestavano un istante a guardarlo, poi riprendevano il cammino operosi e tranquilli, come se nulla fosse accaduto, come se non avessero visto passare il chi-cho (carro a fuoco), la cavaglia attesa, della quale si parlava nei borghi e nei villaggi della strada di Mongolia. L'indifferenza era stata sulla soglia delle città.

Uai-hai, a Sien-ua fu tutti sono fuori a riceverci. I giovanotti eleganti ci vengono incontro lontano, una cavalcata tutta di bianco, celestrino e azzurro. Ma il chi-cho è ridiventato il ridicolo essere che si trascina a braccia quando non affonda, e a Scianscini-pu, in mezzo alle radici dei salici fiume e strada.

Il fiume Hun intaglia il suo corso a traverso le rocce, e sulla sua sinistra un'altra corrente, quella del commercio, ha segnato nel calcare una serie di buche, larghe una carretta cinese, e tutte buche scavate nel sasso dolce dal continuo cadervi dentro pesanti ruote. Questo l'istrumento di tortura cui era costretto, per chilometri e ore, lo chassis della nostra macchina, obbligato a contorsioni incredibili, quando una delle ruote anteriori si avviava per la parete, mentre le due posteriori erano tenute dai solchi duri e profondi, e i loro fusi di salice erano sforzati e piegati in basso. Ammiravo l'elasticità dell'acciaio e la solidità delle ruote; la forza, la buona volontà, l'ingegnosità e la pazienza dei nostri portatori.

Poco prima di Kalgan un tempio santifica il culmine di un colle; ed era una vista strana quella della nostra automobile, che, ripresa la libertà dei movimenti, lasciata la schiavitù delle funi, si muoveva, anacronismo fuggente, sotto lo sguardo mesto e il gesto minaccioso dei leoni scolpiti all'ingresso del santuario.



Verso New York. - L'arrivo all'Ilvra. Al volante Gino Sirtori; alla sua sinistra il meccanico H. Aga; dietro il nostro rappresentante Antonio Scarfoglio. (Fot. Branger - Parigi).

### Alle porte della Siberia.

In mezzo a una tempesta di sabbia che accecava e toglieva il respiro — continua il Principe — in un paesaggio squallido di dune, scorgemmo i tetti ricurvi di Maimacin, e più in là le cupole verdi di Kiakta.

Una palizzata cinese dalle porte monumentali e istoriate, una colonnetta di confine, un gendarme russo nella sua candida uniforme estiva — e siamo in Siberia.

Kiakta è una città che dorme. La stagione è morta. Molte famiglie sono partite per la villeggiatura nelle montagne vicine, per i bagni sul Baikal; i più ricchi stanno a Karlsbad e ad Aix-les-bains; i magazzini di deposito del the sono vuoti; silenzioso il mercato; senza movimento le strade, sulle quali le palazzine di legno eleganti e imbiancate chiudono le imposte dai colori vivaci.

Restano i funzionari di dogana e di polizia e i vecchi siberiani nati a Kiakta che hanno vissuto sempre della vita di questo emporio attivissimo d'onde, anno per anno, sono entrati nell'impero degli czar 25 milioni di chilogrammi di the, 50 milioni di franchi senza il dazio.

Oggi tutto è cambiato. Quest'anno si può dire non sia passato the per Kiakta, e la crisi dura e si aggrava.

Questa gente resta qui chiusa in una vita materialmente larga, ma semplice e primitiva, aspettando che la ferrovia di Mongolia riapra le cateratte della facile ricchezza che il the distribuisce dove passa; tentando la fortuna nelle miniere vicine, dotando di

sempre nuovi tesori, non d'arte, ma di lusso pesante e goffo, la loro cattedrale tutta oro e marmi preziosi. Molti hanno nelle vene sangue buriata: ramo della famiglia mongolica, che, respinto dalle steppe dell'altipiano, si è stabilito all'est e al sud del Baikal in territorio russo e da nomade si è fatto agricoltore e commerciante.

Socialmente comunisti, religiosamente lamisti, essi vanno adottando nel contatto coi russi la forma delle loro case, la foggia del vestire, i metodi di coltivazione della terra; ma conservano immutato il tipo fisico, le credenze sciamaniste, i costumi primitivi.

Il paese che abitano nel bacino della Selenga è un seguito di ondulazioni sabbiose ed argillose che il fiume taglia e nelle quali crescono radi boschi di pini, e nelle bassure le betulle, e intorno ai villaggi fanno macchia i campi di frumento.

La Selenga è la vera via di comunicazione tra Verkne-udinsk, la Manchester della Siberia, e Kiakta.

Una linea regolare di navigazione risale nella buona stagione il fiume fino a Ust Kiakta, e la strada che non serve al grande traffico è abbandonata.

Ce ne accorgemmo nelle paludi che la Selenga lancia sulla sua riva sinistra bassa e acquitrinosa prima di urtare nelle alture di Verkne-udinsk e piegare ad ovest in una stretta di carattere quasi alpino: dove fiume, ferrovia e strada si serrano e si incrociano.

E' del resto così in tutta questa parte della transbaikalia, dove il terreno è montuoso, poco fertile, e quindi scarsi i villaggi.

L'immigrazione della Russia, o si è fermata assai prima del lago, o è stata spinta molto al di là, lungo l'Amur, dove ragioni politiche consigliavano di intensificarla.

Qui i centri abitati sono rari e poveri; il cabottaggio stradale insignificante; il grande traffico e il servizio della posta si fa per la ferrovia, e, se si eccettuano le cittadine in riva del Baikal come Misow-k o Tankoi, che traggono la loro vita dal lago, nulla di più squallido si può immaginare nelle poche Stanitze di cosacchi che allineano le case cadenti lungo la pista fangosa sulla quale le ruote della vettura slittano miseramente, dove la pioggia ci acceca, il fango sotterra a poco a poco automobili e passeggeri.

### Attraverso la "taiga",

Se si viaggia nella taiga, null'altro che boschi di pini e di betulle.

Per centinaia di chilometri due muraglie verdi. Sull'orlo della strada fiori bellissimi prolungano le loro fioriture esuberanti in due grandi fiumane tutte bianche di ombrellifere, gialle di ranuncoli, azzurre di aconiti e di campanule; l'intrico delle felci e dei tronchi fa da piedistallo alle colonnate di pini che levano alta la chioma oscura, sotto alla quale rosseggiano i rami color di corallo; ai folti di betulle che sul fusto argenteo fanno tremare il fogliame mobilissimo.

E i boschi coprono gli altipiani che si susseguono senza tregua, separati da solchi profondi, nei quali scorrono gli affluenti dell'Angara, dell'Jenissei e dell'Obi.

Ogni solco annunzia un villaggio. Una discesa ripida, resa viscida dalla pioggia, vi conduce; a volte la strada è pavimentata di tronchi d'albero, e mi sovviene d'una penenza del trenta per cento, per la quale la



La Züst della « Stampa » viene imbarcata sul « Lorraine ». (Fot. Branger - Parigi).

### Automobilisti!

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

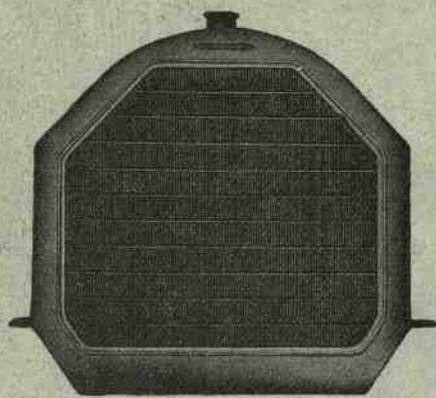
Cartouche,  
Trasmissioni,  
Scappamenti liberi,  
Filtri, Leve,  
Fischi, Manette

# BOWDEN

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

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

## Raffreddatore G.A.



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

Il solo adottato  
dalle grandi Officine Francesi

## Carburatore G. A.



Circuito delle Ardenne 1907.

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

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

MODELLI per:  
Vetture - Veturicce - Motociclette

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

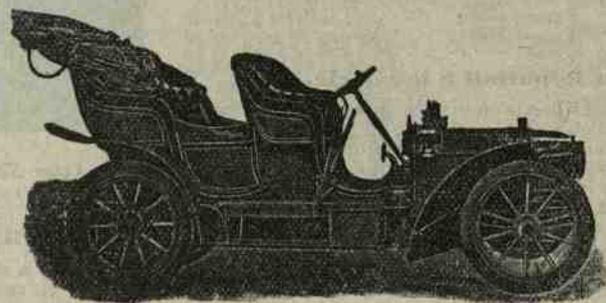
Rappresentante per l'Italia: **ENEA ROSSI** - MILANO

## "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**

# BICICLETTE

# GÖRRICKE

**MARCA MONDIALE**

Produzione nell'anno 1907: **62,000** Bicyclette

## SERIE

# GÖRRICKE

*la più fina e la più conveniente nel prezzo*

Agenti Generali per l'Italia:

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

scendeva come giù per una scala. Povera vet-  
quante ne vide in quei giorni: in quei lunghi-  
giorni che cominciavano alle 8, nel mattino già  
o, e alle 10 di sera, mentre il sole calava, ci tro-  
no ancora in cammino, testardi accaniti a rag-  
zere la tappa fissata.  
La sera il villaggio si chiamava Turentajevo.  
Vedendo a volo d'uccello, dall'alto della riva, si  
era che la vita gli veniva dal bosco che l'accer-  
va strettamente e nel quale aveva intagliate a  
colpi d'accetta le sue *ibe* nere.  
Giungemmo tardi, stanchi, dopo aver lavorato  
pre a disincagliare la macchina che era affondata  
in una buca piena di quel fango nero sul quale cre-  
vano le betulle e che ci faceva tanta paura.  
Quando vedevamo i tronchi bianchi di lontano,  
siamo che il pericolo di affondare ci sovrastava;  
quando vedevamo i pini, sapevamo che sul terreno  
dove crescono ci aspettava lo slittamento contro  
ale gli *antidrapante* non servivano a nulla: bi-  
ava avvolgere le ruote posteriori di catene e di  
e, e affidarsi all'energia inesauribile del motore.  
I *ujik* di Turentajevo avevano abbattuti gli alberi  
pi di scure per far le leve forti; la vettura era  
giù per la scala di tronchi d'albero, sobbal-  
o e gemendo, e stesi per terra sul pavimento  
*zemski-kurtira*, sognavamo le delizie dell'albergo  
mak che avrebbe dovuto accoglierei quella sera.  
raggiungemmo l'indomani, dopo aver arrischiato  
volte la vettura saltando a tutta velocità da  
pozzanghera nell'altra per non restarvi impi-

**Dinanzi agli Urali.**

Avanti a noi la catena degli Urali si levava, ba-  
to fra l'Asia e l'Europa.  
Quando che nella immaginazione dell'infanzia  
amo visto alto, impervio, più ostile delle Alpi,  
ere il confine di due continenti, separare uno  
ntro due mondi, due anime, due civiltà, che in  
è un seguito di colline facili, coperte di boschi  
vigliosi, ricche di marmi, di gemme, d'oro, di  
me e di ferro, vive d'alti forni e d'officine; che  
o la storia è stato continuamente sorpassato e  
erso dai grandi spostamenti di popoli e di razze;  
non segna neppure un confine amministrativo, e  
un obelisco afferma una demarcazione senti-  
ale che non ha riscontro nella realtà.  
Un mese nella *taiga* e nelle steppe vedevamo gli  
che sulle rive della Kama, del Volga, del Wol-  
e del Dnieper, hanno vissuto, a Perm come a  
gorod, a Pekoff, come a Mosca e come a Kieff,  
cita di lotte epiche contro la preponderanza del-  
ento asiatico, espandersi nell'Asia come sulla  
loro, come in una regione che fosse semplice-  
te la continuazione della grande patria lontana.  
Gli Urali non li arrestano, come non arrestarono  
il cammino dall'Oriente all'Occidente di quei  
ri che fra Perm e Kazan, a 1000 chilometri verso  
st, fanno scintillare, in cima ai minareti dei loro  
villaggi, la mezzaluna dell'*islam*.  
La strada è tagliata a traverso un bosco di pini e  
ui e il folto dà tale immagine di forza, che pare  
possa essere vinto dalla rapacità dell'uomo.

**Nel paese della fame.**

La degli Urali si entra nel paese della fame. Da  
ro anni i raccolti mancano, e la miseria di-  
ze gli abitanti che non riescono ad emigrare.  
o le finestre delle *ibe* non ridono, incontro a  
fiori come in Siberia; i campi sono qua e là  
onati e i contadini raccolti nei villaggi anche  
orni di lavoro, cercano nella ebbrezza della  
l'illusione consolatrice.  
aveva e sulle terre nere e rosse, dove crescono  
ulle e i pini, era il solito affondare e slittare,  
to lavoro arduo contro le difficoltà sempre ri-  
ti della via. E intorno, un paesaggio desolato;  
gi lontani, agglomerazioni di case senza cupole  
e senza minareti bianchi; genti strane nei campi,  
che sembrano vestite di corazzatura, volti da zin-  
cure, impenetrabili, senza nulla di familiare  
sguardo torvo.  
La strada diveniva sempre più siberiana; pareva  
vicinandosi all'Occidente, peggiorasse sempre.  
ta, le scosse, i salti della *taiga* ci sembravano,  
perché lontani, un nulla in paragone di questi  
ti che ci sbalottavano rudemente e nei quali  
amo le molle cedere e stemprarsi. Finalmente  
opero. Non eravamo lontani da Kazan, forse  
ometri ci separavano dalla vecchia città che  
to le bufere delle invasioni e delle guerre se-  
L'ultimo tratto era strada nuova, splendida,  
nabile alle migliori d'Europa; lo percorremmo  
udenza, come se portassimo un ferito; ed era  
to che portava noi.  
Domani, compiute le riparazioni necessarie,  
sammo la Volga in *ferry-boat* e ci mettemmo  
strada di Ninji-Nowgorod.  
Volga a Kazan pare un braccio di mare. Fino  
acque scendono le case della città, e sulle sue  
si agita la vita intensa.  
Madre Volga nutre di facili scambi, lungo le  
sue vie, tutta la Russia centrale, e fino al  
e fino alla Persia.

**Il giro del mondo in automobile. - I concorrenti del Giro del mondo**

Il *Motor Age* fa il calcolo, che assicura preciso,  
miglia che i concorrenti dovranno percorrere  
ra. Ecco il calcolo:  
New York a Chicago 1000 miglia.  
Chicago al Saskatchewan 1200 miglia.  
Saskatchewan a Dawson 2100 miglia.

Da Dawson al Capo Principe di Galles 800 miglia.  
Dal Capo Principe di Galles (traversata dello  
Stretto di Behring) al Capo Est 50 miglia.  
Dal Capo Est Siberia a Vladivostok 2305 miglia.  
Da Vladivostok a Irkonat 2500 miglia.  
Da Irkonat a Mosca 2700 miglia.  
Da Mosca a Berlino 1025 miglia.  
Da Berlino a Parigi 560 miglia.  
Totale 13.435 miglia pari a 21.630 km.

**Scuola per meccanici e conduttori di automobili (Torino)**

Per aderire alla richiesta di numerosi *sportemen* la  
Direzione ha ordinato un corso diurno accelerato con  
lezioni pratiche di guida e conferenze speciali sui  
principali tipi di macchine. Questo corso speciale co-  
mincerà il 10 marzo prossimo, ed avrà la durata di  
un mese.  
Al corso accelerato saranno pure iscritti alcuni fun-  
zionari superiori, inviati espressamente dal Ministero  
delle poste e telegrafi.  
L'insegnamento è affidato ai signori: ing. A. Ber-  
tolto, cav. uff. Goria Gatti, ing. Emilio Marengo,  
cav. uff. A. Rostain.  
Per programmi e chiarimenti rivolgersi alla Dire-  
zione della Scuola, via Balbis, 1, Torino.

il massimo consentito dalla legge. Questa delibera-  
zione fa salire il capitale sociale a L. 105.800 e ne  
garantisce il continuo aumento.  
A Milano, all'Università Popolare, il noto pub-  
blicista E. Longoni tenne un'interessantissima con-  
ferenza sul compiuto *Raid Pechino-Parigi*.  
Intrattenuto a lungo l'uditorio sul percorso da  
Pechino agli Urali, egli riassunse rapidamente il  
tragitto fino a Mosca e conchiuse affermando che il  
*raid Pechino-Parigi* costituì una grande, vera, alta  
affermazione dell'industria e dell'energia italiana,  
augurando che gli audaci che tenteranno fra poco il  
giro del mondo possano rinnovare il successo dell'in-  
gegno umano.  
La conferenza venne illustrata da sessanta riusci-  
tissime proiezioni.  
L'Associazione generale automobilistica, conti-  
nuando ad occuparsi attivamente degli interessi degli  
*chauffeurs*, ha deciso di equipaggiare delle guardie,  
che saranno pagate dall'Associazione. Queste guardie  
saranno messe in certi punti dove le contravvenzioni  
affluiscono ingiustamente. Queste guardie saranno  
incaricate di avvertire i *chauffeurs* del pericolo delle  
contravvenzioni da cui sono minacciati. Esse entre-  
ranno fra breve in funzione.  
Sul Motovelodromo di Brookland (Inghilterra),  
la pista sulla quale il famoso corridore inglese Edge  
(Napier-San Giorgio) stabiliva il *record* delle 24 ore  
coprendo km. 2845 e metri 514, è sceso di questi  
giorni, per un serio tentativo di abbassare questi  
*records*, il corridore Newton, che fu già partente nella  
prova in questione. Egli volle provare con una vet-



Il Giro del mondo in automobile. - I concorrenti europei a bordo del Lorraine. (Fot. Branger, Parigi).

**Corriere automobilistico**

L'A. C. di Milano si è fatto promotore di un  
Concorso internazionale per l'illuminazione dell'auto-  
mobile durante il mese di febbraio.  
Il Concorso è diviso in quattro categorie:  
1° per il miglior generatore di gas acetilene;  
2° per il miglior faro a gas acetilene;  
3° per le migliori serie di apparecchi per la illu-  
minazione completa di un'automobile con carrozzeria  
chiusa o chiudibile;  
4° per il miglior apparecchio completo d'illumi-  
nazione a fiamma ossidrica od ossiacetilenica.  
S. M. il Re ha accordato per questo importante  
Concorso una magnifica Coppa d'argento.  
A Milano, sotto la presidenza dell'on. Silvio  
Crespi, ed a Torino, sotto quella del cav. Goria Gatti,  
si sono inaugurati i corsi delle Scuole *Chauffeurs*.  
Nella nostra città per la cerimonia inaugurale parlò  
applauditissimo sul tema: *L'automobile come elemento  
di progresso*, il comm. Tacconia, assessore comunale.  
Un'importante statistica si è pubblicata sulle  
ultime Esposizioni di Londra e Parigi. A quella in-  
glese erano rappresentate 10 nazioni con 178 espo-  
sitori e 560 vetture; a quella francese 8 nazioni con  
221 espositori e 691 vetture.  
Tanto all'Esposizione di Londra, come a quella di  
Parigi, erano rappresentate 13 fabbriche italiane.  
Pure un grande successo di partecipanti raccolse  
il VII Salone di Bruxelles, inaugurato il 21 gennaio.  
La Mostra del Ciclo e dell'Automobile ha pure  
reso noto l'esercizio sociale 1907 e da esso si rilevano  
le floride condizioni della sua cassa. Infatti i soci da  
14 che erano nel 1905, sono saliti a 290 e il capitale  
da L. 1400 a L. 64.800. Gli utili dell'esercizio 1907  
raggiunsero le L. 41.000, utili che sarebbero stati  
molto maggiori, se non si dovessero ogni anno far co-  
struire appositamente i locali per la mostra. Deside-  
rando avere una sede stabile, il Consiglio propose, e  
l'assemblea unanime approvò, che le 41.000 lire di  
utili, insieme agli utili successivi, vengano accredi-  
tate ai singoli soci in conto di nuove azioni fino a  
quando ciascun socio abbia in società L. 500 di azioni,

tura di 80 cavalli il *record* dei dieci giri, ma all'ottavo  
giro doveva arrestarsi perché un pneumatico di una  
sua ruota posteriore gli era sfuggito di posto can-  
a appunto il grande sfregamento nelle curve. Durante  
il suo vertiginoso tentativo furono registrati dei giri  
in 1,88 2/5, vale a dire ad una velocità di 172 km.  
all'ora.  
Pare che Nazzaro abbia intenzione di recarsi  
prossimamente in Inghilterra per tentare con una  
60 HP Fiat di abbassare nuovamente questi *records*.  
In Francia, sul Circuito di Provenza, si svol-  
gerà, il 17 marzo, l'annuale corsa delle vetturette  
sotto il patrocinio dell'A. C. di Maraglia.  
A Nizza la settimana automobilistica avrà luogo  
dal 21 al 31 marzo.  
Una notizia assai lusinghiera pel nostro giorna-  
le, fattosi iniziatore della Susa-Moncenisio per vet-  
turette, è quella dataci di recente dal cav. Vincenzo  
Florio, che telegrafò al nostro direttore: «Parteciperò  
alla sua iniziativa con tutte le mie forze e conto di  
essere fra i concorrenti».  
Sotto migliori auspici non potevamo intraprendere  
l'organizzazione della nostra riunione automobilistica.

**VERSO LA PRIMA AERONAVE**

Il grandioso sogno intravisto dal Meusnier sta  
forse per realizzarsi. I giornali annunciano qua-  
tidianamente nuove costruzioni e nuove applica-  
zioni inerenti all'aeronautica, e sovente viene battezzato  
un nuovo apparecchio, ottenendone sempre  
un sensibile tributo di progresso in questo campo  
così pieno di ostacoli e di dubbi; ma non basta  
tutto ciò: non basta tutta la ormai numerosa  
schiera di dirigibili e di aeroplani, poiché il pro-  
blema rimane pur troppo sostanzialmente irri-  
solto.  
Quando e come avremo ciò? I numerosi ten-  
tativi fatti all'uopo non hanno avuto l'esito che

**AUTOMOBILISTI!** *Volete viaggiare con piena sicurezza?!*  
Usate **BENZINA** " **CARBURINE** "  
MILANO - Via Almese (Barriera di Francia) - Telefono 26-90. - MILANO - Foro Bonaparte, 2 - Telefono 95-76.

A chi spettano

i grandi premi?

a **PEUGEOT****Gran Corsa Automobilistica per Vetturette - Esposizione di Torino**Percorso Kilometri **180** di strada faticosissimaPrimo arrivato **Giuppone**, montando Vetturetta **PEUGEOT**  
in ore 4, minuti 1 e 2 secondiIl giro più veloce appartiene anche a **Giuppone**,  
su **PEUGEOT**,  
in minuti 42, 44 secondi e 4 quinti.**Gran Corsa  
per Motociclette pesanti****Esposizione di Torino**Percorso Kilometri **72** di strada cattivaPrimo arrivato **Rava**, su Motocicletta **PEUGEOT**

In ore 2, minuti 17, 1 secondo e 3 quinti

Il giro più veloce appartiene pure a **Rava**, in ore 1, minuti 6 e 16 secondi.**G. e C. FRATELLI PICENA - TORINO - Corso Principe Oddone, 15-17****Fabbrica di Automobili DE LUCA-DAIMLER**

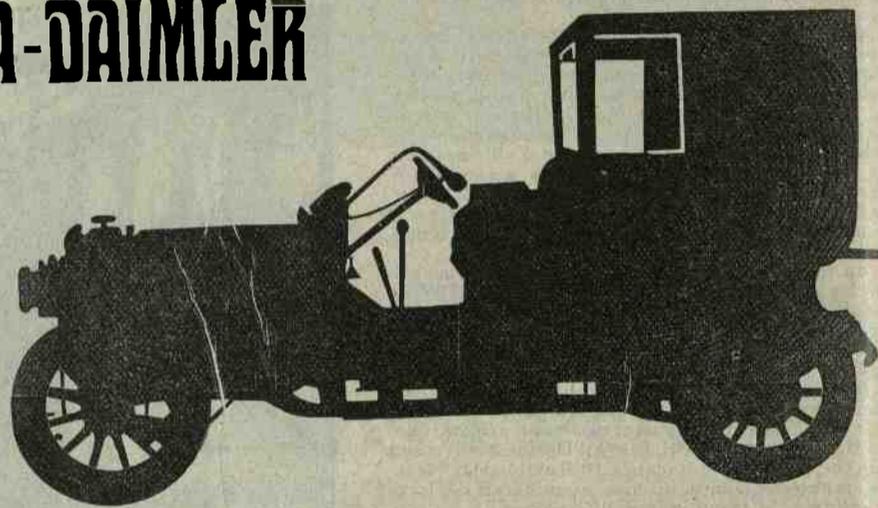
Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

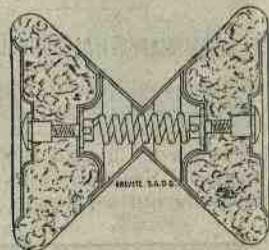
60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai

Le Vetture Daimler-De Luca sono  
la riproduzione del tipo perfezionato  
Daimler Inglese, ritenute le migliori  
del Regno Unito.Fornitori di S. M. il Re d'Inghil-  
terra e del Principe di Galles.

Chassis 16124 - 28140 - 32155 - 42165

*All'Esposizione Internazionale d'Automobili fu visi-  
tatissimo lo Stand della Ditta***G. VIGO & C.**

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Mobili ed accessori moderni per studio - Specialità  
Cassette per Generatori ed accessori per Automobili -  
Sport - Giuochi da Società e da Giardino.*Unici Rappresentanti del rinomato***DIABOLO CAMBO**  
INFRANGIBILE*Il migliore riconosciuto da tutti i giuocatori di professione.  
Il solo sempre riparabile.*

A molla interna.

si attendeva; lo studio di tanti dotti, la tenacia di tanti appassionati, l'oro di tanti cultori di questa bella scienza, l'ingegno di tante persone, insomma, hanno cozzato amaramente nell'insolubile.

Ma quale sarà dunque l'apparecchio che potrà finalmente, dopo tanti secoli, realizzare il più antico sogno dell'umanità? Qual'è quest'apparecchio aeronautico che offre maggiori requisiti per tentare disperatamente la soluzione dell'arduo problema?

E' forse il dirigibile? No, ché esso non potrà mai lottare neppure contro venti medi, sciupando inutilmente i suoi 12, 24, 40 HP contro di essi, tardo ne' suoi movimenti per l'enorme mole e pel minore peso specifico del corpo contenente il gas in confronto all'aria che sposta.

Non è ciò per l'aerostato, il più antico degli apparecchi che la storia ci ricorda, ma che dopo tanti secoli ci fa pensare ancora al famoso scritto di padre Lana: « Or io, che sempre ebbi genio di ritrovare invenzioni di cose le più difficili, dopo lungo studio sopra di ciò, stimo aver ottenuto l'intento di far una macchina più leggera in specie dell'aria, sì, che non solo essa con la propria leggerezza stia sollevata in aria, ma possa portare

in uno scarto d'uccello ferito al primo colpo di vento che lo coglie; non è, in verità, che un uccello privo d'istinto, sempre alla mercè del vento, il quale, mentre gli è propizio se debole e costante, gli è, invece, fatale in caso opposto.

Anche questo apparecchio dunque non si presenta, per ora almeno, tale da lasciare intravedere un prossimo raggiungimento della radiosità mèta.

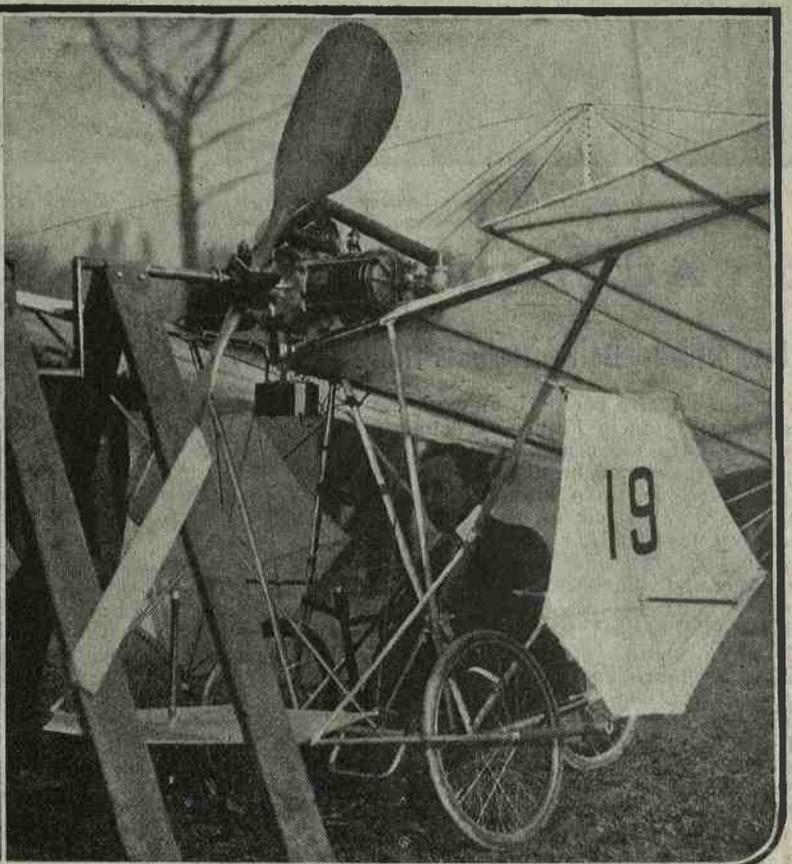
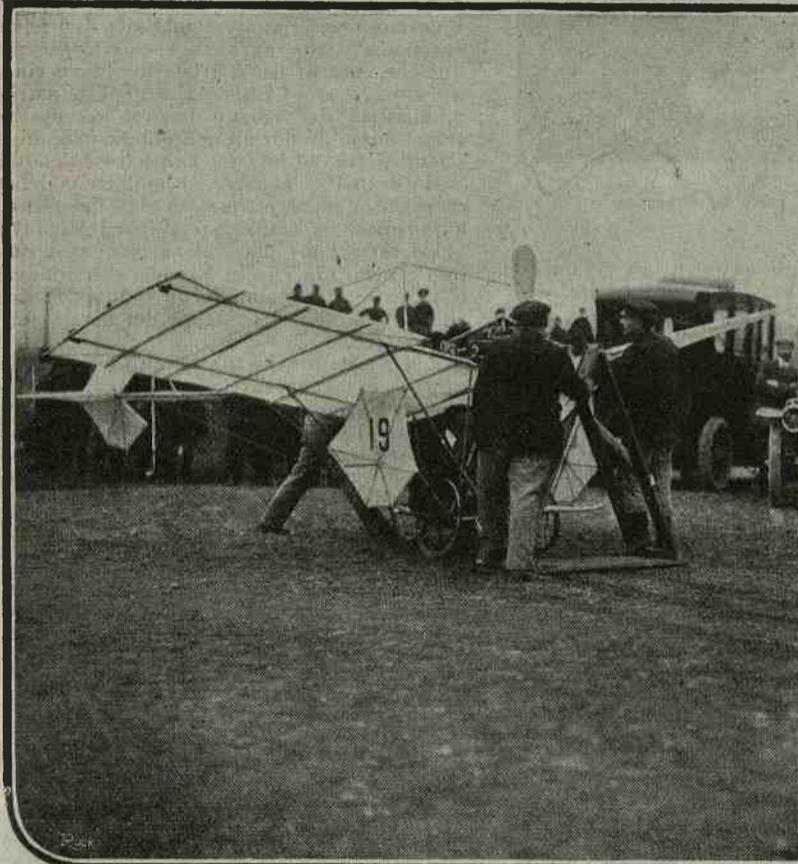
L'ortottero... non è ancora nato! Esso è quasi sconosciuto per non essere stato oggetto finora che di pochi studi, eppure chi sa che questo apparecchio, come quello che più s'avvicina alle forme dettate dalla natura, possa pervenire a quanto non è per i congeneri! E potrebbe avverarsi in parte questa mia allocuzione, benché non sempre sia possibile né conveniente imitare la natura.

E' l'elicottero un apparecchio costituito su principi affatto diversi da quelli che informano la costituzione dei congeneri; in esso solo ed unico organo di azione è l'elica, la quale, se saggiamente studiata ed impiegata, gli consentirà ogni possibile, sia pur difficile, movimento, rendendolo sommamente refrattario all'azione dei venti e delle varie condizioni dell'atmosfera.

studi, non ostante su di essa si siano avuti sempre discordi principii; ditatti vi è stato sempre chi ha sostenuto il tipo di elica a grande diametro e piccola velocità, mentre altri hanno sostenuto il tipo opposto di elica a grande velocità e piccolo diametro.

Può ritenersi che quest'ultimo tipo si sia affermato col nuovo secolo, giacché prima del 1900 esso non aveva dato che risultati poco lusinghieri. Il « Lebaudy », colle sue eliche di m. 2,50 a 1000 giri, e lo « Zeppelin », colle eliche ancor più minuscole di m. 1,50 solamente, hanno consolidato infine le tante speranze nutrite per questo tipo di elica che realizza facilmente l'antico sogno della velocità superiore ai 30 km. l'ora. In base a ciò, specialmente, ho progettato la costruzione di un elicottero di cui ora tratterò in succinto.

Prima base, ho detto, è quella delle eliche a piccolo diametro; la seconda è informata al principio di unificazione dei movimenti ascensionale e propulsivo. L'elica a piccolo diametro, oltre all'essere per sé stessa più leggera, esige un'armatura più ridotta e quindi anche più leggera, non ostante sia soggetta ad uno sforzo grande per la maggior velocità di cui è dotata l'elica che sostiene. Essa occupa inoltre uno spazio molto



L'aeroplano Santos Dumont N. 19.

L'apparecchio al completo pesa 56 kg.

Santos Dumont al volante.

sopra di sé nomi e qualsivoglia altro peso; nè credo di ingannarmi, essendo ché dimostro il tutto con esperienze certe e con un'infallibile dimostrazione del libro XI d'Euclide, ricevuta per tale da tutti i matematici. Farò dunque prima alcune supposizioni, dalle quali poscia dedurrò il modo pratico di fabbricare questa nave, la quale se non meriterà, come quella di Argo, di esser posta tra le stelle, salirà almeno verso di esse da sé medesima ».

L'aerostato dunque non potrà essere che un precursore del vero apparecchio aeronautico; il quale sarà costituito da una navicella volante priva di corpo di sostentamento, dotata di una forza sua propria per la quale potrà elevarsi e navigare nell'aria con facilità ed a velocità inusitate.

Potrà essere l'aeroplano l'apparecchio che ci porterà alla soluzione? E' semplicemente assurdo pensarlo; si osservi poi anzitutto ch'esso non costituisce che il volo personale, secondariamente la sua inverosimile carcassa non potrà mai essere guidata; l'avviatore che lo monta non potrà essere padrone dell'equilibrio, non potrà mai, con un solo movimento impercettibile, istintivo, scappare l'ondata di vento che lo investe trascinandolo irresistibilmente, malgrado lo sforzo disperato delle eliche, impotenti dinanzi all'enorme pressione esercitata dal vento sulla superficie umana dell'apparecchio; esso precipita al suolo

Se finora poco si è ottenuto da questa specie di apparecchio, vi è forse da attribuirne la causa alla concorde persistenza degli inventori nell'impiego di eliche, uniche spesso, e separate, pel sostentamento e per la propulsione. Non è possibile, secondo me, ammettere il giusto funzionamento di organi simili, separati, aventi un'azione affatto estranea l'uno all'altro, sia per l'azione varia cui sono soggetti, che per le differenti condizioni dell'atmosfera in cui si svolge quest'azione. E siccome l'elicottero non ha altro organo che offra punto d'appoggio, all'infuori dell'elica, così il sistema a duplici organi indipendenti necessita di essere sostituito con altro ben più soddisfacente.

Siccome ritengo questo apparecchio tale da imporsi decisamente sui congeneri, ne accennerò brevemente.

Dacché è esistita l'aeronautica, o meglio, dall'epoca di Franklin, siccome a lui si attribuisce l'ideazione dell'elica, fino ad oggi non è stato che un continuo avvicinarsi di studi e di esperienze intorno a questo congegno. il quale tanta parte ha nell'aeronautica; ed oggigiorno vi sono Case, come l'Antoinette, che costruiscono eliche di grande rendimento, astruendo da sperimentatori privati, come il Tatin, il Loger, il Maxim, il Forlanini ed alcuni altri, i quali ottennero pure grandi rendimenti. L'elica è stata dunque in ogni tempo, e lo è tuttora, oggetto di molti ed importanti

più ristretto, da cui ne consegue una più facile applicazione ed anche ridotta costruzione.

E' pur vero che questo tipo, a parità di condizioni, esige una forza motrice alquanto più elevata, ma l'estrema leggerezza degli speciali motori odierni (1) permette di ottenere questa forza con lieve differenza di peso e di spazio.

Per ciò che riguarda l'impiego delle eliche, ho ideato un sistema *sur-re-pulsivo*, consistente nell'unificazione dei movimenti ascensionale e propulsivo. Nel mio elicottero le eliche sono montate su speciali *châssis-mobili*, inclinabili in avanti o all'indietro, a volontà dell'avviatore; queste eliche ruotano orizzontalmente allorché l'apparecchio ascende o discende verticalmente o quando sia fermo nello spazio; obliquamente invece allorché avanza o retrocede orizzontalmente od obliquamente.

La velocità di moto dell'apparecchio è determinata dalla forza del motore e dall'inclinazione data alle eliche.

Dalla estremità posteriore dello scafo ove sta seduto, l'avviatore dirige l'apparecchio per mezzo di volanti analoghi a quelli delle automobili.

Potrebbe essere la soluzione?!

Peschiera, 13 gennaio 1908.

Ugo Cavazzoni.

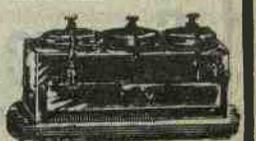
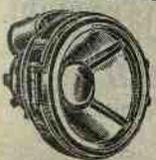
(1) Motore « Antoinette », pesa kg. 1,100 per HP.

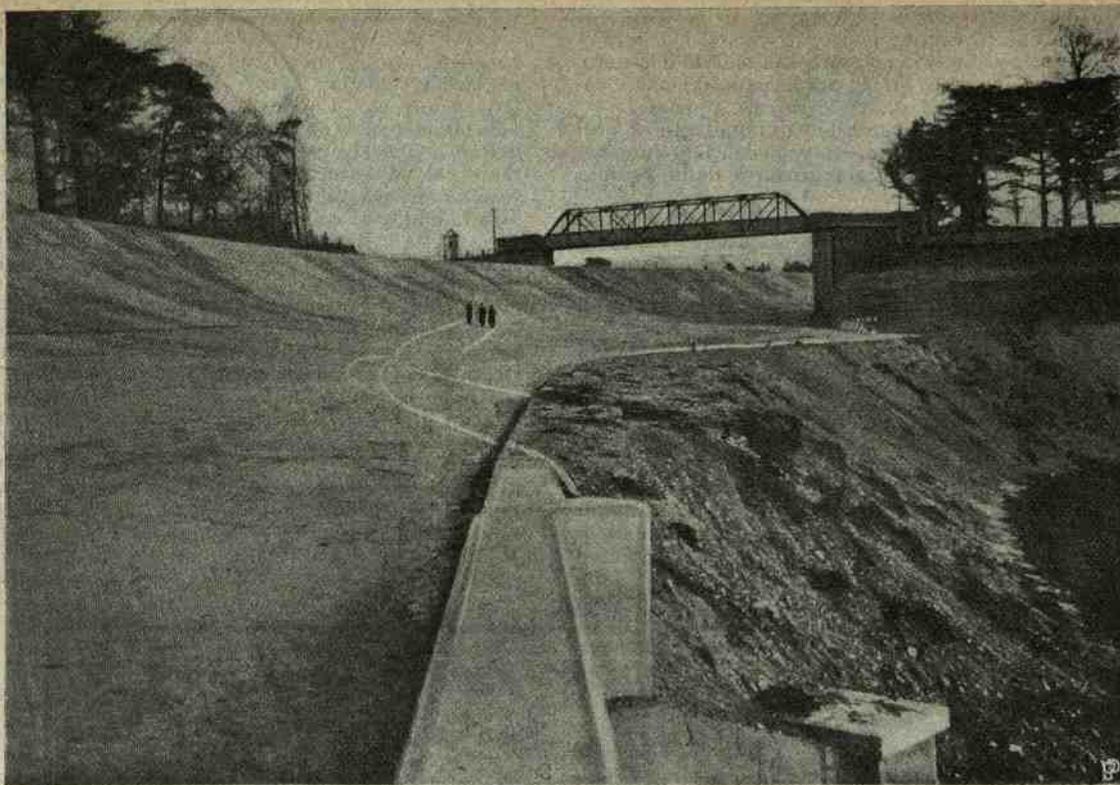
REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906





Un disgraziato accidente toccato all'automobilista Tryons mentre si allenava sulla pista di Brookland. La linea bianca indica lo scarto fatto dalla macchina.

## GLI AUTODROMI

### Dopo quello inglese un secondo in Francia

La cosa o l'affaire perchè è un vero e proprio affare che si tenta in Francia, è degna di nota per questo fatto essenziale. Quando in America si pensò alla costruzione di un autodromo, ed in Inghilterra non solo si pensò, ma si addivenne alla costruzione di un autodromo, che è quello di Brooklands, i francesi, giornalisti ed automobilisti, gridarono come tanti forsennati all'errore che si commetteva.

Ho letto in quella occasione degli articoli così pieni di belle ragioni (che io non trovavo tali) da riempirne una mezza biblioteca. Tra le altre amenità, un luogo comune da essi tirato fuori per dimostrare non solo l'inutilità, ma anche il danno di un autodromo, era il seguente:

« L'automobile è fatto per la strada, su di essa deve correre e mostrarsi, non deve essere circonscritta la sua azione in un luogo noto e costruito apposta per l'occasione ».

Io notai, con articoli che anche su questa Rivista videro la luce, che ad argomenti di tanto poco valore bastava rispondere: « anche il cavallo è fatto per la strada ed abbiamo gli ippodromi, anche la bicicletta è fatta per la strada ed abbiamo i velodromi »; oppure bastava tirar fuori un argomento più persuasivo ancora: « se l'automobile è fatto per la strada, perchè non abbandonate l'organizzazione delle corse, dedicandovi ai soli concorsi di resistenza? Quando voi per mettere una strada in condizioni da sopportare una corsa automobilistica mi spendete più di centomila lire per fissarla, per cintarla e per aggiustarla, tanto vale fare la spesa grossa, grossissima, ma una volta tanto, ed avere un autodromo ».

Passò del tempo. Brooklands fece discreti affari. I francesi stessi vi accorsero... e vi corsero. Ma i nostri buoni vicini son gente che non ama arrivar... seconda, e quando il fato ve l'obbliga, cerca nel suo spirito inesauribile una formula qualunque per dimostrare che ha ragione... anche quando ha torto.

E qui è il caso. Ora i francesi si accingono anch'essi alla realizzazione di un progetto per un autodromo, ma per non essere... secondi, essi parlano di *Circuito permanente*, come se un po' di zuppa non rassomigliasse ad un altro po' di pan bagnato.

Parliamone un po' a lungo con le parole del loro organo principale, l'Auto di Parigi: « Tra le numerose questioni all'ordine del giorno nelle diverse Commissioni dell'A. C. di Francia, ce n'è una attualmente allo studio che promette di prendere, in uno spazio di tempo piuttosto ristretto, un'importanza considerevole. Intendiamo parlare del progetto di *Circuito permanente* al quale il marchese de Dion ha legato il suo nome, pro-

getto per il quale ha già avuto luogo una riunione con l'assistenza dei presidenti delle diverse Commissioni.

« L'accordo sull'opportunità di un simile fatto fu unanime, come anche si venne alla decisione di costruire non un ristretto autodromo come quello di Brooklands, ma qualche cosa come un 50 chilometri di giro ed in una regione a 200 chilometri da Parigi. Brooklands è costato quattro milioni, basterebbe quindi avere la stessa somma per fare un Circuito permanente in Francia ».

E sapete quale espediente ha proposto lo stesso de Dion per raccogliere tale somma? Una lotteria con vetture automobili, cedute dalle case, per premi.

Intanto la cosa è molto avanzata, più di quanto si creda: venti diversi itinerari sono stati proposti da personalità che si interessano del progetto. Si sono messi allo studio, tra le mani dei membri della Commissione eletta allo scopo, una diecina di progetti, tra i quali si trovano delle località bellissime in Turenna, nei dintorni di Fontainebleau, Reims, Pont-Audemer, ecc.

Lo stesso giornale succitato nel dar queste notizie conchiude: « Come si vede da quanto sopra abbiamo esposto, il Circuito permanente eventuale sta molto a cuore ai dirigenti dell'A. C. di Francia, ed essi condurranno a buon fine il progetto suggerito dal marchese de Dion, non ne dubitiamo! ».

Quanta diversità dalle acerbe critiche di un anno fa, quando Brooklands cominciò a dare i primi segni di vita; quanti consigli ai costruttori ed agli *sportsmen* di non lasciarsi adescare dalla sirena-autodromo; eccoci ora alla lode che domani sarà entusiasmo, ed eccoci ancora una volta contenti di aver avuto ragione dal tempo e dalle cose.

Ed in Italia? Oh! anche tra noi fuvi un tempo in cui l'automobilismo infiammava i cuori e sentimmo parlare di circuiti in Lombardia in brughiera, ce ne consolammo come di cosa seria, perchè pareva la proposta venisse da persone serie, e che già provate altra volta davano più che sicuro affidamento di riuscita. Poi una sera ci trattennero alcuni volenterosi amici di Roma su di un circuito che da Roma, o quasi vicino ad essa, avesse il suo principio, ed anche questo noi accennammo al pubblico su questa ed altre Riviste, anche noi credemmo che in Italia, dove ogni anno tra Brescia, Verona, Bologna, Palermo, ecc. migliaia e migliaia di lire vengono succhiate dalle inaridite strade, fosse possibile qualche cosa di fisso, di stabile, dove riunire in un gran *meeting* internazionale l'industria automobilistica del mondo intero, ma ora tutto è stato messo a dormire, e chissà quando la questione potrà, se lo farà, ritornare sul tappeto.

Ho detto: se lo farà, ed ho detto male. Quando io parlai a tante ottime persone del fatto di un autodromo in Italia, mi rispondevano tutti, o quasi tutti, con quei tali argomenti... raccattati in Francia, ora che in Francia han dimenticato... il passato poco remoto e son venuti all'autodromo, chissà che anche i pareri dei nostri non siano per mutare?

E che sia anche un Circuito permanente il nostro, ci accontentiamo di seguire l'esempio, visto che non si può essere iniziatori, ma che almeno si dia segno di vita. E non sarebbe il caso di iniziare di nuovo la questione della più o meno utilità dei Circuiti permanenti, ora che gli argomenti francesi sono stati ingoiati, masticati e... digeriti? Mi piacerebbe sentire ancora quali idee hanno, dopo la decisione dell'A. C. di Francia, i miei egregi contraddittori di una volta!

Ma ho paura! Il sole di Francia è spuntato, e le cose hanno preso un aspetto più chiaro.

Meglio così per l'automobilismo.

Raffaele Perrone.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5



La macchina Napier dopo l'incidente.

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

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

Specialità: Motore 4 cilindri 10-12 HP per vettuette

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

## L'Esposizione americana degli importatori di automobili

(Nostra corrispondenza particolare).

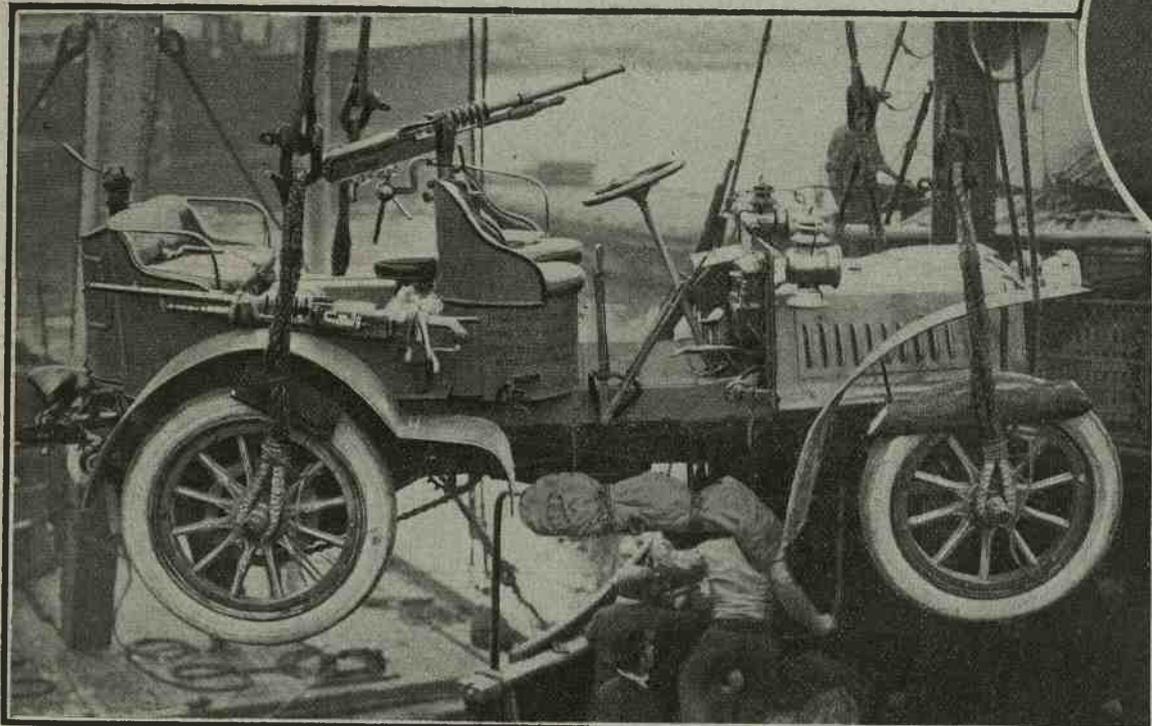
Sono passati tre anni dacchè i fabbricanti esteri di automobili hanno esposto i loro prodotti negli Stati Uniti, con una Mostra esclusivamente dedicata alle macchine importate. Questo nuovo genere di *Salon* si è aperto per tutta la prima settimana del corrente anno nello stesso palazzo dove mesi or sono ebbe luogo l'esposizione nazionale automobilistica, cioè al Madison Square Garden.

distingue e favorisce i prodotti latini nell'industria automobilistica. Anche in questa terra di affari, incominciano a capire come un solido modello senza bellezza, sia in contrasto col gusto del vero automobilista che nel suo sport deve mettere buona parte dell'anima.

La Fiat ha mostrato ben sette *chassis* dei quali due con carrozzeria e due con motore a sei cilindri. Il modello 1908 è notevole per la novità nel sistema di lubrificazione, nel magneto ad alta tensione e nella nuova posizione del differenziale per le macchine aventi la trasmissione a cardano. Il *chassis* 45 HP è stato, lo si può certamente affermare, il trionfatore del Salone. La grande marca torinese è qui assai bene inol-

trata dal sig. E. R. Hollander che ha aperto nuove sale di vendita vicino al Central Park. La Fiat Repair Co., diretta dal noto Cedrino, coadiuva poi con la Fiat Automobile Co. per offrire le migliori agevolzze ai clienti americani.

La Bianchi, la Züst e l'Isotta-Fraschini gareggiavano colle marche francesi per signorilità e



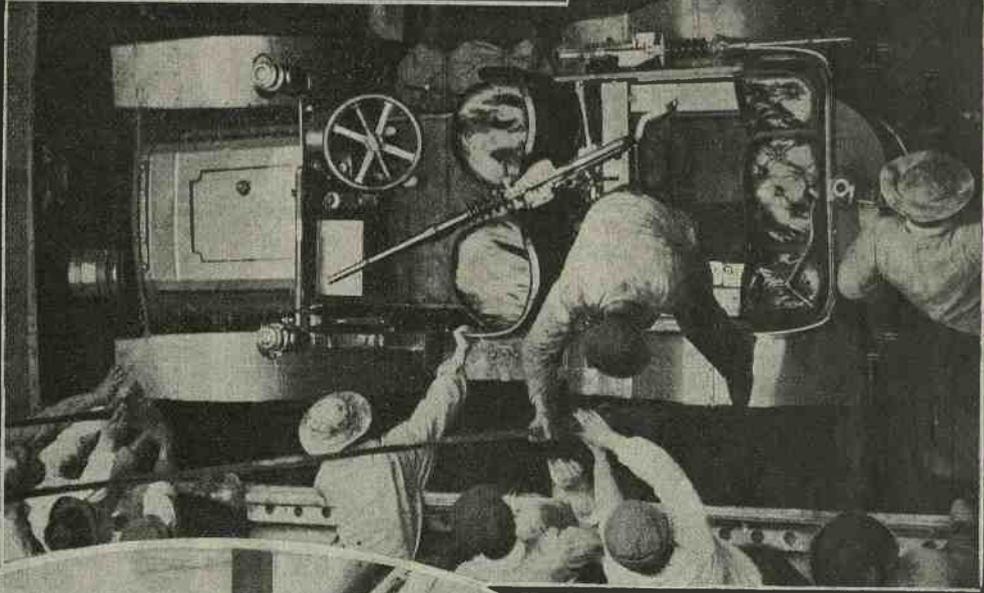
L'imbarco della mitragliatrice.



Una mitragliatrice automobile *el Marcecc.*  
Il capitano Genty.

finezza nei particolari. La prima aveva un ideale carburatore automatico ed un ottimo funzionamento delle valvole collocate oppostamente ai relativi cilindri.

Il passaggio dal vecchio al nuovo anno fu un particolare assai simpatico dell'*Importers' Salon*, festeggiato con una specie di *gimkana* automobilistica ed una pa-



La mitragliatrice veduta dal quai.



L'equipaggio della mitragliatrice si compone del conduttore cap. Genty, di un meccanico e di due soldati addetti alla mitragliatrice.

rata di figure allegoriche, incominciando dai mezzi di locomozione più antichi, a quelli dell'epoca romana, del diciassettesimo secolo e terminando coi mezzi contemporanei. Il corteo finale veniva chiuso da una splendida Fiat decorata di allora e portante il saluto del 1908.

Gli Importatori sono riusciti assai bene nel loro intento ed hanno mostrato di quale grande importanza siano le marche europee. Essi hanno pure deciso di ripetere l'Esposizione nella ventura stagione.

New York, gennaio 1908.

Rag. Francesco Penazzo.

**TOT**  
DIGESTIBLE-CAKETS

**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 o cambiato che questo tipo.

**PERRY "The PEARL"**

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



# LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

**28-45 HP**

**MODELLO 1908**

Rappresentante Generale:

**ENRICO MAGGIONI**

**MILANO**

Via Boccaccio, n. 1

## Una mitragliatrice automobile al Marocco

(V. illustrazioni a pag. 13).

Nella guerra che i francesi sostengono nel Marocco, funziona, da qualche settimana, una mitragliatrice automobile con motore di 35 HP. Il peso di 1200 Kg. L'armamento si compone di una mitragliatrice Hotchkiss che tira 600 colpi al minuto. La vettura trasporta pure, oltre l'equipaggio, 500 cartucce ed una mitragliatrice di ricambio.

## Il Touring Club Italiano nel 1908

Essendo ormai riconosciuto che il diffondersi e intensificarsi d'ogni attività turistica nel nostro Paese s'identifica coll'azione e lo sviluppo del Touring Club Italiano, riputiamo di notevole interesse pubblicare nelle sue linee principali l'ampio e svariato programma che questa grande fra le maggiori Associazioni nazionali ha di recente concretato e si propone di tradurre in pratica nel 1908. Quest'anno i soci del Touring riceveranno gratuitamente altri 8 fogli della Carta d'Italia al 20.000 di cui i 12 fogli (Torino, Milano, Brescia, Venezia, Genova, Livorno, Pisa, Firenze, Bologna, Civitavecchia, Roma, Frosinone, Napoli) già distribuiti agli iscritti nel 1906 e 1907, testimoniano eloquentemente della qualità e della utilità di questa opera poderosa.

Saranno pure inviati gratis: la Rivista Mensile, che dopo la sua completa trasformazione tipografica e giornalistica, compensa da sola e ad usura



L'ultimo cimento invernale di nuoto a Genova. - I concorrenti. (Fot. L. Guarneri).

struzione ed alla buona conservazione delle strade, il Touring ha pubblicato il *Manuale del cantoniere* che in forma facile e comprensiva riuscirà utile a quel modesto lavoratore che è lo stradino.

Come titolo di benemerita nazionale del T. C. I. ricorderemo le pratiche presso il Parlamento ed il Ministero onde ottenere la riduzione a 5 lire della tassa sulla bicicletta, il veicolo popolare e democratico. Vitale riforma, ufficialmente assunta dal Governo, che si dispone a presentarne il progetto alla Camera. Ricorderemo anche la riduzione del dazio sulla benzina, che è ormai un fatto compiuto, l'istituzione di uffici d'informazioni turistiche che servono anche da efficaci propaggini della sua complessa e potente funzionalità, ed il Concorso per il miglioramento degli Alberghi. Iniziative tutte che vedranno quasi lo svolgimento, quali i frutti definitivi nel 1908.

Ed è appunto in vista di questi risultati largamente benefici ed in considerazione della feconda missione civile e patriottica costantemente perseguita dal Touring Club Italiano, che ogni buon cittadino ha il dovere di accrescerne lo sviluppo e la potenza (presentemente conta 65.000 iscritti) rendendosi soci, procurando sempre nuovi aderenti, oppure se già socio annuale passare nella Categoria dei vitalizi o quinquennale (1908-1912).

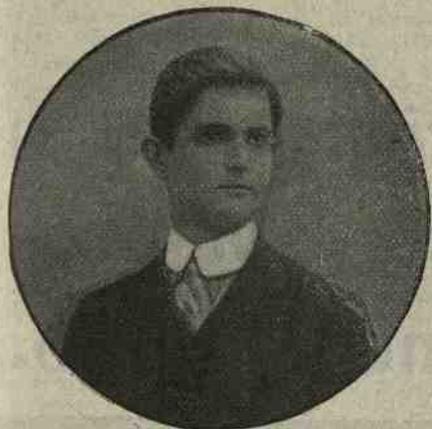
L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5 all'anno.

## Il XIV Cimento invernale della Rari Nantes Milano

Il cimento è riuscito degno certamente dell'aspettativa — scrive la *Gazzetta dello Sport* — e ne è prova il nucleo dei trentasei intrepidi giovani, forti di audacia e di energia, che ha facilmente raccolto. Un tuffo gelido, 250 metri di percorso, un ottimo broulé, e la dura prova è finita, finita splendidamente, facile dimostrazione che finalmente anche i cimenti hanno preso terreno fra noi, e che la ritrosia del pubblico degli anni addietro si converte ora in simpatia calda e sincera per questi ardimentosi nuotatori.

Un pubblico numeroso di parecchie centinaia di persone ha incorniciato felicemente la scena: e in una parola, il successo fu completo.

Ecco senz'altro i nomi di questi forti:  
Giuseppe Cantù, Castiglioni Pietro, Mascheroni Antonio, Sinigaglia Rienti, Bonalumi Enrico, Ciceri Celeste, Dell'Orto Angelo, Federici Marco, tutti della Rari Nantes Milano — Ceresoli Adorno, Pastore rag. Rodolfo, Granati Luigi, della Rari Nantes Florentia — Reiser Adolfo, Buttinoni Ferruccio, Castiglioni Eugenio della Nettuno — Arcari Enrico, Baccalini Amadeo, Ferrari Lorenzo, della Canottieri Olona — Coerezza Angelo, Paldoff Cesare, della Milano — Gavanna Angelo, Marchesi Angelo, Sormani Nino, Contardi Alfredo del Gruppo Nautico Milanese — Amati Luigi, Dolci Drione,



Albertazzi Giovanni, vincitore del campionato ligure 2ª categoria.

il tributo pecuniario della tenue quota sociale (L. 6 annue); il nuovo e completo *Annuario Generale* ed alcuni profili-monografie illustrate.

I soci avranno in più la *Guida* delle strade di grande comunicazione, indispensabile *vade-mecum* per coloro che desiderano viaggiare con perfetta conoscenza dei principali itinerari.

Parecchie altre comunicazioni, aventi per iscopo di propagare lo spirito turistico in Italia e di facilitarne per ogni rispetto la pratica quotidiana, saranno edite dal Touring, quali ad esempio: l'*Annuario dell'Automobilismo 1908*, la *Monografia sulla manutenzione stradale in Italia*, le *Camere d'Albergo*, autorevole e geniale studio sul Concorso indetto dal Touring stesso all'ultima Esposizione generale di Milano, e l'*Attraverso l'Italia*, elegante e voluminoso album in cui sono riprodotte tutte

le curiosità e le meraviglie storiche, artistiche e naturali d'Italia.

Nè a questo limita il Touring il suo operoso fervore.

Fra le iniziative che maggiormente meritano di essere segnalate, accenneremo all'impianto dei Cartelli indicatori, le pietre miliari del viatore moderno e di cui già 4000 vennero disseminati lungo le strade italiane, le segnalazioni stradali e la imminente adozione di fanali notturni ai passaggi a livello.

Tutto ciò non disgiunto da un'azione costante di studio, di consulenza tecnica e di propaganda dei principii razionali che debbono presiedere alla co-



I concorrenti al Cimento invernale di Firenze. — 1. Bruschetti Alfredo; 2. Biagi Eugenio; 3. Bimboni Alberto, maestro di musica; 4. Gori Pietro; 5. Saltini Delfo; 6. Cristelli Umberto; 7. Pastore Rodolfo; 8. Laurati Giacomo; 9. Crosti Aristide; 10. Granati Giulio; 11. Nucci Fernando; 12. Mozzi Oreste, il famoso campione della Rari Nantes; 13. Linari Arrigo; 14. Ceresoli Adorno. (Fot. E. Bellesi - Firenze).

**DIOLISTI** Provvedetevi del varo Fanale "AQUILAS" a raggio di 100 metri.

I veri "Aquilas" portano l'impressione della Marca di fianco e la parola "Aquilas".

Articoli d'illuminazione, casalinghi e ohinoglierie.

**FABBRICA**

**F.lli SANTINI - Ferrara**

Esposizioni Internazionali  
Bruxelles 1905  
Grand Prix  
Milano 1906  
Medaglia d'Oro

## SOCIETÀ TORINESE AUTOMOBILI ELETTRICI

concessionaria dei Brevetti Krieger

Vetture e Vetturette Elettriche ad accumulatori.

VETTURE A BENZINA CON TRASMISSIONE ELETTRICA

Omnibus e Camions del due sistemi.

# G. & A. DURIO

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

## Pneus cuir "DURIO"

Pneumatici di cuoio in un sol pezzo di tutti i tipi

Brevetto Durio-Martina

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

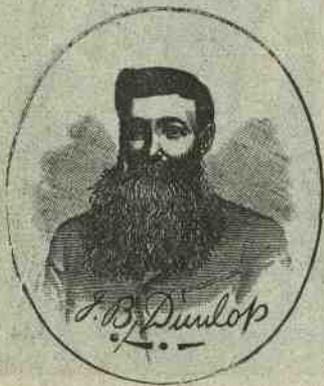
## CICLISTI!

### Le nuove Camere d'aria 1908

per la massima elasticità

- „ qualità della gomma
- „ fabbricazione impareggiabile
- „ perfetta congiunzione

assicurano alla **Marca**



# DUNLOP

la supremazia definitiva del resto già confermata colle sue  
**Coperture.**

The Dunlop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1<sup>A</sup> - Milano  
Telefono 12-70 - Indirizzo Telegrafico PNEUMATIC.



Il sig. Malgorani, de Rari Nantes milanesi, il quale, per allenamento, percorse a ruoto 3 km., domenica, 26 gennaio, ore 14. (Fot. A. Foli, Milano).

l'industria, il commercio? No, solo lo sport, l'audacia; quale ideale li sospinge per steppe, per ghiacci e deserti? Forse la gloria, forse la scienza? No, ma ancora lo sport, ancora l'audacia, perchè questi uomini che tra non molto partiranno per una delle più grandi imprese che l'uomo avrà mai compiuto, hanno come primo, come vero scopo quello di mostrare al mondo intero la forza e la potenza dell'ingegno e dell'animo umano. Poco tempo è trascorso dal giorno in cui l'Italia del principe Borghese lasciò da Parigi a Pekino un solco della sua forza, eppure oggi, altre regioni, altre terre ancora più inospitali e ribelli attendono la stessa orma di grandezza... ma l'avranno? Sarà la natura così benigna e cortese, da non ostacolare il passo all'audacia umana che la sfida col rombo di otto motori?

La Pekino-Parigi s'è attuata, è vero, ma è anche vero che le due prove non possono essere confrontate: prima di tutto, la diversa distanza e l'entità del percorso, poi il rifornimento della benzina che nella Pekino Parigi permetteva quasi ad ogni tappa che la marcia fosse continuata, mentre nella New York Parigi più di 900 chilometri saranno compiuti senza rifornimento, senza aiuto, nulla; poi ancora, ogni giorno della Pekino-Parigi aveva certo un domani in mezzo agli uomini, tra case più o meno ospitali ed amiche, ma a molti giorni della New York Parigi non arriderà un domani quieto e tranquillo, perchè il domani sarà come l'oggi, come l'ieri, triste e solitario nel silenzio delle cose e degli uomini.

E' vero: altre opere più grandi, più difficili di questa, han già tentato l'uomo, una, sopra tutte, la scoperta del polo, e se qui è la lotta contro l'ignoto che ha attirato l'uomo come sfinge maliarda, si direbbe che anche nella New York-Parigi la stessa sfinge abbia sorriso, perchè la lotta ignota e pur saputa contro il pericolo si presenterà ogni giorno, ogni ora, muta e accanita, per sparir e poi risorgere senza tregua, sempre più febbrile ed incalzante ogni ora, ogni momento; e sarà appunto questa lotta continua contro mille ostacoli, contro mille pericoli, contro le mille insidie della natura, che disarmerà quelle piccole otto carovane o le innalzerà all'onore di accolte di eroi.

Ma ora, a qualche giorno dalla partenza della grande corsa, è inutile cercare d'illuderci; sappiamo che i pericoli della New York-Parigi sono molti, sappiamo che le difficoltà della corsa gigantesca sorgeranno ad ogni passo, ad ogni giro di ruota, perchè questa non è più una corsa, ma cessa d'esser tale per assurgere a vera spedizione attraverso regioni inesplorate e quasi deserte, e come tale più di semplici automobilisti, pronti a slanciarsi a grandi velocità su strade ben tenute, e capaci di compiere un raid di proporzioni modeste, abbisogna piuttosto di veri e provati esploratori, poichè non son tanto le virtù dello sportsman automobilista che devon riflettere nella grande prova, quanto le qualità dell'esploratore pratico d'un'automobile; invece, coloro che hanno accettato la proposta del *Matin* saranno, non lo nego, giovani, forti, coraggiosi, audaci, ma assai probabilmente saranno se non alla loro prima grande prova, certamente nuovi a un viaggio d'esplorazione, nuovi alle lotte, alle fatiche, ai sacrifici, ed è specialmente per questa causa, che pur lodando la grandezza e la portata dell'idea, pur ammirando l'audacia di coloro che han accettato, non posso essere ottimista, e credo che, o per un guasto al motore, o per la mancanza di qualche materiale necessario, o per la completa assenza di aiuti e di rifornimenti, o infine se non per una causa materiale, per una morale, le otto carovane saran costrette una ad una a retrocedere e a rinunciare all'audace progetto.

Troppo leggermente e troppo presto, credo, ci si è preparati ad una prova di siffatta mole; non si sa, nè si può sapere come un'automobile riuscirà a passare lo stretto di Behring, non si sa come essa potrà impegnarsi sulle sconfiniate regioni dell'Alaska, dove per centinaia e centinaia di chilometri l'occhio si perde in un'immensità d'un candore affascinante, non si sa, infine, come un'automobile che abbia sostenuto queste precedenti dure prove, possa ancora attraversare campi immensi, dove il fango impiglierà le ruote, dove la neve arresterà il motore, dove lo sgelo tradirà la via.

E non basta, perchè l'automobile, benchè possente, non è ancor riuscita a superare pianure nevose sconfiniate e a lasciarsi, come segno di vittoria, due solchi profondi, e perciò il motore non potrà sempre pulsare generosamente, senza arrestare mai il suo susulto poderoso, nè i pneumatici potranno resistere per lungo tempo alle pressioni e ai tagli dei ghiacci aguzzi e pungenti, nè gli uomini infine, quella trentina d'audaci, che tra un mese si muoveranno sorridenti, forse inconsci della grande, della terribile prova che li attende, potranno sorridere fidenti e sicuri della vittoria, quando la loro macchina con un rantolo affannoso s'arresterà in una pianura bianca e sconfinata, ed essi, impreparati a quella *panne* orribile, che centinaia e centinaia di chilometri avran inferito al forte organismo della loro macchina, le chiederanno forse invano un ultimo sforzo violento che richiami la vita nelle sue fibre d'acciaio, che il freddo e la neve avran forse ghiacciate, mentre assonnati e stanchi i loro occhi si perderanno nelle immensità grigie in un'affannosa ricerca d'un aiuto.

E guai, se quelle otto piccole carovane si distaccheranno lungo il percorso l'una dall'altra; le otto macchine devon aver comuni la vita e i fremiti, la loro marcia può esser lenta, ma deve essere continua e compatta, perchè in questo caso nell'unione, più che la forza, sta la resistenza alla natura e a una natura selvaggia quant'altre mai.

E' vero: qualche automobile francese s'è provata in questi giorni sul Monginevro, e l'esame tra un centinaio di spettatori e una ventina di meccanici, pronti a dare alle macchine l'aiuto delle loro braccia, è riuscito, e lo si capisce, splendidamente, ma a me più che una prova, quest'esame è sembrato una... freddura di qualche *panne* che accadrà nelle pianure deserte della Siberia e che quattro o cinque uomini, che forse la fame, il freddo e il sonno avran reso simili a ombre parlanti, dovranno riparare stancamente, meccanicamente.

Eppure la prova si farà, e il 15 di febbraio è la grande data: l'uomo ha accettato quest'odissea di sacrifici e di lotte senza un momento d'esitazione, e qualunque sia per essere la riuscita dell'impresa gigantesca, l'atto solo della sua audacia è bello, ripeto, è ammirabile, è umanamente grande.

Per parte mia, non ho fiducia in un esito favorevole, e non voglio esser troppo pessimista credendo che le automobili a poco a poco, una ad una, rinunzieranno alla grande prova, attendendo che altri studi e altri perfezionamenti giungano a corazzare l'automobile contro le nevi e i ghiacci...

E se la prova invece riuscisse?... E' quanto auguro sinceramente non a una, ma a tutte le automobili partecipanti alla New York-Parigi, tanto più che questa titanica gara avrebbe un grande significato nella storia dell'umanità e del progresso, segnando l'ultima tappa dell'automobile prima di giungere vittoriosa e fremente agli estremi limiti polari.

Monaco, gennaio 1908.

Nino Salvaneschi.

Roberti Giovanni dell'Atalanta di Bergamo — Isimbaldi Fiorello, Bigli Leonardo, Corti Giovanni dell'U. S. Lecchese — Chiesa Giuseppe, Contini Antonio, Schmid Corrado dell'U. S. Besozzo — Italo Jotz dello Sport Club S. Terenzio — Crosti Aristide della Sportiva Germignaga — Coppa Enrico, Mentaschi Nino, Bandera Dante di nessuna società. E' presente anche il Segretario r. n. Korner G., il quale però ha lasciato solo ieri il letto per una forte indisposizione, e naturalmente non poté cimentarsi: fu già convincente prova di una forte passione sportiva la sua presenza.

Adattiamo pure e con piacere alla simpatia del pubblico i tre intrepidi della Rari Nantes Fiorentina, venuti espressamente per partecipare alla prova!

Chiuse la riunione la distribuzione delle medaglie, e una squisita torta che per merito di un simpatico rari nantes che desidera sempre l'anonimo, non manca mai tutti gli anni. Il servizio medico era disimpegnato dagli egregi dottori Piccoli e Nulli, coadiuvati da una squadra della Croce Verde, ma fortunatamente nessun benchè minimo incidente si ebbe a lamentare.

L'aria misurava + 1 1/2 e l'acqua + 5 1/2.

## È possibile la New York-Parigi?

Appena il *Matin* lanciò la proposta audace di attraversare il mondo intero colla macchina più finita e più veloce che mente umana abbia saputo ideare e che mano umana abbia potuto costruire, l'umanità intera accecata da quel bel sogno di gloria e di conquista, intontita ancora dalle ultime vittorie riportate attraverso due continenti dalla macchina agile e forte che non corre ma vola, che non parla ma rugge, che non sente ma freme, accettò coraggiosamente, spavaldamente quasi, la proposta del grande giornale francese, e in un momento di follia incosciente e di superbia indomita, promise di partire e di arrivare. Ma essa non poteva, nè doveva prometterlo, perchè l'impresa ideata era al di là della forza dell'uomo, al di là della potenza della macchina, più vicino al sogno che alla realtà..., eppure, quando la calma subentrò al primo entusiasmo che divampa sempre forte ed improvviso tutte le volte che l'uomo concepisce un'idea gigante, otto audaci scrissero il loro nome e il nome delle loro macchine, pronti a sopportar mille fatiche e mille privazioni, pronti a sacrificare un po' del loro denaro e un po' della loro vita per la consacrazione dell'idea audace.

Tutto ciò è bello, è ammirabile, è umanamente grande, perchè quale causa sprona quegli uomini attraverso continenti e regioni così diverse? Forse



I partecipanti al XIV Cimento invernale dei Rari Nantes milanesi: 26 gennaio 1908, ore 15.

(Fot. A. Foli - Milano).

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

“ ATALA ”

LA RIVELAZIONE DEL 1908

Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

CICLI FRERA

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

## I violenti nello sport

Da qualche mese in qua, anzi da quasi un anno, la *boze*, tanto nel sistema anglo-americano, come in quello francese, è diventata di moda in Francia, e specialmente a Parigi.

Non v'è circolo o club, per quanto piccolo o grande esso sia, che non abbia intromesso lo studio della *boze*, come una volta vi fu quello della scherma, e le accademie si susseguono l'una all'altra con i pomposi e poco veridici nomi di campionati (come è avvenuto per la lotta), con grande ed unanime soddisfazione dei diversi pubblici.

Ora non c'è che *diabolo* all'aperto e *boze* nel chiuso; l'uno fatto più per

inneggiato ed avevano anche aiutato questo, che essi dicevano, salutare e utile sport, cominciano ora ad emettere lunghi e non ingiustificati lamenti perchè le cose non si svolgono con quella calma, con quella misura che sono le vere regolatrici indispensabili di ogni manifestazione sportiva.

Ed il lamento proviene, giustificatissimo, da questo fatto: nei *matches* di *boze* le rivalità si accendono troppo, e qualche mascella o qualche costola ne soffre troppo sovente, accompagnata (è il caso di dire *male accompagnata*) da colpi non sempre... scolastici, ma come dati da gente che abbia il fermo, ma poco lodevole principio, di un reciproco massacro delle rispettive e non rispettate membra.

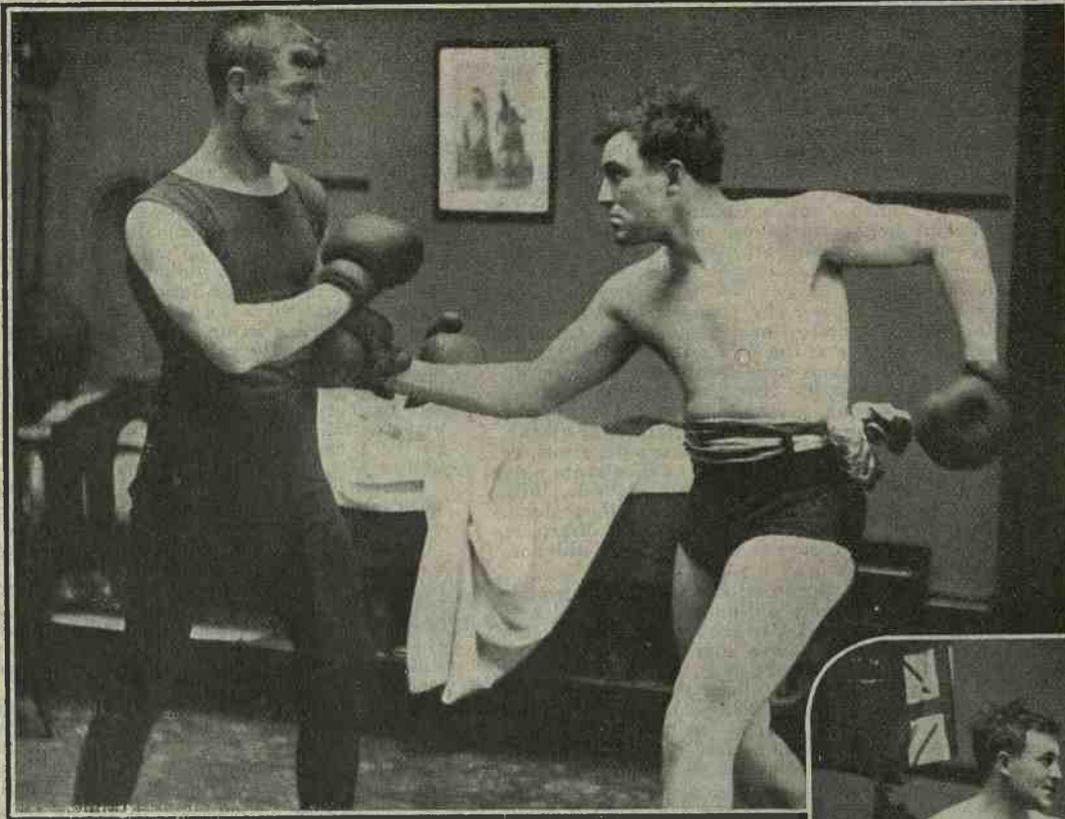
La polizia quindi, impaurita di questo stato, abbastanza selvaggio, di cose, è intervenuta... come arbitra (gli arbitri propri, come nei famosi campionati di lotta, sono quelli che il più delle volte le pigliano... di sauto torto), e in mancanza di altri mezzi persuasivi, ha sciolto le sedute ed ha proibito la prosecuzione.

I giornali suddetti han gridato il *crucifige* contro questi violenti che con le loro smanie *eroiche* finiscono per compromettere le manifestazioni tanto bene organizzate, ed hanno ragione; dove non hanno ragione è appunto quando si meravigliano.

Ciò dimostra che o hanno poca pratica delle cose sportive o hanno poca memoria, vivendo in una completa amnesia di quanto succede giorno per giorno.

Lo sport, in qualunque ramo noi volgiamo la nostra attenta inchiesta, ha sempre avuto i violenti, i quali potrebbero anche, e giustamente, essere chiamati guastamestieri.

Voi avete il violento nell'ippica che in una corsa, in un concorso, massacrà la povera bestia, se non riesce a massacrare anche se stesso. Lo avete nell'automobilismo; e guai non solo alla macchina che gli capita sotto le mani, ma ai poveri diavoli che hanno la mala sorte di essergli compagni di vettura e di... *sventura*, guai per la strada che è calpestata dal *mostro* di cui ha il comando, guai per tutti quelli che gli si parano innanzi. E in tal modo l'automobilismo si è arricchito sin dal

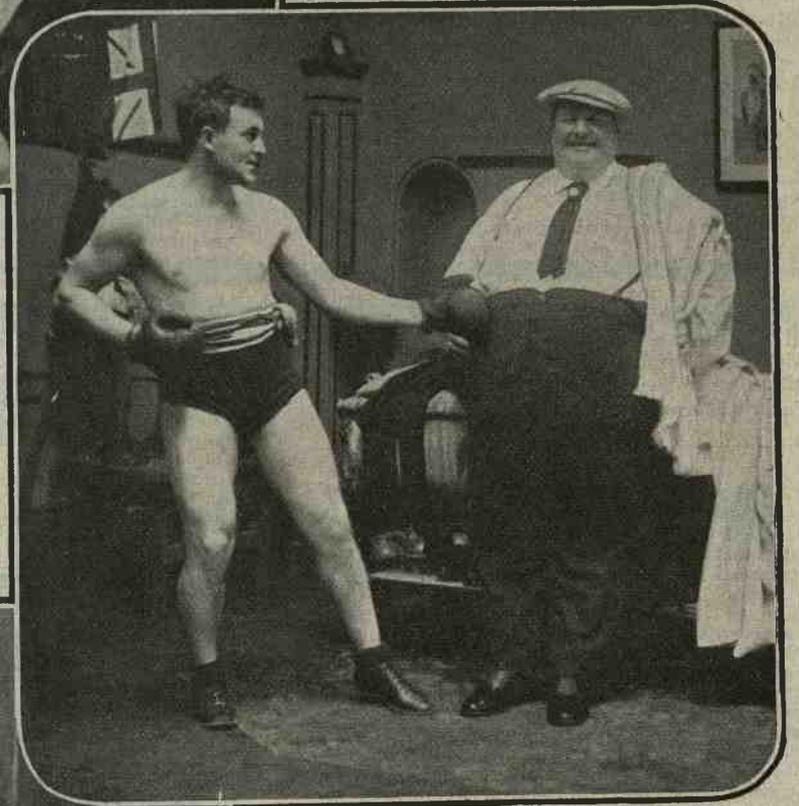


A Londra ha avuto luogo il campionato mondiale di *boze*. Il franco-canadese Tommy Burns ha trionfato su Gunner Moir, il campione inglese dei pesi massimi.

le anime delicate che vogliono si far dello sport, o almeno far mostra di farlo, ma senza sentirne soverchio danno per la fatica; l'altra, la *boze*, per le anime forti, per chi sente nel sangue quel certo fremito, quel certo schioppettio, direi quasi, che ha bisogno nella fatica appunto di trovare un calmante.

E tutto ciò sarebbe da elogiare, da glorificare, perchè, anche volendo fare qualche restrizione sul capriccio poco durevole della moda, bisogna sempre pensare che tutto quanto è moto è benessere e salute, e lo sport, in qualunque sua branca esercitato, è sempre da incoraggiare, ma, come tutte le cose belle di questo mondo, i neri han cominciato a sbucar fuori e non in piccola quantità.

I giornali francesi infatti, quelli stessi che al rifiorire della *boze* avevano



Eccleston, l'allenatore di Burns.

suo nascere di un esercito numeroso di autofobi che guardano per traverso uno strumento di civiltà e progresso. Quest'odio è tutta opera dei violenti.

Ed il violento del ciclismo? In istrada ne diventa padrone e se non vi si caccia addosso si perchè teme anche per lui; in corsa cerca di rovinare i compagni, in pista, in mancanza d'altri



L'inglese Gunner Moir, l'avversario di Burns. A sinistra il suo allenatore, a destra il suo manager.

**S. SINIGAGLIA E C.**

Casa fondata nel 1880

Studio Tecnico Industriale

TORINO - Via Andrea Doria, 8 - TORINO

**Tubi flessibili in metallo**

resistenti alle più alte pressioni, per vapore, aria compressa, olii grassi e minerali, gas, acqua.

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI

**G. DAMIANI & C. TORINO**

VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. NO. 30-49




argomenti, scende di sella e trasforma la macchina in una daga. Nella scherma il violento dimentica che la spada ha il bottone e la sciabola manca di filo, s'infiamma, va a fondo e tira sciabolate come un Orlando Furioso e finisce per non trovar più un avversario se non nel proprio maestro che lo conosce... e gli raddrizza le ossa e gli calma i bollenti spiriti. Nella lotta e nella boxe è lo stesso

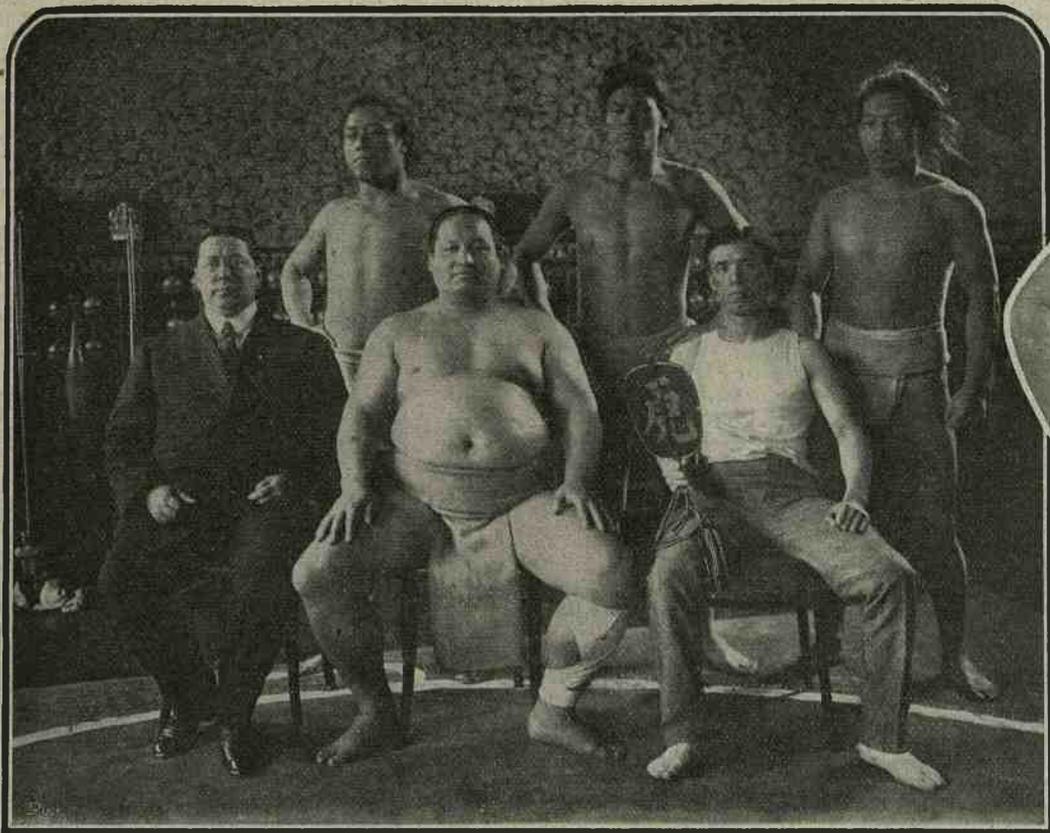
fiche a tempo debito, seguite da espulsioni in caso di recidiva, noi puliremo il terreno di questi brutti elementi i quali allontanano tante buone volontà, e discreditano in faccia al pubblico, non sempre pienamente al corrente della cosa, lo sport che essi praticano.

Non è quindi da lamentare perchè nella boxe qualche pugno non regolare ha mandato all'ospe-

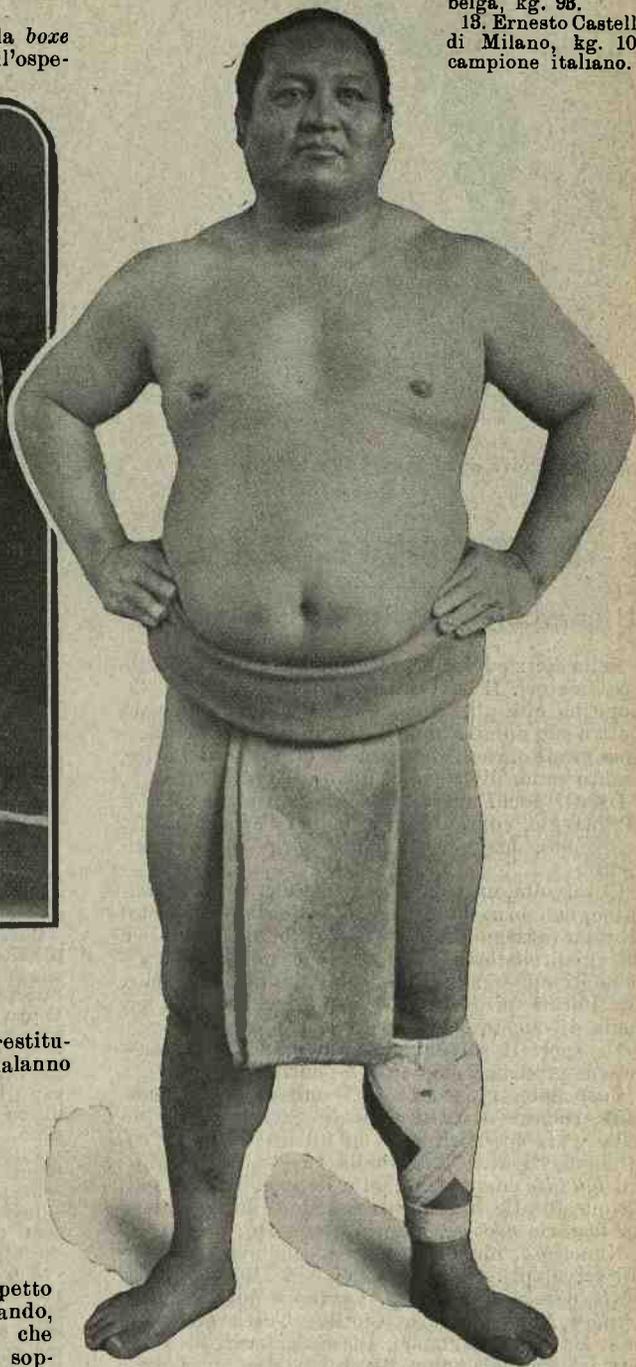
- 9. François Fournier, francese, kg. 95.
- 10. Hollerick Le Boucher, olandese, kg. 110, campione d'Olanda.
- 11. E. Grenna, di Genova, kg. 100.

12. Pierre Fonson, belga, kg. 98.

13. Ernesto Castelli, di Milano, kg. 108, campione italiano.



Il campione di lotta giapponese e la sua troupe dopo un assalto dato in presenza del presidente degli Stati Uniti Roosevelt.



Hitachiyama il migliore lottatore giapponese pesa 143 kg.

sport che ha già della violenza nel fatto stesso della sua natura, aggiungete quella dell'individuo violento ed avrete uno spettacolo dei più crudeli e poco divertenti, ed anche poco adatti allo scopo per cui questi sports sono esercitati. Escludo, si intende, quei lottatori... violenti per programma, i quali sono obbligati a farsi sputar addosso dal pubblico infuriato, o tirar dal medesimo nova fresche... o di marmo (come è successo a Palermo pochi giorni addietro). Nel *foot-ball* i violenti li vedete subito. Quando tirano un calcio sperano sempre di colpire qualche membro avversario, e quando uno del campo nemico si ritira zoppicante, essi fremono e sorridono. E' così; è nella natura loro, e il *foot-ball*, quando c'è un po' di mischia attorno alla palla, li aiuta molto volentieri nelle loro intenzioni.

In tutti gli sports il violento c'è ed è, ciò che non dovrebbe essere, nel maggior numero dei casi, troppo ma troppo perdonato e sopportato. Invece con un po' di disciplina ferrea, con delle squali-

— dalo qualche *matcheur* poco destro alla restituzione, se non alla difesa, perchè il malanno non è della *boxe* o della lotta, ma di tutti gli sports, come sopra ho in fretta dimostrato; ci vuole della grande disciplina, e dei regolamenti tali da essere più duri forse degli stessi poliziotti che accorrono a salvare i cittadini dalle violenze dei tristi; noi dobbiamo salvare l'avvenire dello sport e per far ciò non bisogna venire a patti o transazioni, non bisogna nè perdonare nè lasciar correre, obbligarli al rispetto della persona o metterli bravamente al bando, fuori, lontani dalla gente come si deve, che la violenza non ama e non vuole nè può sopportare.

RAFFAELE PERRONE.

### Un campionato di lotta a Milano

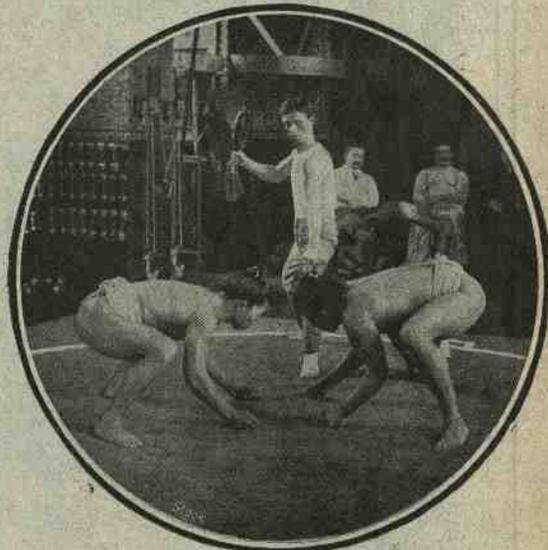
All'Eden di Milano da qualche sera si svolgono le lotte per il Gran Premio Milano che si svolge sotto il patronato della *Gazzetta dello Sport*.

Fra i concorrenti vi sono:

- 1. Giovanni Raicevich, di Trieste, kg. 110, campione del mondo.
- 2. Emilio Raicevich (Ruggero), di Trieste, kg. 107, campione d'Italia.
- 3. Jourdan D'Uzes, francese, kg. 110.
- 4. Willy Stalling, tedesco, kg. 95, campione dell'Hollstein.
- 5. Paul Bahn, tedesco, kg. 125, campione tedesco.
- 6. Arturo Annoni, di Milano, kg. 95, campione milanese.
- 7. John Belling, inglese, kg. 125, campione d'Inghilterra.
- 8. Pietro II, basco, kg. 100.



La gamba di Hitachiyama confrontata con quella di Omifugi, un lottatore della squadra capitanata dal campione giapponese.



Omifugi e Hitachiyama lottano alla presenza del presidente Roosevelt.

|   |   |
|---|---|
| <b>MERCEDES 45 HP</b>   | Modello 1906 con due carrozzerie Rothschild Paris, double phaeton e limousine |
| <b>MERCEDES 70 HP</b>   | Modello 1906 carrozzeria double phaeton Rothschild Paris                      |
| <b>VENDONS!</b> (Prezzo d'occasione)                                |   |
| Funzionamento ottimo, carrozzerie perfetto stato.                   |   |
| Per trattative scrivere: G. A. Corso Vittorio Emanuele, 86 - TORINO |   |

# ZÜST

## 28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale  
ENRICO MAGGIORI - MILANO



Sulla patinoire di Milano. - Due valenti pattinatori.  
(Fot. A. Foli - Milano).

## PATTINI E SKY

### Il pattinaggio a Sondrio

Nella sferza del sotto zero fuggono come trottole i pattinatori. Il sovrano fra gli sports della stagione ha qui già ripreso, e da molto tempo, lo scettro suo dominatore. E' perciò un'ora di *rendez-vous* gradito, nell'ebbrezza di un esercizio utile, quanto sano, dilettevole, quanto ritemperante.

Difatti pochi sports, forse nessun altro come il pattinaggio, consente in un bagno d'aria vibrante, ossigenata, maggiori, più intensi, più sani godimenti.

E' talvolta, un volare qual freccia scoccata dal'arco, con bruschi ritorni o sapienti volute; tal altra un vezzeggiare in graziosi arabeschi; oppure è il leggiadro *balancé* dalle ritmiche cadenze, espressione di leggerezza di trine; o è, infine, la difficile, multiforme *pirouette*, che tutte racchiude le audacie di questo esercizio invernale.

Da sport il pattinaggio assurge perciò ad arte vera e propria, complessa e gentile.

Così nella ghiacciaia in Gombaro è un incessante roteare di pattinatrici e pattinatori; i più nella gaia spensieratezza di un'ora di moto comunque vissuta; altri nella ricerca del meglio: dal *balancé* comune, a quello doppio, carino assai; da questo alle innumeri evoluzioni consacrate in un frasario esotico, quanto eteroclitico.

Numerose, numerosissime specialmente le gentili scivolanti, riprodotte nei ben riusciti *clichés* degli egregi signori ing. Lanino e dott. Campi: signore Anna Questa e Clotilde Torti, signorine nob. Marcella Lavizzari, Pia Guicciardi, Bice Polatti, Maria ed Anna Biancardi, due graziose e già abili neofite, nob. Carlotta e Giuseppina Sertoli, Ersilia Orsatti, Bice Fojanini, Linda e Maria

Lavizzari, Teresa De Magri, Nella Venturi, Angiolina Rota, Ada Perini, Giulia Longoni, Gina Caimi, Lucia e Anita Buzzi.....

Per le più è un ritorno a questo simpatico sport, che, nelle molli ondulazioni del corpo, dà ad esse flessuosità e salute.

Rivedo tante e tante vecchie conoscenze; e la mente corre ad altri appassionati del pattino oggi altrove.

E poichè gli assenti hanno sempre torto, fra i presenti ricordo: prof. Martinelli, cav. avv. Questa, Torti, ing. Lanino, dott. Campi, Fiorioli, avv. Del Felice, Cantelli, dott. Belley, F. Del Felice, Piero Buzzi, Giovanni, Giulio e Battista Lavizzari, Gino Valenti, il novizio ten. Blanda che con vantaggio, sebbene con alterna vicenda, salvaguarda il prestigio dell'arme, Lorenzo Paribelli, Gianfranco Sertoli, Ugo Martinola, Taccalli, Moro, Antonio Sertoli, Peppo Gianola, Mondina.....

E i bambini? Come nominare uno per uno tutti questi diavoletti, che scorrazzano pel campo? Ricordo, fra i tanti: Adriana Cao, Nilla Torti, Luciana e Tommasino Buzzi. Dora e Jole Turchetti, Lidia e Fabio Roscio, Lorenza ed Emma Rota, Nadia Castellani.....

Ricordo, rivedo ed ammiro ed intanto nel caleidoscopio invernale turbinano, si agitano, volteggiano, gareggiano, si rincorrono, si superano tante balde energie desiderose di calore, d'aria, di luce e di moto.

Sondrio, gennaio 1908.

Feder.

## GIUOCO DEL CALCIO

### Il I Gran Torneo Internazionale di foot-ball (19-20 aprile).

L'annuncio di questa nostra grandiosa manifestazione sportiva da una quindicina di giorni fa il giro dei principali quotidiani e sportivi italiani e francesi, nonché delle più importanti riviste di sport svizzere, tedesche ed inglesi.

Quest'avvenimento principe, il primo del genere bandito in Italia dall'epoca in cui il *giuoco del calcio* mosse i suoi primi passi e che non ha riscontro in Europa, pel suo carattere d'internazionalità, che nella *Coppa Turcoing* disputata in Francia due anni or sono e che raccolse le squadre di Olanda, Belgio e Svizzera, questo avvenimento nuovo, come importanza, nel campo di uno sport ancora giovane di rinascenza per l'Italia come è il *foot ball*, non mancherà di avere un clamoroso successo, e suscitare un interesse vivissimo.

I premi vistosi, fissati nel valore di L. 2000, non hanno riscontro finora in nessuna organizzazione precedente; organizzazione questa volta che sarà meticolosa per serietà e completa per gli egregi competenti che sono stati chiamati a costituire il Comitato esecutivo.

E questo Comitato esecutivo già tre volte fu chiamato a raccolta dal nostro giornale, ed in tre sedute si può ormai dire che i preliminari dell'organizzazione sono stati fissati nelle loro linee generali non solo, ma pur anche nei dettagli.

In seduta 28 gennaio, che fu la prima, vennero distribuite le cariche e le attribuzioni del *Comitato esecutivo* in tal modo:

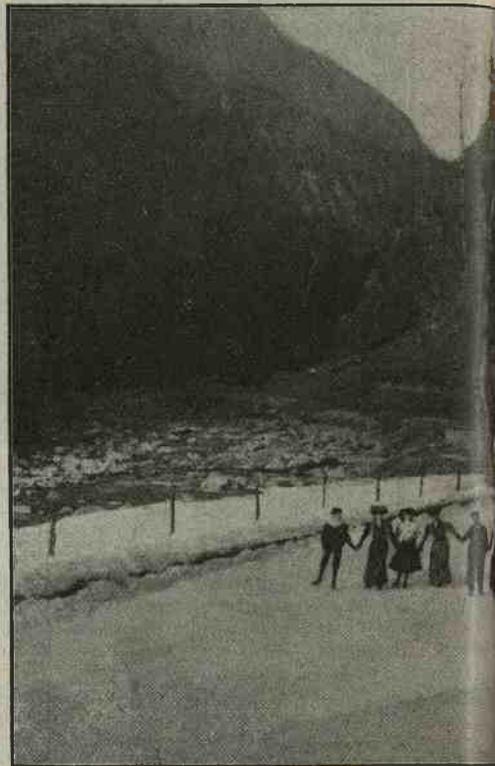
*Presidente:* Gustavo Verona; *Vice-Presidente:* Alfredo Dick; *Segretari:* Hess e Bollinger; *Relatore:* G. C. Corradini; oltre ai signori: ing. Varetti, ingegnere M. Gamba, dott. Secondi, Schoembro, Maccagno, Berardo.

Donde appare come la Direzione della *Stampa Sportiva* si sia attornata dei presidenti delle tre principali Società cittadine del calcio, e cioè: Dick pel *F. C. Torino*, Varetti pel *F. C. Juventus*, e Berardo pel *F. C. Piemonte*, del rappresentante torinese della *F. I. F.*, sig. Gamba, e di altre quattro o cinque note personalità torinesi, esse pure di competenza indiscussa in questa nostra branca di sport.

La prova migliore sul terreno pratico dell'eccellenza della nostra scelta ce la dà il non indifferente lavoro di organizzazione che, ora che parliamo, possiamo quasi dire completata.

Anche ad un *Comitato d'onore* pensò la Commissione, chiamando a presiederlo S. A. R. il Duca degli Abruzzi, un tempo entusiasta e giuocatore egli stesso. Abbiamo inoltre invitato a farne parte, ed entusiasticamente hanno aderito i signori:

Senatore Secondo Frola, sindaco della città di Torino; comm. Camillo Tacconis, assessore comunale; il presidente ed i due vice-presidenti, signori Espoi e Schneider, della *Federazione Internazionale di foot-ball*; il presidente ed il segretario della *Federazione Italiana*: Principe Balbiano di Belgioioso d'Este, e rag. L. Bosio.



Veduta generale

Con l'ultima riunione, quella di venerdì scorso, 7 corrente, vennero stabilite definitivamente le modalità della nostra grande manifestazione. E cioè:

Il I Torneo Internazionale di foot-ball si svolgerà a Torino nei giorni 19 e 20 aprile, rispettivamente domenica e lunedì di Pasqua.

Come terreno di giuoco venne scelto quello del *Campo sportivo torinese*, quale il migliore cintato ed il migliore ubicato della nostra città.

I premi vennero stabiliti in L. 2000, ma abbiamo preveduto che, con le spese di organizzazione, questo avvenimento verrà costare al nostro giornale più di cinquemila franchi, somma che saremo soddisfatti e lieti di aver data alla gran causa sportiva, se riusciremo sempre più ad invogliare la nostra gioventù a dedicarsi a questo sport dilettevole e salutare sopra ogni altro: il giuoco del calcio, e se, come non ne dubitiamo, saremo riusciti a creare un precedente di organizzazione grandiosa in materia di riunioni internazionali di *foot-ball*.

Pertanto tutti i grandi *Clubs* italiani hanno aderito alla nostra generale manifestazione.

*U. S. M. Milan Cricket*, *Andre' Doria*, *Pro Vercelli*, *F. C. Torino*, *F. C. Juventus*, *F. C. Piemonte*, sette Società che si impongono pel loro passato glorioso, desiose tutte di difendere i propri colori, di cimentarsi con le migliori squadre estere che converranno a Torino a rappresentare la Francia, la Germania, la Svizzera e forse l'Inghilterra.

E così dei grandi *Clubs* italiani solo il *Genoa Cricket*, pur plaudendo all'iniziativa torinese, dichiara di non poter partecipare al torneo perchè precedentemente impegnato con un Club estero.

Dalla Francia poi, prima ancora che fosse stato diramato il regolamento, che venne solo approvato nell'ultima seduta del 7 corrente, sono pervenute otto adesioni, e cioè quelle del *Gallia Club*, la gloriosa Società che vinse nel 1905 il Campionato di Francia



Un gruppo di giovani pattinatori sulla pista di Sondrio.

(Fot. Cantelli).

Pneumatici  
per  
Cicli

# WOLBER

Modello  
1908

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

e quello di Parigi, e che quest'anno si trova fra i primi classificati nel *Campionato di Parigi*, non ancora terminato.

Inoltre hanno chiesto di iscriversi i seguenti Clubs: *Amiens Athletic*, campione di Piccardia; *Jeune France* (Lycée de Tourcaing); *Union Sportive de Ancien*; *Club Athlétique du XIV Arrondissement*, ottimamente classificato fra le prime Società che si disputano attualmente il Campionato di Parigi; *Jeunesse Républicaine du XIII Arrondissement*; *Cercle Athlétique d'Enghien*; *Iris Club Parisien*.

Non dobbiamo nascondere che queste prime adesioni sono dovute ai succinti, ma pur lusinghieri cenni di pubblicazione del nostro torneo, dei grandi confratelli sportivi parigini: *L'Auto* e *Les Sports*.

Ora che scriviamo, altre importanti richieste di iscrizioni abbiamo ricevute dalla Francia e dalla Svizzera; le daremo, a titolo di cronaca, nel numero prossimo.

Peccato che al 99 per cento di esse non potremo accordare ospitalità, trovandoci logicamente costretti, dati i limiti del tempo disponibile, allo svolgimento delle gare, a non accettare che una squadra, la migliore fra le iscritte, per nazione. Del resto i regolamenti che più sotto pubblichiamo, e per i quali dobbiamo ringraziare gli esimii compilatori signori Bollinger ed Hess, hanno in sé il concetto che ci resse nel fissare il modo di svolgimento del nostro Torneo.



Veduta generale della patinoire milanese. (Fot. A. Foli - Milano).

2. A tale scopo sono invitate tutte le società di *Foot-Ball* di farle avere il loro partecipazione a questa riunione sportiva.

3. Il Comitato organizzatore sceglierà le migliori squadre delle diverse nazioni che si sono iscritte, e questa scelta si farà di comune accordo con i signori delegati dell'Associazione internazionale di *Foot-Ball*.

4. Il giro dei *matches* da giuocarsi sarà determinato da questo Comitato.

5. Le gare d'eliminazione avranno luogo la domenica 19 aprile, e le decisive si effettueranno il 20 aprile.

6. Il Comitato si riserva il diritto di far giuocare una gara di consolazione.

7. Le regole del giuoco saranno quelle dell'Associazione internazionale di *Foot-Ball*.

8. In ogni caso non previsto dal regolamento, il Comitato sarà giudice inappellabile.

9. Il *referé* sarà scelto dalla Commissione svizzera degli arbitri.

10. I Clubs scelti dalla Commissione dovranno mandare una distinta esatta dei giuocatori che parteciperanno alle gare.

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

12. La squadra vincitrice della gara finale otterrà un premio del valore di L. 1500 circa, come pure sarà dato un premio alla seconda squadra classificata.

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

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

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

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

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

4. Le quattro squadre partecipanti alle semifinali (una a Milano, una a Genova e due nel Pie-

monte) giuocheranno a Torino eliminandosi per coppie estratte a sorte.

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

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

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

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

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

10. Compongono il Comitato i signori: Gustavo Verona, presidente; Alfredo Dick, vice-presidente; G. E. Hess e Fr. Bollinger, segretari; Gius. Maccagno, cassiere; ing. Varetti, ing. prof. Miro, Gamba, F. Bernardo, dott. prof. Giov. Secondi, Franz Schoenbrod, G. C. Corradini.

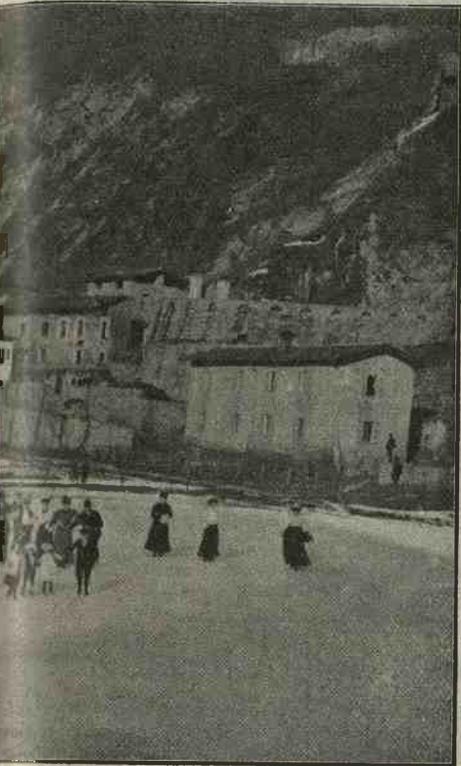
**I Campionati federali. (II categoria).**

\*\* Pel girone regionale di seconda categoria si sono incontrate domenica 2 febbraio a Vercelli l'*Ausonia* di Milano e la *Pro Vercelli*; il *match*, arbitrato dall'ottimo *Godley* del *F. C. Juventus*, si svolse innanzi a numeroso pubblico.

Durante la prima ripresa i vercellesi, favoriti dal vento, attaccano di continuo la porta milanese che, malgrado sia ottimamente difesa, è passata due volte per merito degli *avanti* vercellesi Rampini e Fresia. Nella seconda ripresa le azioni si svolgono vivaci, ma senza alcun nuovo risultato per i due contendenti.

Applausi nutriti salutano alla fine vinti e vincitori per la partita egregiamente disputata.

\*\* Neppure a Genova domenica 9 corr., l'*Ausonia* fu più fortunata. Fu battuta dall'*Andrea Doria* con due *goals* segnati uno per ripresa, contro uno mar-



(Fot. Cantelli).

di Sondrio.

Stiamo pertanto attendendo l'approvazione delle nostre gare e relativi regolamenti — l'uno per le eliminatorie italiane, l'altro per il girone internazionale — dalla Federazione italiana e da quella internazionale. Approvazione che per autorevoli assicurazioni avute, non si riduce più che ad una formalità burocratica, avendola in massima già ottenuta.

La ragione vera che spinse il nostro giornale a questo arduo passo in questo sport, certo ancora giovane per tale grandioso genere di avvenimenti internazionali, fu quello di scuotere il sonno che pareva avesse colpito in questi ultimi mesi le nostre massime associazioni nazionali del calcio, dopo che una questione di principio male impostata e peggio interpretata in seno alla Federazione pareva avrebbe dovuto portare ad una discordia generale nel campo del nostro sport.

Onde oggi è vivamente encomiabile il risveglio delle Società italiane del calcio, che se, volontariamente o non, hanno quest'anno fatto fallire i campionati banditi dalla nostra Federazione, si son pur tuttavia tutte coraggiosamente schierate appena l'appello di un giornale serio e diffuso le ha invitate ad un grandioso ciclo di gare internazionali.

Questo è un segno non trascurabile di vitalità rigogliosa in questo momento di supposta crisi dei grandi Clubs internazionali.

Vuol dire che la *Stampa Sportiva* potrà portare il tanto di aver fatto rivivere di passione e di entusiasmo per il nostro bel giuoco del calcio l'ormai numerosa schiera dei *foot-ballers* italiani.

**Regolamento nel Torneo internazionale di « Foot-Ball » organizzato dalla « Stampa Sportiva » di Torino.**

1. Domenica e lunedì, 19 e 20 aprile 1908, sul campo sportivo « Motovelodromo », a Torino, avrà luogo un Torneo internazionale di *Foot-Ball*, organizzato dalla *Stampa Sportiva*.



Sulla patinoire milanese. — Il giuoco del diavolo. (Fot. A. Foli - Milano).



**GARAGES RIVVITI**

ELA.T. - ALBERTI - STORERO

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

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 1908

**10-14 HP** (Tipo fiacre) a cardano

15-20 - 20-30 HP a cardano

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

**75 HP** (Tipo Taurus)

**F.I.A.T.**

cato nel primo tempo dal centro seconda riga dell'*Ausonia*.

Dimodochè la vincente le eliminatorie milanesi (per modo di dire!) può dirsi fin d'ora virtualmente selezionata dalla finale di Campionato federale seconda categoria.

Vedremo l'*Andrea Doria* sul terreno vercellese se saprà vendicare la sconfitta ricevuta sul proprio terreno e contrastare in qualche modo alla *Pro Vercelli* il primato assoluto che fino ad ora nessuno ha voluto, né potuto contrastare alla sorella maggiore delle squadre di seconda categoria.

### Notizie a fascio In Italia e all'estero.

\*. In seguito all'ultimo match fra l'*Union Saint-Gilloise* e il *Racing Club* di Bruxelles, che vinse con 3 goals a 2, benchè cinque minuti avanti la fine della seconda ripresa il giuoco abbia dovuto essere fermato avendo il pubblico invaso minacciosamente il terreno, si può finalmente accertare che anche quest'anno il Campionato del Belgio spetta al *Racing Club* di Bruxelles, gli ulteriori matches che ancora si dovranno disputare non potendo più mutare tale classifica.

\*. Domenica 2 febbraio si sono battuti pel Campionato di Parigi il *Racing* ed il *Gallia Club*. Malgrado una splendida difesa il *Gallia*, che non si trovava certo in una delle sue migliori giornate, soccombette con 3 goals ad uno.

Inoltre il *Club Athlétique* di Parigi ebbe ragione con 1-0 del *Club Français*.

In seguito a questi ultimi incontri il *Racing* passa in testa di classifica con 15 punti. Seguono il *Club Français* (14), l'*A. S. Française* ed il *C. A. de Paris* (13), e il *Gallia Club* (11).

\*\* A Napoli il giuoco del calcio va diffondendosi. Il *Naples F. C.* e la *Società Sportiva Napoli*, regolarmente iscritti alla Federazione, hanno chiesto di iscriversi a disputare un campionato regionale di seconda categoria.

Inoltre, di questi giorni una nuova società dal nome esotico si è costituita, e cioè: l'*Open Air Sporting Club*.

\*\*\* È terminato il torneo di foot-ball per la disputa della Coppa offerta dal comm. Bona al *Club Sport Veloce*. Nella mattinata ebbero luogo le eliminatorie. Vennero eliminate le squadre del *Milan F.-B. C.* e del *Torino F.-C. C.*

Alle 16 ebbe luogo la gara finale tra la squadra della *Pro Vercelli* e la *Juventus* di Torino. Vinse la *Pro Vercelli*, splendidamente, in grazia della sua perfetta omogeneità.

La squadra del *F. C. Torino* era formata di dieci giocatori, ed era priva di tre dei suoi migliori campioni, sostituiti all'ultimo momento. C. G. C.

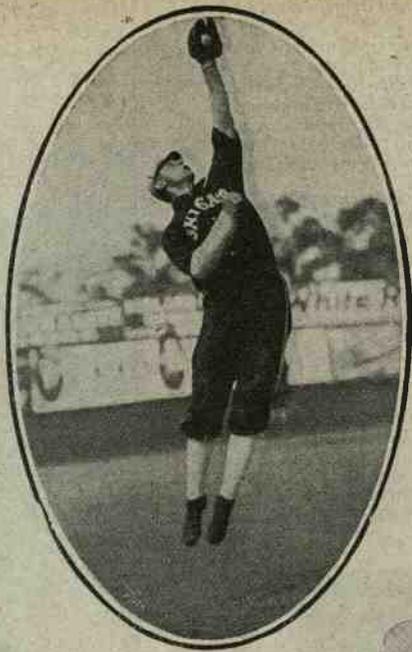
### GIUOCHI SPORTIVI

## IL BASE-BALL

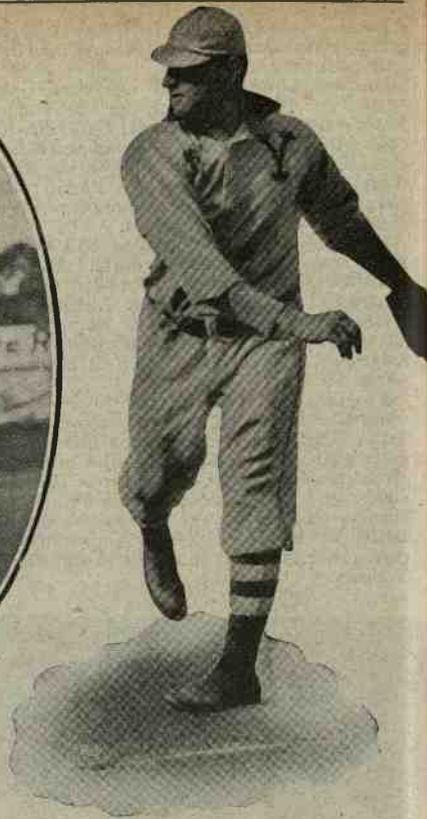
È un giuoco in uso nelle regioni nordiche, poco conosciuto in Francia ed ignorato totalmente da noi. Si giuoca fra 18 persone e cioè 9 contro 9. La maggior difficoltà del giuoco sta nel lanciare la palla. L'arbitro decide se la palla è stata ben lanciata, ed in tale caso agisce il battitore. Gli americani sono maestri nel giuoco del base-ball.



L'arresto della palla.



Un arresto difficile.



Il battitore.

## L'estrazione della Lotteria dell'Esposizione.

Lunedì, alle ore 16, nei locali del Palazzo di Belle Arti al Valentino, presenti il Delegato della Prefettura signor Gervino, del Regio Lotto, signor Filippo Casella, del cav. uff. avv. Andreis, rappresentante la Croce Rossa, dell'avv. cav. Goria-Gatti, rappresentante la Scuola dei *chasseurs*, del marchese Ferrero-Ventimiglia, presidente del Comitato dell'Esposizione, del dott. Oreste Rossi, segretario, e di molto pubblico, ebbe luogo l'estrazione della *Lotteria di Beneficenza*

a favore della Croce Rossa e della Scuola dei *chasseurs*, promossa dal Comitato della V Esposizione Internazionale di Automobili. Ecco il risultato:

|                                |            |        |
|--------------------------------|------------|--------|
| 1. Premio (vetturina automob.) | Serie VI   | N. 651 |
| 2. » (Motosacche)              | Serie VIII | » 482  |
| 3. » (bicicletta)              | Serie I    | » 918  |
| 4. » (idem)                    | Serie X    | » 817  |
| 5. » (idem)                    | Serie XVI  | » 768  |
| 6. » (grammofono)              | Serie XIV  | » 704  |
| 7. » (binocolo)                | Serie XIII | » 821  |
| 8. » (cronografo)              | Serie XX   | » 467  |
| 9. » (impermeabile)            | Serie XIX  | » 221  |
| 10. » (macchina fotografica)   | Serie VII  | » 567  |

I premi non ritirati entro il 1° marzo 1908 alla sede dell'Automobile Club di Torino, andranno a favore delle Associazioni beneficate.

## Nella nostra Redazione.

Abbiamo il piacere di annunciare ai nostri lettori che col 1° febbraio abbiamo chiamato a far parte della nostra Redazione il signor Giulio Corradino Corradini, che da qualche anno era nostro assiduo collaboratore.

Il giovane e competente scrittore di cose sportive ha assunto di buon grado la carica affidatagli ed anzi, allo scopo di dare tutta la sua attività al nostro giornale, si è reso dimissionario dai giornali di cui prima era corrispondente o collaboratore. La nostra famiglia si è in tal modo accresciuta di un prezioso elemento di più.

Inoltre a Milano ci siamo assicurata la collaborazione del noto pubblicista Giovanni Galleani, speciale competente e critico degli sports atletici e di foot-ball in modo particolare. Egli venne da noi incaricato del servizio di corrispondenza dalla metropoli lombarda alla « *Stampa Sportiva* ».

La Direzione.



Il giocatore, per evitare accidenti, si copre il viso con una maschera.

**AUTOMOBILI  
MOTOCICLI  
ALCYON**

Torino - 26, Via Maria Vittoria, 26 - Torino



**Cercansi Rappresentanti**  
con serie referenze

nelle principali città d'Italia.

Rappresentanza generale per l'Italia:

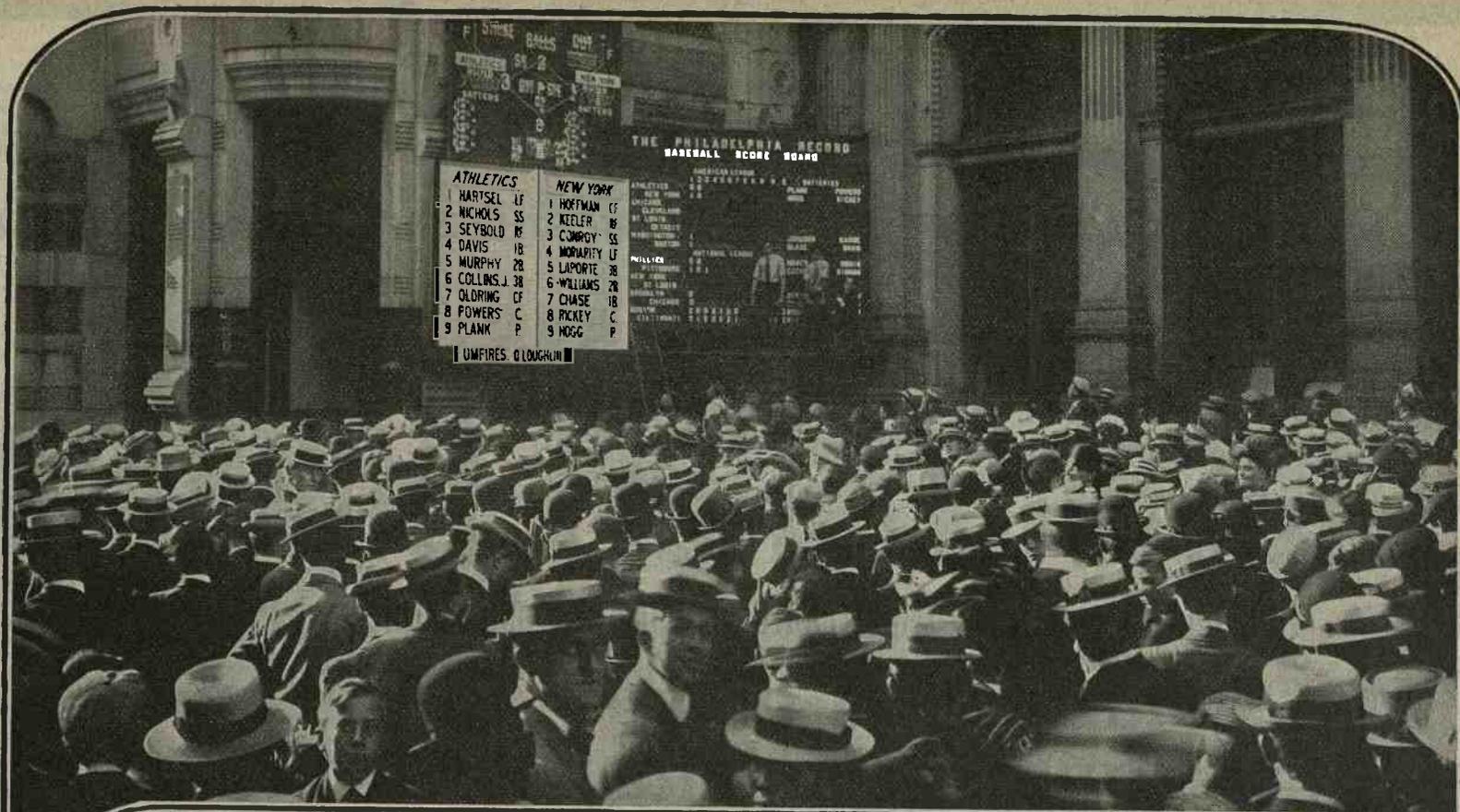
**TORINO**

26 - Via Maria Vittoria - 26

**BICICLETTE**  
Serie complete

**ALCYON**

Torino - 26, Via Maria Vittoria, 26 - Torino



Davanti la direzione di un giornale di New York — Il pubblico attende i risultati di un match di Base-ball.

## S. U. C. A. I.

### Gli studenti torinesi in montagna

La mirabile idea lanciata dalla Stazione Universitaria del C. A. I. nell'invito rivolto alla gioventù universitaria italiana di stringersi ed organizzarsi in un fascio volontario per il culto gagliardo della montagna ebbe, domenica, il suo pratico, trionfale battesimo nella gita compiuta dagli studenti del nostro Ateneo, alla Rocca della Sella in Val di Susa.

A giudicare dall'esito splendido del primo esperimento è lecito arguire, scossa l'apatia dei non avvezzi, vinta ogni tiepidezza per merito della propaganda davvero convinta dei nostri promotori, quanto avvenire è riservato all'alpinismo italiano se si farà strada nella gioventù d'oggi l'amore e il sentimento di fede per un esercizio che è il più proficuo e razionale, perchè compendia ogni svariata attività e insieme acuisce potentemente lo spirito e lo educa alla poesia della natura.

S'inaugurarono apposta le gite in questa stagione in cui contro l'alpinismo s'ergono tanti futili pregiudizi, i quali non hanno base che nella paura e sono comodo scudo alla mollezza. Non mai come ora è così bella la montagna: pare che la maestà ne discenda dagli eccelsi, irraggiungibili troni per accostarsi a più breve portata dell'uomo, per arrendersi, interpretandoli, ai desideri dei meno arditi e prodigar loro fuggevolmente le sue più gelose bellezze. Coll'inverno anche le cime più

modeste si ammantano di neve e nelle limpide giornate algide, visuali magnifiche si offrono anche dalle vette più modeste.

Dalla stazione di S. Ambrogio, sul finire di una splendida notte, iniziammo l'ascensione per la Rocca della Sella (1509) nelle Prealpi di Val di Susa. Sotto il magico, suggestivo, limpido plenilunio la vallata si disegnava nitidissima in ogni suo dettaglio, le frastagliature dei picchi spiccavano contro il cielo chiaro e le nevi lontane avevano iridescenze azzurre. Appena sui greppi il freddo frizzante del piano si raddolcì. La prima parte del tragitto fu silenziosa: l'incanto della notte e della luna forse operavano sui nostri spiriti. Intanto l'alba doveva essere vicina; d'un tratto, volgendoci, ci colpì uno spettacolo meraviglioso; l'astro diurno nasceva, un'immensa striscia fiammante laggiù nel basso Oriente ce lo rivelava come un'apparizione divina. Intorno a noi a poco a poco si diffondeva un chiarore bianco che annegava quello cupo e velato della luna; i due crepuscoli si confondono, il pallido astro si ritira sopraffatto e il sole glorioso s'avventa a conquistare i colossi superbi le cui sembianze nevo-incendia di riflessi rosei. Qual magia d'artista o di poeta potrebbe rendere le sfumature di questo divino fenomeno, tradurre l'impressione che ci produce, che da sola merita di convertirsi all'al-

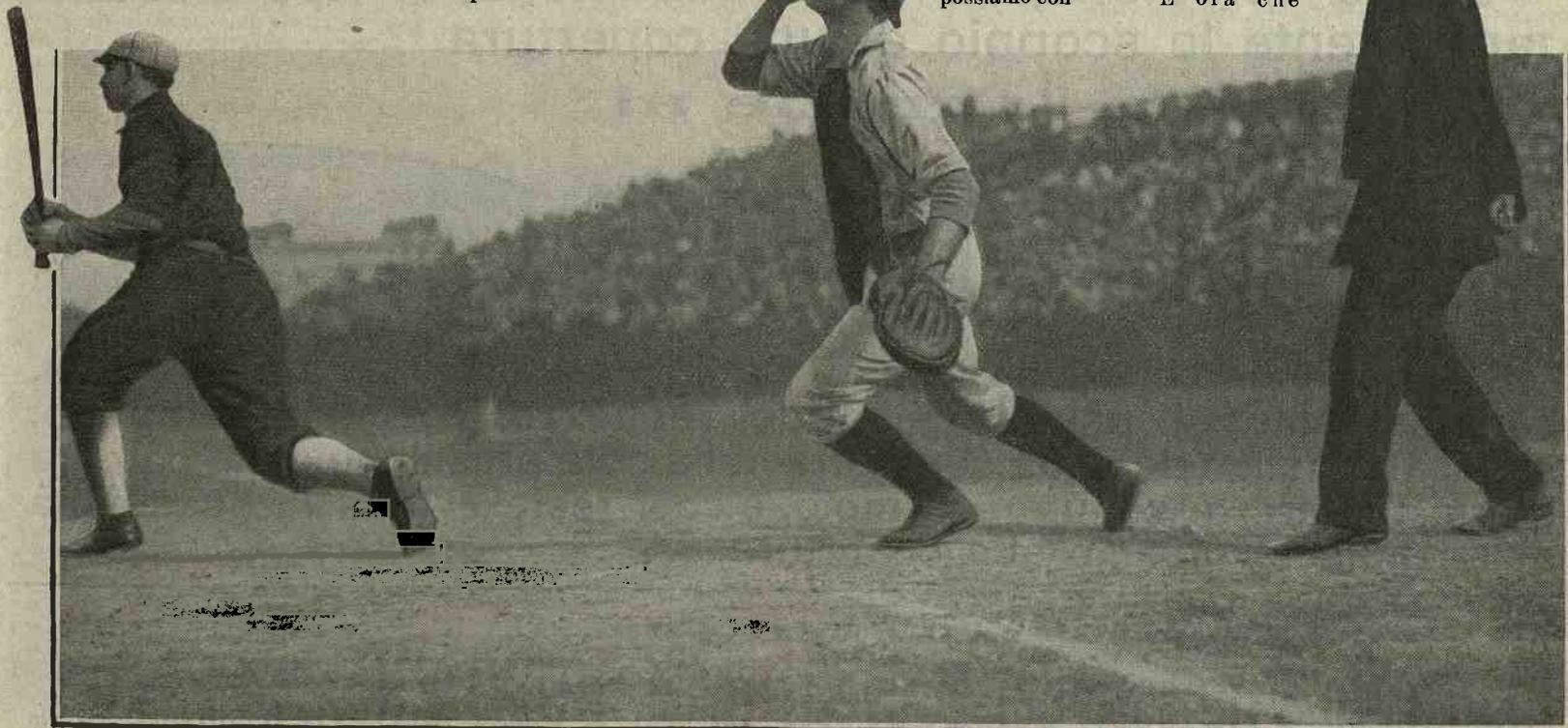
pinismo, alla vita della natura?

Ahimè! non possiamo con-

templare troppo a lungo, dobbiamo proseguire. In due ore circa siamo a Celle, l'alpestre borgata dal bel campanile. Qui, invaso un prato, sciolti i sacchi, addentiamo avidamente la prima refezione. In marcia: in un'altra oretta arriviamo al Colle dei due Uomini, dove si sosta di nuovo brevemente. Eccoci alla parte veramente... alpinistica della gita. Di fronte al massiccio roccioso che ci si rizza davanti, tutto irto ed acuminato, qualcuno avrà esitato. Eppure bisognava vedere come sotto la guida inarrivabile del nostro Ambrosio, seguiti passo passo, pazientemente, aiutati dai consigli dei campioni espertissimi, che voglio citare a titolo di riconoscenza, Operti e Bonini, riuscimmo a trarci d'impaccio e ad acquistare sicurezza di noi! Superate queste difficoltà, cominciai un altro sport, quello dell'obbiettivo. Fu un vero fuoco di fila; ci fotografammo a vicenda in tutte le pose, sparsi, a gruppo e in drappello, d'in alto, d'in basso, aggrappati alle rupi, negli atteggiamenti più acrobatici ed erculei.

Toccammo la vetta verso le undici e mezza. Il sole era più che tiepido e noi, dopo la ginnastica fatta, eravamo più che accaldati. Impiegammo il primo riposo a contemplare il panorama superbo, vastissimo, che dalle più immediate e grandiose vette delle Alpi dilegua fino al lontano Apenino.

E ora che



Durante la partita — Avanti il battitore - Nel centro il giocatore nell'attesa di respingere la palla - Dietro l'arbitro pronto a giudicare sulla regolarità del colpo.

# NOVITÀ 1908

Ognuno può perfettamente vulcanizzare da se stesso le riparazioni ai Pneumatici

grazie ai

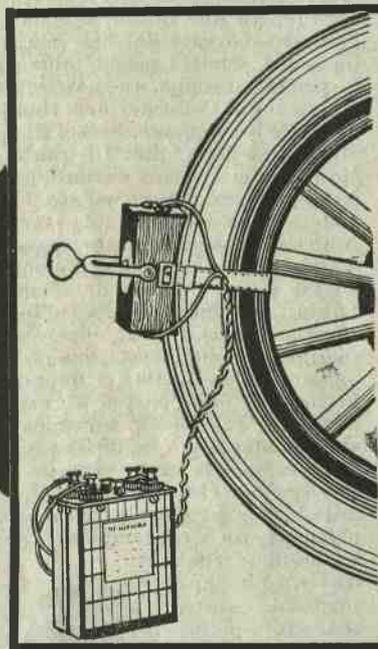
## Vulcanizzatori Bowden

funzionanti a gas o ad elettricità (soppresso così l'impiego del vapore)

**Massima facilità d'uso - Più economici**

**Evitarsi qualsiasi pericolo**

**Indispensabili agli Agenti, ai Garages, ecc.**



### Vulcanizzatore elettrico Hay

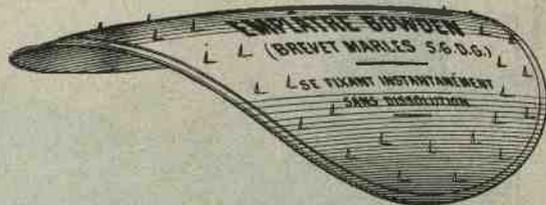
Il **Vulcanizzatore elettrico Hay** permette a tutti gli automobilisti di effettuare in modo perfetto una riparazione vulcanizzata sia alle coperture, sia alle camere d'aria delle loro vetture in 15 minuti.

La temperatura necessaria è ottenuta col mezzo di un accumulatore ordinario di 4 volts. Questa temperatura (di 140 centigradi) si mantiene uniforme durante l'operazione, senza bisogno di consultare il termometro.

Senza soluzione, nè vulcanizzazione, si ripara istantaneamente lo scoppio di una copertura

grazie ai

## Rappezzi Bowden



che si applicano in pochi secondi fra la copertura e la camera d'aria, senza smontare il pneu. I chiodi del rappezzo, in acciaio temprato, si fissano nelle tele della copertura colla sola pressione della camera d'aria mentre la vettura è in moto, e così resta evitata la possibilità di un maggior guasto alla copertura.

Chiedere Listini con istruzioni al

**Sindacato Francese dei Brevetti E. M. BOWDEN MILANO**  
Via G. Sirtori, 16 bis

fare? Mangiare, è quanto ci accingiamo a compiere, estraendo dai sacchi tutto quel bene che ci diedero Dio... o le nostre mamme.

Ma prima avviene una cerimonia commovente. Inebbrati d'entusiasmo alcuni di noi, non ancora iscritti alla Stazione Universitaria, chiedono *ipso facto* d'esser fatti soci. E dove meglio che sul grandioso e poetico altare della natura, realtà viva e sorridente invece di un freddo simbolo, poteva celebrarsi il rito di consacrazione dei nuovi adepti? Ecco la prova tangibile della soddisfazione di noi tutti per la prova compiuta. E con un mistico



Guido Operti  
delegato dell'Ateneo torinese della S. U. C. A. I.



I partecipanti alla gita alpina (Monte Vaccera m. 1500) indetta dallo Sport Robur di Pinerolo.

Ambrosio, Berzoni, Bellone, Bonini, Fera, Garrone, Operti, Peradotto, Rosso, Spinoglio, Tedeschi, e 13 studenti non soci.

Ottavio Valabrega, *Studente in Legge.*

\*\*

Domenica 26 gennaio, al Monte Angiolino (m. 2168) in val di Lanzo, si recò in seconda gita invernale il Consiglio di Torino della S. U. C. A. I. coi soci Bonini P., Sassi, Spinoglio, Ambrosio, Magistrini, Francione, Lanfranchi, Operti, Scotti, Fera, Bezroni, Angiolini, Bailo e 10 non soci.

Appena appena l'oriente si tingeva di roseo, quando l'allegria gogliardica comitiva, partita da Lanzo, faceva risuonare de' suoi canti e delle sue

mille cristalli minuti che il piede dei giovani alpinisti sollevava in nuvolette bianche di diamanti, come il velo etero della selvaggia fata delle Alpi.

I giovani avanzavano ora in silenzio; pareva che a loro rincrescesse violare quel bianco, quella purezza immacolata che da mesi non aveva più visto uomo, che per molto tempo ancora avrebbe aspettato belare di pecore, e risuonare lento di campane di mucche.

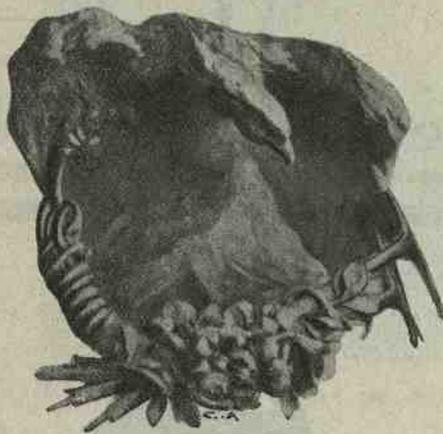
Camminavano gravi, quasi per gustare meglio nella profondità del proprio animo quella poesia profonda e vaga, quel bisogno di pensare, quel desiderio di lontani che invade il cuore nella grandiosa semplicità della roccia e della neve.

E fra roccia e neve essi salivano, e qualche raro rododendro alzava la testa verde in mezzo al bianco, a salutare quei giovani che venivano a portargli un soffio di primavera e di vita.

E girato uno spuntone di roccia, attraversato un campo di neve, seguita una cresta, ecco la cima scintillante nel sole. E sulla neve bianca, piccozza di acciaio sventolò il piccolo tricolore che studenti fratelli donarono, sfolgorò lontano nel sole del Piemonte i suoi tre gloriosi colori, verso altre vette... verso altri cuori...

E attorno, dal Monviso solo alla Levanna nevosa, dal Rocciamelone augusto al Gran Paradiso bianco, tutto il cerchio severo e rude delle grandi Alpi Piemontesi, in uno scintillo di neve salutava questa piccola bandiera, questi giovani forti che l'avevano portata fin lassù per vederla fluttuare ad arie più pure, per vederne uscire, al sole più vivo delle Alpi, dall'idea grande di Patria l'idea santa di Umanità.

Dalla pianura, dalla nebbia che nascondeva Torino, la punta della Mole, il genio di un uomo, salutava anch'essa di lontano.



Il distintivo sociale della S. U. C. A. I.

risate l'ampia valle maestosa, che, indistintamente ancora, biancheggiava di neve lontana.

A poco a poco il rosso invadeva tutto il cielo, e la cima nevosa del Monte Angiolino si disegnava in faccia, netta, rosea, seducente, in un sorriso di natura che pareva invitare, che pareva gridare di lontano: « Salite! ».

E dopo Coassolo la neve.

Vaste campate dagli ondeggiamenti molli e senza spigoli, uniforme insieme e varia nel bianco lucente e nelle grandi ombre bluastré che il sole nuovo vi gettava, ridente, scintillante in

### Gita alpina invernale (Vaccera m. 1530)

Indetta dal Club Sport Robur di Pinerolo, il giorno 5 scorso si effettuò una riuscitissima gita alpina: Pinerolo-Fragiassaut-Vaccera-Angrogna-Torre Pellice.

Data la splendida giornata, la gita riuscì assai interessante e divertente; toccata la punta della Vaccera alle ore 13, dopo un breve riposo, in cui si ebbe campo di ammirare la grandiosità del paesaggio invernale rischiarato da un magnifico sole, si discendeva per Serre d'Angrogna, giungendo a Torre Pellice alle ore 16,30, termine della nostra prima gita invernale.

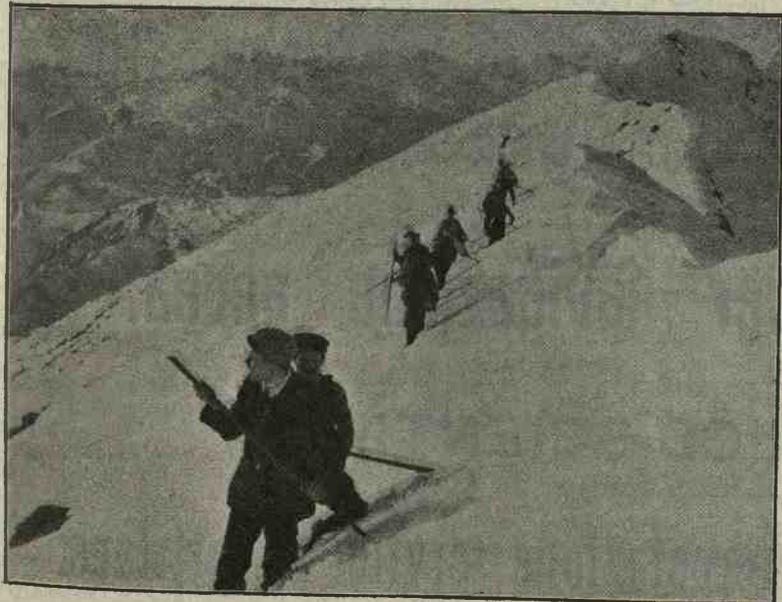
Cit Audax.

sposalizio i richiedenti sono uniti per sempre alla S. U. C. A. I., mentre interminabili *urrà* trasmigrano per gli echi e si sbottiglia lo *champagne frappé* nella neve. Il caro drappo tricolore vien piantato sulla cima.

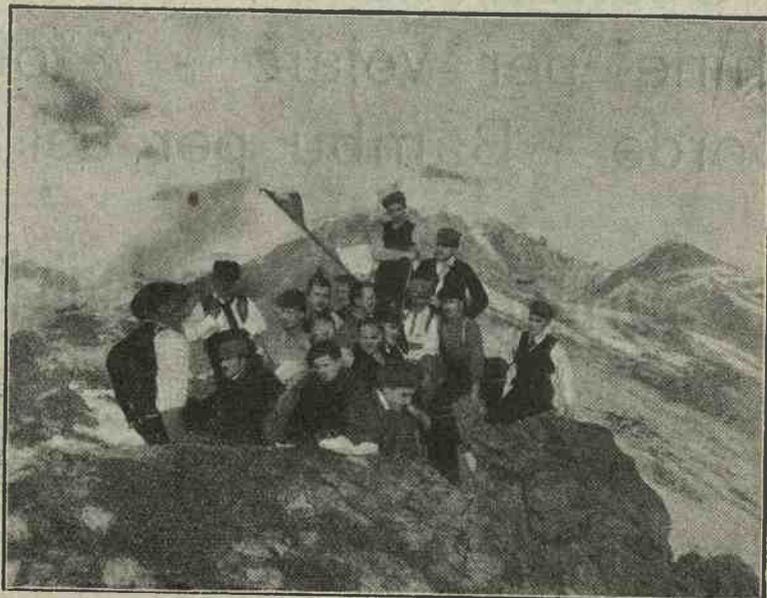
Sazi e riposati, cominciamo il ritorno seguendo un altro itinerario. Si discende un canalone ripido, volto a nord e perciò pieno di neve. Il passo è scabroso, ma non importa; ci aiutiamo da buoni fratelli e veniamo a capo anche di questo. Comincia adesso un ampio e dilettevole nevaio in cui affondiamo allegramente quando il terreno invisibile ci sfugge di sotto i piedi. E per questa via ritorniamo al Colle dei due Uomini. Qui facciamo *alt* per la merenda. Ora non ci resta che discendere balzelloni per la montagna non più erta e difficile, e raggiungere nuovamente S. Ambrogio senza più attraversare Celle. Ritroviamo dei sentieri, delle case, delle fontane, c'interniamo in un bosco e ne usciamo in riva alla Dora. La gita è virtualmente compiuta, e intanto, cosa da notarsi, quasi tutti hanno già aderito a quella che avrà luogo domenica prossima, a un'altra ancora, e a quelle delle vacanze che dureranno più giorni e riusciranno una magnifica festa per chi vorrà prendervi parte.

E con che sincera commiserazione noi pensavamo di lassù ai compagni rimasti ad annoiarsi nei fumidi e mefitici ambienti cittadini. Su, scuotetevi e seguiteci! Compagni nostri di studio e di fatiche mentali, correte pure con noi ai degni cimenti dell'alpinismo, fonte salutare d'allegrezza, d'energia, d'ardimento!

A questa 1ª gita vi presero parte gli studenti



La discesa.



Gli studenti torinesi in montagna

Un alt sulla vetta del Monte Angiolino.

# 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**

# PNEUMATICI ENGLEBERT

➔ Modelli 1908 ➔

**MECCANICI!**

Domandate i prezzi convenientissimi per la nuova Stagione:

**FANALI** Morgenstern & Jhle.

**MANPOLE** Hemmelskamp.

**TUBI** Mapea "Bilancia",.

**SELLE** Wittkop.

**CATENE e BOOTE LIBERE** Coventry.

Agente Generale per l'Italia:

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

# F.I.A.M.

**F**abbrica **I**taliana **A**erostati **M**ilano

**MILANO** - Via Gaetano Donizetti, 51 - **MILANO**

Costruzione di Aerostati, sferici, dirigibili - Macchine per volare - Stoffe - Vernici - Metalli - Corde - Bambù per usi aeronautici.

**Strumenti metereologici per navigazione aerea.**

**CONSULENZA TECNICO-SCIENTIFICA**

Ascensioni frenate e libere - Aerostazione civile e militare.

## Il canotto automobile

E' nota la distinzione in due classi che si fa dei canotti automobili: *racers*, barche da corsa, e *cruisers*, barche da crociera, da diporto.

Il *racer* è l'imbarcazione da corsa, in cui tutto è sacrificato alla velocità: è l'apparecchio d'esperienza che permette al costruttore di studiare le forme più convenienti, le disposizioni preferibili, senza alcun riguardo al confort ed al peso utile trasportato. Il *cruiser* è più democratico, ha più modeste ambizioni di velocità, ma in compenso offre un certo numero di posti comodi, ha una stabilità maggiore e maggiori comodità. Nella costruzione dei *cruisers* si mettono in pratica gli insegnamenti dati dall'esperienza dei *racers*, proprio come per l'automobile: abbiamo visto le vetture da turismo derivare in linea diretta dalle macchine da corsa.

Nei regolamenti delle corse i *racers* sono divisi generalmente in categorie, tenendo conto solo della loro lunghezza, lasciando facoltà al costruttore di porre su uno scafo di lunghezza determinata il motore più potente che gli sarà possibile. Per i *cruisers* invece, la cui principale qualità è incontestabilmente la sicurezza, un'altezza di bordo ed una larghezza di scafo alla sezione maestra proporzionali alla lunghezza dello scafo; si limita poi la forza del motore e si esige che siano disponibili un certo numero di posti per ognuno dei quali si fissano le dimensioni in altezza, larghezza e lunghezza (generalmente 45 centimetri in ognuna delle tre direzioni).

Qualche passeggero può essere sostituito con zavorra, in ragione di 70 kg. per ogni persona mancante, senza però che il posto disponibile a bordo sia minore di quello relativo al numero dei passeggeri richiesti.

L'anno scorso a Monaco è stata aggiunta una categoria speciale per quegli apparecchi senza scafo e muniti di piani per scivolare sull'acqua, che furono chiamati *idroplani*.

Passiamo in rapido esame le parti costitutive del canotto automobile: lo scafo cioè, il motore ed accessori, il meccanismo per l'inversione di marcia e l'arresto, ed il propulsore.

Il paragone del sasso che rimbalza sull'acqua è stato portato parecchie volte per descrivere il comportarsi delle imbarcazioni a motore rapide e leggere. E difatti le moderne costruzioni sensibilmente piatte, specialmente verso la poppa, tendono appunto a diminuire la sezione immersa e quindi la resistenza incontrata all'avanzamento, procurando di far emergere lo scafo e farlo scivolare sull'acqua piuttosto che fargli aprire un solco in essa. Si va diffondendo l'uso dei fasciami doppi, tripli e perfino quadrupli, costituiti cioè da diversi fasciami sovrapposti di spessore esiguo (generalmente da 4 a 6 millimetri ciascuno) con interposizione di tela o seta verniciata ed inchiodati fra di loro e sulle curve che costituiscono l'ossatura dello scafo.

Questo tipo di costruzione è naturalmente più costoso del solito tipo a fasciami unico, ma ha il vantaggio di pesare meno a parità di resistenza, e di presentare una grande *souplesse* vantaggiosa per uno scafo sottomesso alle trepidazioni di un motore.

Nel maggior numero dei casi lo scafo è coperto in una parte della sua lunghezza, a prua ed a poppa, con un ponte, e qualche volta il motore è pure riparato sotto il ponte, oppure con una cabina smontabile.

Ricordo che il timone si chiama *compensato* quando una parte della sua superficie è posta davanti all'asse di rotazione: con questa disposizione lo sforzo che si deve fare per mantenere il timone inclinato è minore che col timone ordinario. Non bisogna credere che un autocanotto proceda in linea retta quando non agisce il timone. Difatti l'elica lavorando, con l'ala che si trova in basso, in un'acqua più densa che quella in cui lavora l'ala in alto, ne nasce una spinta laterale nel senso della rotazione: a sinistra pel senso abituale di rotazione dei motori. Per cui, avendo l'imbarcazione spinta la poppa verso sinistra, la prua andrà sempre verso destra, e per seguire una rotta rettilinea bisognerà sempre spostare il timone a sinistra (sempre considerando che il motore ruoti nel senso abituale).

E veniamo al cuore del canotto, al motore.

Riguardo al motore, non voglio tralasciare di tradurre le righe scritte da un'autorità in materia, il conte *Récopé* e che non potrebbero meglio caratterizzare le condizioni di funzionamento di un motore su un canotto:

« Il motore di un automobile è un fannullone in confronto di quello di un canotto: il primo non lavora, in certo qual modo, che ad intermitte. In piano esso dà di tempo in tempo un colpo di spalla per mantenere la vettura alla sua velocità; nelle discese si riposa; non lavora realmente che nelle salite. Il motore di un canotto, invece, sale una costa infinita; sempre lavora per aprirsi un passaggio attraverso il liquido elemento che lo porta: è un galeotto che pena senza riposo né tregua. E così lo si è visto, ai primordi, scaldarsi rapidamente e rifiutare ogni servizio.

« Il motore del canotto è dunque un motore

da salite, e che, per conseguenza, deve essere robusto in tutti i suoi organi. Nella sua borghesia, ha meno esigenze che suo fratello, l'aristocratico della vettura. Non c'è bisogno che lo si lubrifici automaticamente: il suo padrone, che è seduto al suo fianco, e segue i suoi movimenti, gli versa goccia a goccia con un oliatore il lubrificante di cui esso ha bisogno; così non c'è bisogno di ventilatore per rinfrescare durante la marcia sia lui, sia l'acqua che circola attorno alle sue pareti: sono l'aria, l'ambiente e l'acqua che lo circonda che adempiono a questi uffici ».

Il fatto che il canotto ha sempre la medesima resistenza da vincere rende inutili i cambiamenti di velocità: lasciando che il motore dia tutta la sua forza girando a regime normale, per moderare la velocità dell'imbarcazione basterà agire sull'immissione del gas oppure sul solleva-valvole. L'elica regola matematicamente l'equilibrio tra la forza fornita dal motore e la resistenza dell'imbarcazione, ed una volta stabilito l'equilibrio esso non cambia: quando il canotto ha preso la sua velocità, l'elica assorbe sempre il medesimo numero di *chilogrammetri* e la copp'a motrice è invariabile. La costanza dello sforzo mo-

fatti in mezzo all'acqua cosa v'è di semplice che di prenderne da un lato per farla circolare con abbondanza attorno ai cilindri e gettarla poi via dall'altro lato? Ma per poco che la barca sia veloce e che l'acqua sia mossa, ogni punto dello scafo è esposto ad uscire dall'acqua e quindi è possibile che la pompa si disadesci qualunque sia il punto da cui essa aspira l'acqua.

Nei *racers* poi l'acqua passa con tanta velocità vicino alla bocca d'entrata che invece di esercitarvi una pressione può generare una depressione. Per evitare questi effetti perturbatori si dispone la presa d'acqua a forma di cucchiaino rivolto verso prora, in modo da provocare l'adesamento automatico per mezzo del movimento della barca. Siccome però questa forma di presa d'acqua va facilmente soggetta a sporcarsi e magari ostruirsi, deve essere posta in un punto dello scafo ove si possa visitare e pulire dalla barca. Mediante un rubinetto si regola la portata della pompa in modo di non avere un raffreddamento eccessivo dei cilindri.

Ad ovviare alla possibilità che si verifichino incendi a bordo, sono oggetto di cure speciali i serbatoi della benzina, le tubazioni del combustibile, il carburatore e la canalizzazione dei gas di scappamento: saldature e giunti devono essere a tenuta perfetta, che garantisca contro ogni fuga



Il canotto racer « Le Bourbon », che ha sfidato tutti i concorrenti al prossimo meeting di Monaco.

tore ha per conseguenza che si può abolire il regolatore, cosa che del resto è stata fatta anche per i motori delle vetture automobili, e bastano precauzioni elementari perchè all'avviamento e durante la marcia a vuoto il motore non si affolli.

Le trepidazioni del motore sono temibili su un canotto più ancora che su una vettura, poichè esse sono nefaste per lo scafo; le chiodature prendono giuoco molto facilmente compromettendo seriamente la tenuta e la rigidità dell'imbarcazione.

Quindi anche in motonautica sono molto diffusi i motori policilindrici, e se sono d'uso frequente i motori a quattro, sei ed otto cilindri, si sono anche costruiti canotti da corsa a 24 cilindri (*Antoinette V*).

Circa le condizioni di funzionamento del motore abbiamo già visto che sono relativamente cattive: le oscillazioni dovute al rullo ed al beccheggio perturbano il funzionamento regolare del galleggiante del carburatore; inoltre l'aria umida, ed a mare salmastra, che i cilindri aspirano, non è certo la più adatta ad una perfetta carburazione. Una buona isolazione ed un eccellente riparo contro l'umidità d'ambiente e contro le proiezioni d'acqua si impongono per gli apparecchi elettrici dell'accensione: perciò sono oggetto di speciale cura gli attacchi dei fili, i distributori ed i ricoprimenti impermeabili per magneti ed accumulatori. Circa la lubrificazione è da osservare che siccome generalmente l'asse del motore è inclinato rispetto all'orizzontale, l'olio si porta nella parte del *carter* che è verso poppa, e perciò i cilindri anteriori si trovano in condizioni sfavorevoli; inoltre si fanno sentire anche qui gli effetti del rullo e del beccheggio che distribuiscono il lubrificante in modo irregolare. Si rimedia a questi inconvenienti dividendo il *carter* del motore in tanti scompartimenti indipendenti quanti sono i cilindri ed alimentando questi separatamente.

La circolazione d'acqua offre pure qualche guaio. Parrebbe a prima vista che la questione del raffreddamento di un motore posto su una barca dovesse essere di soluzione semplicissima: in-

di liquido o di gas. E' poco usato il sistema di immettere lo scappamento nell'acqua direttamente, perchè si ha sciupio di forza, quantunque sarebbe un buon metodo per smorzare ogni rumore dello scappamento ed i cattivi odori, mediante la condensazione brusca dei gas al contatto del freddo dell'acqua. Generalmente si pone il silenziatore sotto il ponte di poppa, togliendo la tubazione dal contatto del fasciame col rivestirlo di corda d'amianto, oppure raffreddandola con l'iniettarvi tutta o parte dell'acqua di circolazione. Un'altra volta dirò della trasmissione e del propulsore.

Ing. Alfredo Dainotti.

## Visitando i Clubs Napoletani dal remo

(Nostra corrispondenza particolare).

Spinto dalla curiosità di vedere in qual maniera gli artefici della notte avessero perpetrato il furto delle Coppe al R. Club Canottieri Italia, scesi a Santa Lucia, il quartiere generale di tutti i clubs nautici napoletani.

Il furto è stato eseguito in un modo veramente meraviglioso e dimostra di essere stato preparato da un ben abile *basista* (termine adoperato nella camorra napoletana per designare colui che prepara e studia i furti, null'altro che un *ingegnere...* di furti). Le coppe che vengono in tal maniera, veramente poco sportiva, a mancare all'Italia sono sei, e precisamente:

*Coppa Lucchesi Palli (challenge)*, campionato del 1905 in *double scull*. Gran coppa in argento a forma di calice, con manichi laterali e copperchio.

*Coppa Giuseppe Algranati (challenge)*, campionato del 1902 per yole a due vogatori. Gran piatto d'argento con piede cesellato.

*Coppa Canòè*, campionato canòè del 1905. Gran calice d'argento.

*Coppa Canòè*, campionato canòè del 1907. Grande anfora d'argento.

*Coppa Avventure*, campionato del 1902 per yole



ad otto vogatori. Grande coppa a calice in argento.

#### Coppa R.-O. C. I.

Questo premio, una bellissima e grande coppa d'argento, domenica scorsa pervenne da Torino al R. Club Canottieri Italia, inviata con pensiero gentile dal senatore Enrico D'Ovidio, padre del disgraziato ing. Eugenio D'Ovidio, che l'anno scorso, come i lettori ricorderanno, perì miseramente in una escursione alpestre, insieme al non meno compianto ing. Arturo Kernet, sul monte Faito. Questo dono, ricco e gentile, era offerto ai Canottieri Italia dalla famiglia del povero D'Ovidio, la quale, memore dell'affetto che i soci del club dimostrarono per il caro estinto, voleva perpetuarne la memoria facendo istituire dall'Italia una gara nella quale si disputasse ogni anno appunto questa coppa; ma neppure questa fu salvata.

Il gentilissimo ed egregio presidente cav. Giovanni Laganà mi assicurava che il Circolo avrebbe rimpiazzato tosto questi trofei, ed in ispecial modo le *challenges*, per quanto gli fosse stato possibile, con coppe analoghe. « Povera Italia! — io pensavo. — Qual dolore devono provare ora i tuoi vecchi campioni nel sapersi asportati in così

ma finora è molto a corto di preparazione, e quindi non posso spingermi a fare alcuna critica. Ho riveduto con piacere al lavoro il *neo-sculler* Petrillo, che giornalmente, quando il tempo gli lo permette, sta uscendo sul suo nuovo skiff, cercando per ora di perfezionarsi più che altro nello stile. Lo segue talvolta un *neofita* dello *scull*, il Guardati, non so però con quali intenzioni, cioè se per puro divertimento o per *stilizzarsi* e correre egli pure assieme al suo giovane maestro. Ritornando a noi, dopo una breve visita alle eleganti e civettuole sale del Club Italia, ho voluto fare una capatina pure dentro al cantiere, ed ho notato quivi, con mia grande sorpresa, che quantunque molte siano le imbarcazioni, tuttavia sono tenute in un modo che veramente fa poco onore alla vecchia e gloriosa società. Qual differenza dai cantieri dei *clubs* di Roma, Milano, Torino e Venezia.

Ma purtroppo questo è un male di cui sono affetti tutti o quasi tutti i *clubs* nautici meridionali.

Non credo che la colpa sia da imputarsi tutta alla Direzione, ma bensì al personale incaricato, il quale, seguendo la regola del paese, è indolente, e direi quasi addirittura incapace.

Dopo il Savoia intendevo fare una visita al Club Nautico, ma il locale di Santa Lucia all'inverno sta chiuso, ed i suoi soci si radunano in quello di piazza San Ferdinando, dove il Macao li soddisfa assai più che non il pensiero delle regate.

E difatti credo che dopo lo scioglimento del vecchio e glorioso equipaggio *Grè-guè*, il Club Nautico non abbia alcuna intenzione di ripresentarsi in regate a remi, prova ne sia la vendita fatta nella scorsa stagione di quasi tutto il materiale da corsa, tramutandone l'incasso in una piccola flottiglia di monotipi, dalle linee svelte ed eleganti, facendosi così più un club di vela che non di canottaggio.

D'altronde, la vela è assai meno faticosa del remo, e forse più dilettevole per chi voglia fare del semplice sport da diporto. Si vocifera però che il Byngton e lo Stolte abbiano intenzione di formare un *a due*. Questa però non è per ora che una semplice voce che io ho raccolta e che per debito di cronaca riferisco. Certo si è che se la voce è vera, migliore combinazione non si potrebbe avere.

Dovrei ora passare a parlare del Naples Nautical Club, ma di questo club non posso dire



Il canotto Lorraine-Diétrich concorrente al meeting di Monaco.

malo modo i frutti di tante fatiche! Ben han ragione i giovani tuoi membri, le giovani tue speranze, di non perdere il loro tempo per acquistarne dei nuovi, se così facilmente gli *artisti del grimaldello* te le tolgono!». Difatti la notizia che la Direzione del Circolo aveva iniziate le pratiche col Club Nautique di Nizza onde modificare il regolamento della famosa e vecchia *challenge*, non ha valso a scuotere per nulla le giovani energie!

La Presidenza dell'Italia, con lettera indirizzata al Club Nautique, ha chiesto che la coppa diventasse *challenge perpetua*, e che il *match* si corra ogni qualvolta il club detentore ne riceva regolare sfida da quello avversario, sempre però nella settimana di Pasqua e con un equipaggio a otto, in cui non entrino più di 4 *seniores*.

La Presidenza del Club Nautique ha perciò incaricata una speciale Commissione tecnica per lo studio complessivo ed intero delle modalità, e vedremo quindi tosto se la giusta ed equa domanda dell'Italia verrà accolta. Ma con tutto ciò, i suoi giovani vogatori dormono sonni profondi e saporiti. Le *veglie carnevalesche* paiono interessarli assai più del remo. Difatti, prossimo è il *Veglione bianco* dei *Clubs nautici napoletani*, quindi ad esso sono rivolte le loro menti, e perciò le barche riposano. Però vi è qualche *rara avis* che sta facendo un po' di lavoro, ed infatti ho assistito all'allenamento di una *yole a due*, composta da un *junior* e da un *debuttante*,

Ma basta, con questo non ho inteso fare alcuna osservazione ai miei amici dell'Italia, questa non è stata che una semplice mia considerazione, che credo sia pure condivisa da altri, a cui però la gloriosa società potrà porre facilmente rimedio per mezzo di chi è incaricato alla non facile, né piacevole mansione della manutenzione del materiale.

Dall'Italia sono passato al R. Club Canottieri Savoia, e qui ho trovato che i baldi canottieri erano intenti a pattinare nella loro elegante *patinoire*. Canottaggio niente!

Le barche pure qui riposano! Ma già, i *Saturdays'afternoons*, colle gentili ed eleganti sue frequentatrici, dilettono assai più che non un percorso di 2 o 4 mila metri. I baldi campioni del Savoia attenderanno che il carnevale finisca, probabilmente.

Ma forse essi non pensano che il carnevale è lungo e che, se si vogliono fare delle buone figure, fa d'uopo una lunga e seria preparazione! La Sezione Partenopea del Rowing Club Italiano ha già dato il suo bando con un programma che varrebbe a scuotere le energie più indolenti. Ma purtroppo gli sforzi del suo Consiglio direttivo non valgono a risvegliare in questi giovani l'amore per il remo. Memore dell'entusiasmo della sua gioventù, esso spera incuterlo pure ai giovani d'oggi, ma purtroppo questi rimangono sordi al suo appello, sì da scoraggiare persino le energie le più volenterose.

nulla, giacchè, nato senza nessun entusiasmo, era pur naturale che morisse nella stessa maniera, e difatti il suo *boat house* è pure sparito dalle quiete acque del piccolo porto di Mergellina. Non mi è riuscito a sapere per qual ragione, ma credo per l'appunto perchè la società si sia disciolta.

Ed ecco passati in rivista i *clubs* napoletani del remo.

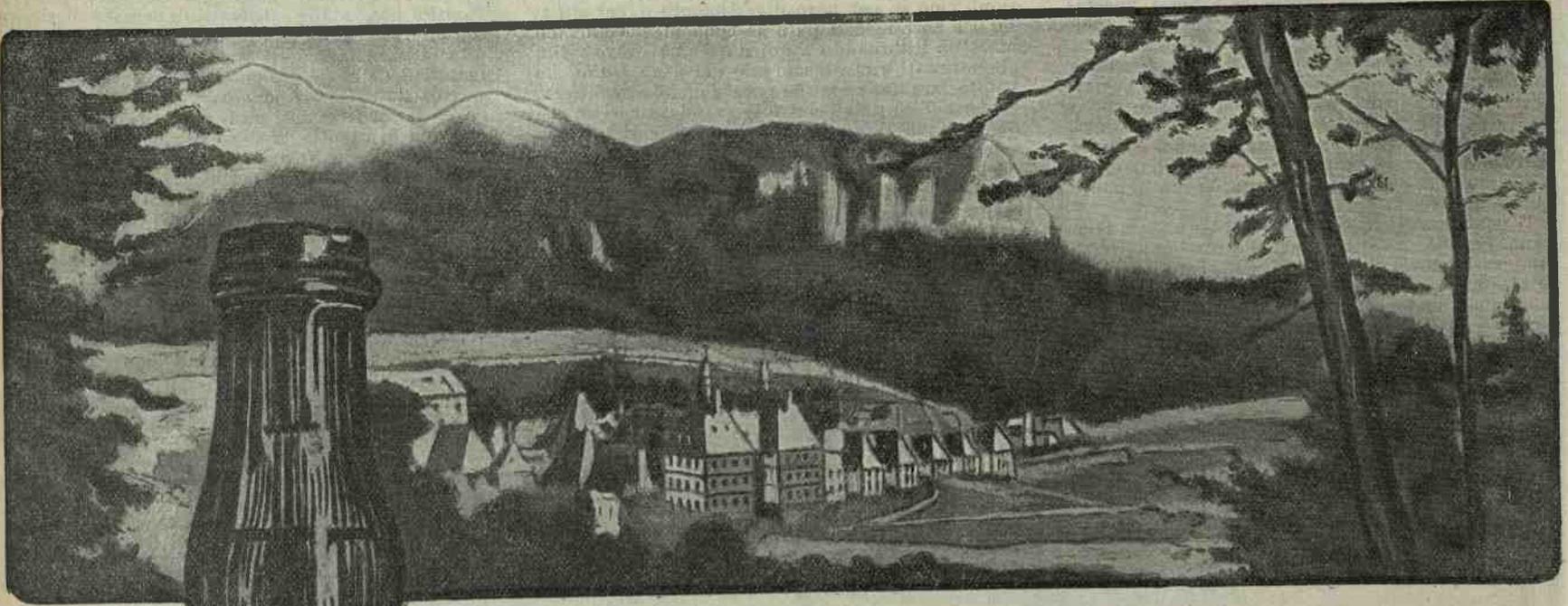
Purtroppo essi giacciono, direi quasi, in un completo riposo. Ed è davvero un peccato che i loro membri non sappiano approfittare di ciò che la natura li favorisce, cioè di un clima dolce e di una baja incantevole, dove il mare si può dire sia generalmente calmo, tutte condizioni bellissime e vantaggiosissime per un serio allenamento.

A Milano, Torino e Venezia già da mesi si sta lavorando nonostante la natura sia contraria. Ma con mio grande dispiacere debbo asserire che il difetto dei *clubs* meridionali si è che in essi, salvo qualche rara eccezione, il canottaggio non si coltiva per pura passione, ma per uno smodato e non certo lodevole *snobismo!*

It. M. B.

L'abbonamento alla  
Stampa Sportiva

costa L. 5.



**C'**est en France seulement, avec des eaux-de-vie françaises, avec les plantes récoltées dans les jardins et sur les montagnes pastorales du domaine de la "GRANDE-CHARTREUSE" puis employées aussitôt cueillies, qu'on peut obtenir la liqueur connue dans le monde entier sous le nom de

LIQUEUR FABRIQUÉE

A LA GRANDE-CHARTREUSE

Il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer la liqueur dont le flacon est reproduit ci-contre, aux marques françaises & étrangères qui ne sont que des imitations de la

"CHARTREUSE"



CORSO VITTORIO EMANUELE 86  
TURIN

**GRANDE  
CHARTREUSE**

EXIGER  
LA BOUTEILLE  
ET LA MARQUE

L. Garnier



# Echi della V Esposizione d'Automobili

## Rassegna degli Stands

(Cont. e fine, vedi numero prec.)

**Automobiles Berliet - Lyon.** — La potente marca francese, che detiene il record del consumo, ha per suo rappresentante in Italia l'egregio signor ing. F. G. Paradis di Genova. Nello stand, serio ed elegante, troviamo esposti:

Un *châssis* a cardano di 14-22, speciale per città: cardano, sospensione, cambio, tutte nuove creazioni della Casa Berliet, e tutte studiate per rendere pratico e robustissimo anche questo tipo di *châssis*.

Troviamo ancora il *châssis* tipo a catena di 22-40 leggero, e 22-40 e 60-80 pesante. Tutti questi ultimi sono tipi di grande turismo.

Osserviamo ancora un *châssis* 40 HP, giunto da Lione coi propri mezzi ed in condizioni splendide. Poi una *limousine* 40 HP con carrozzeria di celebre Casa lionese; uno *châssis* 22 HP a catena, tipo sergente da grande turismo; uno *châssis* 22 HP a cardano, speciale per città. Quest'ultimo tipo, che tenne già le Esposizioni di Parigi, Berlino e Bruxelles, è ammiratissimo per la semplicità, la robustezza e la eleganza con cui è costruito; merita ogni attenzione dei nostri tecnici. Poi ci sarebbe ancora un'infinità di cose da citare, ma manca lo spazio. Chiuderemo ricordando che la Casa Berliet ha due distinte officine: una per *châssis* da vettura, ed una per i *châssis omnibus* e *camions*, nonchè vetture automotrici e motori per imbarcazioni. La Casa costruisce da tempo con grande successo uno speciale tipo di *omnibus* per *hotels*, che ha incontrato un largo favore fra gli albergatori italiani.

Ciò che distingue il motore Berliet è l'economia di consumo, massima sicurezza di funzionamento, scelta severa e coscienziosa dei materiali che s'impiegano.

**Vigo e C. - Torino.** — Lo stand di questa notissima Casa è un vero campo di battaglia. Oggetti innumerevoli, diversi, lucenti, graziosi, riferentisi ad ogni genere di sport, mobili eleganti e pratici per uffici, ecc., ecco in una frase brevissima tutto quanto sta ben disposto nello stand Vigo, attirandosi specialmente l'attenzione delle belle signore e delle graziose bambine. Vigo ha palloni per il *foot-ball*, pattini per scivolare, palloni volanti, *cricket*, *tennis*, *hocke*, c'è di tutto insomma, ed in ultimo è giunta la grande novità della stagione, il famoso, il vero *Diabolo Cambo* infrangibile, il gran giuoco alla moda delle nostre signore, e di cui Vigo e C. sono gli unici rappresentanti. Ma allo stand Vigo sono accorsi, e numerosi, anche i signori, quelli cioè che hanno voluto ammobigliare i propri uffici con tutto quel *nécessaire* che distingue ogni studio all'americana, cioè ogni ufficio che sia di praticità e di severa eleganza.

**Pneus Vulcan - Clermont.** — G. B. Dassano, simpatico *sportsman*, è il noto rappresentante di questa marca in Torino. Non essendo giunto in tempo per trovare un proprio stand al Salon, non ha però rinunciato a far apprezzare agli industriali ed al pubblico che visitarono la Mostra, il suo famoso *Pneus Vulcan Lisse Ferré*, che sebbene da poco introdotto nella nostra Italia, ha già ottenuto un successo così lusinghiero. Gli stands *Squaglia*, *Rapid*, *Spa*, ecc., molto graziosamente tennero in esposizione parecchi di questi pneumatici, e giova dire che il successo di cui gode tale pneumatico a *roulement caoutchouc*, fu largamente confermato.

La particolarità del *Vulcan* si riassume così brevemente: niente consumo dell'*antidérapant* durante la marcia rettilinea, perchè le parti *antidérapantes* allora non hanno il minimo contatto col suolo; il pneumatico riconquista la sua elasticità; l'ostacolo non è più impedito dalla troppo rigida e troppo enorme armatura dell'*antidérapant*, come è concepito attualmente; diminuzione enorme dello sforzo di trazione; gli *antidérapants* del modello solito assorbono dal 20 al 25 per cento dello sforzo motore; il nuovo *Vulcan* corre elastico e liscio sulla strada; diminuzione massima del riscaldamento, girando il nuovo *Vulcan Lisse Ferré* sulla sua parte liscia; abolite le inchiodature esagerate, abolite le pesanti *asemelles* che moltiplicavano le cause di riscaldamento; sforzo massimo al momento del *dérage*, per cui il massimo di sicurezza; la parte dell'*antidérapant* agisce repentinamente e in pieno come cuneo al momento del *dérage*, perchè la parte liscia del pneumatico si appitisce al più piccolo spostamento laterale.

**Standard - Torino.** — E' lo stand dove con somma compiacenza fermasi il pubblico a commentare il bellissimo viaggio di 8000 chilometri compiuto in condizioni sfavorevolissime da una di queste vetture di 14 HP. Il viaggio, fatto sotto la direzione del tenente Pietro Bruno, si svolse sulla costiera francese, attraversando, per strade impossibili addirittura (rese ancor più brutte dalla stagione invernale), tutta la Spagna, il Portogallo, facendo poi mèta al Salon di Parigi. Naturalmente, la piccola vettura sostenne la prova col massimo onore, lasciando increduli taluni, sorpresi tutti che una vettura di così limitata potenzialità, portando a bordo per tutto il viaggio quattro persone, fosse capace di tanto. Ma per gli increduli c'è il Bollettino di viaggio firmato, ed allora... bisogna credere per forza! Del resto, *Standard* non aveva bisogno di tutto ciò per farsi della *réclame*. Troppo conosciuta è ormai la co-

sciente sua fabbricazione, e giova dire che il pubblico l'ha ben compreso, inquantochè le officine del Viale Stupinigi lavorano quasi ininterrottamente, ed a mala pena riescono a soddisfare tutte le crescenti ordinazioni del mercato.

**Carpignano, Casalis e C. di Torino.** — Una motocicletta *F. N.* a 4 cilindri, un motore idem, un motorino a 4 cilindri a raffreddamento ad acqua, *antidérapants Fornier*. Antica fra le case di Torino, già corrente sotto il nome di G. Carpignano, questa Casa ha rappresentato successivamente le più note marche industriali d'Italia e dell'estero. Citeremo la bicicletta e le automobili *Bianchi*; poi la motocicletta *F. N.*; ed oggi gode le simpatie della Casa, e giova dire anche della numerosa clientela, l'*antidérapant D. Fornier*, uno fra i più accreditati tipi di pneumatici per automobile che si conoscano. La ditta Carpignano, Casalis e C. tiene inoltre altre rappresentanze, ed ha in via dei Fiori, n. 53, un comodo garage, con officina annessa, dove sono ben custodite le automobili, e in brevissimo tempo può essere fatta qualsiasi genere di riparazione a prezzo ragionevole.

**Fiat di Torino.** — Macchina prima arrivata alla corsa del *Taurus* per la Coppa dell'Imperatore (cilindrata del motore litri 8); prima arrivata nel *Grand Prix* di Francia; prima arrivata nella Targa Florio; tre vittorie portentose dovute alla bontà della macchina e all'abilità di Felice Nazzaro.

Ogni modello di *châssis* Fiat ci rappresenta la perfezione di lavorazione e quanto di migliore vi sia fra i materiali di costruzione.

e trasmissione a cardano; una motocicletta leggera (kg. 32) e biciclette da viaggio e da corsa.

Marca molto celebrata, che ha oggi nominato il suo rappresentante per l'Italia a Torino, via Maria Vittoria, 26.

L'ultimo suo successo devesi registrare nella corsa Vetturette dell'Esposizione, dove con guidatore francese poco provetto delle nostre strade, si piazzava seconda, fornendo una corsa meravigliosa per regolarità di marcia in tutti i cinque giri del difficile percorso.

**Hensenberger Giovanni di Monza.** — Placche in piombo per accumulatori. Accumulatori per trazione, accensione, illuminazione e segnalazione per automobili. La Ditta lombarda, che col Garasino di Torino (ora scomparso) sta ai primordi dell'inventiva negli accumulatori elettrici, si presenta oggi, come gli anni passati, in veste seria e con un corredo di tipi veramente preziosi. Gli accumulatori *Hensenberger* non hanno bisogno di altre presentazioni. Essi sono ormai così perfezionati e potenti da essere, si può dire, i preferiti in ogni ramo di applicazione industriale, dall'automobile dell'elegante signora, alla modesta suoneria d'un qualsiasi ufficio.

**Fausto e Pietro Carello Fratelli.** — Mostra importante di fari e fanali per automobili, carrozze, navigazione e ferrovie.

Casa di vecchia fama, già corrente sotto la nomea di Canavesio-Carello, e famosi per il loro faro a varie lenti, di cui tengono sempre la specialità assoluta. Lodare questo faro, ormai applicato a tutte le signorili automobili, sarebbe pressochè inutile. Basti dire che esso rispecchia giustamente il valore della frase *illuminazione a giorno* fornendo di notte una luce così potente da rendere piacevole e facilissimo un qualsiasi viaggio.

**D. Filogamo e C.** — Accessori (Trombe, fanali, guanti, occhiali, freno ing. Miller).

Il Filogamo, attivo ed intelligente commerciante, ha una volta ancora dimostrato al pubblico di essersi veramente creato una specialità dell'articolo degli accessori per ciclo e automobile.

Senza contare ancora un'infinità di altri piccoli oggetti che compongono la classe della famosa *bijouterie* francese, articoli eleganti, indispensabili, di poco spazio, di modico prezzo, e che rappresentano per chi li ha seco preziosissimi vantaggi di tempo e di denaro.

**Società Anonima fari e fanali Reina e Zanardini.** — Differenti tipi di fari e fanali per uso automobilistico.

Casa lombarda potentissima, che in pochi anni, per sostenere il crescente suo commercio, ha dovuto acquistare un nuovo stabilimento a Torino e precisamente quello di Canavesio-Carello.

Non è facile fare la descrizione degli innumerevoli tipi di fanali e fari di questa Ditta. Ve ne sono per biciclette, per motociclette, per automobili da corsa e da turismo, per canotti automobili, per arsenali marittimi, per torpediniere, per corazzate, per fortificazioni, insomma il valore di Reina-Zanardini è oggi talmente apprezzato da godere le preferenze delle più note Ditte industriali d'Italia, e del nostro stesso Governo. Non è poca cosa certamente!

**Reichardone Vittorio di Torino.** — Specialità per riparazioni pneumatici, rinforzi in cuoio.

E' lo stabilimento italiano per riparazioni dei copertoni e pneumatici per automobili, con lavorazione garantita, premiato con medaglia d'oro all'Esposizione di Madrid 1907; con medaglia d'oro all'Esposizione di Napoli 1907; con medaglia d'oro all'Esposizione di Pisa 1907. Esso possiede il famoso *rechapage* Sirpa brevettato con rinforzo in cuoio e gomma per riparazione ai copertoni e camere d'aria.

Espongono inoltre i famosi fari, fanali, trombe e cornette della gran Casa germanica *Arnold* di Dresda.

**Fabbrica Italiana cuscinetti a sfere Fics di Torino.** — Cuscinetti a sfere brevettati, sopporti di spinta, sopporti di trasmissione, albero di trasmissione con cuscinetti a sfere.

E' la Società anonima fondata a Torino, con stabilimento alla Madonna di Campagna (Torino). Dotata d'un macchinario assai perfezionato essa costruisce cuscinetti col miglior acciaio, d'ultima perfezione e temperati con un processo speciale che garantisce l'assoluta durezza e tenacità ad un tempo, in modo da rendere il loro funzionamento perfettissimo.

La *F. I. C. S.* è stata recentemente premiata all'Esposizione Internazionale di Madrid con medaglia d'oro, unica e più alta onorificenza per l'industria del genere. Ciò prova luminosamente il valore di questa fabbricazione.

**«Scat» - Torino.** — Decisamente i fratelli Ceirano sono nati appositamente per fondare e dirigere fabbriche di automobili. La loro è tutta una personale abilità. Troviamo in questo stand, il signor Giovanni Ceirano che fu già fondatore della *Junior*, ed oggi della *Scat* a cui continua a prestare le sue cure intelligenti. La marca *Scat* non è più nuova negli annali dell'automobilismo. Essa sa costruire di tutto: vetturette per città, vetture più forti per turismo, *camions*, insomma tutta la vasta categoria di costruzioni automobilistiche, conservando naturalmente dei prezzi vantaggiosissimi. Espongono con molto successo un tipo di *châssis* di 12 HP ed un altro di 22 HP, ed il pubblico mai si sazia di girare attorno alle lucenti macchine, poichè le linee di ciascuna sono molto semplici ed al tempo stesso molto graziose.

**\*\* Cantieri Baglietto - Genova.** — Sono giunti troppo tardi al Salon, ed hanno rischiato di rima-



Lo stand di Carpignano, Casalis e C., la nota rappresentante delle biciclette Bianchi, motociclette F.N. e famose *antidérapants* De-Fornier. (Fot. rag. A. Fava - Torino).

### Garages Riuniti Fiat, Alberti, Storero.

Anche quest'anno, come nel 1907, sono gli intraprendenti *Garages* che curano la grandiosa mostra della marca torinese, e giova dire sempre con un crescente successo di signorilità. Nel mezzo del vasto Stand, dove stanno esposte vetture *Fiat* — *Brevetti Fiat*, e *camions*, di ogni tipo e di prezzo differente, tutti ammiratissimi, compaggia un quadro dimostrativo delle differenti imponenti sedi dei *Garages Riuniti*, in Torino (sede centrale), poi Milano, Padova, Genova, Firenze, Roma, Napoli, ciò che dà una prova palpante del progresso e della invidiata fortuna che oggi circonda il gran nome *Fiat*. Aggiungeremo che nel recente *Salon* americano di New York, dove la *Fiat* pure esponeva, a fianco di tutte le più forti marche europee ed americane, la maggior vendita di vetture fu registrata dalla *Fiat* per un complesso di lire 375 mila. E non è questa la sola Esposizione a cui la marca torinese abbia partecipato!

Il signor Enrico Maggioni presenta i nuovi modelli 1908 della *Società Motori Züst* e della *Società Brixia-Züst*, delle quali egli è il rappresentante generale.

Le LL. AA. RR., che hanno visitato in questi giorni la mostra, si sono soffermati lungamente a questo stand ed ammirarono specialmente il *châssis* 28-45 HP, il tipo scelto per il prossimo giro del mondo New York-Parigi.

Vi è esposto anche un *châssis* 50-70 HP che interessa l'amatore delle grandi velocità.

Anche da un rapido esame di questi *châssis* risalta evidente la loro superiorità, sia che riguardi la loro concezione tecnica, sia la perfetta lavorazione, scelta di buonissimo materiale, e la loro linea correttissima e distinta.

Destano pure le lodi generali il *châssis* 18-24 HP *Brixia-Züst* per turismo, ed il tipo *fiacre* 10 HP, 3 cilindri, per città, ed al quale si può adattare qualunque carrozzeria. Quest'ultimo tipo si distingue per la massima silenziosità ed il minimo consumo.

**Automobili Aleyon.** — Una vettura a 2 posti e motore 8 HP, innesto a dischi

# " FIDES "

Fabbrica Automobili Marca **BRASIER**

Sede Sociale: - **ROMA** - Via Tritone, 36

Officine: **TORINO** - Via Monginevro

Chassis 16-26 HP

36-40 HP

45-60 HP (a 6 cilindri)

Corse Internazionali di Velocità a Conegliano Veneto

(6 Ottobre 1907)

2<sup>a</sup> Categoria - (Chassis fino a L. 14.000)

1° Premio: Ing. **TOLOTTI** su **FIDES BRASIER**,  
Km. 5, in 3' 20" 4/5, colla velocità oraria di 90 Km.  
all'ora.

# S. C. A. T.

Società Ceirano Automobili Torino

Officine con macchinario il più perfezionato

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

Tipi 12-14 e 16-20 HP

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

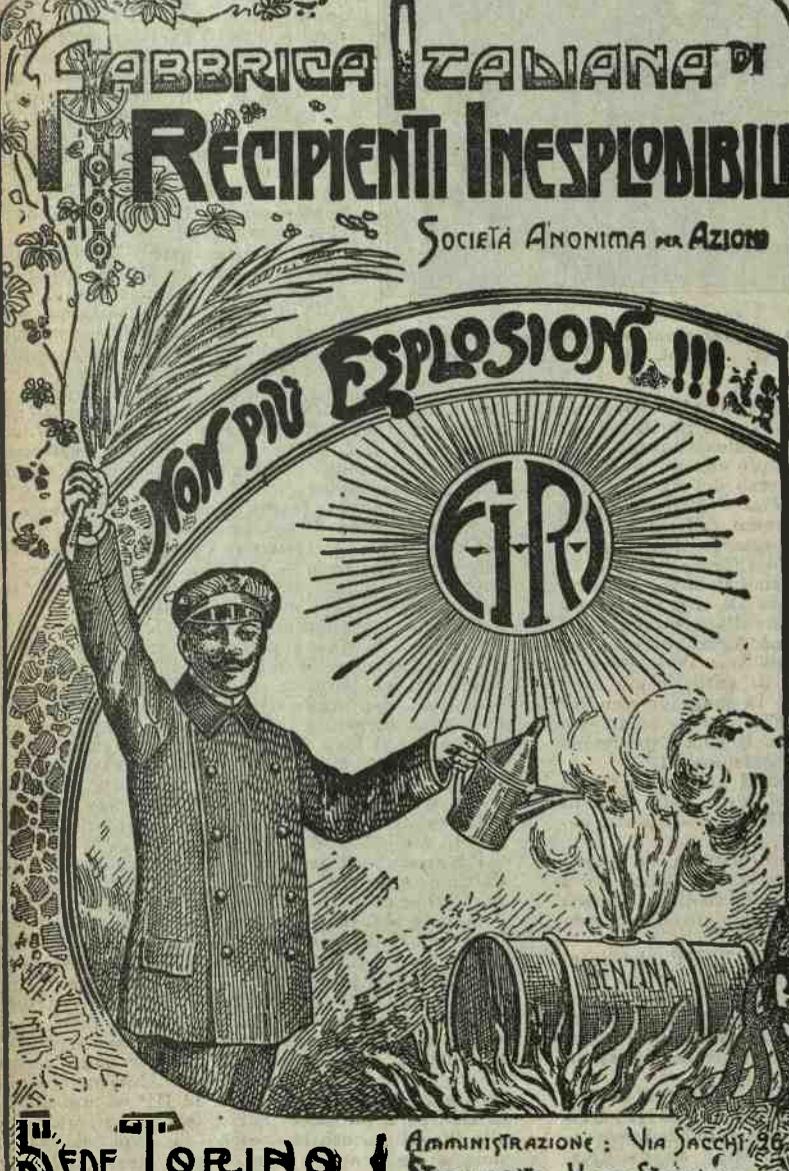
**Robuste - Silenziosissime**

**Minimo consumo - Garanzia illimitata**

**Vetture di lusso e da turismo**

FABBRICA ZABIANA DI  
**RECIPIENTI INESPLOMBILI**  
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

**NON PIÙ ESPLOSIONI!!!**



**SEDE TORINO** | AMMINISTRAZIONE: Via Sacchi, 36  
STABILIMENTO VIALE STUPINIOI

Il Rappresentante Generale per l'Italia

dei

**Pneumatici**

# PETER

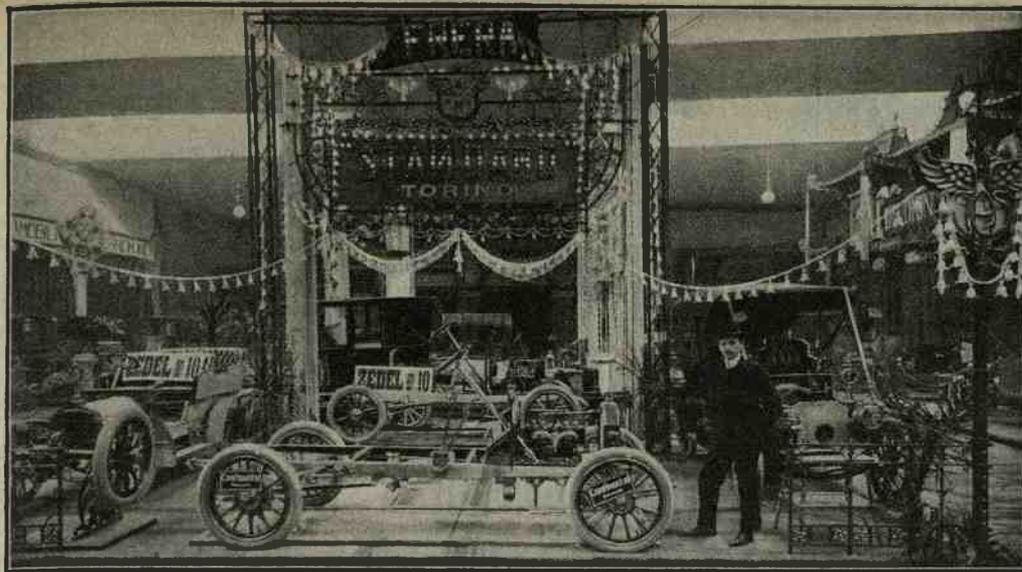
**ADAM BOOS**

Milano - Foro Bonaparte, 70 - Milano

*avverte che venne aperta*

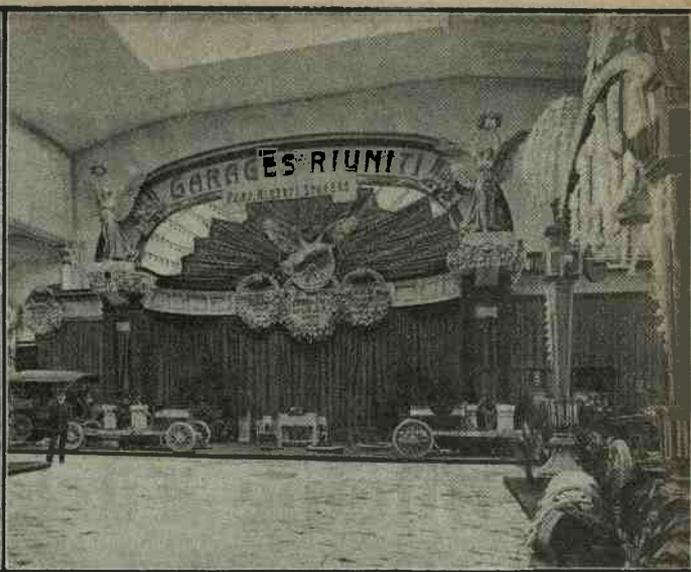
**la nuova filiale in TORINO**

Via Carlo Alberto, 40.



Lo stand della Standard di Torino, la nota costruttrice di vetturette di 14 H.P., detentrica del record di 8000 Km.: Italia, Francia, Spagna, Portogallo, Francia.

(Fot. rag. A. Fava - Torino).



Lo stand dei famosi Garages Riuniti Fiat Alberti Storero di Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Padova, i rappresentanti generali della formidabile marca di automobili Fiat di Torino, la trionfatrice inarrivabile del 1907.

nersene fuori, se la graziosità della marca *Scat* non avesse dato ospitalità nel proprio stand allo splendido canotto automobile che gli stessi cantieri spedirono molto volentieri al Salon, già persuasi che avrebbe incontrato il largo compiacimento degli industriali e dei visitatori. Il canotto esposto, tipo *tunnel boat*, è lungo 8 metri, largo 1,65 e pesca 0,80. E' di un tipo speciale per la navigazione nei bassi fondi dei fiumi, e nel suo genere è uno dei primi che si siano costruiti in Italia. Porta 12 persone a bordo; ha l'elica protetta e quindi può navigar anche nelle alghe senza noie; ed è azionato da un motore *Scat* di 16-20 HP. Nelle linee esteriori poi, è una costruzione meravigliosa, tale da competere coi primi cantieri del mondo. Questo canotto è già stato impegnato dall'ing. Lavio-a, che lo porterà a Piacenza per gli esperimenti della navigabilità del Po, che dovranno farsi prestissimo.

**G. Damiani e C. - Torino.** — Un'altra ditta che non ha un proprio stand, e che per esporre ha fatto società colla casa Bonzi e Marchi di Milano. Presentare la ditta *Damiani e C.* è pressoché inutile. Essa espone varii tipi di pneumatici per bicicletta da turismo e da corsa, per città e per lunghi viaggi, tubolari e non, di materiale scelto e di marche primissime, e che le hanno oggi assicurata tutta la clientela degli *sportmen* di Torino, e di altre città. La produzione *Damiani* si è quindi imposta sul mercato delle gomme, e tale fatto è appunto giustificato dal materiale di primissima lega che la casa impiega nella costruzione dei pneumatici, come nelle riparazioni pronte e perfette di pneumatici guasti o deteriorati. Si potrebbe ancora elencare il gran numero di vittorie ottenute da corridori con gomme di questa casa, ma siccome la lista sarebbe troppo lunga, preferiamo citarne due sole, cioè la vittoria del Della Ferrera nel Campionato Italiano Dilettanti, e le vittorie del campione Durando in parecchie corse su strada della passata stagione.

**«Spa» - Torino.** — E' lo stand lussuoso, contraddistinto dalla sua specialità, in macchine da 6 cilindri. La *Spa* è infatti una delle primissime marche nazionali, se non la prima, che ha dato sfogo con grande successo alla costruzione delle automobili a 6 cilindri, e giova dirlo con meritato successo. Matteo

Ceirano, che fu tra i fondatori della fortissima *Itala*, accudisce oggidì col solito entusiasmo, alle vicende di questa marca, di cui pure è parte prima, e sebbene il primo successo in gara (Corse di Brescia 1907) non sia stato coronato da quel successo che si meritava la sua attività, oggidì, con opportune modifiche, la marca *Spa* si presenta più che mai agguerrita anche nei grandi cimenti, ed il 1908 ce ne dirà infatti l'ultima parola. La macchina *Spa* ha organi d'estrema semplicità, e armoniosità di linee. Nello stand trovasi il tipo 1907 di 28 HP a 4 cilindri, ed il tipo 60 HP a 6 cilindri; trovansi inoltre due tipi nuovissimi e splendidi la vetturina 15 HP e un tipo di vettura da città e per turismo di 25 HP molto indovinato. Attorno a tutto questo, un lusso di carrozzeria che nulla lascia a desiderare.

**Krieger - Torino.** — La Società *Torinese Automobili Elettrici Krieger*, una fra le più floride società italiane, non ha creduto esporre quest'anno al Salon. Crediamo che, operata dal lavoro nelle sue officine di corso Regina Margherita, non le sia nemmeno rimasto il tempo di dedicare anche sue le cure all'arredamento di uno stand, imperocché per principio la *Krieger* quando si mette all'opera vuol fare qualche cosa di bello, di speciale da tutte le altre Case, e per far tutto ciò occorre un lungo lavoro, e sopra tutto del tempo. Ad ogni modo la casa *Krieger* ha messo ugualmente il suo zampino al Salon, e noi troviamo infatti, nello stand *Taurus*, un sontuoso *landulet* ad accumulatori, con motori sulle ruote anteriori, ed ancora una vettura a due posti con paravento e capote, molto civettuola e comoda. Non rileveremo la praticità di avere alla mano una vettura azionata da motore elettrico, vale a dire una vettura che *va lascia come l'olio*, che non lascia al suo passaggio l'odore poco o punto piacevole della benzina, e che più di tutto vi porta lontano da casa vostra e con sicurezza matematica vi riconduce a casa, cosa che non è sempre possibile nei motori a benzina, i quali assai sovente fanno le bizze al pari dei bambini. Quindi vettura elettrica, vettura sicura.

## La vetturina del pubblico modesto

### Considerazioni.

C'è una cosa, che da tempo i fabbricanti s'ingegnano di produrre e che il pubblico di modesta borsa attende ansiosamente, ed è la vetturina di prezzo basso e che riunisca in sé i pregi della relativa solidità, leggerezza e semplicità.

Gli americani hanno già creato da due anni in qua dei nuovi tipi, in cui quest'ultima caratteristica raggiunge un grado veramente sorprendente. Anche in Italia abbiamo avuto qualche tentativo con felice risultato, principale fra i quali quella *O. T. A. V.* di 5 1/2 HP delle officine *Türkheimer* di Milano, in cui la semplicità e la leggerezza sono spinte fino al più rigido puritanismo.

Ebbene, è un fatto constatato che ad onta di tali requisiti la forza di tali vetturine in generale è sempre piccola, e se vogliamo una potenza di motore più grande, non possiamo più permanere in quel metodo di semplicità, che ci era consentito nei tipi minori, ed operare quelle riduzioni, che colà erano ammissibili, come l'abolizione del differenziale, il raffreddamento ad aria invece che ad acqua, la catena unica oppure le cinghie, il cambio di velocità ridotto, ecc.

C'è però al mondo un motore, che mantiene sempre la medesima configurazione tecnica a diversissimi gradi di potenza, e questo è il motore a vapore, il quale mediante la sensibilissima elasticità, che possiede, e l'istantaneità di vaporizzazione e di pressione, da una stessa cilindrata può sviluppare grandi differenze di HP, potendo in conseguenza di ciò nello stesso cilindro lavorare tanto 20 come anche 70 atmosfere; notandosi inoltre che i motori a vapore da automobile

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - Lira 5 all'anno



Lo stand Reina Zanardini di Milano, la potente casa di fari e fanali noti in tutto il mondo. Partecipa alla corsa del giro del mondo New York-Parigi, con specialissimi e potenti fanali collocati sulla macchina Züst.



Lo stand di Giovanni Henseberger di Monza, valoroso costruttore di accumulatori d'ogni genere, della massima potenzialità. (Fot. rag. A. Fava - Torino).

# “ Junior ”

Châssis 20|24 e 30|40 HP

Trasmissione a catene

# “ Otav ”

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

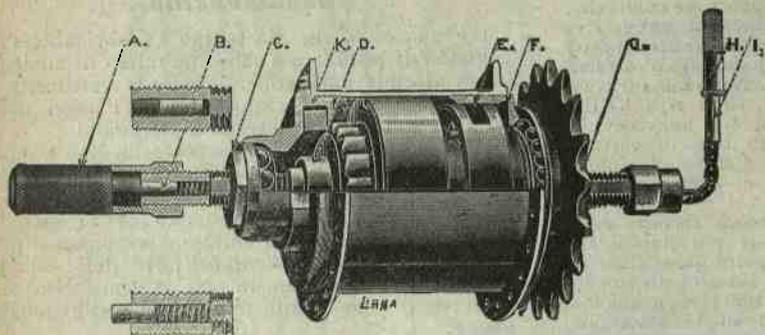
Trasmissione a cardano

**Officine Türkheimer per Automobili e Velocipedi**

**MILANO** - Via Sirtori, 5

Corso Mass. d'Azeglio, 58 - **TORINO**

## EDOUARD DUBIED & Cie - Couvet 21, (Svizzera)



Fabbrica di pezzi staccati per  
Velocipedi - Motocicli - Automobili

*Mozzo a ruota libera “ EDCO ”*

**TRE** Velocità

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

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

# GOMME PIENE PALACK

PER OMNIBUS  
E CAMIONS

ADOTTATE DALLE PIÙ IMPORTANTI FABBRICHE ED IMPRESE DI TRASPORTO

RAPPRESENTANTI GENERALI PER L'ITALIA:

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

# FONOTIPIA

Via Dante, 4 - MILANO



## ULTIMA NOVITÀ



Dischi con accompagnamento di grande orchestra.

Domandare cataloghi che si spediscono gratis.

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

— essendo a vaporizzazione istantanea, lavorano più colla pressione che coll'espansione.

In seguito a queste considerazioni si comprende chiaramente, e in un prossimo avvenire si addiverà a ciò, che il motore a vapore è il migliore, anzi l'unico, che si adatti al vero tipo di vettura borghese, inquantochè oltre alla semplicità, leggerezza, ecc., ha la dote essenzialissima di prestarsi nella sua piccolezza a grandi potenze, ossia di avere una grande elasticità di pressione, ed essendo quindi relativamente indipendente dalla cilindrata; il che non succede nei motori a benzina, i quali lavorando secondo il volume della massa gassosa in essi introdotta, hanno la potenza dipendente — sempre parlando di pressione — dalle dimensioni del cilindro.

E' bene che il pubblico conosca il vero aspetto sotto cui va lumeggiato l'argomento in questione, ed ho caro di avere formulato brevi, ma essenziali idee in un tema d'importanza, che parecchie volte vidi trattato nei giornali, ma spesso sotto lati frivoli o parziali.

E sarebbe bene che qualche mecenate promovesse un concorso a premio per una vettura a vapore di proporzioni e peso ridottissime e di grandissima pressione (qualche cosa come le 100 atmosfere).

Allora si avrebbe risolto energicamente il grande problema di ottenere che una vetturessa di 6 o 8 HP potesse sviluppare una forza molto, ma molto superiore.

Solo il vapore può fare di questi miracoli. Il più è fatto. Il povero Serpollet, che ha già portato il vapore istantaneo e quindi automobilistico ad una vetta eccelsa, se fosse ancor vivo, potrebbe darci assai presto la risoluzione di questa sfinge interessante il pubblico veramente intelligente, che non si perde dietro alle vane fisime della moda, dell'eleganza e della superficialità, ma che ama la praticità e la verità senza veli come nel marmoreo e divino Partenone l'adoravano i Greci.

Salzano (Venezia), 1° gennaio 1908.

Pietro Betetto.

## Un grandioso concorso ippico a Roma 45,500 lire di premi

Ecco il programma del grande concorso ippico internazionale che si svolgerà in Roma dal 29 aprile al 5 maggio 1908, nell'Ippodromo di Tor di Quinto, e per il quale immensa è l'aspettativa nel mondo romano e sportivo.

Il concorso ha un ammontare di premi per lire 45.500; è sotto l'alto patronato dei Sovrani, e presidenti onorari del Comitato e della Giuria sono rispettivamente il Duca di Aosta e il Conte di Torino.

Premio delle LL. MM. il Re e la Regina d'Italia. Campionato del cavallo d'arme, per ufficiali in servizio attivo appartenenti a qualunque esercito e montati su cavalli di loro proprietà iscritti nei ruoli di servizio. Tassa di iscrizione L. 10. Premi L. 20.000.

Prima giornata:

a) Marcia individuale su strada, con itinerario da stabilirsi; lunghezza 50 chilometri; tempo ore 4 — b) Percorso individuale di Steeple-Chase: partenza ore 5 30 dopo l'inizio della marcia su strada; tempo minuti 6'30"; distanza m. 3500 circa; ostacoli 12.

Seconda giornata: Percorso di metri 2500 con 18 ostacoli, per concorrenti che abbiano superate le prove antecedenti; tempo minuti 6'15"; peso libero.

Gara di elevazione per gentlemen. Tassa d'iscrizione L. 10. Premi L. 2000.

Gara di estensione per gentlemen. Tassa d'iscrizione L. 10. Premi L. 2000.

Premio del Ministero di agricoltura, industria e commercio:

Categoria di percorso per gentlemen. Tassa di iscrizione L. 15. Ostacoli 18. Premi L. 6500, delle quali 5000 date dal Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Grande Steeple-Chase internazionale militare per cavalli e cavalieri che hanno partecipato al campionato del cavallo d'arme e superate le tre prove. Peso minimo di chilogrammi 76. Distanza 5500 circa. Tassa di iscrizione L. 30. Premi L. 15.000.

Le iscrizioni si chiudono il 15 aprile alla sede del Comitato ordinatore presso l'Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri, in via Colonna, n. 52, p. 1°.

## In Biblioteca

Dott. G. Pedretti - Manuale dell'Automobilista e Guida per Meccanici conduttori d'automobili (3ª edizione interamente rifatta). 984 illustrazioni nel testo ed un modello scomponibile. — U. Hoepli, editore, Milano 1907. — L. 9,50.

Nella vastissima Biblioteca dei Manuali Hoepli, vengono ora pubblicati due volumetti sull'automobilismo.

L'uno, il *Manuale dell'Automobilista*, 8ª edizione, che tratta di tutto quanto è necessario a conoscersi dal costruttore, dagli inventori di parti automobilistiche e dall'acquirente di vetture automobili; l'altro, che è il corollario al primo, è la *Guida del meccanico chauffeur*.

Questo volume, che forma la *Guida* od il vero *Vademecum* del meccanico chauffeur guidatore d'automobili, è il complemento del *Manuale dell'Automobilista* dello stesso autore, ed è un trattato esclusivamente pratico ed elementare, in cui sono svolte le discussioni sul funzionamento dei motori e degli organi costituenti l'automobile in generale, e contiene tutte le norme per la pratica di viaggio, del condurre, riparare e guidare le automobili a benzina, a vapore, ad alcool, a petrolio ed e-



Lo stand della Fabbrica italiana Cuscinetti e Sfera di Torino, fornitrice dei suoi celebri cuscinetti ai più accreditati stabilimenti d'Italia. (Fot. rag. A. Fava - Torino).

letteriche, come pure la guida per canottieri chauffeurs e per chauffeurs dei sottomarini; ciò che rende il volumetto interessantissimo, e d'uso continuo e perenne per il meccanico guidatore e riparatore di queste macchine.

Carlo Giordano - Almanacco del Meccanico italiano per l'anno 1908. — Casa editrice Giordano, Napoli. — L. 1.

Comprende una serie di tabelle, appunti e note pratiche riguardanti le macchine e gli utensili, allo scopo di formare quel corredo di cognizioni necessarie per vantare una certa qual pratica dell'officina. *Annuario dell'Ippodromo*. — Milano, via San Pietro all'Orto, 15.

Publicato per cura del giornale *L'Ippodromo*, è uscito l'Annuario coi risultati delle corse al galoppo disputatesi in Italia durante tutto il 1907. — Prezzo L. 2,50.

Riunioni di primavera 1908. — Sotto questa dicitura le Società Parioli e delle Corsesi Roma, e la Società Napoletana, hanno pubblicato un elegante fascioletto col programma e le date delle giornate di corse che si disputeranno nei mesi di febbraio, marzo e aprile a Roma, e febbraio e marzo a Napoli.

Prof. F. Faelli - *Cani e gatti* (Costumi e razze). — Ulrico Hoepli, Milano.

Con la solita veste elegante propria dei Manuali Hoepli è uscita questa interessante pubblicazione, l'ultima di una trilogia che con rara competenza il prof. Faelli, zootecnico della Scuola Superiore Veterinaria di Torino, ha dedicata agli animali domestici.

In questo terzo Manuale l'A. s'intrattiene e parla delle numerose razze, dell'origine, usi e costumi dei due graziosi ed utili amici dell'uomo: il gatto ed il cane. Sfata molti errori e pregiudizi su quanto riguarda le loro funzioni, e sulle false interpretazioni di molti loro atti.

Il libro, scritto in stile facile e polito, è corredato di 158 nitide illustrazioni, ed è posto in vendita a L. 4,50.

## Le riunioni motonautiche nel 1908

Le gare internazionali per canotti automobili saranno nel 1908 particolarmente numerose e interessanti.

Primo, per ordine cronologico ed anche per l'importanza, verrà il *meeting* di Monaco. Il regolamento di questa riunione farà legge per quelle che seguiranno e sarà un primo esperimento della formula adottata nel Convegno internazionale di Ostenda.

I *racers*, che prima erano classificati secondo la diversa lunghezza, saranno divisi in due categorie basate sulla energia potenziale dei motori.

La prima categoria comprenderà imbarcazioni di qualunque lunghezza con motore a 4 cilindri e 155 mm. di alesaggio; la seconda raccoglierà le imbarcazioni inferiori ai 18 metri con motore di qualunque potenzialità.

I *cruisers*, che negli scorsi anni si distinguevano per la cilindrata, saranno distribuiti secondo l'alesaggio, con un tassativo peso minimo per ogni categoria.

I premi per la riunione di Monaco, che si svolgerà dal 1° al 13 aprile, sono ricchissimi e numerosi, e subito dopo avremo in Sicilia, verso la fine di aprile, la *Perla del Mediterraneo*, sul percorso del 1907, con 25.000 lire di premi. Nella prima quindicina di luglio si adunerà a Dieppe il *meeting* per il *Grand Prix* motonautico dell'*Automobile Club* di Francia. Per il 2 agosto è stabilito il *meeting* di Jarisy, nello stesso mese si rinnoverà una delle più antiche e classiche gare motonautiche: da Parigi al mare.

Finalmente per il mese di settembre saranno orga-



Lo stand degli ingegneri Perino e Fortina, due profondi conoscenti della tecnica automobilistica, e rappresentanti del celeberrimo Autoloc, meccanismo di bloccaggio istantaneo, automatico, forte e sicurissimo. (Fot. rag. A. Fava - Torino).

All'Esposizione Internazionale d'Automobili fu ammirato lo Stand 67

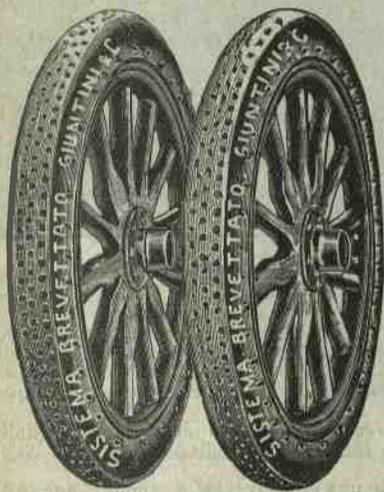
della

Soc. <sup>tà</sup> Anon. <sup>ma</sup> **Rejna-Zanardini**

**FARI E FANALI**

MILANO - TORINO

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

*Ohledere listino*

PREZZI MITI

CICLI  
**MAINO**

È in seguito agli splendidi risultati ottenuti in Italia su  
macchina

**MAINO**

che Cuniolo ha preferito questa marca a tutte le altre per la  
sua Tournée in Australia, ben sapendo essere la sola che gli  
avrebbe reso più facile la vittoria.

**G. MAINO - Alessandria**

**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

**Manufacture Française Cycles I. C.**

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

**CHIEDETE LISTINO**

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



La **POGNON**

è la migliore

In vendita dovunque

Ingresso: D. FILOGAMO & O. - Torino  
BOUGIE POGNON Ltd. — LONDON S. W.

**Motori extra leggeri per Aeronautica**

PROGETTI - PREVENTIVI - COSTRUZIONI

di Apparecchi Aeronautici - Aereostati - Palloni frenati - Dirigibili

Areoplani - Elicotteri - Ortoteri - Cervi volanti - Elici

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

**“ AUTOLOC ?? ”**

*Società Forniture Generali per Automobili*

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretta, 33.

Via Ormea, 26.

**TORINO**

Telefono 29-19

**“ AUTOLOC ”**

**Nel Cross-Country di Pontecurone**

(svoltosi Domenica 5 Gennaio)

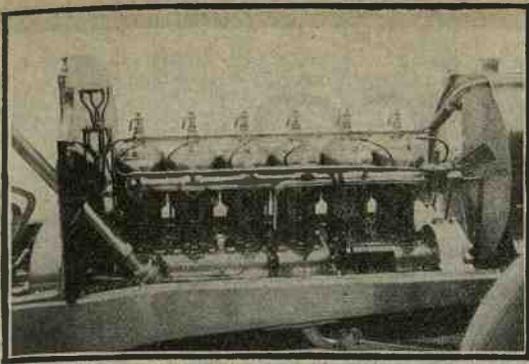
giunge splendidamente **Primo ANDREOLI**

distanziando il 2° di dieci minuti su Bicicletta

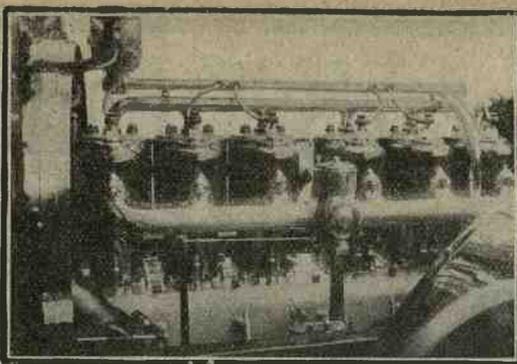
**“ PIZZORNO ”**

**Umberto Pizzorno - Alessandria**

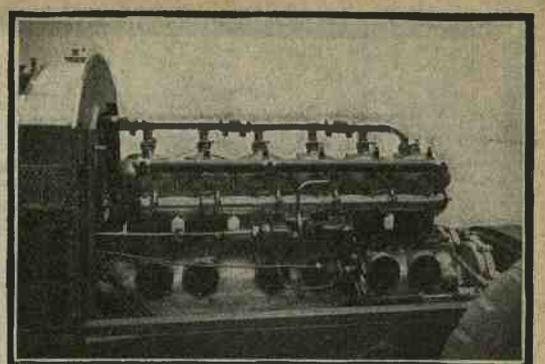
Piazza Vittorio Emanuele, 4-5.



Sei cilindri Porthos.



I motori a sei cilindri esposti nelle ultime mostre di automobili. Sei cilindri Delaunay-Belleville.

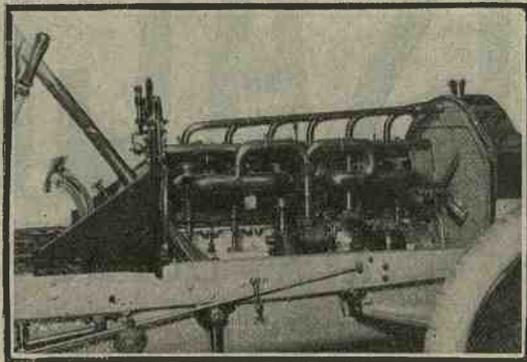


Sei cilindri Millede Gaillardet.

nizzate: la riunione di Lucerna, che, soppressa nel 1907, avrà una maggior dotazione di premi, quella del Lago Lemano, che gareggia con quelle di Monaco per importanza e ricchezza di premi, infine il meeting di Arcachon, al quale probabilmente assisterà il Re di Spagna.

## Nel mondo commerciale sportivo

A Torino, giorni sono, i rappresentanti dei giornali *La Stampa*, *Stampa Sportiva*, *Auto d'Italia* e *Gazzetta dello Sport*, per gentile invito della gran Casa inglese *The Stepney Spare Motor Wheel Limited* di Llanelly, hanno potuto assistere ad un esperimento dei più originali e meglio riusciti. Preso posto 6 persone e lo *chauffeur* su una velocissima e silenziosa macchina *Rapid*, si fu presto fuori porta, ed allora su strade inghiaiate, con pozzanghere, fossati ed altre difficoltà, cominciò l'esperimento per la ruota ausiliaria *Stepney*, stata applicata poco tempo prima, in 5 minuti. Per chi non lo sapesse, la ruota *Stepney* ha un congegno semplicissimo, e al tempo stesso perfettamente sicuro, che permette di adottarla su qualunque ruota dell'automobile o vettura, anche se queste ruote sono di dimensioni disuguali. Un vero portento. Quindi nessuna noia se viaggiando di notte, o in aperta campagna, scoppierà al vostro automobile una gomma. In un attimo siete nuovamente in viaggio, senza contare poi che uguale segnalato favore potrete



Sei cilindri Gladiator.

Del resto, Oggioni sa quel che dice. Quando si ha la fortuna di rappresentare per tutta Italia la potente Casa *Bates* di Leicester, che è stata la seconda fabbrica del mondo intero a lavorare il caoutchouc e a fabbricare la gomma elastica; quando si rappresenta una Casa *Bates* che fu assolutamente la prima a fabbricare copertura sistema Dunlop, vuol dire che si può far la voce grossa, e magari sorridere se altri, per avere la vendita dei loro prodotti, si affannano alla ricerca dei migliori pedali.

Ma la ditta Oggioni e C. ha altra rappresentanza. Essa è pure l'Agente generale in Italia della famosa bicicletta inglese *Abingdon* di Birmingham, una fabbrica che è stata la prima del mondo a costruire pezzi staccati per biciclette, di valore inestimabile.

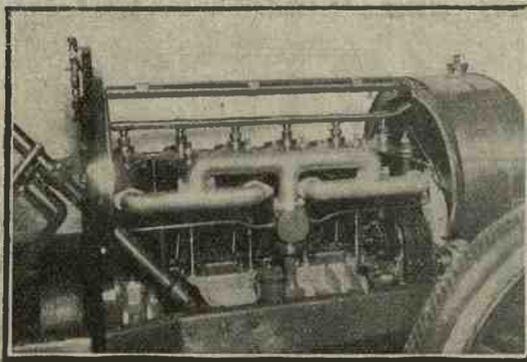
Naturalmente, trattandosi per entrambi le rappresentate di prodotti di primissima lega, si capisce che i prezzi devono essere un pochino rialzati, ma si ha in compenso acquistato un materiale di lunga durata, capace di resistere, più degli altri, a qualunque sforzo e deterioramento.

Diremo, chiudendo, che la ditta Camillo Oggioni e C. (già Sironi, Oggioni e C.) conta un lungo passato, vale a dire 15 anni di vita gloriosa e fruttifera, essendo precisamente stata fondata nel 1893, e trovandosi oggi fra le più antiche del suo commercio.

\* A Torino il nuovo Consiglio d'amministrazione della Società anonima officine meccaniche torinesi e brevetti automobili Peugeot, con atto in data 8 gennaio, a rogito Carlo Teppati, ha nominato a presidente il signor Girard cav. Carlo, a vice-presidente il signor Castaudi cav. Giovanni, e ad amministratore delegato il signor Bertelà ing. Silvio, con tutti i poteri di cui all'atto stesso.

## COSE LIETE

Lo sport se ha i suoi momenti di mestizia, i suoi necrologi, ha pur sovente a registrare i momenti lieti della vita dei molti nostri amici che, chi in un



Sei cilindri S. Roy.

ramo e chi in un altro, chi per una ragione e chi per l'altra, si son fatti un nome, sono diventati benemeriti per battaglie sportive e per battaglie... industriali.

Uno dei grandi vincitori di queste ultime, uno dei più fortunati rappresentanti di Case di pneumatici per automobili, il simpatico agente del *Bibendum*, Ernesto Vaccarossi, ha impalmato a Milano il giorno 4 febbraio la gentile signorina Gina Rosa Veratti. Ecco la cosa lieta che abbiamo da registrare.

Una cosa sola ci permettiamo di non augurare alla coppia felice, ed è questa: di non aver tanti figliuoli quanti successi riportarono i *Michelin* che il Vaccarossi pel primo portò in Italia!

Tutte le altre felicitazioni giungano pure a loro incondizionatamente dalla Redazione della *Stampa Sportiva*.

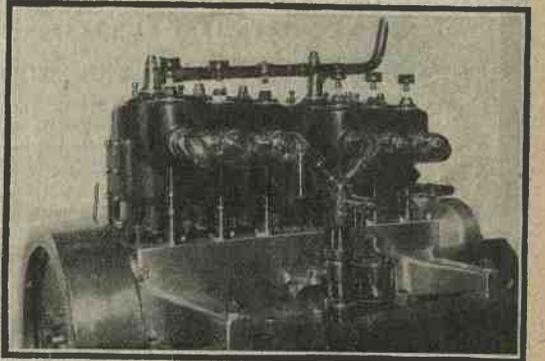
\*\*

Da Trieste ci partecipano il matrimonio del noto prof. Eugenio Paulin, direttore della Civica Scuola di ginnastica, con la signorina Fini Millessich. Augurii affettuosi.

\*\*

Un'altra notizia lieta.

I ginnasti italiani apprenderanno con piacere che il senatore Francesco Todaro, presidente della Federazione ginnastica italiana, è stato di *motu proprio* di S. M. il Re insignito dell'alta onorificenza di grande ufficiale dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro.



Sei cilindri Georges Richard Unic.

## NECROLOGIO

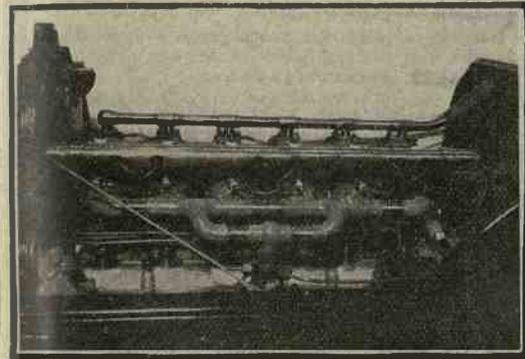
La morte di un grande "sportsman" — Il commendatore Ferdinando Bocconi, senatore del Regno, cavaliere del lavoro e proprietario d'una delle più grandi scuderie italiane, è mancato la settimana scorsa, vinto dal male insidioso che da lunghi mesi lo minava.

Ai figli, signori cav. dott. Ettore e Ferdinando, che da molti anni militano con onore nello sport ippico, giungano le condoglianze sentite della *Stampa Sportiva*.

## GORRISPONDENZA

Peschiera. — V. Cavazzoni. Pubblichiamo il secondo. Il terzo articolo inviato, a quanto prima. Saluti.

Roma. — Andreotti. Ricevute nuove fotografie, ma sono troppo scure e non si possono riprodurre in cliché.



Sei cilindri Weyher e Richemont.

rendere in viaggio a qualunque altra vettura, vostra amica o non, trovata ferma lungo la via, impossibilitata per scoppio di pneumatici a continuare il suo cammino. E tutto questo senza la minima scossa o disturbo per la vostra vettura.

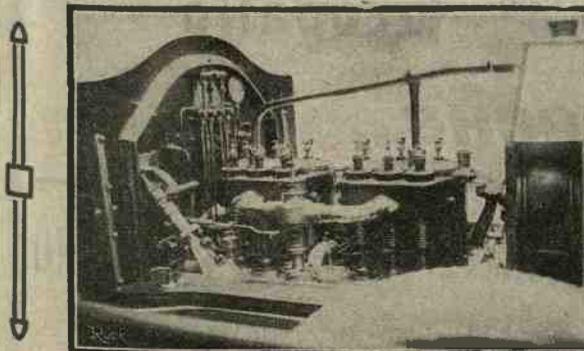
L'invenzione, come dicemmo, è inglese. Questo non ha però impedito che gli americani del nord, che sono maestri di praticità, abbiano già acquistate 80 mila ruote. In Inghilterra girano 20 mila ruote *Stepney*, in Germania 18 mila, in Francia 10 mila. E in Italia? Un numero modesto per ora, ma che cresce smisuratamente giorno per giorno, essendosi realmente toccato col dito la gran praticità e solidità della ruota *Stepney*, che è inoltre favorita dal suo modestissimo prezzo di L. 100 per ruota.

L'esperimento ufficiale, replicammo, è riuscito perfettamente, e la Casa *Stepney* può andar fiera del prodotto che va smerciando per tutto il mondo. Chiedere cataloghi e listini di questa ruota ai principali *garages* d'Italia.

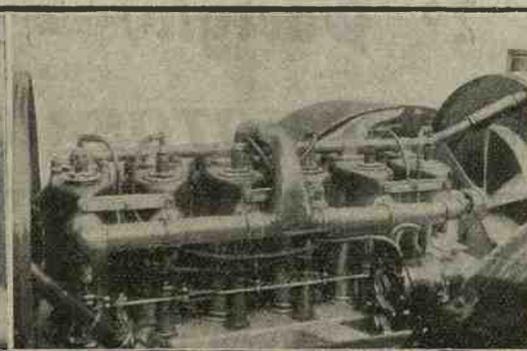
Prossimamente *Stepney* fonderà una filiale in Italia, e probabilmente a Torino.

\* Ha fatto colpo la dichiarazione esplicita della ditta Camillo Oggioni e C., via Lesmi, 9, Milano: «Vi sono Case che scritturano nascostamente i migliori corridori nazionali a lire 5 il chilometro...».

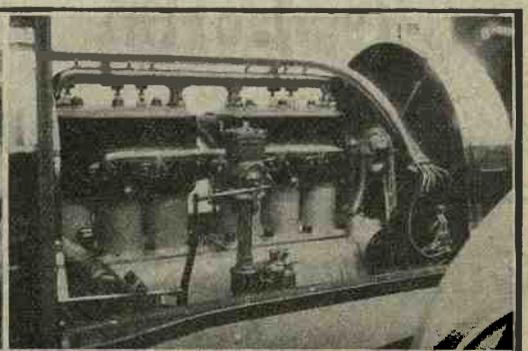
«Ciclisti! Se avete bisogno di acquistare una bicicletta, fidatevi unicamente di quelle fabbriche che godono di fama vera, basata unicamente sulla bontà dei loro prodotti...». E' chiaro, non è vero?



Sei cilindri la Buire.



Sei cilindri Itala.



Sei cilindri Delaunay-Belleville.

# Libro d'Oro

della

# MOTOSACOCHE

Brevetti H. & A. DUFAUX & C.

## 1907 (In Italia).

Gran Criterium Motociclistico Esposizione Torino.

TORINO-PINO-CHIERI-LA REZZA-TORINO (2 giri Km. 72 con salita del 9%)

Premio di regolarità — **Medaglia d'Oro.**

3 Motosacocche partite, 3 arrivate, battendo macchine di forza molto superiore.

MARCIA DI RESISTENZA E DI REGOLARITÀ Milano-Torino-Milano.

(Km. 300 - Categoria del quarto di litro).

Primo: ATTREDO — Secondo: JACQUEMOD — Terzo: GARIGLIO.

**Medaglia d'Oro** — tutti su Motosacocche.

CORSA MOTOCILISTA IN SALITA Firenze-Pratolino-Barguno.

(25 Km. con pendenza massima del 18-20 % — Categoria 1/4 di litro).

Tempo massimo 90 minuti.

11 Motosacocche partite: 11 arrivate, battendo tutte le altre macchine.

1° Premio: BALLEGGI in 32' 22" — 2° Premio: MINONZIO in 33' 46".

3° Premio: LUCCHINI in 38' 46" Tutti su Motosacocche. — Seguono le altre otto Motosacocche in meno d'un'ora.

GRAN GARA — COPPA DELLA «STAMPA SPORTIVA»

(sul percorso Susa-Monconio, Km. 24,100 di continua e durissima salita)

1° BORGOTTI in 36' 49" 4/5 — 2° LORINI in 41' 37" — 3° PINNA in 44' 5".

4° NERO in 48' 57" 4/5, TUTTI SU MOTOSACOCHE.

Le 4 Motosacocche partite arrivano rispettivamente 1, 2, 3 e 4, battendo tutte le altre concorrenti.

CORSE MOTOCICLISTICHE dei 20 e 22 Settembre al VELODROMO DELLE CASCINE in Firenze.

(15 giri di pista, Km. 5, tempo migliore delle due giornate)

GALANTI con MOTOSACOCHE in 5' 8".

CORSA MOTOCICLISTICA del 10 Novembre al MOTOVELODROMO UMBERTO I — Torino.

Categoria 1/4 litro, Km. 10 — 1° ATTREDO con MOTOSACOCHE.

## 1907 (In Germania).

CORSA DI VELOCITÀ 6 Km. a FORSTENRIEDER PARK - MONACO (in occasione del passaggio dei concorrenti alla Coppa Kerkhoner)

**Primo Premio in 6' e 6"**

CORSA IN SALITA DEL KESSELBERG B/ KOCHER

(in occasione dei concorrenti alla Coppa Kerkhoner) Km. 7,5, pendenza 70%

**Primo Premio in 7' e 7"**

« TAUNUS » FAHRT-MONACO-FRANCOFORTE, 600 Chilometri.

**Terzo Premio**

CORSA DETTA « GIRO DI BERLINO », 250 Km.

In questa corsa, fra 35 grosse motociclette, le due Motosacocche prendono in velocità il 2 ed il 4 posto, ed il 2 ed il 8 posto nel

**concorso di consumo.**

Media oraria malgrado la pioggia ed il passaggio di 56 paesi a velocità rallentata: 36 Km. all'ora, ciò che non hanno potuto ottenere i motori di 3 1/2 e di 5 HP.

## 1907 (In Francia).

CONCORSO « TURISTE-AUTOMOBILE », (70 Km. terreno assai accid. 1° Premio — in due ore e 4' e 2". Premio in 2 ore e 6' MOTOSACOCHE.

CORSA IN SALITA « DES PLATRIÈRES » (Aix) 500 metri in salita. (Partenza da fermo) Primo Premio MOTOSACOCHE in 54 secondi

STADE CAVAILLONNAIS, circuito di 30 chilometri.

Primo Premio MOTOSACOCHE battendo le grosse motociclette

CORSA IN SALITA IN VAL SUZON (Costa d'Oro).

(4 Km. pendenza 8% senza catena). La MOTOSACOCHE guadagna i 4 PRIMI PREMI della sua categoria — Tempo del 1° arrivato JACQUEMOD su MOTOSACOCHE 5 minuti e 37 secondi

## 1907 (In Svizzera).

COPPA MONOD - ALTSTAETTEN presso S. Gallo.

1° AUDEMARS su MOTOSACOCHE in 14 minuti, battendo tutte le grosse motociclette (2° tempo di tutta la corsa alla quale parteciparono 30 vetture)

CORSA DELLA FAUCILLE - Ginevra.

1° Premio BORGOTTI — 2° Premio JACQUEMOD — 3° Premio PÉLISSIER

**tutti con "MOTOSACOCHE,,**

*Torino, 26 gennaio 1908*

# GRAN COPPA ESPOSIZIONE

(Categoria quarto di litro)

1° Lorini = 2° Gariglio = 3° Gropallo

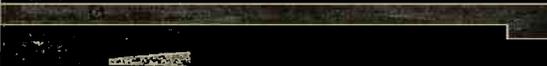
**tutti con "MOTOSACOCHE,,**

**Gustave F. Montchal** Agente Generale per l'Italia - Via Dante, 4, MILANO

Avv. Luigi Pinna - Agente esclusivo per il Piemonte - Via Frejus, 26, TORINO

# Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI  
SEDE IN GENOVA

|                           |   |                             |
|---------------------------|---|-----------------------------|
| Barche a<br>Yachts a vela |  | Ndroplani                   |
| Yachts<br>a vapore        |  | Canotti<br>Automobili       |
| Yachts<br>automobili      |  | Trasporti                   |
| Lancio da<br>salvataggio  |  | Rimorchia-<br>tori fluviali |

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

# GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

## Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

| TIPO  | NOME      | Imp. ori | Lire | Lungh. | Largh. | All. tot. | TIPO  | NOME     | Imp. ori | Lire | Lungh. | Largh. | All. tot. |
|-------|-----------|----------|------|--------|--------|-----------|-------|----------|----------|------|--------|--------|-----------|
| 2 H 2 | Moto      | 20       | 24   | 121    | 65     | 155       | 2 I 5 | Potente  | 125      | 58   | 132    | 162    | 196       |
| 2 F 2 | Forte     | 23       | 25   | 115    | 65     | 162       | 2 I 4 | Robusto  | 100      | 50   | 132    | 132    | 196       |
| 2 E 2 | Piccolo   | 18       | 22   | 101    | 65     | 148       | 2 I 3 | Durevole | 75       | 42   | 131    | 102    | 196       |
| 2 K 2 | Effenne   | 20       | 24   | 154    | 65     | 127       | 2 F 5 | Mercurio | 58       | 36   | 118    | 150    | 176       |
| 2 U 2 | Humber    | 12       | 19   | 65     | 65     | 150       | 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       |

## FABBRICA ITALIANA CUSCINETTI A SFERE



# "F.I.C.S."

Società Anonima

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

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

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

## Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti

Marca Volard (marca depositata)

# SCLAVO e C.

TORINO  
Corso Vittorio Emanuele II, n. 68

Tipo **Apollo** di gran lusso grandissimo L. 175  
Tipo **Lion** di gran lusso medio » 90  
Tipo **Graziosa** di lusso » 55  
Tipo **Miraphone** da L. 27 a » 85

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

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

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



## Ditta PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio per automobili e industrie

**Motonafta Germania**

Lubrificanti marca **Auto-Oil** per automobili

Depositi in TORINO:

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

## AGENZIA AUTOMOBILISTICA

# G. DE-BERNARDI

TORINO - Corso Vittorio Emanuele II, n. 88

# Automobili MOTOBLOC

di Bordeaux

16 - 24 - 30 - 40 - 70 HP

PROVE A RICHIESTA

## Stabilimento Italiano

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

# V. RICHIARDONE

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

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

## Rechapage "Sirpa"

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

FARI, FANALI, TROMBE e CORNETTE

della Premiata Ditta I. E. ARNOLD di Dresda.

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

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

# ITALALA

Acquista nel 1907 il **Primato mondiale**, colle sue insuperabili vittorie nei più grandi cimenti automobilistici:

## PECHINO=PARIGI

16,000 Km., compiuti dal **Principe Borghese** in 44 giorni di marcia, senza alcuna riparazione alla macchina (tipo 35 HP di catalogo).

## COPPA DELLA VELOCITÀ

Grand Prix Italiano — Vinto da Cagno — Vettura da corsa

Trionfò ai **SALON** di **PARIGI**, **LONDRA** e **TORINO**, oltrechè per i suoi tipi 20-35-50-60-75 HP a 4 e 6 cilindri,

col **Nuovissimo Tipo 1908 - 4 Cilindri - 14-20 HP.**

Rappresentante Generale

# AUTOCOMMERCIALE

Grandi Garages: **TORINO** (Sede), Via Petrarca, 31 - **PADOVA**, Via Altinate - **MESTRE**, Viale Stazione.