

LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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



SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente nella Banca)

DIRETTORI: NINO G. CAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero Separato Cent 10

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



Il duello italo-francese — Il Maestro T. Kirchoffer, uno dei campioni francesi.

dei fratelli Vaselli, che ha saltato m. 1,50; secondo fu *Don Nicola*, di d'Angelo, montato da Giovannini; terzo *Sans-Souci*, di Brunati, montato dal proprietario.

Seconda categoria. — Hanno preso parte *Bob*, montato da Coccia; *Remotade*, montato da Giovannini; *Tom*, montato da Maurigi; *Peppina*,

montata da Coccia; *Casternone*, montato da Brunati; *Lord Mark*, montato da Giovannini; *Ebano*, montato da Vivaldi.

E' stato classificato primo *Lord Mark*, di Giovannini, montato dal proprietario, che ha saltato m. 1,70; secondo *Casternone*, di Brunati; terzo *Bob*, di Vaselli. Quest'ultimo cavallo ha poi sal-

tato splendidamente fuori gara la stessa altezza del vincitore.

Alla gara d'onore presero parte *Casternone*, di Brunati; *Lord Mark*, di Giovannini; *Ebano*, di Vivaldi; *Remotade*, di Giovannini; *Bob*.

La coppa del Re fu vinta da *Lord Mark*, saltando m. 1,70.

L'Automobile nella vita pratica

Andar da qualcuno che sappiamo affitto da una quantità esuberante di biglietti da mille e dirgli: «Sentite, voi finora siete andato a passeggio in vettura, avete viaggiato in treno, vi siete divertito a cavallo o in bicicletta? Ebbene, io vi propongo un mezzo di locomozione che è più comodo della vettura, che corre più del treno e vi diverte più della bicicletta o cavallo; andate in automobile», è cosa che può interessare fino ad un certo punto, e alla quale può essere serbata accoglienza favorevole o meno, a seconda del capriccio dell'interlocutore, poichè, se egli accetta, non sarà certamente quella dozzina di biglietti da mille che egli deve spendere che gli sbarrerà il passo.

Ma altra cosa è invece andare dal capo di una grande azienda commerciale e fargli osservare che egli spende attualmente pel suo servizio di trasporto, furgoni, carri, ecc., la somma annua di L. X, che vi sarebbe un mezzo di assicurarsi un servizio più sollecito e più moderno pel quale non dovrebbe spendere che X-10, e questo mezzo più economico è l'automobile.

In questo caso non occorrerà assicurarsi prima di quale umore sia il nostro uomo, nè se proprio in quel momento ha quel certo numero di biglietti da mille da gettar via; dimostrategli che fa un buon affare, che riduce le sue spese e si assicura un servizio migliore, ed egli non solo avrà piacere, ma sentirà il dovere di ascoltarvi e di accettare la vostra proposta.

qualunque momento e soprattutto preservato dalle *panne*, poichè un ritardo impreveduto può essere causa della morte di un ammalato, della perdita di una causa, della mancata conclusione di un affare.

Vi sono altri che avendo intraveduto quale grande avvenire sia riservato all'automobilismo nell'esercito, si sono dedicati alla costruzione dell'automobile militare, il quale per oggi vede limitata la sua applicazione al servizio dello Stato Maggiore, ma che in un giorno non lontano troverà aperto il campo anche a svariati servizi di informazione, di sussistenza, di ambulanza, per spingersi fino a munirsi di corazza e divenire un'automobile blindato, ossia un cannone che si disloca da un punto all'altro di un campo di battaglia colla velocità di 80 o 100 km. l'ora.

Le caratteristiche di questo tipo di vettura sono la forza e la velocità ossia possibilità di andare anche su strade accidentate e difficili e occorrendo sviluppare velocità notevoli.



Furgone leggero Clément.

ben fatto e intelligente, il raccolto non mancherà abbondante e remunerativo.



Il concorso dell'Automobilismo pratico a Parigi.

Finchè l'automobilismo rimarrà nel primo caso, sarà sempre una cosa bella, insuperabile come sport, ma non sarà mai pratico e diffuso; quando si sia raggiunta la seconda mèta non sarà forse più uno sport, ma il mondo avrà fatto un passo innanzi e nel regno dei mezzi di trasporto si sarà trovato qualchecosa di meglio e di nuovo, come lo è ormai la bicicletta sul pedone, come lo è il vapore sulla diligenza, come è lo *steamer* per la barca a vela.

Messe così le cose (o ormai sono messe così da parecchio tempo), era certo e indubitato che a questa seconda mèta dovessero tendere gli studi e gli sforzi di quei commercianti che nella passione sportiva vedono una febbre tanto transitoria in quanto è acuta, mentre nella generale applicazione pratica dell'automobilismo ai mezzi di trasporti vedono il porto sicuro e calmo verso cui possono con fiducia rivolgersi e con sicurezza approdare.

E quindi verso di esso hanno rivolto il timone della loro nave.

Qualcuno si è orientato verso quella numerosa classe di facoltosi professionisti o di grandi commerciali per cui il tempo è denaro e la necessità di traslocarsi rapidamente da un punto all'altro è coefficiente utile e prezioso di aumentata produzione.

E abbiamo avuto e abbiamo ancora la famosa *automobile dei dottori*, ossia un tipo di vettura di modeste pretese e di poco costo, il quale non deve avere nè una forza eccessiva nè un'eccessiva velocità, ma che deve essere sempre pronto in

Vi sono infine altri che hanno rivolto la loro attenzione a fornire ai commercianti dei forgoni automobili, che sostituiscano gli attuali cavalli adoperati pel recapito della merce a domicilio od anche pel trasporto dei grossi carichi sulle strade di campagna.

E qui si sposta totalmente il concetto generale della carrozzeria automobilistica, ed entra in campo la necessità di un peso leggero, di una macchina pronta, e di un consumo limitato, non occorrendo che velocità molto basse.

Come si vede vi è un campo immenso e illimitato e quasi in gran parte incolto, che attende di essere seminato e sfruttato dall'automobilismo, e se il lavoro sarà

A indice palese di questa tendenza verso cui si orienta una parte all'industria automobilistica, a constatazione dei risultati ottenuti e a sprone e incitamento di nuovi, si è svolto recentemente in Francia un concorso di automobilismo pratico riservato appunto ai furgoni e ai *fiacres* automobili, concorso bandito da quel fiorente «Automobile Club», e del quale si è grandemente interessato il Governo, specialmente il Ministero della Guerra, che ha nominato una speciale commissione che ne seguisse lo svolgimento.

La gara si è svolta su un percorso di 60 km., con strade pessime in due giornate di pioggia, vento e neve; coefficienti del giudizio finale erano il peso dei veicoli, il loro consumo, la facilità di manovra, la bontà dei freni, le comodità di accesso e la loro praticità.

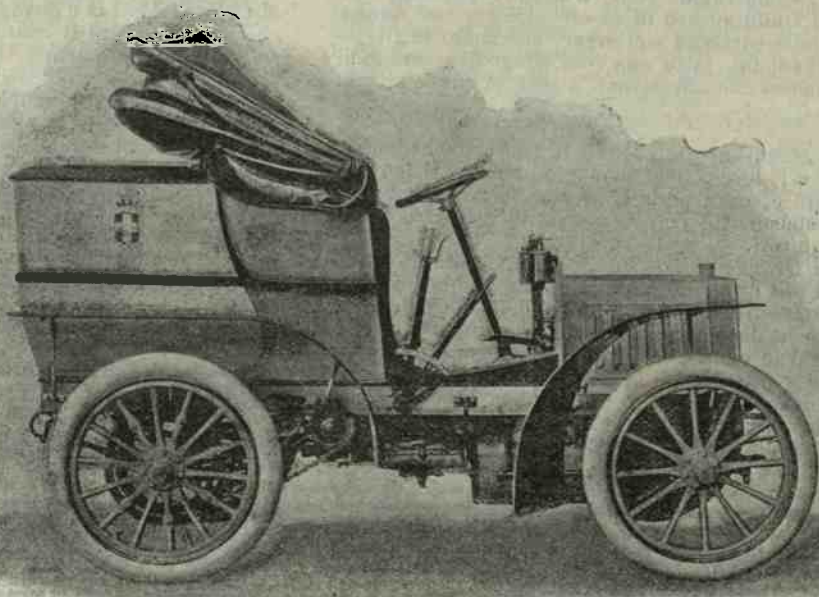
La *Stampa Sportiva* ha dato, nel suo numero 47, i risultati di questa premiazione, ed oggi rievocando quell'importante prova, accenneremo ad alcune Ditte che si sono specializzate nei diversi tipi:

Automobili per città, vettura leggera per professionisti: De Dion Bouton, Darracq, Panhard, Clément, Gillet Forest, Peugeot, Renault, ecc.

Automobili militari: Peugeot, Décauville, Napier, De Dietrich, Charron-Girardot, Panhard, Delahaye, ecc.

Furgoni automobili leggeri: Peugeot, Gillet Forest, De Dion Bouton, ecc.

Carri automobili: Turgan e Foy, De Dietrich, ecc. Anche in Italia l'automobilismo industriale



Il carro postale automobile F. I. A. T. fornito al Ministero delle Poste e Telegrafi.

muove i suoi primi passi e le nostre fabbriche nazionali contano già qualche buon successo anche in questo campo.

La Fiat ha già provveduto al Ministero italiano della Guerra una limousine da 12 HP e a quello delle Poste e Telegrafi un furgone per ritiro della corrispondenza che presta lodevole servizio a Roma.

La ditta Isotta Fraschini e C. di Milano ha fra gli altri provveduto un furgone leggero a una primaria Ditta milanese, e la ditta Stucchi e C. da parecchi anni ha fornito la Casa Bocconi d'un furgone automobile.

Ecco un'aurora che ci lascia desiderosi della susseguente giornata, e noi ci auguramo che questa non sia lontana e sappia mantenere quanto l'inizio promette.

N. G. Caimi.

Nel Commercio Sportivo

Come lontano e graditissima eco del concorso di motori ad alcool tenuto a Conegliano nell'ottobre passato ci giunge la notizia che alla ditta ing. Emanuel di A. Rosselli, la nota costruttrice di motociclette e motori della nostra città, è stata accordata la medaglia d'oro per i perfezionamenti apportati alle motociclette, ai motori e carburatori.

Questa è una distinzione che ha una grandissima importanza, essendo il giudizio di una giuria costituita dai più illustri scienziati delle principali università e scuole ingegneri italiani, in una gara che segna uno dei primi passi verso l'utilizzazione d'una forza fin qui sconosciuta e trascurata nel concorso industriale.

All'egregio amico nostro ing. Rosselli, che abbiamo avuto il piacere di salutare in questi giorni ormai rimesso da una lunga malattia, e che tutta la sua bella intelligenza e operosità ha dedicato al suo stabilimento, sapendolo portare ad uno sviluppo ed una perfezione invidiabili, i nostri cordiali rallegramenti e auguri di nuovi futuri trionfi.

Gli Italiani al Salon

Ormai l'Italia anche nel campo automobilistico non è più un volgo disperso che nome non ha. Vi è anche al di qua delle Alpi un numero ragguardevole di cultori di automobilismo (forse oltre 1500), vi sono numerosi e forti industriali, vi sono parecchi importanti centri automobilistici, vi è una industria che si viene giornalmente affermando, un commercio che va assumendo uno sviluppo inaspettato, vi sono capitali, forze, intelligenze che si accentrano e si svolgono attorno all'automobilismo.

Una sola cosa forse manca all'automobilismo italiano per essere qualcuno e qualcheduno: una buona e forte organizzazione, un serio e solerte centro direttivo.

Ma di questo ad altro momento; per ora voglio solo constatare con compiacenza come l'intervento numeroso degli italiani al Salon sia l'indice più palese dell'accresciuta importanza e del vivo interesse che l'automobilismo ha guadagnato anche fra noi.

E giacché i compiacenti giornali francesi vanno da 10 giorni ripetendo un uguale elenco di personalità che si notavano al Salon, e per caso queste persone sono sole francesi, noi accenneremo a quelle italiane.

Mettiamo, prima fra tutte, S. A. I. R. la Principessa Lætitia, un nome che è di buon augurio all'automobilismo italiano, poichè l'illustre gentildonna non ne è soltanto cultrice appassionata e valente, ma è una preziosa e convinta protettrice dell'industria nazionale e una generosa mecenate delle buone e sane affermazioni motoristiche. S. A. I. R. ha lungamente visitato il Salon e con speciale compiacenza si è soffermata a visitare la mostra della Fiat, ammirando gli splendidi modelli esposti e complimentando cordialmente l'ottimo ing. Marchesi e il bravo signor Alessio (a cui si deve la splendida carrozzeria delle vetture esposte). Giacchè parliamo della Fiat, accenniamo allo stato maggiore della grande fabbrica italiana che si trovava a Parigi in questa quindicina: all'egregio cav. Agnelli, l'ing. Marchesi, del grande chauffeur Lancia e all'ottimo Fogolin, assunto a gran propagandista della marca italiana.

Erano a Parigi a visitare il Salon l'infaticabile Alessio, che è venuto a vedere se è proprio vero che qualcuno possa fare meglio di lui; i due fratelli Ceirano, rappresentanti principi della marca regina, venuti a fare un grosso contratto colla Panhard; il piccolo Storero, che con olimpico disprezzo guardava tutte quelle marche esteri, pensando alle numerose vendite che lui ha trovate colle marche italiane; il tondeggiante Vaccaroni, vicedio Michelin in terra italiana e l'occhialuto Quagliotti, intento



Furgone automobile fornito dalla ditta Isotta Fraschini e C. di Milano.

ad osservare specialmente le motociclette per trovarle tutte inferiori alla sua; il biondo e nordico Wehrheim venuto a prendere una dozzina di Darracq in acconto delle 100 che conta vendere nell'anno prossimo; il figlio Picena, che sta facendo il passaggio dalla bicicletta alla motocicleta, rimanendo fedele alla gran marca del Leone dorato; Carlo Mantovani divenuto ormai proprietario e titolare di una grande casa di commercio sportivo, e rimasto unico superstite degli organizzatori di corse ciclistiche in Italia.

La capitale morale d'Italia el nost Milan era rappresentata al Salon dal compitissimo sig. Maggioni, il Papa... biondo di casa Frera, eletto rappresentante in Italia della Cottereau oltre che di Delahaye, dall'ing. Bossi, dal Max Türkheimer, da Ottolini.

Il deus ex machina del mondo automobilistico milanese, i signori Fran-

chini, i commercianti gentlemen Zanardini venuti a illuminarsi sulle ultime innovazioni dei fanali; Attilio Banfi assunto al rango di rappresentante generale d'una grande marca di motociclette; Ernesto Reinach della nota casa di Olii; l'ingegnere Ghirardi, venuto ad ammirare i modelli delle case belghe esposti al Salon; il sig. Gagliardi della casa Fabbre e Gagliardi, una di quelle che ormai dettano legge nel commercio sportivo; Edoardo Bianchi sempre amoreggiante coll'automobilismo e in attesa di una revanche, e infine gli egregi rappresentanti del T. C. I. rag. Cuneo e Minetti.

Vi erano pure il simpatico Miltedo di Genova venuto a corrompere Serpollet perchè dia subito corso alle numerose ordinazioni che ha in tasca, Nagliati di Firenze in cerca di popolarità, Fiorina di Bologna (Alessio in guardia, voilà l'ennemi), Laporte di Piacenza, De Pasquali di Genova, e infine una schiera di sportsmen fra cui il conte Martinoni e Ferrante di Brescia, Contin di Treviso, ing. Gandini di Milano, nonchè i rappresentanti della stampa italiana Costamagna e Longoni della Gazzetta, Guttierrez e Bontempelli dell'Auto.

In un prossimo numero diremo che cosa hanno veduto tutti questi signori a Parigi.



Il lettociclo smontabile.



Il lettociclo trasformato in letto da campo.



Il lettociclo trasformato in barella.

LETTOCICLO

Non son pochi coloro che spesso ed a torto gridano contro lo sport, e taluni lo ritengono perfino una cosa frivola ed oziosa.

Ora a dimostrare come lo sport può essere utile all'umanità, noi pubblichiamo alcune fotografie del lettociclo Carotenuti esposto nella 1ª esposizione regionale operaia di Roma.

Il lettociclo ideato dal sig. Carotenuti, un giovane studioso di meccanica, non è altro che una bicicletta dell'apparenza comune, la quale in pochi minuti, 5 al massimo, è trasformabile in lettiga, montata su due ruote, adatta al trasporto dei feriti.

Il telaio che si monta sulle due ruote della bi-

cicletta, le quali si voltano in parallele, assume diverse inclinazioni e misura anteriormente e posteriormente la lunghezza di metri 1,80 e la larghezza di 0,55: sull'asse centrale è alto da terra metri 0,82. La lettiga è munita di soffietto per proteggere la testa, e sotto questo v'è un cuscino pneumatico che si gonfia con l'aria. La copertura del letto e del soffietto è in stoffa loden impermeabile, e tutt'insieme formano un sacco triangolare che si applica nel vano del telaio della bicicletta.

Il lettociclo si trasforma anche in letto da campo ed è molto comodo per l'esercito.

S. M. il Re visitando la mostra operaia, si fermò ad ammirare questa geniale applicazione ed ebbe parole di compiacimento pel suo inventore.

Serie: Stella - Lion - Vittoria - Dürkopp - Components
sono le migliori per costruire BICICLETTI PERFETTI

— M. TÜRKHEIMER - MILANO —