

LA STAMPA

SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Casse - Tiri - Podismo
Giocchi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI

ANNO L. 5 - Esterio L. 8
Un Numero { Italia Cent. 10 { Arretrato Cent. 15
Esterio .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

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

IN SERZIONI

Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

L'ultima originale trovata dei ciclisti professionisti



À Parigi ed a Berlino, nei teatri e nei café chantants, durante i mesi invernali, è divenuto di moda un originale campionato ciclistico. — I ciclisti professionisti (da sinistra a destra: Kramer, Schwab, Jacquelin, Comès, Tommy Hall, Doerflinger) si disputano la vittoria pedalando sulla bicicletta che viene applicata sul cosiddetto « home trainer ». La velocità raggiunta dai corridori è segnalata su un grande quadrante.

Visitate i nuovi Modelli 1909

DE DION BOUTON

Meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso la

Società Anonima Garages "E. NAGLIATI",**FIRENZE**

DE DION BOUTON PALACE - Via Borgognissanti, 56

e nelle Agenzie di:

TORINO - ROMA - NAPOLI - PALERMO - PADOVA - MODENA - PERUGIA**MILANO**

DE DION BOUTON PALACE - Via Montevideo, n. 21

"AUTOLOC",

Non più nottolini, non più denti d'arresto. Con l'**AUTOLOC** si ha il bloccaggio tanto progressivo quanto assoluto ed irreversibile.

Società Forniture Generali per Automobili

Ing. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC",

FABBRICA ITALIANA CUSCINETTI A SFERE



"F.I.C.S.",

Società Anonima

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

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

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



Officine Ing. FRANZ MILLER - Via Legnano, 9 - **Torino**
Telefono 30-88

ESECUZIONE DI QUALSIASI
MACCHINA PER VOLARE
DIETRO SEMPLICE SCHIZZO

ESECUZIONE DI PROGETTI

MOTORI EXTRALEGGERI
PER AREONAUTICA
(Brevetto Ing. Miller)REGOLATORI AUTOMATICI
DI EQUILIBRIO
PER MACCHINE VOLANTI
(Brevetto Ing. Miller)

AEROCURVO "MILLER"

Canotti automobili

DA CORSA - DA SPIAGGIA - DA LAGHI - DA FIUME

consegna pronta.

Motori delle migliori Case Italiane ed Estere

Rivolgersi: **Cantieri Baglietto S.I.A.M.** - **GENOVA**
Via Balbi, 21Preventivi e Cataloghi a richiesta - Telegrammi **SIAM** - Genova

ITALA

CHÂSSIS DA TURISMO:
di 14|20 - 20|30 - 35|45 - 50|60 HP
(4 cilindri)
60 e 75 HP (6 cilindri)

*La Trionfatrice
del Raid Pechino-Parigi
e delle Corse Automobilistiche
più importanti.*

Camions - Omnibus - Furgoncini - Carri Pompieri - Ambulanze
Gruppi motori per Canotti da 14 a 300 HP

Fabbrica Automobili **ITALA** - Torino.

Officine e Cantieri Napoletani
C. e T. T. PATTISON
 (Granili) - **NAPOLI** - (Granili)

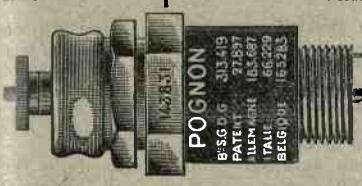
Costruzione di Canotti Automobili a benzina e petrolio
 di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI
SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI
 RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE
 Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

Il solo e l'unico preparato per guarire radicalmente
 l'Epilessia ed altre malattie nervose, sono le
Polveri dello Stabilimento CASSARINI

BOLOGNA (Italia)
 DIMANDATELE IN TUTTE LE FARMACIE
 Le polveri Cassarini sono state premiate a tutte le Esposizioni, ONORATE da un
 dono delle LL. MM. i Reali d'Italia e sono state brevettate in tutti gli Stati del mondo.
 L'opuscolo dei guari ti viene spedito gratis a chiunque ne faccia domanda anche con semplice carta da visita.

Le polveri si vendono solamente in scatole e costano L. 5 l'una.

ancora e sempre la vera Candela **POGNON!**

 Gran Premio delle Vetture (Dieppe 1908):
 Clément-Bayard 1^o arriv. delle vetture Francesi.
 Gran Premio delle Vetturette (Dieppe 1908):
 1^o, 5^o, 9^o arrivato vettura Delage;
 2^o e 8^o arrivato vettura Sizaire-Naudin;
 6^o arrivato vettura Thieulin;
 SALON di PARIGI - Vedere lo Stand N. 6 (Sala N.).
 Rappresentante: **O. FILOGAMO e C.** - Via dei Mille, 24 - TORINO.
 Bougie POGNON Ltd. - London S. W.

FIAT
 FABBRICA ITALIANA
 AUTOMOBILI TORINO
 Capitale L. 9.000.000

VETTURE da turismo 18/24 e 28/40 HP 4 cil. a catena
 " " 20/30 HP 4 " a cardano
 " gran turismo 35/45 e 50/60 HP 6 " a catena
 " per città 10/15 HP (tipo Fiat) 4 " a cardano
 " " 15/20 " (Brev. Fiat) 4 " "

OMNIBUS per Alberghi.

OMNIBUS e CARRI per Servizi Pubblici.

CARRI AMBULANZA e per POMPIERI.

FURGONCINI da consegna.

BOTTI INAFFIATORI e CARRI-POMPA.

TRAMWAYS a benzina su rotaie.

MOTORI da 12 a 700 HP.

35, Corso Dante - **TORINO** - Corso Dante, 35.

FABBRICA DI PNEUMATICI
CLÈMENT TOMEAZZI e C.
 Amm.: Via Repubblica 17 - BOLOGNA - Fabbrica: F. P. Galliera
 Coperture e Camere: " LE PNEU CLÈMENT ",
 " " " FELSINA ",
 Coperture " AMERICANO ",

Tubolari e cerchi legno per pista e strada
 (preferiti dalla maggioranza dei corridori).

Filiale in TORINO: Via Sant'Anselmo, 28.

GARAGE SQUAGLIA

Piazza Marsala - **GENOVA** - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Chassis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

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

Modello 1908: 30/40 HP, L. 17.000 - 40/50, L. 22.000 - 50/70, L. 25.000

Chassis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

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

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

G. DURIO

Madonna di Campagna

TORINO

Gomme
 Vulcanizzate
 e
 Tubolari per
 Biciclette

DURIO

18 Primi Premi
 in 47 giorni.

LA LOTTA A GENOVA

Il Grande Torneo di Lotta per la Challenge Peytrignet

È uno degli sport più coltivati nella Superba ed uno dei maggiori che più appassiona il pubblico sportivo e non sportivo. A Genova si contano quattro sale di lotta: quella della *Colombo* più anziana e più agguerrita, quella del *Club Atletico Genovese*, quella dell'*Unione Sportiva Genovese*, ed infine quella dello *Sport Pedestre Genova*, di recente istituzione.



Vassallo Aroldo, un fautore della lotta a Genova.
(Fot. Solza).

Di questi giorni, al Teatro Alba Proletaria si tenne il torneo organizzato dall'*Unione Sportiva* per la disputa della challenge *Peytrignet*, gara riuscita ottimamente per la buona preparazione e l'intervento di numerosi e valenti campioni. Diamo in succinto i risultati finali.

Peso massimo: 1. Andreoli del *Club Atletico* di Milano — 2. Piazza della *Pietro Micca* di Biella — 3. Priano della *Colombo* di Genova.

Peso minimo: 1. Gargano della *Colombo* di Genova — 2. Gardini della *Virtus* di Bologna — 3. Corsanego della *Colombo* di Genova.

Peso piuma: 1. Neri della *Virtus* di Bologna — 2. Ponte della *Colombo* di Genova — 3. Migliaccio dell'*Unione Sportiva Genovese*.

Nella *poule finale*, combattutasi tra i primi tre di ciascuna categoria, restarono a punti pari Andreoli di Milano e Gargano di Genova. Iniziato il *match finale*, dopo dieci minuti di lotta accanissima venne sospeso, trovandosi andicappati i due *matcheurs*: Gargano per una contusione all'occhio destro, Andreoli per la rottura di un dente. Il primato, d'accordo, viene estratto a sorte e questa favorisce Andreoli, al quale viene assegnata la *challenge Peytrignet*; secondo Gargano, terzo Piazza, quarto Gardini, quinto e sesto Priano e Corsanego.

Così la *challenge Peytrignet*, per quest'anno, resta assegnata all'Andreoli di Milano, la targa d'onore alla *Cristoforo Colombo*.

Ottima riuscita ebbe pure la prima gara interna indetta dalla Sezione Lotta dello *Sport Pedestre Genova*. Vi parteciparono quasi tutti i giovani elementi che costituiscono la giovane Sezione, risultando premiati nel girone finale: 1. Fornaciari Enrico; 2. Merega Mario; 3. Ghezzi Gino; 4. Zanirati; 5. Bechetti; 6. Dieci; 7. Scandariato.

Del movimento dello sport della lotta a Genova è veramente benemerito il valoroso *sportsman* Vassallo Aroldo, molto competente delle cose ciclistiche, podistiche e del *foot-ball*, che nei primi anni della sua vita sportiva coltivo con vera passione, figurando degnamente in numerosi campionati sportivi. Esperitosissimo nella lotta fu l'anima della Sezione dell'*Andrea Doria*, quindi in unione ad altri atleti fondò e diede lo statuto al *Club Atletico Genovese*, che tanti ottimi elementi diede allo sport italiano: il bravo Genna Raffaele informi. I maggiori lottatori furono suoi allievi, poiché il Vassallo fu per certo tempo istruttore al *Club Atletico Genovese*, quindi all'*Unione Sportiva Genovese*, ed attualmente insegna allo *Sport Pedestre Genova*.

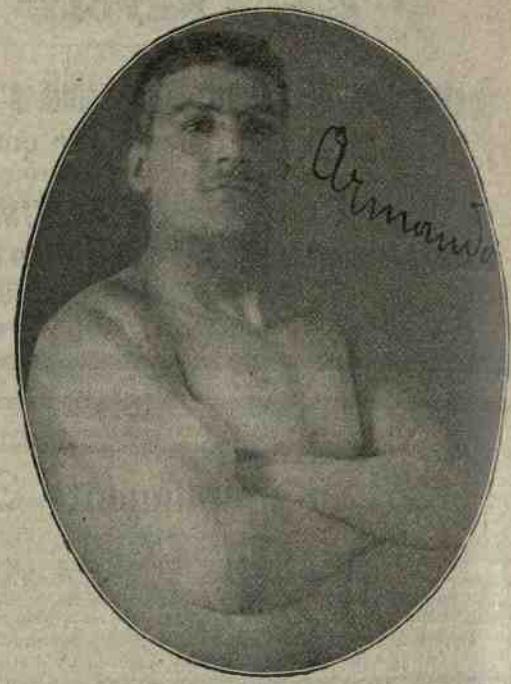
Incitò sempre e organizzò concorsi, tra i quali ricordiamo le due gare nazionali per la Cintura d'argento dorato. Partecipò a più gare segnalandosi nella sua categoria del peso piuma.

All'ottimo Vassallo, che nella nostra Superba rivegliò lo sport della lotta, vadano i riconoscenti omaggi degli *sportsmen* genovesi.

Bacci.

Il Cross-Country di Gorgonzola

Patrocinata dal giornale *La Stampa Sportiva*, questa importante gara podistica nazionale, dotata di premi ricchissimi, accenna ad un successo veramente grandioso. Numerosissimi saranno i campioni di tutte le città italiane; le più forti squadre milanesi si troveranno allineate al traguardo per la disputa dei numerosi premi. Società organizzatrice, l'*Argentia* di Gorgonzola. Percorso km. 12. Data della gara 3 gennaio 1909. Vi saranno 25 premi individuali.



L'atleta italiano Armando Francesco (Zibisco II) che ha istituito di questi giorni a Londra una Sezione Atletica Italiana.

Coppa *Argentia* spetterà alla Società, con gli otto primi corridori meglio classificati; la Coppa *Argentia* spetterà alla Società con gli otto primi corridori meglio classificati; la Coppa *Gorgonzola*, alla Società che avrà il maggior numero di arrivati nel tempo massimo; la Coppa artistica del ragioniere Rappamonti, al primo arrivato di Gorgonzola.

Desideratissime saranno le iscrizioni delle forti squadre del *Club Audace* di Torino, dello *Sport Pedestre* di Genova, della *Lazio* di Roma e della *Virtus* di Bologna.

Nel mondo commerciale sportivo

** Ben accolta è stata la *Labor* al *Salon* di Parigi, dove forma l'oggetto di attenzione per le novità che essa offre all'occhio dei visitatori. *Labor* è la bicicletta dei campioni, e perciò deve camminare alla testa della costruzione ciclistica. *Labor* detiene tuttora i due *records* mondiali ottenuti da Berthet, e cioè quello dell'ora (senza allenatori) in km. 41,520 e quello dei 50 km. (senza allenatori) in ore 1,15'18" 4/5, che grazie appunto alla sua rigidità, dovuta al telaio rinforzato, asseconda meravigliosamente gli sforzi del corridore.

Anche nel recente Giro di Lombardia la *Labor* si è comportata nel modo più soddisfacente, conquistando il 1° ed il 2° posto nella categoria dilettanti.

I rappresentanti generali per l'Italia di questa macchina sono i signori *Gilardoni*, *Della Ora* e *O.* di Milano, i quali rappresentano pure la fabbrica di *Chauvin*.

** La vecchia ditta *Vernizzi e Bini* di Milano è cessata. Al suo posto si è sostituita la nuova società *Bini, Foa e Vernizzi* con sede in Milano, via Fratelli Bonzetti, 11. La sua apparizione nel mondo commerciale è stata salutata con la maggiore simpatia e con una cifra di affari sempre crescente.

Al Salon Olimpia - Londra 1908

988 ruote con

Pneus DUNLOP

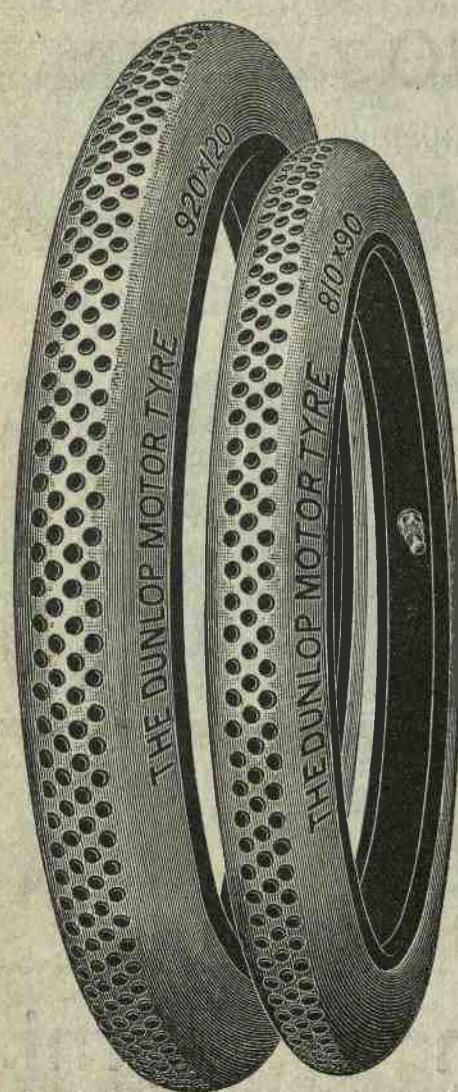
mentre 15 altre marche si dividono le rimanenti 1150 ruote.

Perciò

il 46% su DUNLOP

The Dunlop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd.

MILANO - Via Giuseppe Sirtori 1^a - MILANO



Sportsmen Italiani!

Abbonatevi alla

STAMPA SPORTIVA

Italia L. 5 — Ester L. 9

Numeri separati L. 0,10 — Arretrato L. 0,15

Raccolte annate 1902 e seguenti

L. 7 caduna (rilegata)

STAMPA e STAMPA SPORTIVA L. 20,50

Per favorire i Sig. Studenti ed istituti primari la *Stampa Sportiva* apre un abbonamento speciale per gruppi non inferiore a 5 abbonamenti, che si accordano al prezzo eccezionale di L. 20.

Rendiamo noto che le Società Sportive

che ci manderanno abbonamenti, godranno lo sconto del 10%.

ABBONAMENTI CUMULATIVI

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

La Stampa di Torino; *Il Resto del Carlino* di Bologna; *Il Veneto* di Padova; *L'Arena* di Verona; *La Sera* di Milano; *La Gazzetta di Venezia* di Venezia; *La Provincia di Como* di Como; *Il Gran Mondo* di Roma; *L'Emilia* di Parma; *La Sentinella Bresciana*.

Per gli abbonati ai suddetti giornali

L. 1 in meno.

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

ITALIA DOCET

Circuito automobilistico e circuito aereo.

Quindici giorni solo più ci separano dal 1909, nuovo anno di feconde iniziative sportive, che non mancheranno certo di mettere l'Italia al posto d'onore.

In Francia si è ventilata l'idea di non fare più corse di automobili, ma non crediamo ancora che sia giunta l'ora di mettere in pratica una tale decisione.

Infatti nel 1909 si correrà ed in Francia, abbiamo ragione di credere, si terranno ancora gare di automobili. Questa è l'ultima notizia che ci hanno portata i campioni torinesi rimpatriando dall'America.

Del resto se i francesi non ci vorranno dare il modo di gareggiare con loro sul proprio campo, gli italiani rivolgeranno ai francesi l'invito per una novella grande battaglia sul circuito bolognese.

Infatti nel 1909, mentre Brescia organizzerà il primo grande Circuito aereo, Bologna preparerà il secondo Circuito automobilistico.

Il conte Gregorini, presidente del Comitato del Circuito automobilistico, ha telegrafato di questi giorni da Parigi che la corsa del Circuito di Bologna, in seguito ad accordi presi coi principali proprietari di fabbriche automobilistiche, è assicurata, e si avrà l'intervento di macchine italiane, francesi ed inglesi. È stato stabilito un completo accordo col Circuito delle Ardenne e di Angers. Il conte Gregorini è partito per la Germania per continuare il suo lavoro di propugnata.

Abbiamo voluto chiedere a parecchi costruttori di automobili se l'idea ventilata dai colleghi francesi di sopprimere le corse sarebbe stata da loro condivisa.

Tutti ci hanno dimostrato come le corse, per quanto in numero limitatissimo, debbano sempre esistere. Esse sono veramente necessarie per l'industria, la quale ha trovato e troverà sempre nel risultato di un Grand Prix il mezzo efficace di una reclame mondiale, che non solo serve a fare conoscere una marca nel mondo intero, ma che ci dà l'occasione, almeno una volta all'anno, di confrontare i prodotti di industria diversa.

Dunque nel 1909 l'automobilismo e l'aeronautica, per conto degli italiani, hanno assicurato due eccezionali avvenimenti sportivi.

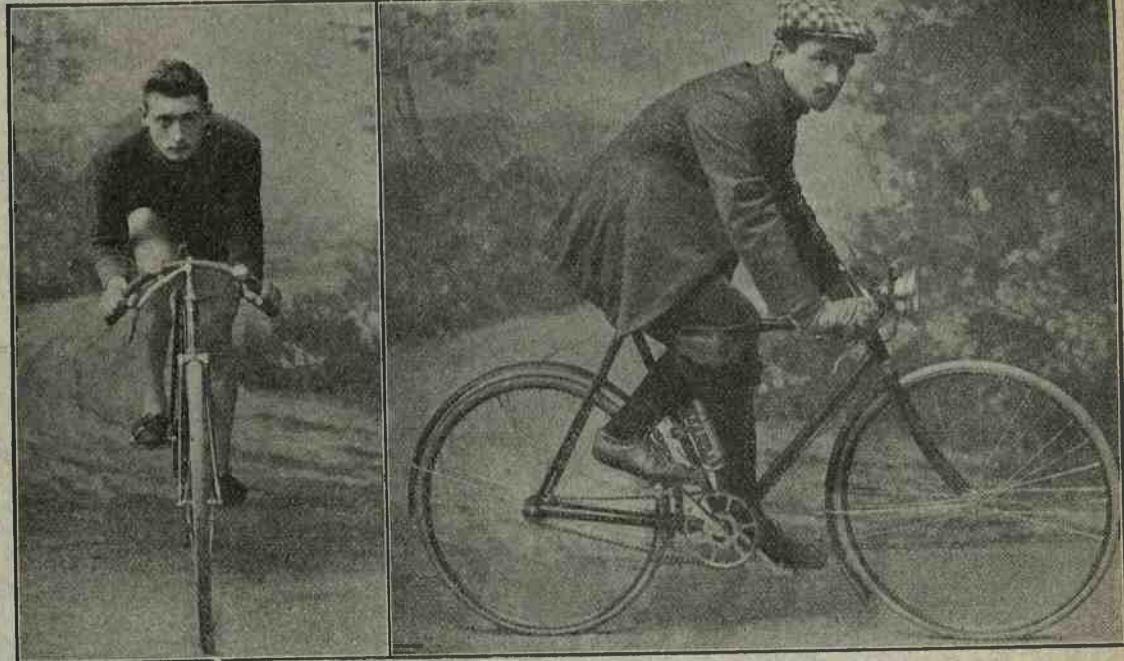
Brescia, come è noto, terrà una Esposizione internazionale d'elettricità. Per l'occasione verrà svolto un ricco e variatissimo programma sportivo. Al già annunciato importantissimo Circuito internazionale di aviazione, si aggiungerà una Mostra di aereoplani, un Concorso internazionale di automobilismo, un Concorso di pompieri, una crociera motonautica tra il lago di Garda, il Mincio ed il Po. Non mancheranno poi altri avvenimenti sportivi, come un Concorso ippico ed una grande Gara di tiro a segno, Concorsi ginnastici di varie specie, come gare di foot-ball, di podismo, ecc., nè mancheranno grandi concerti musicali, conferenze, spettacoli d'opera nei teatri cittadini. A tutto ciò si aggiungano i numerosi Congressi, non ultimo quello della « Dante Alighieri », i quali saranno già di per sé stessi un'occasione a gite ed a divertimenti svariati.

Come le corse, così le Esposizioni non sembrano dovere tramontare. Mentre Torino si appresta ad

inaugurare il VI Salon del Ciclo e dell'Automobile, Milano e Firenze si dispongono a nuove organizzazioni. Ed eccoci più precisi. La Mostra del Ciclo e dell'Automobile di Milano avrà luogo dal 10 maggio al 10 giugno.

Sulla nuova spianata dei Bastioni di Porta Venezia sorgerà nella prossima primavera la quinta Mostra del Ciclo e dell'Automobile.

La Mostra di quest'anno, oltre l'esporre i prodotti dell'industria ciclistica ed automobilistica, riserverà una larga parte per i prodotti della



Bertarelli Attilio, vincit. della 2^a cat. della gara per la Coppa d'inverno.

Il ciclista Losi Arnaldo di Roma, nuovo detentore del record Milano-Roma stabilito in ore 37,50. — Partì da Milano l'11 dicembre alle ore 23 e giunse alla capitale domenica 13 alle ore 12,50.

nuova industria aeronautica bandendo speciali concorsi.

In occasione del 50^o anniversario della Rivoluzione Toscana, che ricorre il 27 aprile p. v., avrà luogo in Firenze, per iniziativa della benemerita Federazione tra le associazioni di pronto soccorso, una Esposizione industriale, nella quale vi sarà una sezione importante dedicata al Ciclo ed Automobile.

L'Esposizione di Torino e quelle di Milano e Firenze, la Targa Florio in Sicilia, il Circuito automobilistico di Bologna e quello aereo di Brescia, ci dicono chiaramente come l'industria senta ancora il bisogno di una simile attività di organizzazione, di cui noi fummo e saremo sempre fautori. I Comitati di Torino, Milano, Brescia, Bologna, Palermo e Firenze hanno prima di agire consultati gli interessati e questi hanno risposto: « Fate e vi asseconderemo ».

La risposta non poterà essere diversa e noi oggi plaudiamo al successo dell'industria italiana, che con simili occasioni potrà mantenere alto il suo primato anche nel 1909.

GUSTAVO VERONA.

Il giornale politico "LA SERA" di Milano e la "Stampa Sportiva",

Il giornale politico economico quotidiano *La Sera* di Milano, che ha quest'anno voluto includere nel prezzo del suo abbonamento (L. 22 nel Regno e L. 18 in Milano) tre premi fissi, ha stabilito di offrire ai suoi abbonati tre fra le più importanti riviste letterarie illustrate d'Italia, e cioè *Ars et Labor*, *La Moda* e *La Casa*, e *La Stampa Sportiva*.

Il giornale *La Sera* annunciando il proprio abbonamento, così scrive della nostra Rivista:

... *La Stampa Sportiva*, la magnifica pubblicazione settimanale illustrata di 20 pagine, che è fra i pochissimi e primissimi giornali più accreditati non pur in Italia ma all'Estero in fatto di sport, e le cui puntate costituiscono un volume annuale prezioso, ora che lo sport, in ogni sua manifestazione, si è tanto generalizzato e popolarizzato ».

Equitazione antica e moderna

A proposito di questa importante discussione trattata da qualche numero sulle nostre colonne da maestri provetti giovani ed anziani, da ufficiali in attività di servizio e da ufficiali in posizione ausiliaria, abbiamo ricevute parecchie lettere di assidui lettori tutte di piano all'iniziativa della *Stampa Sportiva*, sempre pronta a trattare con serenità di intendimenti tutte le più importanti questioni.

Nell'ultimo numero abbiamo pubblicato un articolo inviatoci da un maggiore di cavalleria, ora in posizione ausiliaria, in risposta alla tesi sostenuta da altra competentissima e giovane personalità tecnica della nostra cavalleria.

Il maggiore generale conte Luigi Greppi, comandante la Scuola di Pinerolo, ci ha scritto una gentilissima lettera facendoci rilevare come la questione ippica lo interessi sempre vivamente, ma come si debba, pure discutendo, riconoscere nel defunto capitano Caprilli il maestro provetto che intul per il primo i benefici di una equitazione rimodernata.

E noi, che pure dovendo accogliere il parere di tutti i lettori, elogiamo più volte il metodo del grande cavaliere e dei suoi degni allievi, rivolgiamo appunto oggi che la discussione è aperta, invito all'egregio gen. conte Greppi di facilitare l'opera bellissima che alcuni giovani ufficiali si sarebbero proposta, e cioè di permettere loro di potere esprimere su queste colonne il loro pensiero a favore della moderna equitazione.

La *Stampa Sportiva* sarà sempre ben lieta di ospitare i loro lavori.

N. d. D.

Giuoco del Calcio.

Fra la terza squadra della *Juventus* di Torino e la prima della *Ginnico Sportiva* di Saluzzo, ebbe luogo martedì scorso, 8 corrente, un importante match di foot-ball, al quale, malgrado il tempo rigido e coperto, assistette numeroso pubblico.

Ottimo il giuoco svolto dalle due squadre: due riprese accanite con 2 goals della *Ginnico* ed uno della *Juventus*.

La squadra di Saluzzo era composta dei signori: Rossano, Gittardi, Massimino, fratelli Serravalle, Demarchi, Ozerio, Rebuffatti, Ghio, Giraudo Cesare.

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

Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

Automobilismo invernale!

Sarà una delle future conquiste. Come l'automobile applicata alla nautica ha dato quel meraviglioso canotto che vola leggero e agile sfiorando la superficie delle acque, come il motore accoppiato dall'areonautica ha permesso di librarsi a voli più certi e più sicuri, così l'automobile, modificata opportunamente, tenderà a vincere le montagne e le distese nevose. Anzi, le va tentando da qualche tempo e con fortuna.

Quasi un anno fa, il luogotenente dell'armata inglese Shackleton aveva ideato una specie di slitta-automobile, messa in moto da 13-15 HP di forza, che doveva portarlo alla conquista del Polo Sud. Egli aveva appunto scelto il Polo Sud come suo campo di battaglia, poiché, essendo la via quasi sempre piana e non presentando le regioni antartiche la ricchezza di *icebergs* che formano la bellezza rude e spaventosa del Polo Nord, la slitta-automobile avrebbe potuto estrarre tutte le sue qualità.

Intatti, l'applicazione del motore agli sporti invernali avevano suggerito al tenente Shackleton un veicolo che appoggiava su lunghi *ski* d'acciaio, potentemente ricurvi, atte a tagliare la neve, mentre il motore era drizzato verso la seconda metà della slitta dove appunto lo strano centauro nato dall'automobile, dalla slitta e dagli *ski*, presentava la forma d'un *bobsleigh* agile ed elegante. Veicolo troppo leggero, forse, per tentare le regioni sconfinate antartiche, troppo ele-

gante per poter essere abbastanza forte contro la violenza rigida della natura sovrannamente eterna... Il tenente Shackleton, invece, ebbe fiducia nel veicolo amoro-samente ideato e costruito, l'Inghilterra, paese delle salde associazioni e dagli entusiasmi pronti, applaudit l'idea audace e il soldato temerario, e così la *British Antarctic Expedition* ebbe il suo capo nel Shackleton, e partì verso il mistero bianco e... non se ne sapeva più nulla.

Un altro tenente francese, De La Besse, dopo aver studiato il problema dell'automobilismo invernale, combinò una specie di *tandem* basato su quattro pattini e che marciava per mezzo d'una ruota dentata che mordeva la neve. Questo, siamo d'accordo, è piuttosto ciclismo invernale, ma dal ciclismo, presto, collo stesso sistema del tenente De La Besse, si passò al pattino automobile che diede qualche buon risultato.

Toccava però al dottor Jean Charcot di ritornare a studiare il sistema della slitta-automobile, e infatti, dopo qualche esperienza fatta al colle di Lautaret, dove la massiccia slitta e il forte motore diedero ottimi risultati, accettò di portare con sé nella sua futura spedizione al Polo Sud anche il nuovo veicolo. ■

La sua slitta, posata

su due pattini lunghissimi, munita d'un motore De Dion di tre cavalli, con scambio di velocità basata su un ingegnoso sistema di ruote e di motori, è, secondo me, capace di compiere qualche record, e di raggiungere anche discrete velocità, ma pur presentando sulla slitta trainata dai cani grandi vantaggi, pure credo che non è ancora giunta al grado di perfezione tale che possa sperare in una sua vittoria sul Polo Antartico.

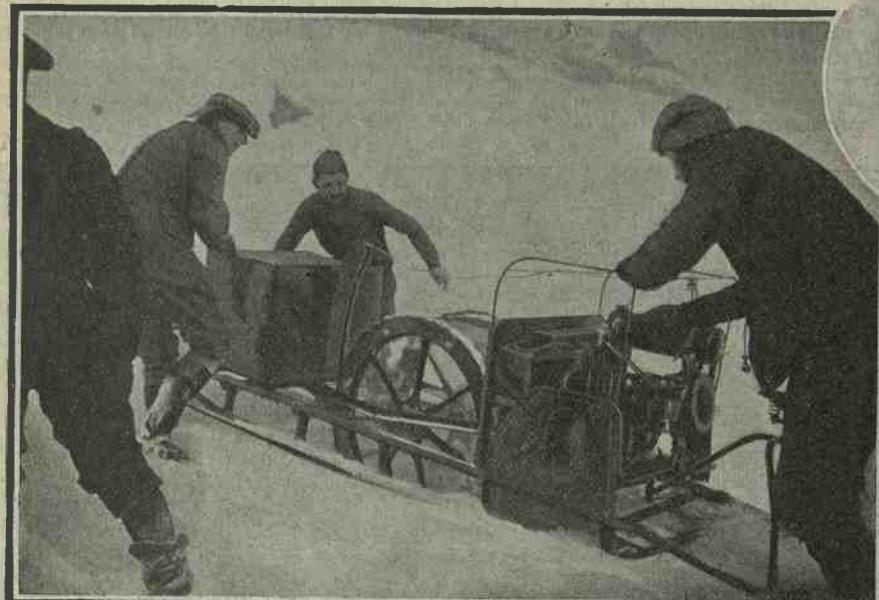
Poiché anche il capitano Charcot si deve servire della sua invenzione nei campi sterminati delle regioni antartiche; ma il problema di accop-



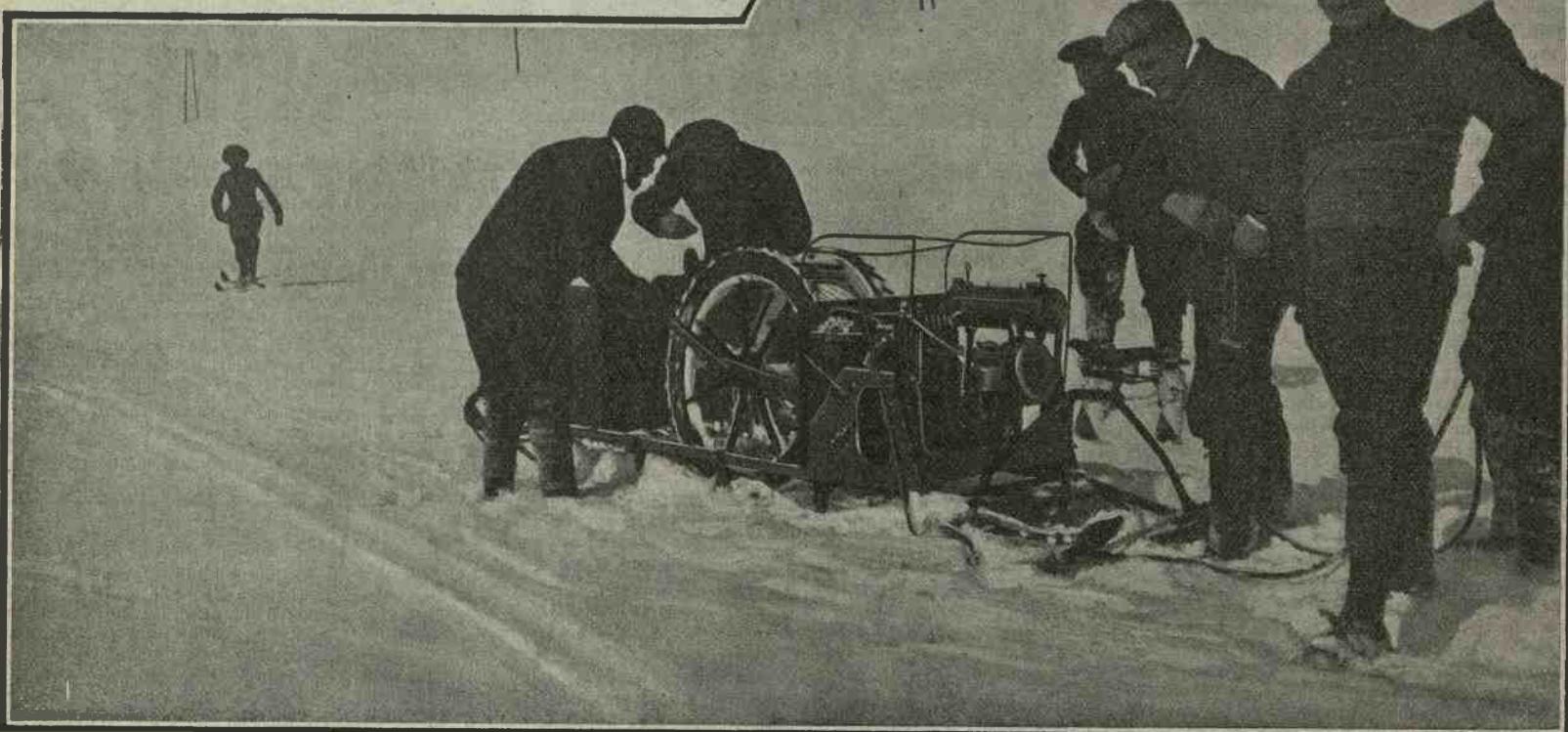
La slitta del luogotenente De La Besse... una specie di tandem basato su quattro pattini e che marciava per mezzo d'una ruota dentata che mordeva la neve...

piare il motore agli sporti invernali, benché sia ottimo, pure non è stato ancora sufficientemente studiato, si dà poterne attendere un brillante successo.

Naturalmente, la natura dell'uomo audace è tale, che prima di



La slitta Charcot s'incammina. — ... posata su due pattini lunghissimi, munita d'un motore De Dion di 3 cavalli, con cambio di velocità.



L'esame alla slitta. — Il dottor Jean Charcot esamina il suo apparecchio dopo le esperienze del colle Lautaret (2075 m. d'altezza).

A tutti i meccanici e costruttori
consigliamo l'uso delle SERIE
perché le più convenienti per robustezza, eleganza e per il prezzo mite.



S. A. E.

Società Anonima FRERA - Milano

tentare un'impresa inaudita come la scoperta del Polo, prova sè stesso e la sua macchina in piccolissime esperienze, che, si capisce, riescono quasi sempre bene, e poi, sfida malsicuro e incerto la natura ribelle.

Così, per il Giro del mondo, qualche automobile è allenata sul Monginevro, percorrendo un paio di chilometri nella neve, e così Charcot, dopo aver ottenuto un brillante successo a 2000 metri d'altezza con 17 gradi sotto zero, è partito semplicemente per il Polo Sud. Ma il più bello è che la folla plaudente ai primi palpiti della sua slitta automobile ha salutato con uno scroscio d'applausi la brillante prova superata coll'aiuto di meccanici, di soldati-skiatori, e ha creduto così di sentire in quel rombo della slitta automobile un urlo di vittoria.

No, era il primo vagito di una cosa nascente, vagito robusto e poderoso, ma sempre qualcosa d'imperfetto e d'infantile... Non solo; ma molti hanno assicurato che con quell'esperienza Charcot poteva darsi certo della rinascita, poichè la slitta automobile gli ha aperto la via del Polo. Io sono più scettico: avrei detto: Gliel'ha mostrata semplicemente, ed è già qualcosa. La via del Polo, quella benedetta o maledetta via, di cui tutti parlano, senza conoscerla, segnata già al suo inizio da tante croci e da tanti martiri, sarà veramente

timata parte del mondo, ma si son limitate a far opera condinatrice spingendo avanti sin che è possibile le carovane, tocca alle slitte automobili e ai dirigibili compiere il resto... ma non bisogna aver fretta, e prepararsi all'impresa più grande che possa sognare un uomo scivolando giù dal Cenisio con un bobsleigh munito di un motorino qualsiasi, o girando la piazza d'Armi di Torino col dirigibile di Wilbur Wright.

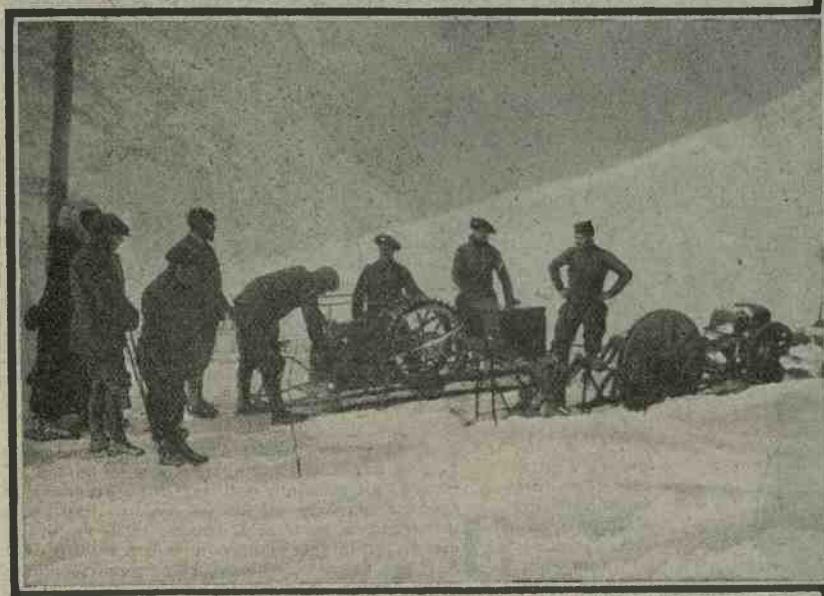
Oggi, i dirigibili e gli aeroplani che partissero per il Polo, ben difficilmente troverebbero la via dell'andata, o per lo meno sbaglierebbero quella del ritorno, e le slitte automobili... non funzionerebbero più dopo qualche dozzina di chilometri.

Pure, oltre Charcot, anche il luogotenente Barnes and his motor sledge, hanno giurato di arrivare al Polo Sud. Poichè il ten. Shack-

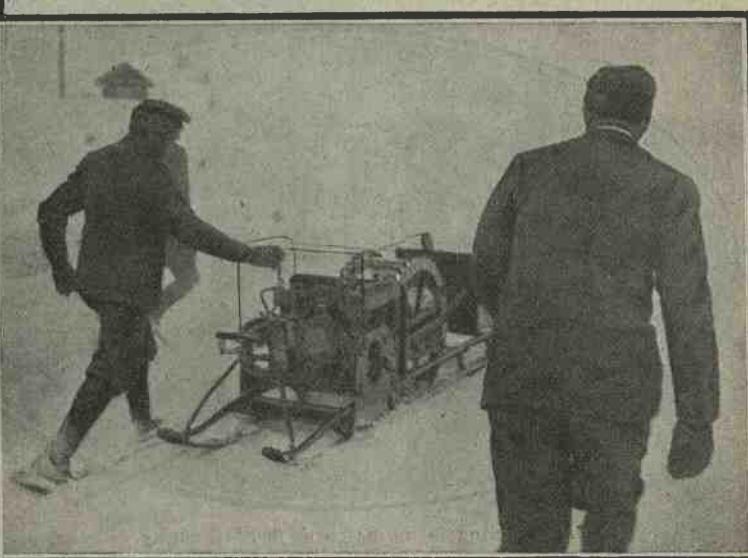
Essex, quello stesso che dal 1901 al 1904 ha guidato la memorabile spedizione della *Discovery*, piantando la bandiera britannica 800 chilometri dal Polo Sud. Un'inezia per le slitte automobili... dicono Shackleton, Barnes, Charcot e compagnia... E sarà benissimo... anzi io auguro che non solo sia un'inezia, ma una passeggiata semplicissima.



La macchina del capitano Scott, ha piuttosto la forma di un bobsleigh allungato e pesante.



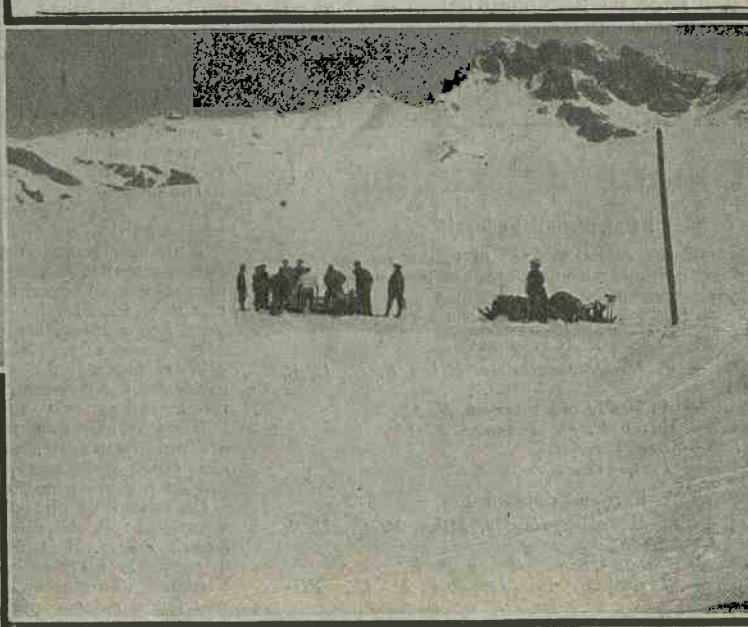
L'entente cordiale. L'apparecchio di Barnes è semi affondato nella neve, e la slitta di Charcot pare non possa andare avanti.



In piena marcia. Charcot segue la sua macchina guidata dal meccanico Pélissier.



Il mastodonte inoless. La ruota del centro delle slitte di Barnes. Scott e O. è meno pesante e massiccia ma il veicolo inglese è assai più grosso di quello francese.



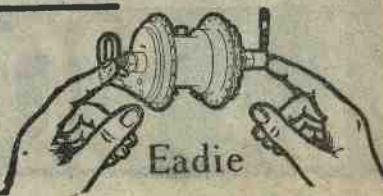
Il riposo. Le slitte Scott e Barnes si ritrovano prima di riprovare gli esperimenti.

Eadie

È IL MOZZO DEI PIÙ GRANDI MERITI

Ha due molteplici: una per le condizioni normali, l'altra per le salite. Ha un freno dolce, potente ed immancabile, una ruota libera assolutamente senza frizione.

Esclusivo Rappresentante per l'Italia: GIULIO MARQUART - Milano.



Eadie

La slitta automobile inglese è un po' diversa da quella di Charcot: ha piuttosto la forma di un *bobsleigh* allungato e pesante, la ruota nel centro è meno pesante e meno massiccia, e mentre il peso di tutti gli apparecchi è diviso in tutta la macchina nella slitta di Charcot, in quella inglese la parte anteriore è assai più leggera di quella posteriore...

Naturalmente, i giornali francesi assicurano che Charcot ha fatto una prova migliore di Barnes, e gli inglesi certificano che Barnes fila ancor meglio di Charcot... poi, secondo i francesi... la slitta di Barnes è troppo pesante nella parte posteriore, e perciò affonderà in parte nella neve, e, secondo gli inglesi, la slitta di Charcot è pesante dappertutto e affonderà interamente...

Secondo noi, infine, tanto Charcot, quanto Barnes, Scott e compagni avranno dato delle splendide prove dei loro apparecchi, ma non tali ancora da potersi ritenere risolta una questione che è appena abbozzata.

L'automobilismo invernale sta nascendo oggi, si può dire, e alcuni vogliono già che conquisti il Polo... ma, poveretto... ciò è impossibile. Capisco: siamo nel secolo del progresso e tutto si fa più celermente che nei secoli passati, ma non vedo in ciò una causa per voler morire ancor più in fretta.

L'automobilismo invernale finirà col trionfare di qui a qualche tempo, dopo i necessari studi e molte, moltissime esperienze, le *slitte-ski bobsleighs*, *toboggans* automobili, voleranno per le montagne e solcheranno le pianure nevose...

Allora si potrà parlare di conquistare il Polo Sud, che... può darsi divenga nel frattempo un po' meno barbaro e più educato... per ora, tutt'al più, si può conquistare qualche coppa d'onore nelle corse internazionali di *bobs* con motori, già per le *runs* norvegesi, nelle piccole ma comode piste ghiacciate.

che torna tutto ad onore dei sentimenti veramente sportivi, ed altamente encomiabili, di tutti i *Foot-ball Club* italiani.

Ventuna squadre concorrenti non si sono mai registrate finora a nessun Campionato d'Italia, onde siamo ben lieti di una così onorevole constatazione, che dimostra sempre più la volontà di fare, e far bene, delle nostre Società e della *F. I. F.*

La 40a della « Palla Dapples ».

Il viaggio di piacere Torino-Vercelli e... viceversa.

Come sempre, la *Pro Vercelli* si presentò *au grand complet*, non così la *Juventus*, che malauguratamente dovette presentarsi con cinque giocatori rimpiazzati da elementi di seconda categoria.

Il match, sotto la direzione dell'ottimo sig. Meazza,

tira. Durante si butta in ginocchio e riesce miracolosamente a fermare la palla, mentre gli *avanti* vercellesi arrivano come bolidi addosso al povero guardiano.

Il momento è emozionante: un mucchio di giocatori sono sopra al Durante, che con un sangue freddo eccezionale riesce, benché a terra, a padroneggiare la situazione e passare la palla al suo compagno Corbelli, e così liberare lui e la porta da una situazione criticissima.

Un applauso unanime scoppia all'indirizzo del bravo guardiano torinese.

Però proprio sul finire del primo tempo Bertinetto riesce ad assicurare alla sua squadra un secondo *goal*.

Passati i dieci minuti di riposo, fra i commenti più disparati, la partita viene ripresa e tutti ormai



Le amenità del gioco del rugby. — Una mélée indiavolata.

dell'*U. S. Milanese*, giocato con accanimento, diremmo quasi con violenza, ciò che non permise uno svolgersi regolare di belle e sapienti combinazioni.

Chi si distinse in modo particolare fu l'Ara, giocatore veramente eccezionale, Innocenti, Binaschi, Bertinetto... della *Pro Vercelli*.

Della *Juventus*, Frey, che si rivelò un centro *half-back hors classe*, Mastrella, Barberis, Jacquet e Durante.

All'inizio della partita la palla è portata sotto il *goal* vercellese, che è messo diverse volte in serio pericolo, ma l'ottima difesa non si sgomenta e molto bene riesce a salvare la propria rete. Una discesa dei vercellesi porta la palla nel campo torinese, un giocatore avversario dell'ala destra centra; la palla viene involontariamente toccata colla mano dal Barberis, che si trova nell'area di rigore.

Viene accordato un *free-kick* a favore dei Vercellesi, ma senza risultato.

Dopo una serie di passaggi Borel riesce a portarsi a pochi passi dal *goal* vercellese, e mentre sta per marcare un sicuro *goal*, viene caricato alla schiena di Servetto e mandato violentemente a terra.

Un *penalty* viene concesso a favore della squadra juventina, che per mezzo dello stesso Borel marca un primo punto.

A questo punto il pubblico che, manco a dirlo, parteggiava per la propria squadra, minaccia di invadere il campo, urla, fischia, insulta non solo l'arbitro che giustamente ha concesso il calcio di rigore, ma pure i giocatori torinesi.

Lo stesso avv. Bozino, presidente della *Pro Vercelli*, si porta in mezzo al campo ed invita i suoi giocatori a ritirarsi. Il suo atto antisportivo è commentatissimo...

Fortuna che non tutti perdono la testa e, grazie all'ing. Bertinetto, che prontamente interviene, ed agli stessi giocatori, si ristabilisce la calma; ed il gioco è ripreso con nuovo accanimento.

Un calcio di punizione è concesso a favore dei vercellesi: la palla è lanciata davanti al *goal* dei bianchi e neri. Bertinetto con un colpo di testa tenta di metterla nella rete, sbaglia il colpo e la manda a Visconti, che con un nuovo colpo di testa marca il *goal* fra il delirio del pubblico che applaude lungamente.

Messa la palla nuovamente in campo il gioco si svolge con varia sorte; ad un dato punto Visconti si trova a poco più di due metri dal *goal* torinese e

credono in una vittoria vercellese. Così certamente non la pensano i torinesi, che a mezzo del Vetrano, nuova, ultimissima recluta, dopo diversi assalti riescono a marcare un nuovo *goal*, pareggiando per il momento la partita. Il gioco si fa violento, un calcio di punizione viene concesso a favore degli *juvenini*, per avere un giocatore avversario commesso un fallo dentro la propria area di rigore. Quasi tutta la squadra vercellese si porta davanti al proprio *goal*. Frey tira da vero maestro il calcio e la palla passa fra una siepe di gambe ed entra con veemenza indisturbata nella rete, fra lo stupore del pubblico e degli stessi giocatori.

La partita ormai volge al suo fine, il pubblico per la minima cosa grida ed incita i propri giocatori a dare addosso agli avversari e vincere. Ma la calma ormai è perduta e si gioca non più alla palla, ma all'uomo.

I due *goals* corrono per più volte il pericolo di essere passati, ma le due difese sanno con rara mestria liberarsi degli assalitori.

Il tempo passa ed il match termina fra l'indifferenza del pubblico, colla vittoria della *Juventus* con 8 *goals* a due.

Le squadre:

F. C. Juventus. — Durante, Mastrella, Barberis, Corbelli, Frey, Naj, Jacquet, Vetrano, Borel, Besozzi, Mazzonis.

Pro Vercelli. — Innocenti, Binaschi, Servetto, Ara, Milano I, Leone, Milano II, Bertinetto, Fresia, Visconti, Rampini.

Notizie a fascio.

“F. C. Piemonte”, batte “Genoa Club”...

Contrastato da un forte vento, il 6 corr., si è disputato il match tra il *Foot-ball Club Piemonte* di Torino ed il nostro *Genoa Club*.

I *forwards* genovesi, malgrado abbiano il vento contrario nella prima ripresa, con dei bei passaggi si portano sotto il *goal* torinese e ci danno l'impressione che vogliono prendersi una rivincita sulla detta squadra, dalla quale sono stati battuti poche domeniche or sono con 6 *goals* a 3.

Il *goal-keeper* dei torinesi, Faroppa, gioca molto bene, salvando la sua porta da diverse critiche situazioni, e quindi con un bell'assimile i *forwards* del *Piemonte* si portano sotto il *goal* genovese, segnando il 1^o *goal*.

Il gioco continua molto vivace, ed i genovesi fanno il possibile di pareggiare la partita, ma i torinesi scommessano il gioco della difesa genovese, ed è Hug, *full-back* del *Genoa*, che per

Eduardo Bietti
MILANO
Via Bertani, n. 8
(Arco del Sempione)
Telef. 24-71

BENZINA
Esposizione Internazionale
MILANO 1906

Medaglia d'Argento
Massima onorificenza

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
Brevetto H. & A. DUFaux & C.

SOCIETÀ MECCANICA ITALO - GINEVRA
TORINO - Via Frejus, 26 - TORINO

Giuoco del Calcio

I Campionati Federali.

ciate di Davos e di St-Moritz, o ancora nel prossimo concorso per slitte-automobili organizzato dal Touring Club Francese e dall'Automobil Club di Francia a Monestier de Clermont nel dipartimento dell'Isère, pel 24 gennaio del prossimo anno.

Ciò che è meno pericoloso, meno onorifico... ma più divertente che partire... che so io, anche soltanto per il Polo Sud...

N. S.

PRIMA CATEGORIA.

Milano. — *F. C. Internazionale*, *Milan F. C.*, *U. S. Milanese*.

Genova. — *Andrea Doria*, *Genoa F. C.*

Torino. — *Torino F. C.*, *Juventus F. C.*

Vercelli. — *Pro Vercelli*.

Venezia. — *F. C. Venezia*.

SECONDA CATEGORIA.

Milano. — *F. C. Internazionale*, *Milan F. C.*, *U. S. Milanese*, *Libertas F. C.*

Genova. — *Andrea Doria*, *Genoa F. C.*

Torino. — *Torino F. C.*, *Juventus F. C.*, *Piemonte F. C.*

Vercelli. — *Pro Vercelli*.

Napoli. — *Naples F. C.*

Asti. — *Astense F. C.*

Un vero successo, un vero plebiscito di iscrizioni

LA MOTOSACOCHE



La squadra ginnastica dei giovani ciechi che si è presentata con successo al concorso internazionale di Roma. (Fot. Felici).

errore segna il secondo *goal* a loro favore. Nella ripresa i genovesi hanno il vento in favore e mantengono per tutto il tempo la palla nel campo avversario, ma il loro gioco è così sconclusionato da non permettere di prendersi una rivincita. Ed è quasi alla fine della partita che il *Foot-ball Club Piemonte* con una bella discesa marca il terzo *goal*, seguito però subito da uno fatto dai genovesi per merito di Hermann, che ha così salvato l'onore della sua squadra.

Termina così il *match* con la vittoria dei torinesi con 3 *goals* ad 1.

Arbitro egregiamente il sig. Vieri Goetzllof.

Le squadre erano così composte:

F.-B. C. Piemonte: Faroppa, Peruzzi I, Tagliabue, Berardo I, Capello, Maranghi, Cappa, Gavinielli, Berardo II, Peruzzi II, Valobra.

Genoa Club: Brunoldi, Storace, Hug, Cevasco, Ferraris, Sassone, Gazzoppi, Hermann, Herzog, Hurny, Marassi.

(Bacci).

Da Palermo, il segretario del *Palermo F.-C.* ci scrive, in correlazione ad una corrispondenza da noi pubblicata, quanto segue: «Mister Lipton, che per ben due anni consecutivi (1906-1907) ha onorato di sua presenza il *Palermo F.-C.*, assistendo a delle importanti partite fra l'équipe del suo *yacht* e quella del *Palermo F.-C.*, nel 1906 aveva promesso amichevolmente, e nella Pasqua del 1907 promise ufficialmente una bellissima Coppa d'argento, ed oggi, dopo aver spedito da qualche tempo al *Palermo F.-C.* le fotografie del ricco dono, scrive che sarà in Sicilia (Palermo) nella settimana di Pasqua col suo *yacht* onde assistere alla disputa del suo ambito trofeo».

E poichè Sir Lipton promise pure la partecipazione del *team* del suo *yacht* al nostro III Torneo Internazionale, che si svolgerà appunto nella domenica di Pasqua e successivo lunedì, noi non potendo supporre che l'équipe di Sir Lipton goda del dono dell'ubiquità, attendiamo gli eventi per vedere dove giucherà, se a Torino od a Palermo, la squadra in parola!

Il record dell'insegnamento ginnastico

Una squadra di Ciechi al Concorso Vaticano.

Quel giorno, il 25 di ottobre, mi trovavo nel grandioso cortile di Belvedere, trasformato per l'occasione in un magnifico *stadium*, per assistere, amante come sono di ginnastica e di sport, al proseguimento delle gare di squadra delle società straniere.

Erano circa le 11,30 e molte squadre erano di già sfilate danzanti alla Giuria ed avevano svolto i loro svariati programmi, quando sentii circolare fra la folla meravigliata che assisteva la notizia che in quel momento si sarebbe presentata una squadra di ginnasti ciechi dell'Istituto di Sant'Alessio di Roma.

Difatti il gruppo di detti ginnasti era la fuori dello steccato che circonvale lo *stadium*, in un costumino di *satin* bianco, elegantissimo, con guarnizioni celesti. Eran stretti intorno al loro giovane maestro che parlava con essi dandogli gli ultimi avvertimenti per lo svolgimento dell'imminente prova.

Nel loro viso, deformato dalla terribile infelicità, si scorgeva un senso di gioia e di tranquillità che muoveva le loro labbra al riso più gaio.

Venne il loro turno; invitato dalla Giuria, il bravo maestro condusse con la sola guida della voce la sua squadra nel campo del concorso.

Un applauso frenetico accolse questo movimento, che dette per un istante la più schietta illusione di una marcia di veggenti.

Raccomandato al pubblico il silenzio, il prof. Seganti cominciò col far eseguire ai bravi suoi allievi delle

meravigliose evoluzioni per correttezza ed esattezza, le marce per terziglie e di fronte, compiute con una disinvoltura da strabiliare. Cosa meravigliosa e nel medesimo tempo sommamente commovente! Sembrava che in quelle facce così corrette, in quegli occhi spenti per sempre, ritornasse la luce, la luce che guida per le vie del mondo, la luce che fa degli uomini forti.

Alla marcia e alla corsa individuale il pubblico non poté più frenare l'entusiasmo e si abbandonò con frenesia all'applauso più spontaneo e più caloroso, un applauso strappato al cuore per quella squadra che faceva miracoli e per il suo bravo e simpatico maestro.

Seguirono quindi degli esercizi agli appoggi Baumann, difficili e ottimamente eseguiti. Restava però il più difficile dei loro esercizi e che doveva addirittura entusiasmare, elettrizzare il numeroso pubblico. Il salto al cordino...

Tutti i componenti la squadra eseguirono il loro salto di progressione, finché gli ultimi due, i più bravi, Piacentini di anni 11 e Cittadini di 18, saltarono con la rincorsa libera, il primo col cordino a m. 0,90 ed il secondo a m. 1,15. Salto veramente meraviglioso per un cieco!

Terminato il loro programma, salutata militarmente la Giuria, la balda squadra lasciò lo *stadium* fra uno scrosciare di battimani.

L'intera Giuria, compreso l'instancabile Presidente, il prof. dott. Baumann, vollero felicitare il bravo maestro che veramente ha riportato un trionfo sulle grandissime ed aspre difficoltà che si possono incontrare nell'educare fisicamente il cieco.

Una parola col maestro.

Il giorno seguente trovai il prof. Seganti nel cortile del Belvedere con la fascia rossa della Giuria al braccio, era solo e passeggiava attendendo l'ora delle gare individuali. Mi avvicinai a lui e mi presentai quale un entusiasta ammiratore dei suoi trionfi.

Sorrise e mi strinse forte forte la mano, era soddisfatto completamente del bel risultato avuto dopo tanto lavoro indefeso.

Ci vorrà della pazienza — domandai tanto per cominciare — a istruire nella ginnastica degli allievi ciechi?

— Sì, ce ne vuole della pazienza e del coraggio, ma la soddisfazione dei risultati e la simpatia e l'affetto dei miei buoni allievi mi fanno completamente dimenticare le ore penose e difficili.

— E' molto che insegnava nell'Istituto?

— Saranno circa due anni da quando il mio gran maestro, il dott. Baumann, mi disse di presentarmi ad offrire i miei servigi alla Commissione amministratrice dell'Istituto. Fui subito accettato e mentre mi conquistavo il consenso e la stima dei superiori, incontravo la prima e più terribile delle difficoltà: l'avversione degli allievi per gli esercizi del corpo.

— Come — interruppi io — eran contrari essi all'insegnamento della ginnastica?

— Oh sì, e molto, vede, per esempio, il più bravo, il Cittadini, che ora è un vero atleta, era quello che

mi ha dato più filo da torcere, non volevano proprio saperne degli esercizi elementari quei buoni ragazzi.

— E quando fu che cominciarono ad appassionarsene?

— Ci volle della tattica, promettendo giochi, esercizi divertenti, gare di forza, e con questo si giunse a fargli render piacevoli quei primi elementi che, come in tutti i rami di studio e di pratica, sono lunghi e noiosi.

— E quali altre difficoltà poté superare?

— Molte; ad esempio, il correggere quasi totalmente e calmare il loro sistema nervoso scosso ed inferno, che durante le lezioni gli dava scatti ridicolli e gli faceva perdere l'immobilità dell'attento ginnastico. La mancanza di quel senso di orientamento del quale siamo muniti noi veggente. La paura grandissima, immensa che li assale durante gli esercizi. Quelle abitudini dannose acquistate nella vita sedentaria alla quale erano prima sottoposti, cioè il tenersi curvi, il portar le braccia penzoloni, il capo inclinato da una parte o dondolandolo continuamente da destra a sinistra e viceversa, e molte altre anomalie che si riscontrano solo nella natura del cieco.

— E dica, maestro, che utilità può apportare l'esercizio del salto a dei ciechi che nella vita pratica non possono approfittarne?

— Non fu l'idea di farne dei saltatori quella che mi spinse ad insegnare ai miei alunni ciechi il salto al cardino; ma la parte altamente educativa che scorri in esso. Mi creda avvocato, che quando un cieco giunge a saltare come il Cittadini o il Piacentini, non ha più paura di nulla, sente l'ostacolo, dinnanzi al quale si ferma o supera, cammina con la disinvoltura di un veggente, tiene alta e dritta la persona e acquista una spigliatezza che lo mette alla vostra altezza.

— E quali esercizi compiono nella loro palestra?

— Tutti quelli che si eseguono nelle nostre scuole e palestre, arrampicata alle pertiche, alle funi, corsa di resistenza e di squadra, appoggi Baumann, bastoni Jager, lotte alla fune, giochi ginnastici e persino il gioco della palla vibrata.

— Avranno, è vero, degli attrezzi speciali?

— Per ora soltanto la pedana differisce dalle altre, ma spero in seguito che la Commissione amministratrice mi farà eseguire degli attrezzi speciali di mia invenzione, e che da parecchio tempo ho disegnato.

— Ha scritto nulla in proposito della ginnastica dei ciechi?

— Sì, ho scritto qualche cosa sul carattere dei miei allievi, consigli ai maestri che volessero intraprendere tale ramo d'insegnamento, la descrizione degli attrezzi speciali e della palestra, ecc., ecc., ma ancora non ho pensato di darlo alle stampe.

— Oh farebbe proprio una cosa santa, una cosa altamente umanitaria, a propugnare tale insegnamento, far l'appello di quegli insegnanti che sentono di avere veramente un cuore.

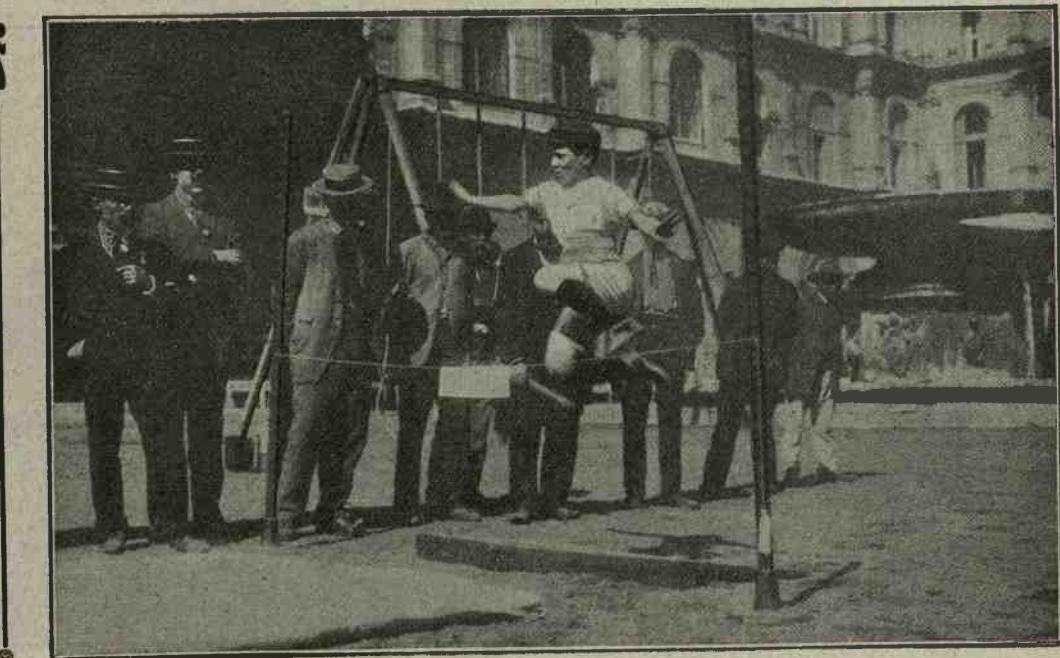
— In quanto a questo la Commissione dell'Istituto ne è ben disposta, per quanto posso sapere. Arrivederla, avvocato, debbo andare ai miei doveri.

— E infatti era stato chiamato dal direttore di campo per assistere alla corsa dei 100 metri.

Gli strinsi forte la mano e pensai fra me: «Non vi sarebbe premio atto a compensare tale opera così grandiosa, così umanitaria, rendere al cieco per mezzo della ginnastica quella felicità toltagli da una natura matrigna».

A. Tavelli.

L'Abbonamento alla Stampa Sportiva costa L. 5 all'anno.



L'alunno G. Cittadini mentre salta m. 1,15 al cordino.

(Fot. Felici).

REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Selari, 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





Strang, sesto classificato nel Grand Prix d'America, al volante di una vettura francese Renault. (Fot. F. Maniscalco - New York).

I nostri campioni di ritorno dal Grand Prix d'America

Il drammatico incidente di Erle.

Venerdì, alle 14,25, col diretto di Modane, giunsero a Porta Nuova parte dei corridori e meccanici italiani, reduci dal « Grand Prix d'America », e cioè Cagno, sempre sorridente, col inseparabile meccanico Morondono, Piacenza e Riva, meccanico di Fournier, dell'Italia; Fagnano, meccanico di Felice Nazzaro, ed il fratello di questi, Eugenio, della Fiat. Gli altri campioni, e cioè Nazzaro e Wagner, coi meccanici Ferro e Bordino, si trattenero a Parigi a visitare il *Salon* automobilistico.

Chiedemmo a Fagnano, l'ottimo e fido meccanico di Nazzaro, come a questi fosse sfuggita la vittoria, ed egli ci rispose melanconicamente che, primi al terz'ultimo giro, vennero poscia *handicappati* in modo sconfortante da ripetute *pannes* di gomme e da un inconveniente al differenziale, di modo che dovettero negli ultimi tre giri limi-

Chiedemmo ancora qualche ragguaglio sul grave incidente toccato al guidatore della *Benz*, Erle. Ed ecco come ci venne descritta la disgrazia: Erle filava velocissimo, quando ad un certo punto il copertone della ruota posteriore destra sfuggi al pneumatico. Per la velocità venne proiettato innanzi, e colpì con una sferzata terribile, quasi avvolgendolo dalla nuca al mento, il viso del disgraziato Erle, che, accecato dal colpo, perdetto la conoscenza, abbandonando il volante. La macchina, senza più direzione, scartò dalla strada, sbattendo contro un albero, che venne letteralmente atterrato. *Chauffeur* e meccanico vennero lanciati a forte distanza e rimasero privi di sensi.

Raccolti, vennero tosto trasportati all'ospedale. Il meccanico, che riportò contusioni non molto gravi, si è già completamente rimesso; mentre il povero Erle, quando i nostri corridori lasciarono la Savannah, parecchi giorni dopo la corsa, era ancora in delirio e gravi erano le sue condizioni.

Dopo la narrazione di questo doloroso episodio del « Grand Prix d'America », lasciammo i campioni arrivati alle loro mogli e figliuoli, che erano accorsi ansiosamente ad abbracciare i loro

tarsi a correre in *terza* velocità, quando già avevano quattro minuti di vantaggio su tutti gli altri concorrenti.

Ci disse che l'accoglienza del pubblico cosmopolita, e composto in gran parte di tedeschi, accolse al Circuito di Savannah, non fu delle più entusiastiche, perchè si sperava di salutare il trionfo delle *Benz*, che erano apparse più veloci delle *Fiat*.

Cordiali invece, prima e dopo la corsa, furono le accoglienze ricevute dal pubblico e dagli *sportmen* americani, che offesero ai corridori italiani pranzi, *lunchs* e serate d'onore.

L'organizzazione del Circuito venne trovata ottima; le curve erano state corrette con forti sopraelevazioni in massicciata, in modo da poterle prendere a tutta velocità. Le strade però in certi punti presentavano delle ineguaglianze che facevano fare alle macchine degli sbalzi impressionanti; quindi come pista, a detta di tutti i nostri corridori, fu giudicata assai migliore quella offerta dal nostro Circuito di Bologna.

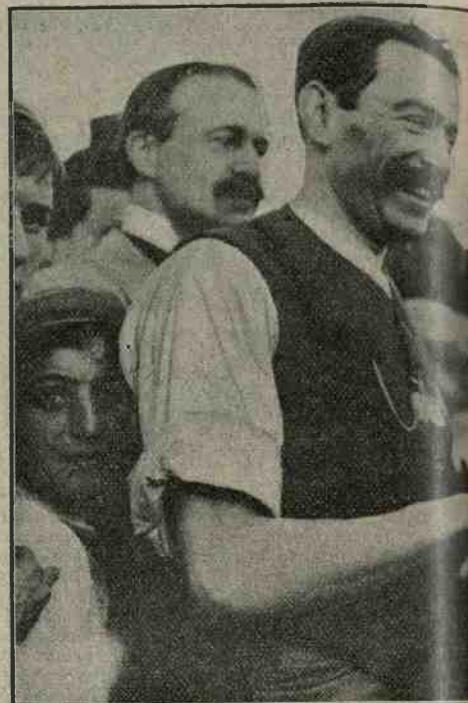
cari, di ritorno dall'ultima epica e gran battaglia automobilistica di quest'anno che muore, in attesa dell'esito della quale avevano passato tante ore di trepida aspettativa ed angosciosa apprensione.

VI Esposizione internazionale di automobili Torino

(30 gennaio 14 febbraio 1909).

Come abbiamo altra volta riferito, di questi giorni si è radunata la Direzione dell'A. C. di Torino, per concretare il ciclo delle attrattive che coroneranno la VI Esposizione internazionale d'automobili, la quale verrà inaugurata il 30 gennaio prossimo.

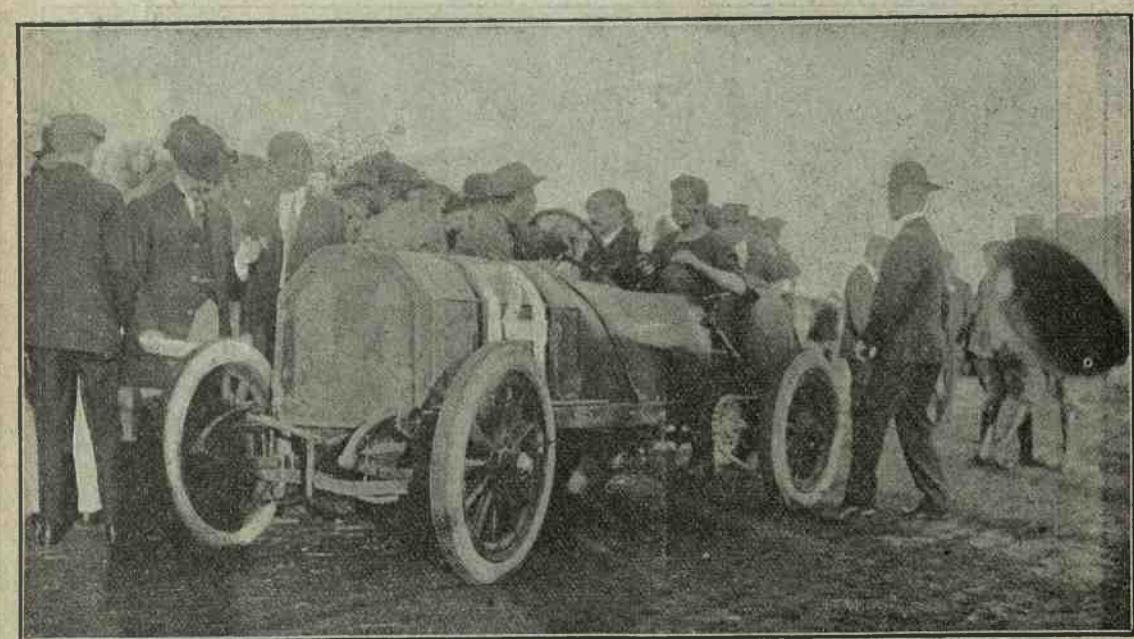
Riservandoci di parlare a suo tempo di due grandi avvenimenti che renderanno ancora più interessante questa Mostra, diremo che la Direzione, accogliendo la proposta fatta in merito dal Comando del Corpo di Stato Maggiore, ha deliberato di dare tutto il suo appoggio al concorso indetto dal Ministero della guerra per l'acquisto di tre vetture.



Wagner, il vincitore del Grand Prix d'America, e

Il concorso si svolgerà sotto la direzione di apposita Commissione militare: tutti i concorrenti dovranno fornire una prova di marcia su di un percorso di almeno 300 km., una prova in salita ed una prova al consumo. Tutte le macchine concorrenti verranno poi esposte in apposito Stand nell'interno dell'Esposizione.

Nell'impossibilità, stante la stagione, di bandire un concorso pratico ed organico per le macchine agricole azionate da motore a scoppio, la Direzione del Club, nell'intento di incoraggiare gli industriali italiani nella via intrapresa, ha deliberato di offrire alle Ditta, che esporranno alla prossima Esposizione apparecchi di tal genere, una serie di premi, che saranno assegnati da apposita Commissione: essa si limiterà a prendere in esame le merci esposte ed aggiudicherà le ricompense in base allo sviluppo dato dai concorrenti a questo nuovissimo ramo industriale, alla genialità ed al numero delle applicazioni, alla semplicità e disposizione dell'apparecchio motore e delle trasmissioni. A questo concorso sono destinate: la grande medaglia d'oro del Re, eventuali premi del Ministero di agricoltura, industria e commercio, ed alcune targhe dell'A. C. di Torino.



Wagner, dopo la sua grande vittoria, rientra nel parco chiuso. (Fot. Argus Photo Reportage - Milano).

RASOIO DI SICUREZZA
LUNA SEMPRE REGOLATO
12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO
VENDITA ALL'INGROSSO LEIDHEUSER & C. TORINO VIA PRINCIPATO 16

LIQUORE
STREGA

Esposizione Internazionale Milano 1906 — FUORI CONCORSO — MEMBRO DELLA GIURIA.



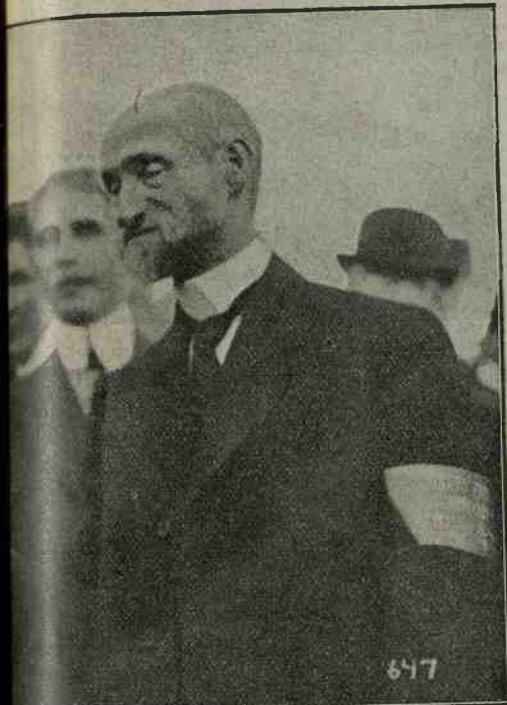
TONICO - DIGESTIVO
GAREGGIA COLLA CHARTREUSE
Specialità della Ditta
G. ALBERTI - BENEVENTO
Guardarsi dalle innumerevoli contraffazioni.

Nella corrente settimana sarà distribuito il cartello-reclame dell'Esposizione, riuscito, come sempre, artistico nella sua semplicità. Le iscrizioni sono continue numerose anche nella scorsa settimana, e si prevede che al 24 corrente (giorno stabilito irrevocabile per la chiusura) la lista sarà tale da sorpassare ogni previsione, stante che molte ditte estere hanno promesso il loro intervento, ciò che sarà deciso alla chiusura del *Salon* di Parigi.

BIZZARIE FOOT-BALLISTICHE

Un "match" giuocato da zoppi

La notizia non viene dall'America: può esser presa in considerazione. Non accade di frequente vedere un match di *foot ball* disputato da zoppi, anzi a me, francamente, non mi è mai capitato, come d'altra parte, di non ho ancora avuto la fortuna di ammirare un nuotatore monco delle due braccia, un podista che corra sulle stampelle, un tiratore che scatti il grilletto del fucile coi denti. Sì, ho visto qualcosa di simile sulle rive del *café chantant*, come virtuosità sportive, ma nel campo delle gare, no, mai. E' vero... non sono



Il presidente dell'A. O. A. subito dopo la sua vittoria.

stato in Inghilterra e perciò, si capisce, non ho avuto l'occasione di assistere a simili spettacoli.

In Inghilterra, è evidente, la vita è presa sul serio, ma lo sport è preso ancor più sul serio: la si ammette *a priori* che anche uno storpio possa fare dello sport, persino quelli sport per l'estrinsecazione del quale egli ha tutte le doti negative: lo spettacolo così d'un match di *foot-ball*, giocato da zoppi, che dàn dei calci alla palla sulle loro stampelle di legno, lo spettacolo di questi *sportsmen*, che con salti da cani si lanciano sulla palla cercando rabbiosamente d'impadronirsi, è una cosa triste, ma nello stesso tempo è bella, molto bella.

E' la mania footballistica portata al grado più acuto. Conveniamone: una cosa simile poteva avvenire in America o in Inghilterra. Là lo sport è vita, è rimedio, è passatempo, è tutto anche per gli storpi, anche per i monchi, e il pubblico, il buon pubblico della verde *heath* di Greenwich, ha assistito senza sorridere di scherno e senza applaudire ironicamente allo spettacolo di ventiquattro individui che in uno slancio più che mirabile di passione sportiva combattono eroicamente in una manifestazione vigorosa per la quale essi non sono umanamente capaci.

Tutto il pubblico della vasta prateria di Greenwich, pare una cosa ridicola, pure è così, era assai probabilmente sano e forte, tutti avevano un paio di gambe robuste, tutti perciò avrebbero potuto giocare al *foot-ball* assai meglio di quei due *team* di zoppi, pure Malagodi, il pubblicitario italiano che nota il fatto in



L'americano Haupt, concorrente al Grand Prix, su macchina Chadwick.
(Fot. Filippo Mariscalco - New York).

una lettera da Londra alla *Tribuna*, assicura che nessuno s'è messo a ridere, nessuno ha ironizzato sul fatto di quelle persone che senza gambe volevano giocare cimentandosi in una prova per la quale le gambe sono gli arti principali e più importanti.

Nessuno, ripeto, e guardate ch'è una bella parola.

Da noi gran parte del pubblico avrebbe riso, avrebbe applaudito ironicamente, avrebbe urlato in mille modi il suo sarcasmo. Questione di educazione, è vero in parte, ma non int'ramente.

L'Inghilterra vede nello sport tutta la sua bellezza, tutta la sua poesia, ne sente, dirò così, il profumo e la freschezza; noi altri siamo per indole più critici e più scettici; nello sport ammiriamo per lo più la forza materiale, la bravura.

Un pubblico italiano che avesse assistito ad un match di zoppi sarebbe stato ineducato e vile: avrebbe riso. Quelli monchi saltanti sulle stampelle sarebbero ridicoli e deboli, più deboli del pubblico che li guarda; e la debolezza, noi, la fischiemo. Ed è un male, poiché anche nello sport non è il dato tempo, non è il tale sforzo che si deve calcolare, ma è la manifestazione sportiva qualunque essa sia.

In Inghilterra un essere debole, moribondo d'energia e di forza, un vinto della vita, prima ancora quasi d'essere nato, ha diritto di acquistarsi la salute come egli crede, e il pubblico inglese riconosce e plaude a questo semplicissimo diritto.

In Italia, l'ironia latina abbatte un debole, un malato che non vuole continuare a trascinare la vita tra le farmacie e gli ospedali, ma cerca di renderla

ferrea alle fatiche delle discipline sportive. Lo ripeto, è questione d'educazione e d'indole, in parte, ma è anche questione di vigliaccheria... Il più forte ha il diritto d'insultare e di ridere. Brutto diritto.

Ed è strano che noi troveremmo qualcosa di ridicolo in questo fatto sportivo di esercizi ginnici fatti da monchi o da zoppi, mentre nella vita molte persone si sono create una posizione senz'aver alcuna dote positiva e pur necessaria alla loro professione.

Ci sono degli avvocati che non sanno assolutamente parlare, e nessuno li trova ridicoli; dei deputati che non sanno quale partito rappresentino alla Camera, e il popolo non li trova ridicoli; vi sono dei ministri che distruggono amministrando e l'Italia tace... mentre tutto il nostro popolo forse sorriderebbe di compassione e avrebbe pronto il sarcasmo nel veder correre dei zoppi sorreggendosi sulle stampelle.

E forse... credo di aver indovinato il perché di questa contraddizione... Può essere sbagliato, siamo d'accordo, ma appunto per questo ci tengo ad esporlo... Il perché considererebbe nella novità della cosa. E' un fatto: un match di *foot-ball* giocato da zoppi, una corsa di monchi sarebbe per noi una novità, mentre avvocati afoni, deputati amorfi, ministri megalomani sono persone così comuni in Italia, che a lungo andare il sorriso di scherno si è mutato in una smorfia di noncuranza latina.

In fin dei conti, potrebbe darsi che io avessi perfino ragione.

NINO SALVANESCHI.



L'arrivo di Wagner su Fiat. — L'entusiasmo della folla americana.
(Fot. Argus Photo Reportage - Milano).

BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

BIANCHI

NON AVEVA
IL VERO FANALE
AQUILAS
CHE PORTA IMPRESA
QUESTA MARCA LEGALE
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTINI FERRARA

Novità per 1909!

Cicli "SENIOR",

Chiedete la rappresentanza per le piazze non ancora impegnate.

Agenti Generali: BONZI & MARCHI - MILANO
Via S. Nicolao, 1

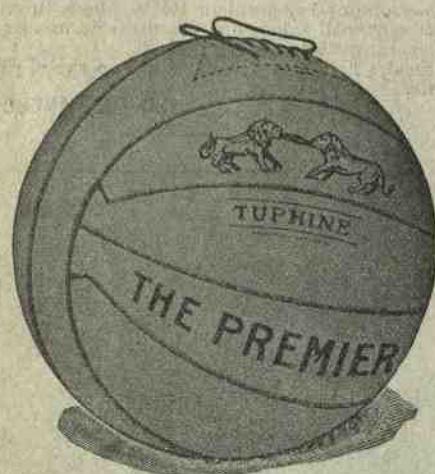
Freno BOWDEN

Copiato sempre
Superato mai.

Venduti oltre 3 milioni

Premiato con Medaglia d'Oro all'Esposizione Internazion. di Milano 1906

Sindacato Francese dei Brevetti E. M. BOWDEN
Via Giuseppe Sirtori, 16 bis - MILANO - Telefono: 97.18.



"TUPHINE",

I migliori Foot balls inglesi

Adottati dalle
società estere e
nazionali per la
loro resistenza
e solidità.

"CAMBO",

a molla d'acciaio interna.

Il solo Diabolo pratico e resistente

Agenti esclusivi per l'Italia:

G. VIGO & C'IA

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Specialità Articoli Sports

GIUOCHI DA GIARDINO E DA SALA

Abbigliamenti per Automobilisti, Ciclisti, Tennis, Foot-ball, ecc.

CATALOGHI E LISTINI A RICHIESTA.

Società Anonima "PRIMUS"

— ASTI —

FABBRICA

di motori per uso
industriale

ed

agricolo

con annessa

FONDERIA

Motori per Automobili

• Canotti

Gruppi industriali
per impianti di riserva

Rendimento elevatissimo. - Massime garanzie.

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

Rappresentante per l'Italia:

Ditta F. CESANO & C. TORINO - Galleria Nazionale
MILANO - Via Terraggio, 11

50 %

di Economia sul consumo

dei Pneumatici, grazie al

Protettore Antidérapant

DE FORNIER

7, AVENUE DE LA CHAPELETTE

MARSEILLE

Si trova in tutti i principali Garages.

Fra i ghiacci e fra le nubi

Sull'Himalaya.

Non era spenta ancora l'eco clamorosa delle fantastiche notizie sul presunto fidanzamento di Sua Altezza Reale il Duca degli Abruzzi con miss Caterina Elkins, che già un giornale inglese, il *Globe*, in un telegramma da Roma annunziava una nuova e prossima spedizione del Principe. Questa interessante informazione ed il viaggio in Africa di S. A. R. il Conte di Torino erano le smentite più categoriche e recise alle affermazioni che ci giungevano da oltre Atlantico dai fantasiosi giornalisti americani.

E' ormai certo che il giovane Duca sta preparandosi per una grande spedizione, la quale però non avrà nessuno scopo scientifico, ma sarà una delle più audaci manifestazioni alpinistiche, che mai sino ad oggi siano state compiute. L'Augusto Principe si è prefisso di aggiungere nuovi allori alle sue vittorie. Egli, come nei ghiacci polari e sulle vette del Ruvenzori, riuscirà, ne siamo certi, a far sventolare il tricolore italiano anche sulle quasi inaccessibili creste dell'Himalaya.

Questa superba catena di montagne, di cui sino

propizia per una simile spedizione è la primavera. Ed è perciò che il Duca avrebbe diviso di partire alla volta dell'India ai primi del prossimo marzo, allo scopo di trovarsi nella località prescelta per gli studi nel mese di aprile.

Come i lettori ricorderanno, il Rajà del Nepal, con la sua pittoresca corte, fu di passaggio in Italia nello scorso luglio, destando a Milano, Roma, Napoli, ovunque, sul suo passaggio, la più viva curiosità. Ebbene S. A. R. recandosi a Katmandu sarà ospite del Rajà.

Qui si ritiene farà i preparativi necessari ed organizzerà le carovane. Molto probabilmente il Duca effettuerà prima l'ascensione del *Davalagiri* e poi quella del *Kincingiunga*, di cui solo nel 1847 fu conosciuta l'altezza. Per chi osserva una carta geografica, il *Davalagiri* rimane a sinistra dell'Everest ed il *Kincingiunga* a destra.

Come più sopra abbiamo detto, la spedizione avrà soltanto uno scopo sportivo e non scientifico. Perciò il Duca non sarà accompagnato, come dapprima si affermava, dagli studiosi suoi compagni, che ebbero a seguirlo al Polo Nord ed al Ruvenzori. Quindi né il comandante Cagni, né il prof. Roccati, né il dottor Cavalli lo seguiranno. S. A. avrà solo per compagni il dottor Vittorio Sella e

generalmente coperte dalle nubi, ma quando queste si squarciano lo spettacolo che presentano quelle candide vette è così maestoso e imponente da sgomentare.

Petigax e Savoy non temono l'impossibile: essi sono pronti a salire anche l'Everest.

Con questi due coraggiosi guidatori, col consiglio prudente e saggio di Vittorio Sella, il Duca degli Abruzzi, di cui tutti ammirano l'intrepidezza, il coraggio e l'intelligenza, riuscirà certamente a lanciare dalle cime più alte del mondo il grido di *Viva l'Italia!* al quale gli italiani devoti, entusiasti e fieri d'avere un Principe come lui, risponderanno col grido di *Viva Luigi di Savoia!*

Armando Bevilacqua.

GIUOCO DEL CALCIO

Il match "Pro Vercelli-F. C. Piemonte ...

Quest'incontro fra i campioni italiani 1908 di prima e seconda categoria era atteso con interesse, come termine di raffronto, e l'esito fu quale prevedevasi e quale doveva essere: i campioni di prima categoria hanno avuto ragione di quelli di seconda.

Il match giuocatosi martedì scorso a Vercelli è riuscito una novella affermazione dello stupendo assieme



S. A. R. il Duca degli Abruzzi.

La guida Giuseppe Petigax.

a pochi anni fa non si avevano sicure notizie, nonostante il lungo ed intenso studio dei geografi, forma il confine settentrionale dell'India Inglese.

Molta oscurità avvolge tuttora la parte orientale della grande catena, là dove essa si connette con le montagne occidentali della Cina. Himalaya, parola sanscrita, significa letteralmente « soggiorno della neve... ». Il lettore quindi non si stupirà se affermiamo che tutta la catena, la cui altezza media è di 4680 metri, quasi l'altezza del nostro Monte Bianco, è coperta da ghiacciai perpetui. La sovrana di queste montagne è l'Everest (metri 8860), che è la più alta cima esistente sul globo terrestre. Vengono poi il *Kincingiunga* (m. 8586) ed il *Davalagiri* (m. 8174).

Si dice che il Duca tenterà di fare l'ascensione solo del *Kincingiunga* e del *Davalagiri*. Non credo infatti che S. A. abbia decisa l'ascensione dell'Everest, perché questa cima è ritenuta quasi inaccessibile. La spedizione però sul posto ne studierà le convenienze, e se tale *tour de force* si compisse, sarebbe davvero un'opera ben straordinaria a cui nessuno aveva ancora osato pormente. La regione in cui si erge la maestosa catena dell'Himalaya è il Nepal, caratteristico paese dell'India del Nord sul piano del Bengala. Esso si eleva fra i 1600 e 2000 metri ed è abitato da tribù guerriere, in parte ancora completamente selvagge. La stagione delle piogge di questa regione ha il suo inizio nel cuore dell'estate e va sino ad autunno inoltrato: cosicché l'epoca più

le due valorose guide di Courmayeur: Giuseppe Petigax e Cipriano Savoy. Già questi due eroi della montagna ebbero un abboccamento col Principe circa la spedizione che si sta preparando. Essi accolsero con entusiasmo la proposta che veniva loro avanzata e si dissero orgogliosi di poter seguire S. A. R. su quelle superbe cime.

Il Petigax, di cui riproduciamo una fotografia, ha 48 anni. È aitante della persona e la sua faccia è colorita, quadra e simpatica. Savoy invece è pallido in viso, ha gli occhi celesti, è calvo ed è meno aitante di Petigax.

Ambedue presero parte alla spedizione polare del Duca ed ambedue raggiungevano or non è molto alcune vergini cime dell'Himalaya; anzi il Savoy toccò i 7200 metri di altezza.

Le due valorose guide intervistate dichiararono che le ascensioni sull'imponente catena del Nepal sono le più difficili. I coraggiosi che si avventurano fra quei ghiacci e fra quelle nevi eterne debbono per la loro salvezza adattarsi a marciare di notte a passo di formica e nei mesi di maggio o giugno, durante i quali nevica molto di rado, allo scopo di evitare le valanghe, che sono all'epoca delle copiose nevicate frequentissime. Le due guide affermarono inoltre che infinitamente maggiori sono le difficoltà delle ascensioni sull'Himalaya di quelle delle nostre Alpi, ma che però vale la pena di rischiare la vita per la magnificenza e la grandiosità dello spettacolo che gli occhi possono vedere. Le altissime cime sono

delle *camicie bianche*, come una buona dimostrazione della vivacità e correttezza di giuoco delle *camicie celesti* torinesi.

Per quasi tutta la durata della partita i vercellesi hanno stretto in un cerchio di ferro il metà campo torinese, salvo alcune poche e non riuscite scappate degli *avanti* del *Piemonte* che, ostacolati dalla formidabile seconda linea vercellese, non ebbero mai agio di esplicare quel passaggio vivace, preciso e calmo che è loro caratteristica.

In complesso il risultato per la *Pro Vercelli* poteva però riuscire più persuasivo.

Due *goals* segnati, uno in seguito ad un *corner* e l'altro con un calcio di rigore, non dimostrano certo una superiorità schiacciente per la squadra vincente. I due *goals* in parola furono segnati uno per ripresa.

La porta vercellese non fu messa in serio pericolo che tre o quattro volte, ma sia per la troppa precipitazione, come per l'indecisione degli *avanti* torinesi, questi non riuscirono a salvare l'onore della partita.

Della squadra vercellese dobbiamo dir bene incondizionatamente di tutti gli undici giocatori, da Ara, elegantsissimo e veloce, all'irruente Milano (kg. 79 1/2), dal *dribbleur* Fresia al troppo solido Visconti!

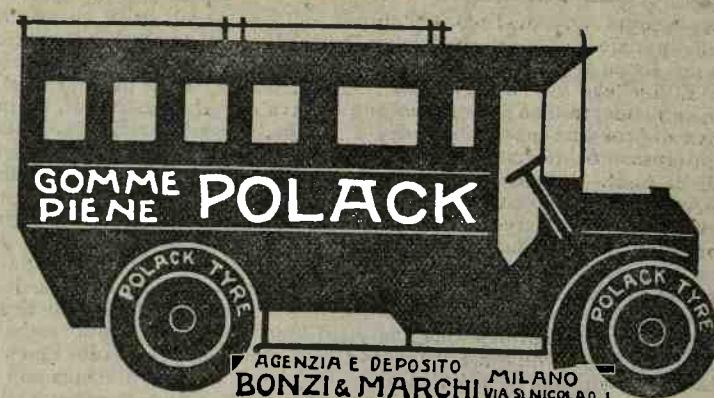
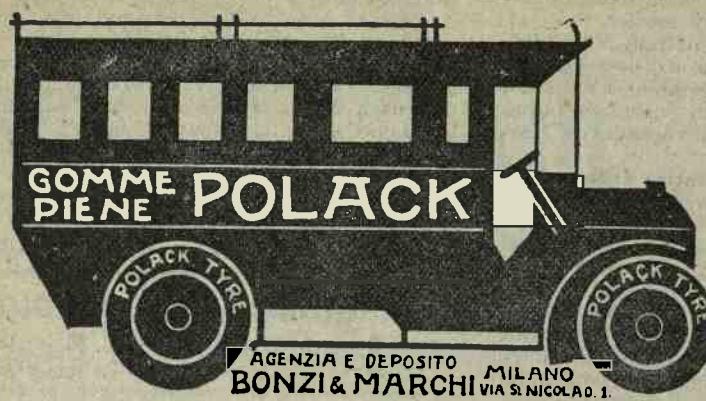
Del *Piemonte* ottima la difesa ed in ispecial modo Tagliabue, Capello, Maranghi e superiore ad ogni elogio il *goal-keeper* Faroppa.

In complesso un match interessante che fu onorato della presenza di oltre cinquecento persone.

Arbitro il maestro Visconti e qualche volta... anche il buon Bertinetto!

g. c. c.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5



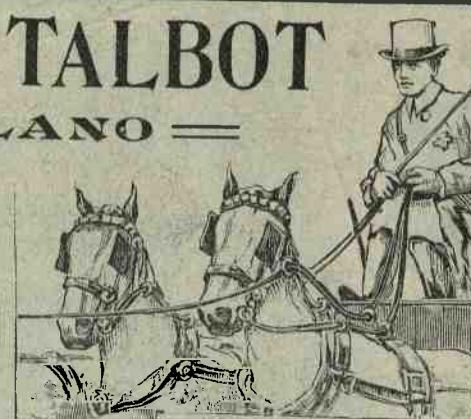
Maison TALBOT — MILANO —

Gomme Piene
per Carrozze e Camions

Pattini Pneumatici
fissi e smontabili
per Cavalli

Sovratacchi di gomma "AVON",
PNEUMATICI PER CICLI

Maison TALBOT - 48, Foro Bonaparte - Milano



MOTO-RÊVE

MILANO
Corso Magenta, 27



MOTORE 2 HP. PESO Kg. 13,5 - 2 CILINDRI MAGNETE
SENZA RIVALI IN SALITA

Chiedere il Catalogo 1909.

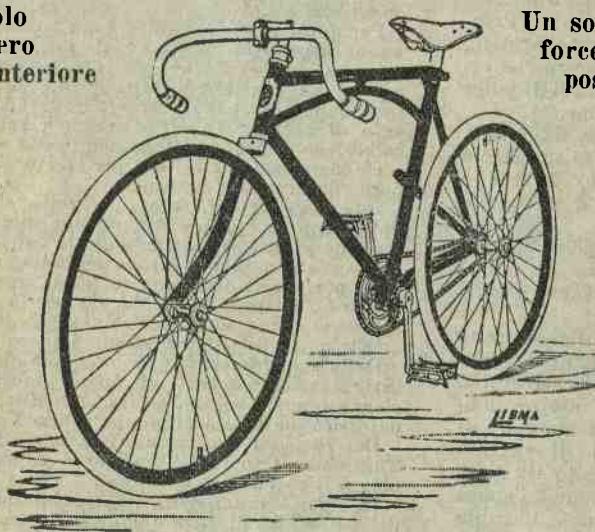
ULTIMA CREAZIONE!!!

Bicicletta
Brevettata **LABOR**

Tipo per corridori

Un solo
foderò
anteriore

Un solo
forcellino
posteriore



Rigidità - Leggerezza - Ineguagliabile

30 secondi bastano per smontare
i Pneumatici.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

GILARDONI, DELLA CHA & C.
MILANO - Piazza Castello, 16 - MILANO

Per vedere in **lungo** e in **largo**
Chauffeurs!

bisogna munire i vostri Automobili
dei Fari

B. R. C. ALPHA



I Fari
B. R. C. Alpha
sono i **Fari dei Re**
perchè sono realmente i **Re dei Fari**.

BOAS RODRIGUEZ & C°

PARIS - 67, Boulevard de Charonne - PARIS

Agenti per l'Italia: Fratelli BLANC - Via Ariosto, 17 - Milano.

I divertimenti d'una nuova civiltà

La corsa ciclistica dei sei giorni in America.

Gli americani del Nord, gli yankees, mi puzzano di *parvenus* lontano mille miglia...

Son grossolani, triviali nei gusti, materialoni nelle aspirazioni, nei godimenti sia del corpo come dello spirito.

Per quel che li conosco, seguendone quotidianamente le ges a sui giornali del nostro continente, li ho già giudicati. E li stimo come domani potrei stimare una plebe la quale sortita, per esempio, dall'incrocio delle transteverine della nostra capitale con gli anglo-sassoni che scendono nei mesi d'inverno a bearsi il proverbiale *bel celo d'Italia*,

non trovando più ospitalità nella ex *caput mundi*, trovasse sfogo nell'incolta campagna romana e — come qua-

lunque altra razza di spostati — la invadesse e sfruttando tutti i regni della na-

tura, quella umana non eccettuata, coi capisaldi della ambizione e della strafotenza, volesse elevarsi il proprio ibridismo genetologico a dignità di razza nuova, di no-

vella nazione.

E nella libidine della propria affermazione questa plebe sconvolge le teorie, retaggio della gloria sa clas-

sicità, per sovrapporvi una modernità stonata di idee e di opere, una incongruente e puzza-za estrinseca-

zione di metodi e manifestazioni di vitalità che vorrebbero essere grandiose imitazioni della passata civiltà delle razze gene-

ratrici, la nuova stirpe, la quale poi vivisezionata dal *bisturi* di una sana filosofia, si mani-

esta come un'accozzaglia di uomini che sono tut'al più degli spregiudicati, di aspirazioni

da popolo primitivo, di fatti creati da mentalità troppo ardite per sem-

brare ragionevoli, troppo materialiste per non sem-

brare triviali.

E il popolo yankee, il popolo nordico americano, ha in sè tutte le caratteristiche cui ho accennato;

sortito dall'incrocio di diverse razze, ha, come ogni incrocio, le stigmate del bastardo. Un corpo

sano, e vigoroso soviente, ma una mentalità vi-

ziata dal violento desiderio di mostrare un pas-

sato, una storia nazionale da difendere e sulla

quale elevarsi a dignità di popolo grande, e — amaramente constatando ma non riconoscendo

che tal prerogativa gli manca — la prepotenza, che non conosce limiti, di volersi creare un av-

venire che si imponga nella veniente storia dei

popoli, con i caratteri peculiari del lavoro, della

arditezza e della forza.

Tre ingredienti questi che abilmente usati, pos-

sono portare ad un risultato finale, prodigioso di effetti, tre ingredienti però che, come tali, fan l'effetto delle droghe, le quali in modesta dose adoperate sortono ottimo e salutare effetto, eccessivamente manipolate, invece, portano ad un lento

avvelenamento organico, all'effetto contrario a quello sperato, ad un risultato addirittura fatale.

Ed il popolo americano, con le sue caratteristiche di popolo nuovo, se è riuscito fino a ieri ad imporsi nel gran convito delle genti, oggi invece,

per le sue smargiassate, comincia a cader nel ridi-

colo.

E ognun sa, per scienza propria, che non vi è nulla che uccide più del ridicolo, come ad una

fine educazione nulla par meno signorile di quei catenoni d'oro, *broches* e brillanti, dei quali i nostri ricchi campagnoli, od i *parvenus* cittadini, sogliono a iosa ornarsi, vere bacheche ambulanti di chincaglierie preziose, atte a dimostrare non una ricchezza reale, ma un'ostentata e stupida pretesa di signorilità da cuoche che, truffando i padroni e se fa bisogno pur anco il patrio Governo, messesi in pensione credono poi di nascondere il corpo da serva con una *blouse* ed una sottana di seta, e il tanfo che esala dalla lor bocca sdentata, con un'aristocratica pasticca di *terra cattu*.

Morale? Molti son ricchi, ma pochi son signori. Così gli americanis...

Presso una civiltà sana, presso una civiltà dai sentimenti nobili e delicati, certi spettacoli inumani non fioriscono, o — per lo meno — han la durata d'un malefico lampo.

Certi *circoli della morte*, certe corse automobilistiche con libero ingresso al pubblico nella pista, certe barbare corse ciclistiche che si protraggono ininterrottamente per quasi tutta una settimana, sono manifestazioni sportive così squisitamente sane e gentili che non si verificano, se non nell'ombra delle leggi nord-americane, se non nel nuovo mondo.

Dacchè le autorità non proibiscono questi an-

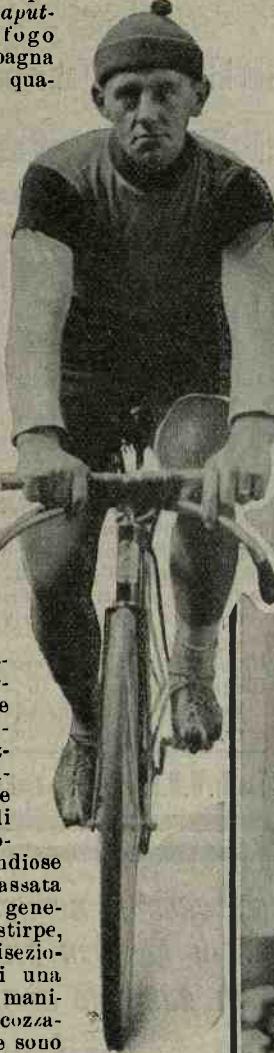
ti-sportivi e mostruosi spettacoli, potrebbero almeno gli stessi attori rifiutarsi una buona volta di presentarsi a così selvaggia esibizione.

Ma no, anche qui la concorrenza, il denaro può più del buon senso, del senso della propria conservazione, e — saltati in bicicletta — per sei giorni, di dodici in dodici ore alternativamente, girano stupidamente, come automi, su di una pista circolare, innanzitutto ad una folla briaca di libidine emotiva, e di *whisky and soda*, in un ambiente saturo di fumo di tabacco e di esalazioni umane, più nulla vedendo, più nulla udendo, fino a che dopo 144 ore di marcia incessante, veloce, estenuante, cadono sul traguardo d'arrivo senza più sangue nelle vene, conoscenza nel cervello, e vengono trasportati disfatti e morenti in un letto di ospedale...

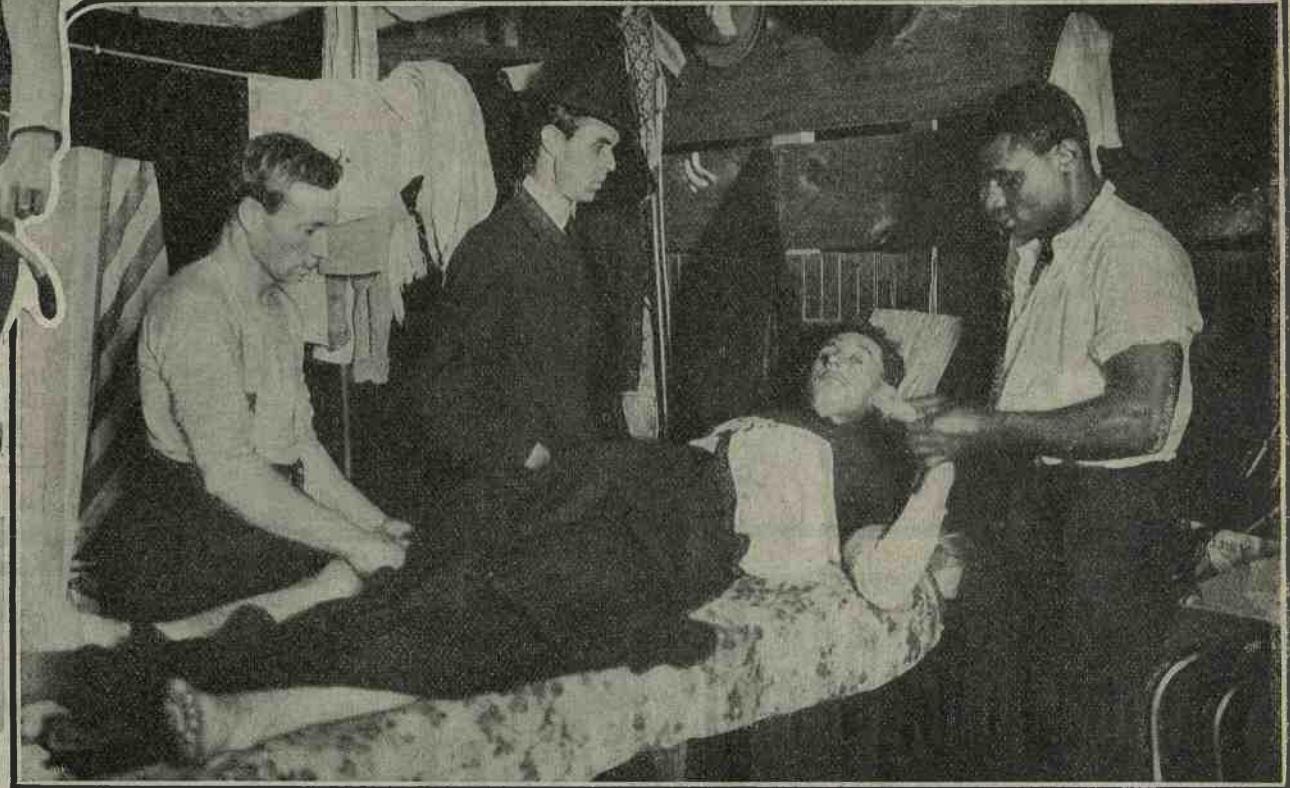
Ecco i divertimenti sportivi della nuova civiltà!

Ricordo il piccolo olandese Stol, simpatico ragazzo e magnifica fibra di *stayer* ciclista, quando venne in Italia, che non è molto. Gli chiesi un giorno, come vincitore dei sei giorni dell'anno scorso, qualche impressione su questa corsa.

« Quando vi penso » mi rispose « mi pare impossibile d'aver superata tale prova. Il piccolo



A sinistra: Moran, vincitore con Mac Farland della corsa dei sei giorni del 1908. — A destra: Moran durante il riposo. Il massaggio.



Il perchè? Dei dell'America! per il semplice e non disprezzabile fatto che là v'è chi paga e profumatamente per levarsi il gusto del grandioso, del paradossale, dell'inumano...

Abili imprenditori non fanno che sfruttare i gusti del pubblico ed apparecchiare i piatti appetitosi che vi ho più sopra allestiti.

Una corsa ciclistica di sei giorni, ad esempio, può venir costare per gli ingaggi dei corridori duecentomila e più franchi? Si calcola quanto dura lo spettacolo, quanto pubblico può contenere il Velodromo, quanto può costare l'ottener il permesso dalle Autorità... competenti, e la corsa viene fatta. Ha fruttato mezzo milione? Benissimo. Speculazione ottima, la si ripeterà un altro anno.

Crepì chi non può resistere, i morti vengono sempre sostituiti dai vivi e di questi... ve ne son troppi al mondo! Ecco la gran morale: la bottega.

Ah, gran popolo l'americano! Se domani potesse assistere, a pagamento, ad un duello rusticano fra due nostri isolani che bravamente si sbudellino, la vedova del soccombente scommetto che avrebbe da viver di rendita, lei ed i bimbi e i pronipoti ancora!

E' questioni di gusti e... di denaro.

Ma, ritornando alla recente corsa dei sei giorni, io non trovo poi giustificate le querimonie di quei poveri mentecatti che si sottopongono ad una *rendonée* di tal genere.

Velodromo di Madison Square di New York è divenuto per me un incubo, e quando leggo il suo nome sui giornali quasi ritocco gli occhi come dal luogo d'una tragedia. La corsa dei sei giorni è una tragedia infatti, una tortura bestiale... Dopo quattro giorni le gambe non paiono più cosa nostra, si muovono non si sa più per virtù di quale fenomeno fisiologico, diventano floscie, come una poltiglia, rosse, pavonazze. I tendini delle cosce, quando si ridiscende di macchina dopo le 12 ore di turno col *coéquipier*, paiono strapparsi, e siamo costretti — malgrado tutte le affettuose raccomandazioni dei nostri *massieurs* — a riposare con le gambe rannicchiata. Gli occhi, accecati dal fumo e dal sonno, lacrimano e ci fan contrarre la faccia in un nervosismo spasmo-

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI
ATALA,
LA RIVELAZIONE DEL 1908

GUIDO GATTI & C.
Milano - Corso Lodi, 50 A - (Riparto Gambolaita).

"The Pearl",

Marcha depositata

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

La migliore Serie per
costruzione di Biciclette

A chi spettano le grandi VITTORIE? alla PEUGEOT

Prima di fare acquisti di VETTURETTE, MOTOCICLETTE e BICICLETTE (modelli 1909) chiedete Prezzi e Cataloghi alla Ditta:

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

13 Settembre - Corsa Poviglio - 1° arrivato - Gino Corradini,
XX " - Corsa Morano Po - Crescentino Po e ritorno - 1° arrivato - Verardi Giovanni, su Macchina De-Bernardi,
XX " - Corsa Velocità " Guastalla " - 1° arr. - Gino Corradini,
XX " - " Campionato Ciclistico Pinerolese " - 2° arr. - Bonelli Vincenzo, su Macchina Francesco Ferrero

tutti con GOMME

" LABOR "

MANIFATTURA ITALIANA PNEUMATICI
TORINO - Via S. Secondo, 86 - TORINO



DORANDO PIETRI

Vincitore Maratona Londra - New-York 1908

LA CULTURA FISICA PER TUTTI



La nostra **CULTURA FISICA** regola le funzioni di tutto l'organismo e può guarire senza l'uso di medicinali la **nevrastenia, l'anemia, l'obesità, i reumatismi** e tutti quei disturbi che derivano dalla vita sedentaria e da una debole costituzione.

Un libro pratico di *Cultura Fisica Moderna*. Elegante volume in 16° - Prezzo L. 3. Per posta e raccomandazione aggiungere Cent. 20 — Esteri L. 0,50.

Tha Dr. W. H. PARKER Co. - Via Passerella, 3, Milano.

Carpignano, Casalis e C.

Via dei Fiori, 53 - **TORINO** - Telefono 22-96

Rappresentanti Esclusivi:

delle

Biciclette EDOARDO BIANCHI

La migliore Marca Italiana

Motociclette F. N.

MOTOSACOCHES - MOTO - RÊVE

Accessori per Biciclette, Motociclette, Automobili

Grande Officina per riparazioni

GARAGE

Affittamento Automobili per città e fuori

" Il peso, ecco il nemico.
" Il 5% di peso in più porta il 14% di aumento di spesa. "

BIBENDUM.

Consultate il Catalogo 1908
delle Automobili leggere

" LANCIA "

che sono realmente
le più economiche!

L'Esposizione di BRUXELLES ha decretato con encomio solenne a Vincenzo Lancia una speciale MEDAGLIA D'ORO.

LANCIA e C. - Torino

Via Ormea, 89-91.



L fourcade.

dico, la bocca si dissecca spaventosamente, lo stomaco più non funziona e di quel che si mangia abbiam l'impressione che ben poco si muti in provvista sangue.

« Nelle ultime ore poi si perde totalmente la conoscenza, si pedala con la stessa eleganza e persuasione di riuscita con la quale un caduto in mare, esausto, dà le ultime bracciate nella speranza di approdare alla costa che intravede vicina.

« E' in complesso il nostro uno stato patologico dolorosissimo, che ben pochi possono anche lontanamente immaginare ».

Così mi parlò il piccolo olandese. Da quel giorno non son passati molti mesi. E la settimana scorsa, ad onta di tutto, si sottopose nuovamente al gran martirio. Suggestione? Avidità di denaro? Gloria da' difendere?...

Glielo chiederò al suo ritorno se avrà occasione di vederlo ancora.

Quello che mi auguro si è che il nuovo anno, con la demolizione ormai decretata del Madison Square, segni pure la soppressione della corsa dei sei giorni.

Di questi divertimenti della nuova civiltà ne abbiamo ormai un'idea. E ne abbiamo anche abbastanza...

G. Corradino Corradini.

Le 11 precedenti corse dei sei giorni.

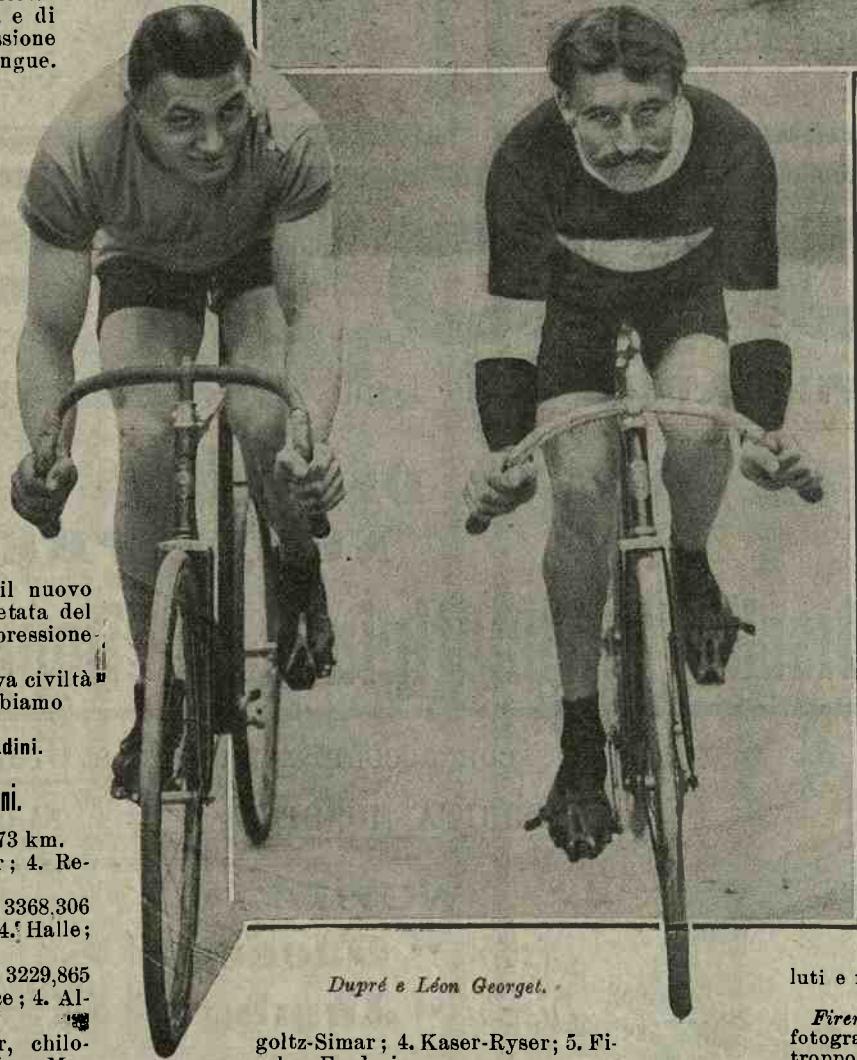
1896 (individuale): 1. Halle con 3073 km. (velocità 21,345); 2. Rice; 3. Forster; 4. Reading; 5. Schok.

1897 (individuale): 1. Miller, km. 3368,306 (vel. 23,390); 2. Rice; 3. Stinne; 4. Halle; 5. Waller.

1898 (individuale): 1. Miller, km. 3229,865 (velocità 22,429); 2. Waller; 3. Pierce; 4. Albert; 5. Gimm.

1899 (a coppie): 1. Miller-Waller, chilometri 4398,037 (velocità 30,541); 2. Mayo-Mac Eachern; 3. Gimm-Pierce; 4. Ficher-Chevalier; 5. Stevens-Turville.

1900 (a coppie): 1. Elkes-Mac Farland, km. 4205 (velocità 29,201); 2. Pierce-Mac Eachern; 3. Gou-



Dupré e Léon Georget.

goltz-Simar; 4. Kaser-Ryser; 5. Fischer-Frederic.

1901 (a coppie): 1. Walthour-Mac Eachern, km. 4111 (vel. 28,548); 2. Mayo-Wilson; 3. Munroe-Newkirk; 4. Babcock-Turville; 5. Butler-Mac Lean.

Labrousse e Brocco.

1902 (a coppie): 1. Leander-Krebs, km. 3986,285 (velocità 27,682); 2. Newkirk-Jacobson; 3. Mayo-Mac Farland; 4. fratelli Bedell; 5. Stinson-Moran.

1903 (a coppie): 1. Walthour-Munroe, km. 3730,900 (velocità 25,909); 2. Leander-Butler; 3. Krebs-Peterson; 4. Fischer-Bowler; 5. Newkirk-Jacobson.

1904 (a coppie): 1. Root Dorlong, chilometri 3841,996 (velocità 26,680); 2. Vanderstuyft-Stol; 3. Samuel-son-Williams; 4. Kergan-Logan; 5. Krebs-Fogler.

1905 (a coppie): 1. Root Fogler, chilometri 3638 (velocità 25,265); 2. fratelli Bedell; 3. Mac Lean-Moran; 4. Vanderstuyft-Stol; 5. Hopper-Hollister.

1906 (a coppie): 1. Root-Fogler, chilometri 3688,875 (velocità 25,616); 2. Downing-Hopper; 3. Rutt-Mac Farland; 4. Mac Donald-Coffey; 5. Mettling-Logan.

1907 (a coppie): 1. Rutt Stol, chilometri 3721,553 (velocità 25,844); 2. Fogler-Moran; 3. L. Georget-Dupré; 4. Downing-Downey; 5. Galwin-Wiley.

CORRISPONDENZA

Genova. — Peytrignet. Avremmo voluto approfittare di tanta vostra cortesia, ma quando ci giunse la vostra corrispondenza, la pagina numero quattro era già composta. Speriamo che sarete soddisfatti ugualmente di quanto pubblichiamo. Saluti e ringraziamenti.

V. G.

Firenze. — G. Burci. La fotografia inviataci è troppo poco nitida. Ce ne mandi una seconda migliore e la pubblicheremo.

Roma. — E. Ricci. Si, al più presto. Grazie.



ZÜST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSE A DEL TURISMO

Sponsorizzata Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO

La Stagione Sportiva 1908

si chiude con

ALTRÉ DUE VITTORIE

per i Pneumatici

WOLBER

COPPA D'INVERNO

(MILANO-CHIAVENNA-MILANO)

1° assoluto: BERTARELLI Attilio
classificato 1° della Seconda Categoria.

RECORD MILANO - ROMA

(Km. 670)

vien battuto da LORI
entrambi su Bicicletta **SORIANI**
munita di

Pneumatici **WOLBER**

Agenzia Italiana Pneumatici **WOLBER** di
Scipione Balbiani - **MILANO**
Piazza Castello, 20.

PNEUS PETER

Automobilisti!

provate il **nuovo tipo**
piatto rinforzato
di ultima creazione e
che attirò l'attenzione
dei più competenti al

Salon di Parigi

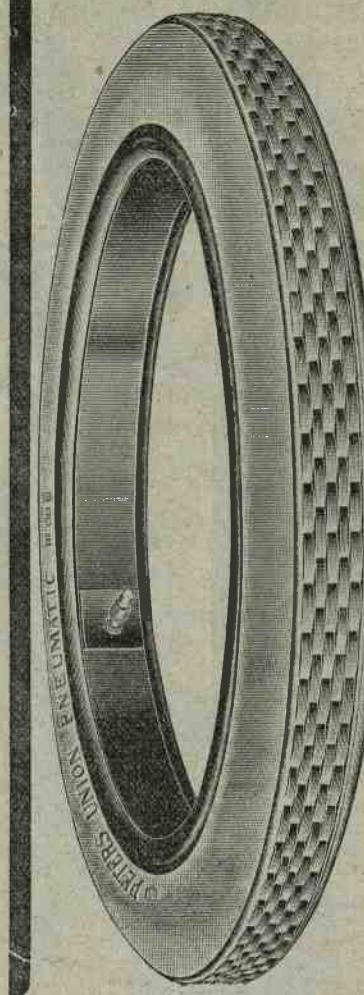


Rappresentante Generale per l'Italia:

ADAM BOOS

MILANO
Foro Bonaparte, 70

TORINO
Via Carlo Alberto, 40



Fornitori
di S. M. la
Regina Madre

FONOTPIA

MILANO - Via Dante, 4 - **MILANO**



NUOVI DISCHI
NUOVI PREZZI

Dischi "Fonotipia", a Doppia Faccia

con accompagnamento a **Grande Orchestra**
CELEBRITÀ MONDIALI — **NUOVE PUBBLICAZIONI**

NOVITA'

Dischi "Odeon", — **Dischi "Jumbo",** *a triplicata sonorità.*

Ultimo Perfezionamento!
Macchina Modello "BIZET", - L. 137,50
la più perfetta che esista.

Chiedere Cataloghi e cartoline illustrate (Serie U) che si spediscono GRATIS dai
principali Negozianti del genere e dalla SOCIETÀ ITALIANA DI FONOTPIA

MILANO - Via Dante, 4 - MILANO.

Fabbricanti e Negozianti di Biciclette, non assumete impegni senza prima esaminare la Bicicletta e Serie

ALCYON

Modello 1909

Ancora più perfetta! La migliore, la più conveniente!

Ciclisti! Volete un buon Pneumatico? Scorrevoe, resistente? Domandate il

RADIUM

Rappresentanza Generale per l'Italia: **TORINO** - Via Volta, 5.
Dep. escl. per la Lombardia: **ALFIERI DANTE** - Milano, Via Torino, 51

Cercansi Agenti attivi, seri.

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

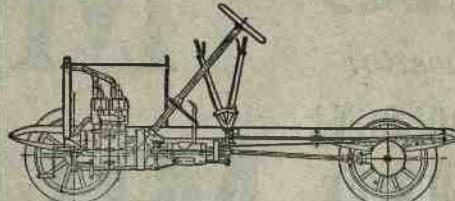
PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp.	Lire	Larg.	Leg.	Alt. br.	TIPO	NOME	Imp.	Lire	Larg.	Leg.	Alt. br.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	198
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	190
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Ettiene	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacoche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

Vetturette "MARENGO",

Il più grande successo dell'Esposizione di Torino



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

TIPO POPOLARE

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

L. 2950.

Per prenotazioni e richieste di rappresentanza rivolgersi:

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

Sede Centrale

TORINO

Corsa Massimo
d'Azeffio, 16
Telefono inter.
N. 13-05.

GARAGES

RIVIETTI

PIAT-ALBERTI-STORERO

Società Anonima - Capitale L. 2.500.000

Sedi:

ROMA - MILANO
FIRENZE
GENOVA - NAPOLI
PADOVA

AGENTI ESCLUSIVI
AUTOMOBILI

F.I.A.T.

BREVETTI F.I.A.T.
(15-20 HP).

Coupé-Limousine - Landaulet-Limousine
PRONTE PER LA CONSEGNA.

I nuovi Modelli 1909 della **Bicicletta**

GOERICKE

sono una **vera creazione** del genere.

Serie

Goericke

finissime ed a prezzi convenientissimi.

Mozzi

Goericke

rappresentano un **vero capolavoro** di meccanica.

Costruttori e Negozianti! prima di impegnarvi per il 1909, chiedete offerte al Rappresentante esclusivo per l'Italia della Casa **GOERICKE**.

Agente Gener. per l'Italia: Ditta ENRICO ALTERAUGE - MILANO
Via Nino Bixio, 17

Succursale di Torino: Signor I. B. RICCO - Via Petrarca, 7
Deposito presso: ERMINIO VENTURELLI, Corso S. Maurizio, Torino

Cacciatori!!!

usate sempre

LANITE

e

D. N.

le migliori polutri senza fumo per Caccia e Tiro al piccione. - Essi danno la massima penetrazione con basse pressioni - Sono inalterabili all'umidità.

Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, riportando i migliori premi.

La **LANITE** si vende in cariche dosate compresse nei tipi: Normale, Forte ed Extraforte per Caccia, e Speciale per Tiro al piccione.

La **D. N.** in grani (scatole da 100 e 250 gr.).

I migliori armaioli ne sono provvisti.

Per acquisti all'ingrosso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:

"DINAMITE NOBEL", Società Anonima - AVIGLIANA

GIULIO

Agenzie con Deposito:

PADOVA	+	BOLOGNA
FIRENZE	+	MESTRE
RAVENNA	+	NAPOLI

MARQUART

MILANO

Amministrazione e Magazzini

Via Melegnano, 5

Telefono N. 604

FILIALE: Via Orefici, N. 15

Telefono N. 79-84

VELOCIPEDI

Materiale per la costruzione di

VELOCIPEDI AUTOMOBILI

I
NUOVI MODELLI
1909
DELLE SERIE

EADIE

WILSON

RAPPRESENTANO
un Capolavoro
di
Meccanica

Catene

RENOLD

per Vélocipedi

RENOLD

per Automobili

Pneumatici

WILSON AVON

Specialità: "EADIE",

RUOTE libere "EADIE",
MOZZI a Freno Contropedale "EADIE",
MOZZI a Cambio Velocità "EADIE",

Richiedere Nuove Quotazioni.