Anno V. TORINO, 14 Gennaio 1906. N. 2.

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

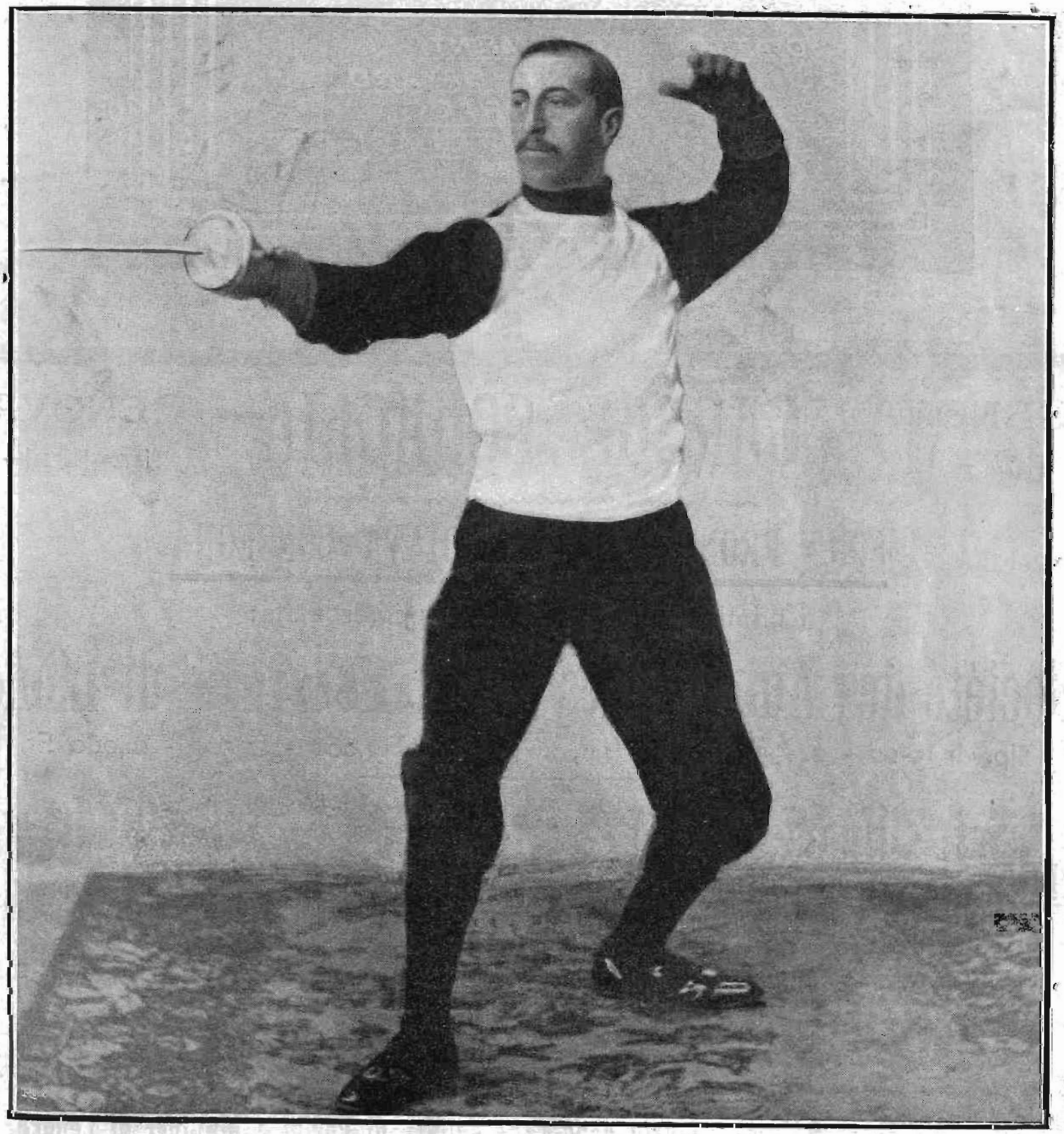
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero „ 15 } Arretrato Cent. 20

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

FRA I PRINCIPI DELLA SCHERMA ITALIANA



IL CAVALIERE EUGENIO PINI rinuncia definitivamente alle accademie pubbliche per dedicarsi all'insegnamento.

I circuiti automobilistici italiani nel 1906

La Coppa Florio - La Targa Florio - La Coppa d'oro

Quale ricchezza di programma, quale importanza di gare, quale grandiosità di organizzazione!

Parliamo questa volta dello *sport* nostro, dell'automobilismo italiano, che si impone a tutto il mondo con le multiformi sue manifestazioni.

uppo della strada della Fauce tra Castiglione e Desenzano. (Fot. Mercanti - Brescia).

Non è forse così? L'Italia industriale, che ha segnato trionfi col recente *Salon* parigino e che sta per registrarne altri con l'Esposizione di Torino, richiamerà quest'anno l'attenzione di tutto il mondo sportivo sulle sue grandi gare turistiche e di velocità. Dire anticipatamente del successo ch'esse sortiranno, sarebbe cosa possibilissima fare anche oggi, conoscendo gli uomini che a Torino, Milano, Brescia e Palermo lavorano alla preparazione di quel programma, studiato ed approvato di comune accordo. La « Coppa di Torino », ideata dalla benemerita associazione « Pro Torino », fu messa allo studio troppo tardi per essere inclusa nel calendario sportivo approvato nel recente congresso di Parigi.

Abbiamo anzi ragione di credere che formerà oggetto di un *Grand Prix* dell'industria automobilistica italiana nel 1907.

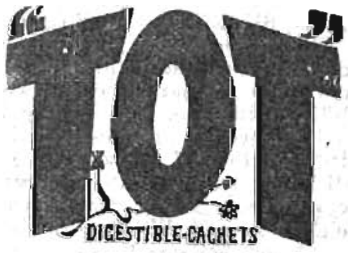
Il circuito preferito e studiato da Lancia, Nazzari, Cagno e Raggio, sarebbe il seguente: Gassino, Chivasso, Gallareto, Montiglio d'Asti, Castelnuovo, La Ressa, Torino, km. 69, m. 600.

La « Coppa del Mediterraneo », per canotti automobili, che doveva dare luogo ad una gara il cui piano d'azione avrebbe interessato specialmente gli italiani, svolgendosi lungo la costa del Mediterraneo, venne rimandata al 1907.

Restano a noi, dunque, oltre la riunione del Moncenisio e la riunione di San Remo, due coppe ed una targa da disputare.

Ci dite poco?

In Sicilia la prova turistica di cui è anima quel grande pioniere dell'automobilismo italiano che risponde al nome del cav. Vincenzo Florio; a Brescia vediamo il senatore Bettoni col conte Martinoni, il conte Oldofredi, il cav. Minetti e il rag. Mercanti nuovamente all'opera per prepararci la classica prova di velocità; a Milano l'on. Silvio Crespi a capo di una schiera di intelligenti ed entusiasti organizzatori, che ci prepara la dimostrazione più convincente della praticità del moderno mezzo di locomozione, e nel suo invito agli *sportsmen* dice: « Entrate pel Sempione ed uscite per la Sicilia. Visitate il nostro paese, ammiratene le sue bellezze, partecipando al concorso turistico internazionale indetto dall' Automobile-Club Lombardo ». — L'organizzazione di tale programma costerà circa mezzo milione.



La cifra onora lo *sport* italiano, il quale, oggi, per importanza, può stare a pari con quello delle nazioni a noi confinanti e con quelle del nord.

Fedeli al nostro programma, registreremo ogni lavoro di preparazione di queste grandi prove.

Nel numero odierno pubblichiamo la descrizione sommaria dei diversi circuiti, arricchendo la prosa di interessanti fotografie del nuovo Circuito bresciano, fatte appositamente per la *Stampa Sportiva* dagli amici cav. Minetti e ragioniere Mercanti.

V. G.

Il nuovo Circuito Bresciano

La Commissione sportiva dell'Automobil-Club d'Italia e il Comitato esecutivo della Settimana automobilistica di Brescia, che si erano preoccupati vivamente della scelta di un ottimo circuito per la coppa Florio 1906, secondo gli ammaestramenti delle corse delle Ardennes, dell'Alvernia e della Vanderbilt, pare abbiano raggiunto completamente il loro scopo colla scelta del circuito Brescia-Castiglione-Lonato-Brescia.

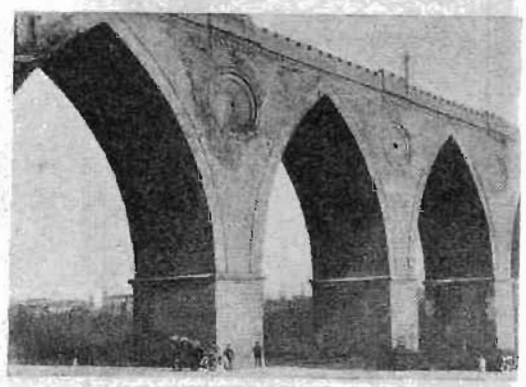
E' noto che dopo la Vanderbilt si è fatta una campagna, specie dalla stampa francese, per avere in Europa un circuito non molto lungo, in modo da permettere la possibilità di 7 a 10 giri per fornire un percorso totale di 500 a 600 chilometri, con andamento planimetrico vario ma facile, pianeggiante, con intersecazione di due o tre rampe, e sopratutto senza interruzione.

Il nuovo circuito di Brescia pel 1906 risponde perfettamente allo scopo. Esso è composto di strade tutte larghissime e ottime, con sviluppo planimetrico vario e facile, comprendente gli ampi rettilinei di Bettole, Castenedolo, Montichiari, Castiglione, e di Virle, Rezzato, Sant'Eufemia, e le facili e rotonde sinuosità della Castiglione, Desenzano, Lonato: è in generale pianeggiante, interrotto dalle rampe di Castenedolo, e della « Strada della Fauce » e dal colle di Lonato: gli attraversamenti dei paesi sono tutti in dirittura: infine ha un solo passaggio a livello che sarà eliminato dalla passerella soprastante; così che il circuito di 61 km. permetterà una corsa di km. 549 in nove giri, senza neutralizzazioni nè arresti.

A Sant'Eufemia.
La Commissione organizzatrice visita il percorso.
(Fot. A. Mercanti - Brescia).

Tale percorso, che oltre a tutti i vantaggi che possiede dal punto di vista della corsa, ha il merito di attrattive turistiche eccezionali, sarà oggetto di cure speciali da parte dell'amministrazione provinciale di Brescia, che rettificherà le curve in sopraelevazione e sistemerà, ove sia necessario, le strade, per renderle perfettamente adatte allo scopo: le strade stesse saranno, per tutta la loro ampiezza e lunghezza, trattate colla westrumite: tutti i punti del circuito saranno collegati da rete telefonica: le tribune saranno costruite sotto Brescia e ivi avrà luogo il peso, la partenza e l'arrivo, eliminando così il grave inconveniente, comune a tutte le corse di automobili, dell'affollamento sulle strade delle carovane di automobili, biciclette, carri, vetture, trams, carriole e pedoni che si recano alla partenza o ne ritornano: infine il servizio di sicurezza e di guardia del circuito sarà reso estremamente più severo come lo esigerà la enormemente aumentata frequenza delle macchine in corsa su di esso.

In questi giorni ebbero luogo alcune riunioni del Comitato esecutivo della coppa Florio 1906 per sopraluoghi tecnici allo scopo di stabilire la portata delle opere stradali occorrenti per rendere perfetta, sotto tali riguardi, l'organizzazione del circuito. Essa si è recata anzitutto al passaggio a livello della ferrovia Milano-Venezia, che dovrebbe essere sorpassato con una passerella lunga circa 300 metri.



Il viadotto di Desenzano.
(Fot. D. Manzoni - Brescia).

Prevalse il concetto di studiare nei suoi particolari il progetto Martinoni, di sottopassare invece la ferrovia mediante copertura del Canale Naviglio, scorrente a sinistra della strada, approfittando del ponte di luce sufficiente costruito dalla ferrovia, e che diventerebbe una breve galleria del circuito.

Il progetto si presenta attuabile mediante una spesa di circa 20 mila lire, e pare preferibile a quello comportante la costruzione di una passerella, in quanto il primo non turba l'andamento altimetrico della strada.

La Commissione si è occupata altresì del problema tecnico e finanziario delle tribune, e di quello della costruzione di un tronco di strada nuova in dirittura per circa un chilometro nel territorio di San Francesco di Paola.

La Commissione sta ora completando la lista dei premi, che, oltre alle coppe Florio, d'Italia e di Salemi, comprenderà delle somme in danaro per oltre 100 mila lire.

Il Circuito siciliano

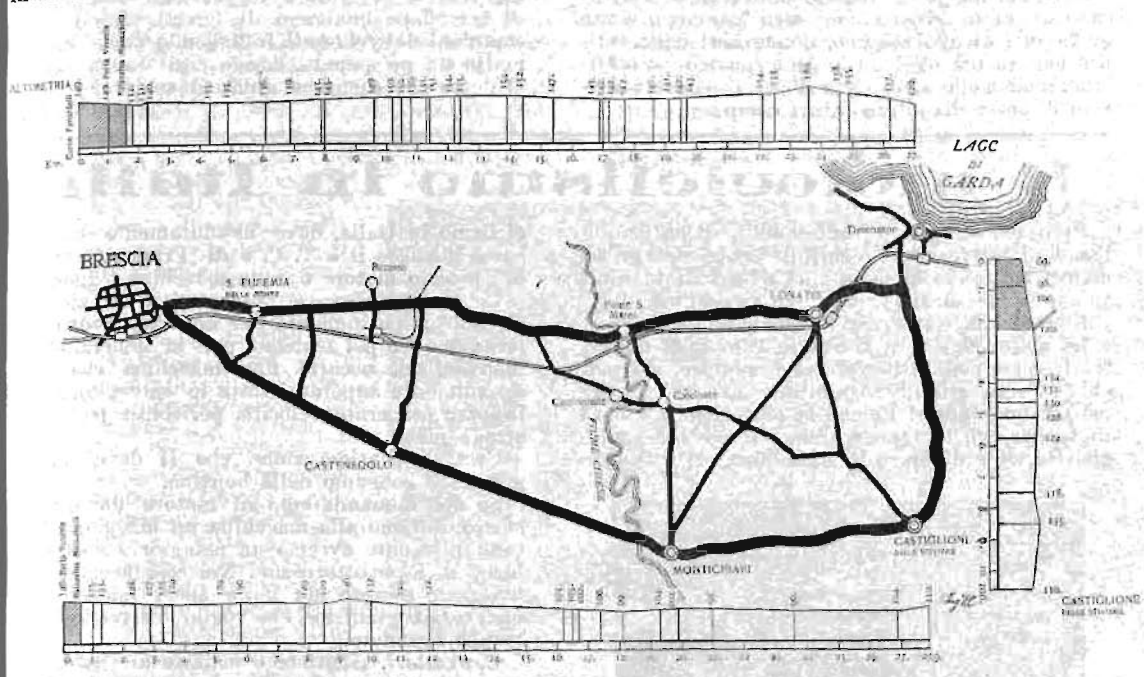
E' ormai stabilito che Termini sarà il centro più importante delle grandi feste sportive che avranno luogo a Palermo nella prossima primavera, per iniziativa dello *sportsman* Vincenzo Florio.

Qui si correrà la gara automobilistica della *Targa Florio*, indetta per il 5 maggio, nel seguente circuito, che riesce assai importante per le difficoltà che offrono le strade: partenza da Termini (stazione Cerda), Fontana Acque Comuni, Collesano, Isnello, Castelbuono, Geraci, Petralia, Soprana, che è il punto più alto del circuito (1400 metri sul livello del mare); indi comincia la discesa per Petralia Sottana, Castellana, Caltavuturo, Cerda e Termini (Stazione Cerda).

Il nuovo e il vecchio circuito a Castiglione (il nuovo circuito tiene, al bivio, la sinistra).
(Fot. A. Mercanti - Brescia).

AUTOMOBILISTI!!!
La F. I. A. T. non usa che Benzina "CARBURINE"
TORINO - Via Almese, n. 10 (Fuori Barr. di Francia) - MILANO - Foro Bonaparte, n. 2.

La partenza si svolgerà sul tratto Stazione Cerda, Fontana Acque Comuni, che misura la lunghezza di 6 chilometri, sempre in linea retta; si avrà quindi in questo punto uno spettacolo interessantissimo.



Il nuovo circuito di Brescia misura 61 Km. e sarà percorso nove volte di seguito, ciò che dà un totale di 549 Km. I punti toccati sono: Brescia, S. Eufemia della Fonte, Rezzato, Ponte S. Marco, Lonato, Colline Desenzano, Castiglione delle Stiviere, Montichiari, Castenedolo, Brescia. Non vi saranno neutralizzazioni nè fermate.

Questo circuito dovrà percorrersi dalle vetture concorrenti per tre volte.

La Targa Florio ha la dotazione di 50.000 lire di premi.

Alla vettura vincitrice del primo premio verrà conferita, oltre la Targa, una grande placca d'oro lavorata a cesello da uno dei migliori orefici di Parigi.

Oltre ai premi in contanti, i concorrenti avranno diritto a numerose Coppe, dono di varii signori siciliani. Fra esse vi sarà quella della città di Termini Imerese, ed una che regalerà il deputato del collegio, on. Aguglia.

Moltissime fabbriche di automobili si sono inscritte alla gara, tra le quali: Fiat, Dolores, Radia, Schneider, Monarque, Florentia.

Vi prenderanno parte i più valorosi *sportsmen*, come Darracq, il vincitore della Coppa Vanderbilt, Lancia, De Diétrich, Théry, Héméry, Teste, Fournier, Caillois e molti altri campioni dell'automobilismo.

Il regolamento della Targa resta definitivamente fissato così:

Art. 1 — La Targa Florio sarà corsa nella seconda quindicina d'aprile su un circuito da 500 a 600 chilometri in Sicilia.

Art. 2 — La corsa è per tutte le vetture di cui il prezzo del *châssis* del catalogo è inferiore a ventimila lire.

Art. 3 — Le iscrizioni sono stabilite in mille lire per vettura e si ricevono al comitato per l'incremento delle feste sportive a Palermo e al giornale l'*Auto*, Faubourg Montmartre. n. 10, a Parigi.

Art. 4 — Nessuna marca di fabbrica potrà inscrivere più di sei vetture. Tre di queste vetture potranno essere iscritte dalla fabbrica, le altre tre sono riservate ai privati.

Art. 5 — Nel caso che una fabbrica non avesse iscritto alcuna vettura, si potrà permettere l'iscrizione di sei vetture private della stessa marca.

Art. 6 — Le iscrizioni saranno chiuse 20 giorni prima della data della corsa per le fabbriche e 15 giorni prima per i privati.

Art. 7 — Tutte le domande d'iscrizione accompagnate dal catalogo dovranno indicare:

1. Il prezzo del catalogo del *châssis*.
2. La corsa e l'*alésage* del motore.

Art. 8 — Le vetture inscritte devono essere completamente simili al tipo del catalogo che esse rappresentano.

Nessuna inscrizione alla corsa potrà essere accettata se la vettura di cui si tratta non sia stata costruita in una serie di dieci vetture al *minimum*.

Art. 9 — Se il giurì constatò che la vettura inscritta non è in tutto conforme al catalogo che accompagna la domanda d'inscrizione e al tipo della serie, la vettura sarà *squalificata* prima della corsa.

Art. 10 — I tipi nuovi avranno sempre la preferenza su quelli degli anni precedenti. Così gli *châssis* corti saranno preferiti a quelli lunghi.

Art. 11 — I Commissari avranno il diritto di fare smontare, prima della corsa, un cilindro per verificare se le dimensioni sono quelle registrate sul bollettino d'inscrizione. Nel caso contrario al conduttore sarà proibita la partenza.

Art. 12 — Tutte le carrozze dovranno portare due *baquets* di corsa. Per dare alla corsa un carattere assolutamente pratico, le carrozze vuote dovranno raggiungere un peso stabilito così:

1° 1300 chili per le vetture da 15 a 20.000 lire.

2° 1000 chili per le vetture che costano meno di 15.000 lire.

Art. 13 — L'ordine della partenza sarà dato nel modo seguente:

Tutti i nomi delle marche saranno inscritti sui bollettini. Il primo nome estratto sarà quello della marca che parte la prima, il secondo quello della marca che parte la seconda, e così di seguito sino allo spoglio dei bollettini. Lo stesso ordine si ripeterà in seguito sino all'ultima vettura.

I nomi dei conduttori di ogni marca saranno egualmente estratti a sorte.

Art. 14 — Tutti i reclami che riguardano la corsa dovranno essere accompagnati da cinquanta lire, che non saranno in nessun caso rimborsate.

Art. 15 — Il vincitore della corsa riceverà la Targa Florio, che sarà di sua esclusiva proprietà.

Art. 16 — Inoltre i premi. il cui totale ascende a L. 50.000, saranno distribuiti così:

Primo premio: L. 25.000 al proprietario e lire 4000 al conduttore.

Secondo premio: L. 8000 al proprietario e L. 2000 al conduttore.

Terzo premio: L. 4000 al proprietario e L. 1000 al conduttore.

Quarto premio: L. 3000 al proprietario.

Quinto premio: L. 2000 al proprietario.

La Coppa d'oro

L'Automobile-Club di Milano indice, in occasione dell'Esposizione, una grande manifestazione automobilistica di turismo.

L'A.-C. di Milano ha concretato il programma nelle sue grandi linee generali: da esso risulta che la manifestazione avrà il carattere di concorso internazionale, e per le particolarità di percorso, di organizzazione e di premio, avrà il titolo di *Circuito italiano di resistenza per la Coppa d'oro.*

Il percorso, infatti, seriamente considerevole di km. 4500 circa, si svolge su un itinerario che interessa, si può dire, tutta Italia.

L'itinerario è il seguente: Milano, Treviso, Bologna, Passo dei Mandrioli, Roma, Napoli, Montecassino, Roma, Radicofani, Firenze, Passo dell'Abetone, Piacenza, Passo della Scoffera, Genova, Passo di Cento Croci, Poggio Berceto, Parma, Alessandria, Torino, Lago Maggiore, Certosa di Pavia, Milano, Lago di Como, Valtellina, Passo dell'Aprica, Val Camonica, Brescia, Lago di Garda, Cadore, Udine, Bologna, Brescia, Milano.

Il Circuito sarà naturalmente diviso in una serie di giornate consecutive con un percorso di circa 400 km. ciascuna, giornate il cui svolgimento avrà luogo nel maggio, piuttosto verso la seconda quindicina.

« L'avvenimento turistico per la Coppa d'oro — scrive il *Corriere della Sera* — assume ogni giorno una maggiore importanza, anche pel valore materiale dei premi. Infatti i premi che verranno dati dal Club raggiungono la cifra di L. 91.000, ciò che lascia presumere, anche per assicurazioni verbali di qualcuno dei più noti industriali, che la cifra totale dei premi destinati al Circuito italiano sarà di L. 150.000, se pur non la supererà. L'on. Silvio Crespi offrirà poi una coppa come premio ».

Si è stabilito, intanto, di partecipare all'Esposizione di Torino con uno *stand* in unione alla « Settimana di Brescia » e, facilmente, coll'« Automobile Club d'Italia », nonchè si è preso atto della comunicazione del signor Fabbre circa una sottoscrizione fra industriali e commercianti da lui iniziata per offrire al Concorso un premio dell'industria e del commercio, sottoscrizione che già raccolse circa 5000 franchi. Il conte Ludovico Taverna è stato poi incaricato di cominciare uno speciale lavoro di propaganda e di organizzazione, ad integrazione di quello generale fatto dalla Commissione, a Roma, a Napoli e regioni vicine, località che, come si sa, fanno parte del grande Circuito.

La Commissione sportiva in una riunione plenaria, ha approvato il regolamento della prova.

Il « passeggio » a Brescia dove sorgeranno le tribune. (Fot. D. Manzoni, Brescia).

Le Migliori Biciclette portano SCATTO LIBERO e CATENA "PERRY"
Vendita esclusiva: Bozzi Durando e C. - Milano - Via Unione, 5.