

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

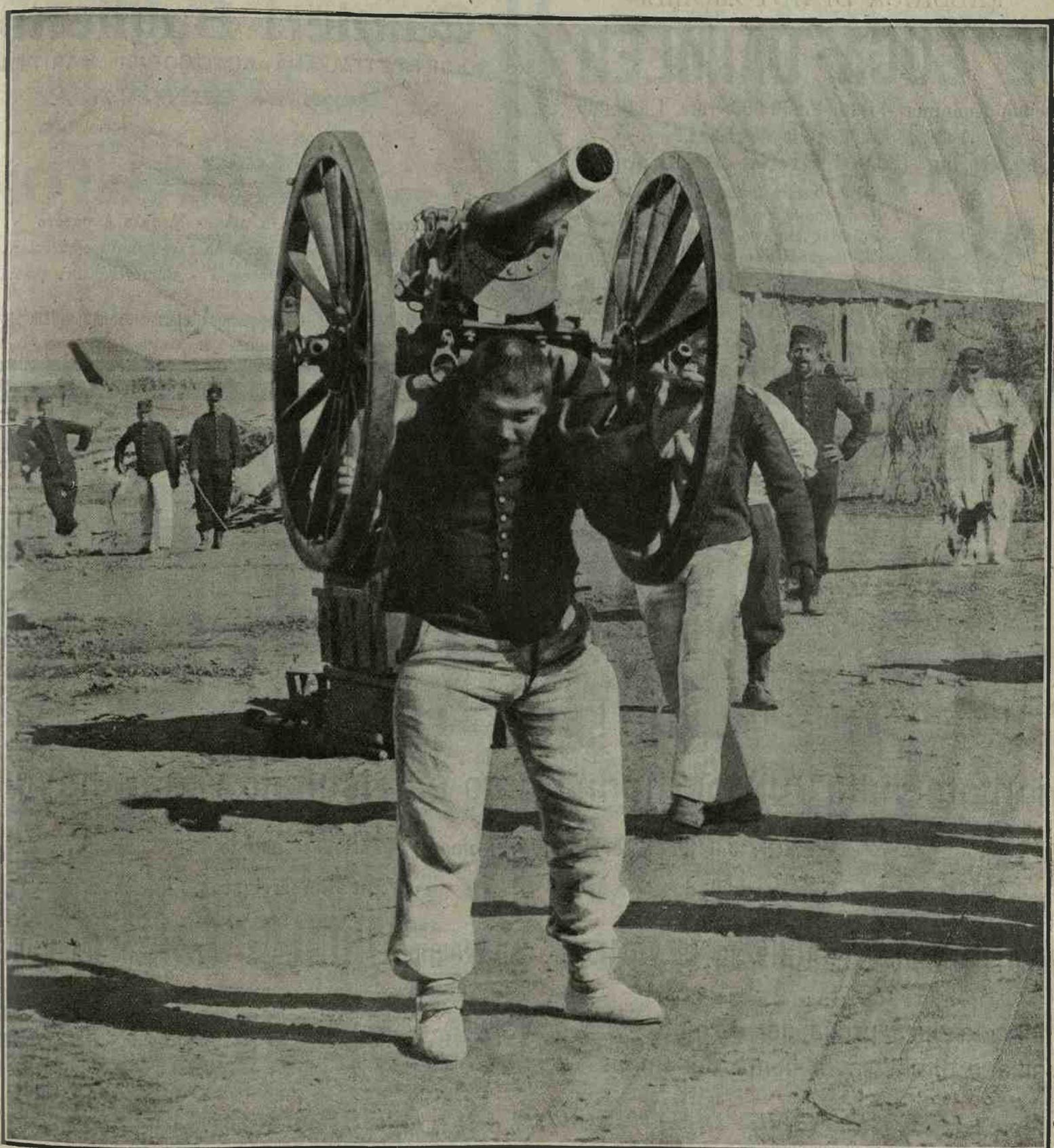
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
 Anno L. 5 - Estero L. 6
 Da Numero { Italia Cent. 10 | Arrotrato Cent. 15
 Estero " 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
 TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
 TELEFONO 11-38

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale

L'ATLETISMO NELL'ESERCITO



Un soldato atleta al Marocco.

Al campo d'Aberkane presso Si-Mohamed-Ou-Berkane (Marocco) i soldati si esercitano nel trasporto dei cannoni. L'incisione rappresenta un artigliere che solleva un pezzo da montagna con l'affusto, del peso totale di 232 Kgr.

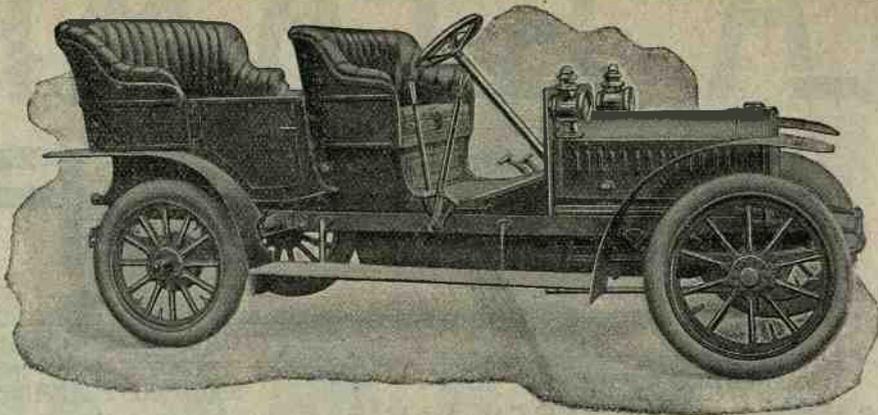
Visitate i nuovi Modelli 1908

DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

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



DE-DION BOUTON - 12-16 HP - 4 Cilindri 1908
Valvole comandate - Carburatore automatico
Chassis L. 9500

FABBRICA DI AUTOMOBILI

DE LUCA - DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vetture Daimler-De Luca sono la riproduzione del tipo perfezionato Daimler Inglese, ritenute le migliori del Regno Unito.

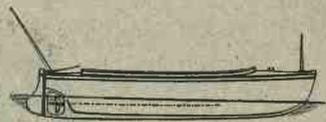
Fornitori di S. M. il Re d'Inghilterra e del Principe di Galles.

Chassis 16124 - 28140 - 32155 - 42165

Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI

SEDE IN GENOVA

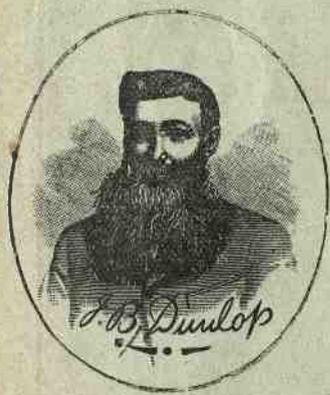


Barche e Yachts a vela - Yachts a vapore
Yachts automobili - Lancie da salvataggio - Sdroplani
Canotti Automobili - Trasporti - Rimorchiatori fluviali.

GRAND PRIX all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.

Preventivi e Cataloghi a richiesta. ☉ Per telegrammi: SIAM - Genova.

Alla **TARGA FLORIO** le Gomme



DUNLOP

montate sulla **JUNIOR** hanno dato un risultato rimarchevole.

Infatti: dei dieci partenti con gomme **X** arrivati cinque

dei due " " **Y** nessun arrivato

unico partente **TAMAGNI** su **JUNIOR** con gomme **DUNLOP** arrivato fra i primi

Anche la dura prova del Circuito Siciliano dimostra la bontà dei Pneus

DUNLOP

CHIEDERE LISTINO ULTIMO RIBASSO PREZZI!

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd. - Milano - Via Giuseppe Sirtori, n. 1A

A chi spettano le grandi **VITTORIE?**

alla **PEUGEOT**

Prima di fare acquisti di **VETTURETTE** chiedete Prezzi e Cataloghi alla Ditta:
G. e C. Fratelli PICENA — Corso Principe Oddone, 15-17 - TORINO.

Chi più spende, meno spende!

Pneus **BATES** Leicester

Selle **MIDDLEMORE** Coventry

Biciclette **ABINGDON** Birmingham

Agenti Generali: **CAMILLO OGGIONI e C.**
Via Ausonio, 6. - MILANO - Via Lesmi, 9.

SAN GIORGIO
AUTOMOBILI
GENOVA

LICENZE NAPIER

Chassis tipo normale
da 60 HP a

SEI CILINDRI

col quale S. F. Edge copriva ultimamente
2560 Kilometri in 24 ore
alla velocità media di
106,66 Kilometri all'ora

SEI CILINDRI

SEI CILINDRI

FABBRICA ZABIANATI
RECIPIENTI INESPONIBILI
SOCIETÀ ANONIMA per AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI!!!

DEE TORINO | Amministrazione: Via Sacchi, 26
Stabilimento VIALE STUPINIGI

G. VIGO & C^{ia}

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

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingresso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCHEY
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Al-
penstock - Banded mollette-
res - Boracce, sgg. sgg.

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giuochi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono
articoli ed accessori di
qualsunque fabbrica.

Impianti completi di qualsiasi ginoco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici



Nel mondo commerciale sportivo

La FIAT nel 1908.

Ha detto qualcuno, che dopo le spese ingenti del 1907, dopo le classiche vittorie della Fiat nel 1907, dopo cioè una messe di soddisfazioni morali e materiali mai registrate da alcuna Casa del mondo, la Fiat avrebbe quest'anno fatto riposo, lasciando le altre case d'Italia a difendere l'onore del nostro paese.

Niente di più inesatto. Anche dopo le classiche vittorie del 1907 la Fiat non sta a riposare sugli allori, ma continuamente studia e dà forma a nuovi tipi di chassis che rappresentano ancora un ultimo successo dell'industria italiana, così valorosa in questo ramo d'industria.

E così quest'anno essa ha posto in vendita, oltre i tipi 18-24 HP, 28-40 HP, 65 HP a catena; *Brevetti-Fiat* 15-20 HP a cardano, tanto favorevolmente conosciuti, altri tre nuovi modelli, cioè:

Un chassis 20-30 HP a cardano, a 4 cilindri fusi per paio.

Un chassis 40-50 HP a catena, a 6 cilindri fusi per paio.

Un chassis 12-14 HP a cardano, a 4 cilindri fusi in un sol blocco.

Dei due primi modelli, molto interessanti, diamo l'illustrazione nei nostri lettori.

Il modello 20-30 HP è la vettura ideale per turismo e per servizio di città, e conserva tut'e le principali caratteristiche delle macchine Fiat unitamente ad una non comune eleganza e semplicità di linee.

La lunga esperienza e l'osservazione continuata dei modelli degli anni precedenti, unitamente alla scelta coscienziosa del materiale di prima qualità, danno sicuro affidamento di meritato successo a questa macchina il cui funzionamento è regolare e silenzioso al pari d'una vettura elettrica.

I punti principali, nei quali questo nuovo modello differisce dai precedenti, sono i seguenti:

a) accensione per magneto ad alta tensione con candele collocate sui tappi delle valvole d'aspirazione;

b) decompressione che facilita la messa in marcia, a mezzo di speciale dispositivo comandato da maniglia fissata sotto la trave sa anteriore;

c) carburatore che permette di regolare la miscela carburante al massimo rendimento;

d) lubrificazione forzata, senza fumo, a mezzo di una pompa rotativa, a debito regolabile, che immette l'olio sotto pressione ai perni del *villbrequin* e delle bielle. Tale sistema di lubrificazione oltre rendere minimo il consumo d'olio, sopprime completamente il fumo;

e) trasmissione a cardano a giunto unico, semplice e robusto;

f) cambio di velocità a doppio *train balladeur* con quattro velocità in avanti e marcia indietro colla quarta in presa diretta. L'asse posteriore fu oggetto di uno studio particolare affine di renderla leggera, robusta e rigida insieme. Essa è costituita da una scatola di lamiera in acciaio, che contiene gli ingranaggi conici, il dispositivo del differenziale e gli alberi delle ruote.

Al centro della scatola è fisso un tubo di acciaio, conte-

nente l'asse che trasmette il moto dal cardano al differenziale serve inoltre da braccio di forza, unendo il ponte posteriore al chassis. Il differenziale, l'albero di trasmissione, gli alberi motori sono sostenuti da cuscinetti a sfere di grande diametro. Il telaio, di modello unico, misura metri 2,60 di spazio di rozzeria. In ogni dettaglio della macchina furono introdotte piccole modificazioni che rendono detto tipo di macchina un vero gioiello di perfezione meccanica.

L'altro modello 40-50 HP è una vettura a 6 cilindri, di linee semplici ed eleganti, non pesante, con motore potente e ridotto a proporzioni minime e capace di una velocità considerevole; ecco l'ideale della vettura di grande turismo.

Caratteristiche della vettura sono: Accensione per magneto ad alta tensione; lubrificazione forzata, senza fumo, a mezzo pompa rotativa; trasmissione a catena.

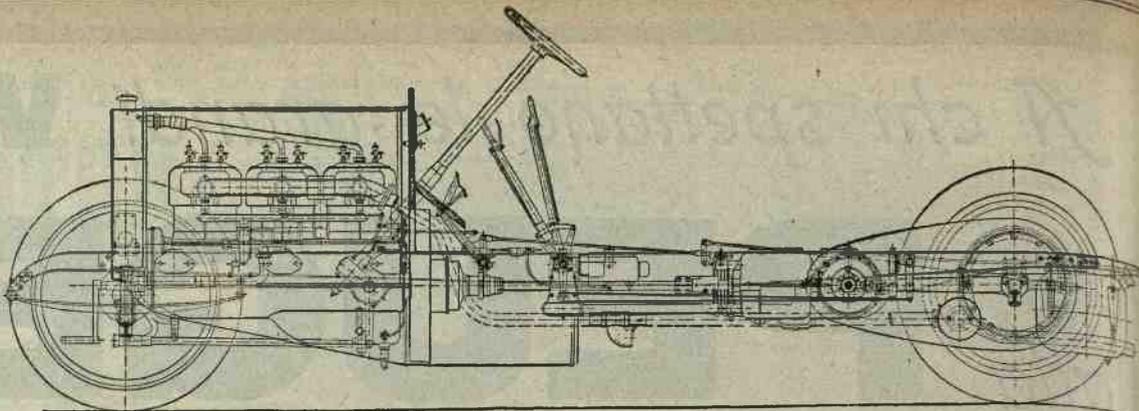
E di già che abbiamo lo spazio, vogliamo ancora dire due parole sul modello 12-14 HP, quantunque non ci sia potuto presentare il disegno. La Fiat, creando il tipo 12-14 HP, arricchito il suo catalogo di un modello di chassis molto ricercato, specialmente oggi che l'automobilismo nei servizi pubblici ha preso un così largo sviluppo, servendo mirabilmente ed economicamente come mezzo di trasporto di famiglie e a scopo industriale.

Questo chassis ha la particolarità d'essere essenzialmente costituito da tre parti ben distinte: il motore, che forma un gruppo unico coll'*embrayage* e col *carter* del cambio di velocità; l'asse posteriore col differenziale e l'insieme degli organi di direzione coll'asse e colle molle anteriori.

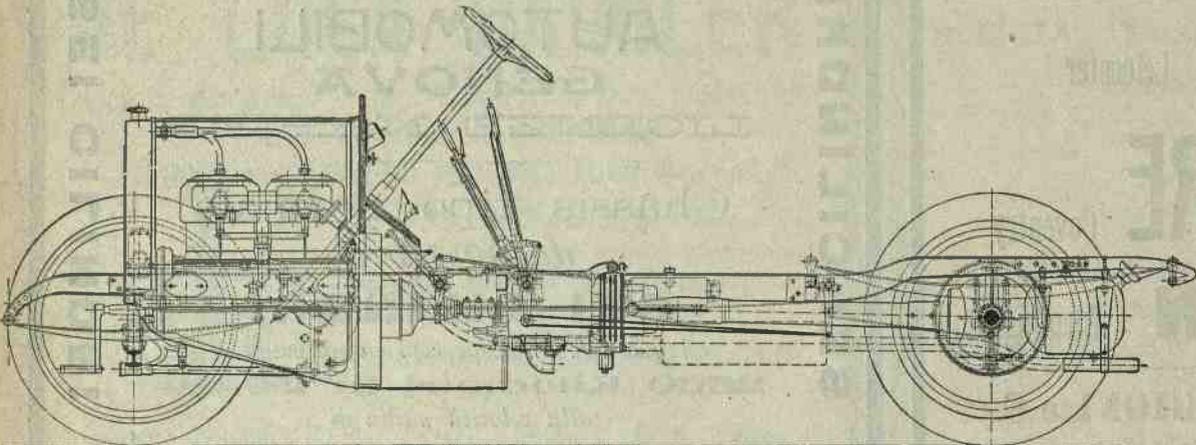
Queste tre parti sono riunite insieme in modo così semplice da poter facilmente nell'eventualità di riparazioni fare rapidamente qualunque sostituzione. Caratteristiche pregiate ed importanti di questo chassis sono: la discreta velocità normale, la facilità di superar forti pendenze e di girare in *tournequets* sterzati, la facilità di una marcia silenziosa e senza fumo. La costruzione è accurata in ogni piccolo dettaglio e numerose ed importanti ordinazioni pervenute alla Fiat hanno permesso di fissare per questa macchina un prezzo convenientissimo.

E dopo tutto questo lavoro di novità, non si dirà certo che la gloria a Fiat sia rimasta inoperosa, e d'altronde non potrebbe essere diversamente quando essa può sempre contare sull'abilità ed attività dei suoi agenti d'Italia: Luigi Morero e Giuseppe Alberti, direttori dei fortunati *Garages Riuniti*.

G. M.



Modello 40-50 HP.



Modello 20-30 HP.

BICICLETTA

LUX

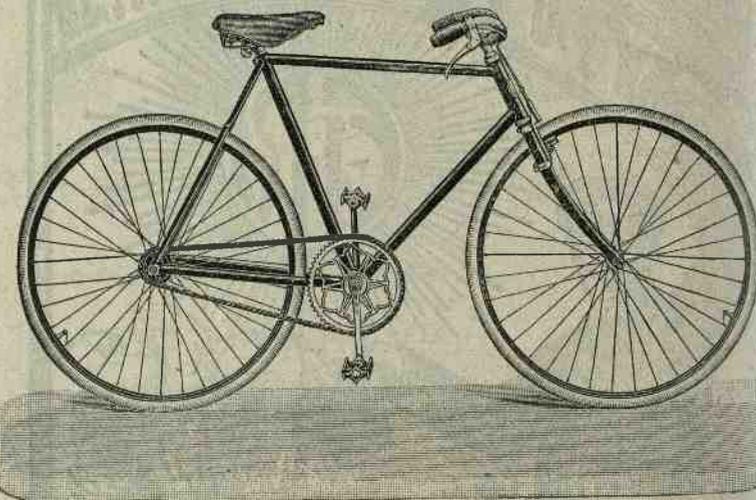
Prezzo fisso per contanti

L. 200

VENDITA IN TORINO:

Via Lagrange, n. 8

presso la Ditta ROSSO PIETRO - Corso Valentino, 19.



MODELLO 1908

Vendita in Milano:

presso la Filiale delle OFFICINE LUX - Corso Magenta, 27.

OFFICINE LUX

Società Anonima - Capitale Lire 696,000.

Il match Piemonte-Lombardia

si correrà a Como oggi 31 maggio.

L'eliminazione torinese segnò una bella vittoria della "Cerea".

L'eliminazione torinese per il match Piemonte-Lombardia cosa fatta.

Nel secondo anno la Cerea, l'anziana società cittadina di canottaggio, difenderà il Piemonte nell'importante annuale competizione della Targa Roggero.

Riguardo a questa gara eliminazione, vivace e serena fu la discussione che la precedette in seno al Comitato organizzatore, gentilmente ospitato questo anno presso la Sezione Eridanea del R. Rowing-Club.

Si decise di tener fermo il concetto prestabilito di una sola prova, scartando così altre proposte di eliminazione multiple, le quali, pur presentando teoricamente una maggiore esattezza nella scelta del campione piemontese, potevano dar luogo ad altri inconvenienti.

A presidente della Giuria venne chiamato il cavaliere Rolando; starter il signor Albino Pasta, coadiuvato dall'avv. Ottorino Clerici.

Il sorteggio delle acque diede i seguenti risultati: Acqua N. 1: Armida - Acqua N. 2: Cerea - Acqua N. 3: Caprera.

L'importanza di questo match eliminazione risaltò evidente, perchè le tre principali Società cittadine, e cioè l'Armida, la Cerea e la Caprera, impegnarono tutte le loro forze migliori per contendersi l'onore di rappresentare il Piemonte contro i canottieri lombardi.

Pertanto il nostro giornale, ed il Comitato «Pro canottaggio torinese», che sono, col noto sportsman Carlo Roggero, i fondatori di questo grande avvenimento sportivo annuale, possono andar superbi del risultato del terzo match eliminazione disputatosi fra tutte le Società di Torino.

Accorse ad assistere al match un pubblico oltre dire numeroso che, malgrado il tempo piovigginoso, si appassionò enormemente per l'uno o l'altro degli equipaggi, prodigando a tutti grida di incoraggiamento.

La Giuria, capitanata dal cav. Rolando, segretario generale del R. Rowing-Club Italiano, era composta dei signori Pasta, Collino, avv. Marro, Alfredo Cocchi, Parvopassu, dottor Orecchia, Patriarca e Bosio. Non ebbe a registrare alcun reclamo.

Prima della partenza era data favorita la Caprera. La vittoria, dopo una regata faticosa e disputata strenuamente tra la Cerea e l'Armida, è invece toccata alla prima di queste due, per una lunghezza.

La Cerea ha quindi riconfermato il suo posto d'onore del 1907, se pure non più con quella elastica e meravigliosa palata dello scorso anno.

Molti rallegramenti sono toccati al signor Pagliano, allenatore di questo equipaggio, composto dei signori Bossi, Rocci, Gianolio, Laiolo, Galleani, Lubati, Scheude, Beverini; ed applausi fragorosi hanno salutato l'armo vincente, allorchè questo approdava, nel ritorno, allo châtlet della Cerea.

Applaudita fu pure l'Armida, che, a nostro parere, ha gareggiato con rimarchevole assieme. Forse con un maggior numero di uscite e soprattutto con una più giusta tattica, avrebbe ottenuto miglior risultato.

Oggi pertanto che il nostro giornale esce, la Cerea correrà sul lago di Como contro il rappresentante

lombardo, cioè la Lario di Como. Alla forte Società torinese giunga bene auspicato e fruttifero il nostro augurio di onorevolmente difendere i colori della nostra città.

L'importanza di questo grande avvenimento è ormai riconosciuta da tutto il mondo dei vogatori italiani. Sappia l'armo torinese aggiungere ai numerosi trofei che sono suo appannaggio, gli ambiti premi messi in palio per il match Piemonte-Lombardia, e cioè: la Targa Roggero, la medaglia d'oro della Stampa Sportiva, e le medaglie vermeil individuale della Gazzetta dello Sport.

LA CORSA SUSA-MONCENISIO

Al 21 giugno la quarta grande manifestazione sportiva del nostro giornale - La corsa Susa-Moncenisio.

Come abbiamo accennato nel numero scorso ricorrendo il 14 giugno la data delle elezioni amministrative a Torino, per espresso desiderio dell'ill.mo signor prefetto, la corsa vetturette e motociclette Susa-Moncenisio venne rimandata alla domenica susseguente, cioè al 21 giugno.

Inoltre, dietro richiesta di numerosi gentlemen automobilisti, il Comitato organizzatore della riunione ha istituita una seconda categoria, retta dal medesimo regolamento della corsa vetturette, e riservata a conduttori gentlemen, con tassa d'iscrizione di L. 50. Per questa categoria venne fissato come primo premio la Coppa Ravà-Sforni al conduttore, e la Targa Leonino Da Zara alla Casa costruttrice della vetturina del primo arrivato.

La Presidenza del Comitato esecutivo della corsa farà oggi un sopralluogo a Susa e lungo il percorso Susa-Moncenisio, onde prendere quelle disposizioni necessarie al perfetto svolgimento della riunione.

Il giorno della corsa presterà servizio d'ordine il battaglione volontari ciclisti, comandato dal capitano Gorretta, e la Croce Verde, per il servizio sanitario.

La ditta Lubin ha intanto disposto per proprio conto un treno speciale per gli spettatori che da Torino si recheranno a Susa e poi al Moncenisio, onde assistere da vicino allo spettacoloso ed importante avvenimento sportivo.

Quella magnifica plaga montana che dalla regione Susina si estende, solcata dalla magnifica strada napoleonica, per ventidue lunghi chilometri da 500 m. sul livello del mare ad oltre 2000 all'Ospizio del Moncenisio, sarà quindi il 21 prossimo giugno teatro grandioso e pittoresco della più grande corsa in salita che per vetturette automobili verrà disputata quest'anno in Italia.

Noi non esitiamo a credere che tutte le concorrenti, benchè vetture di piccola potenzialità turistica, sapranno arrampicarsi per la ventina di chilometri che formano il percorso della gara e giungere tutte felicemente al traguardo.

Ma quella che giungerà a percorrere nel minor tempo la difficile tappa, quella rappresenterà il simbolo, l'ideale della vetturina finora costruita nelle officine europee, quella meriterà l'applauso scrosciente ed entusiastico delle migliaia di persone che in consueto pellegrinaggio accorreranno nel gran giorno a grepire ogni ripa ospitale, le adiacenze di ogni tourniquet arrischiato, i declivi fiancheggiati il punto d'arrivo...

Sarà la vittoria il più ambito e sudato onore al costruttore ed all'abile ed intrepido chauffeur che saprà strappar la vittoria.

Ma l'Italia non dà solo abili guide nel ceto operaio. I suoi intrepidi campioni del volante non escono solo e non si perfezionano solo all'ombra delle grandi officine d'automobili.



La corsa Susa-Moncenisio per motociclette (21 giugno). La Coppa challenge della Stampa Sportiva.

Anche gli eleganti, appassionati sportisti dell'auto, anche gli aristocratici, la classe ricca ci dà un buon coefficiente di ottimi ed arditi chauffeurs. Fu per questa considerazione che il Comitato organizzatore della corsa seppe a tempo istituire una seconda categoria riservata a conduttori gentlemen.

Categoria che sappiamo in modo positivo come ebbe un plebiscito di approvazioni, avrà pure un forte lotto di concorrenti, di nomi cari e noti del mecenatismo automobilistico italiano.

Al primo arrivato di essi verrà assegnata la magnifica Coppa Ravà-Sforni, il ricco e munifico sportsman mantovano che ci ha già fatto pervenire il suo bellissimo ed elegante trofeo, e la Targa Leonino da Zara alla Casa costruttrice della vetturina vincente.

reporter.

CORRISPONDENZA

Viareggio. - A. Pistolini. Sì, purchè si abboni. La fotografia, ora che si è chiusa la stagione del foot ball, inter-sarebbe più poco.

Vicenza. - M. Larghini. Sì, purchè si abboni.

Faenza. - L. Minghetti. Grazie, pubblichiamo.

Pisa. - Vottoro. Grazie infinite.

Prato. - Nicod. Sabatini. Pubblichiamo volentieri.

Firenze. - Coppèdè. Grazie. Forse nel pros. num.

Genova. - Rota. Io spero saprete scusarci. Al primo numero. V. G.

Geneva. - Club Athlétique di Genova. Ci dispiace, ma per quest'anno non possiamo aderire. Ogni premio venne assegnato.

Palermo. - A. Pisciotta. Grazie, troppo scure.

Vercelli. - Perrone. Nel numero prossimo.

Milano. - Foli. Siamo perfettamente d'accordo.

Saluti. V. G.

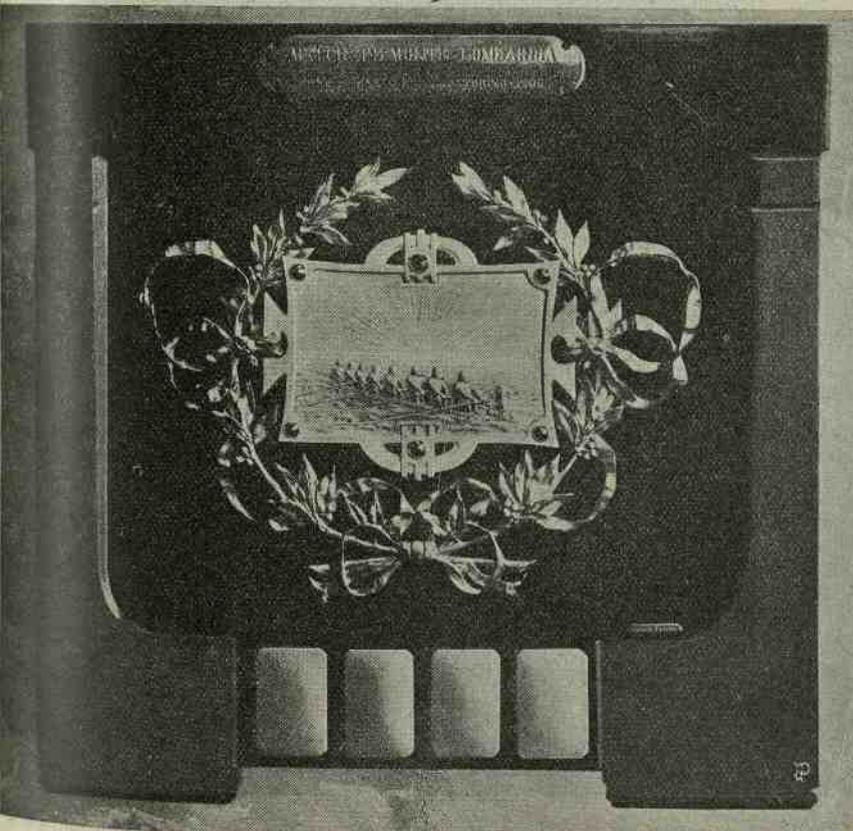
Costa di Rovigo. - B. A. Non possediamo gli elementi per servirla. Si rivolga alla Società Aeronautica Italiana a Roma.

Modena. - Bacca. Sì. La fotografia inviataci poco interessa ed è scura. Attendiamo quelle delle corse al trotto.

Domodossola. - A. C. Idem. Grazie.

Genova. - Miglio. Questa settimana causa il giovedì festivo abbiamo anticipato di un giorno l'andata in macchina del giornale per cui il vostro espresso non ci è giunto in tempo. Nel prossimo numero riprenderemo il foot-ball, pubblicheremo quanto vi interessa e ci occuperemo della grave questione dell'Ausonia del Campionato Italiano e della Federazione.

Saluti. V. G.



Il match Piemonte-Lombardia (31 maggio, a Como). - La Targa Roggero, bellissimo trofeo in argento, con cornice in mogano.

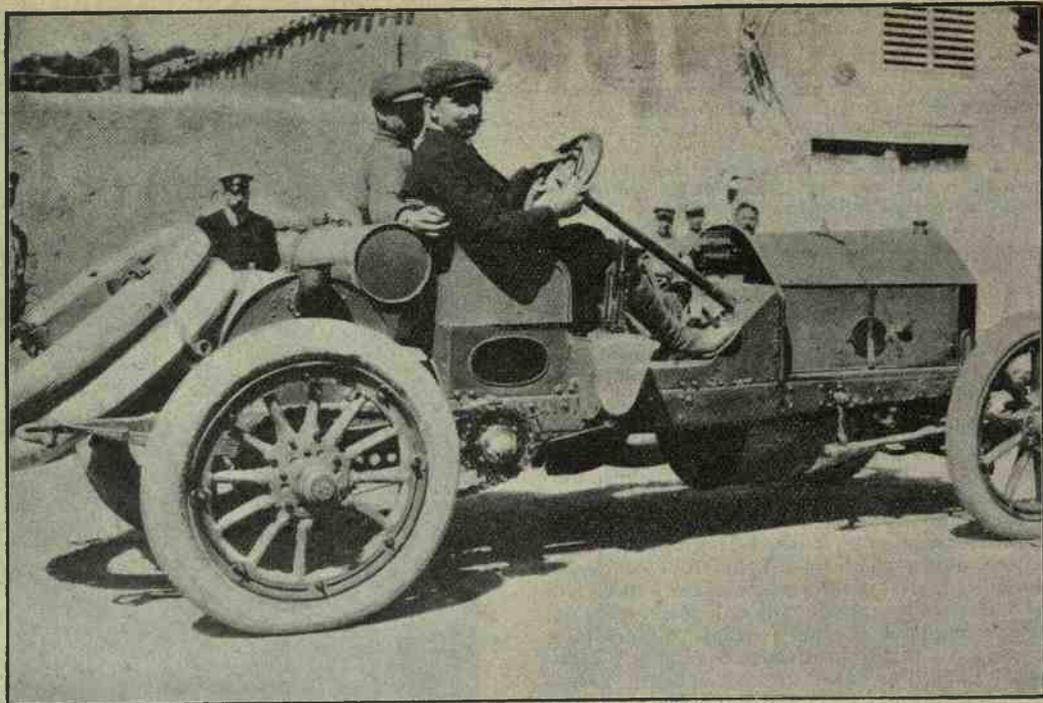
AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



Trucco, sulla Isotta Fraschini, vincitore della Targa Florio 1908. (Fot. Branger - Parigi).

Preparandosi alla corsa del Principe Enrico

L'Herkhomer non poteva risorgere più degnamente e più brillantemente: la coppa del principe Enrico che, com'è noto, si correrà dal 9 al 17 giugno, promette di riuscire, e per numero d'iscrizioni, e per scelta del percorso, e per organizzazione sportiva, una delle più importanti prove turistiche dell'annata.

E nelle gare turistiche io non includo la New York-Paris, no... forse, avrebbe potuto esserlo, ma ripeto, così, no.

La corsa non fu organizzata, anzi, dirò di più, non fu nemmeno pensata, fu male ideata, e, quel che è peggio, non troppo bene accettata e raccolta. *Ai voli troppo alti e repentini...* ma lasciamo quest'argomento di cui sin troppo si è parlato e si parla, e che da qualche tempo in qua va cadendo nel ridicolo, e torniamo invece all'antico... alle prove che l'automobile dev'esser sicuro di vincere facilmente, prima di tentare conquiste più ardite e superbe.

Il *Kaiserlichen Automobil Club*, dunque, ha cambiato il percorso che io in un'altra corrispondenza vi rendo noto, nel seguente, che si presenta forse non così bello, ma certamente più pratico e più consono all'indole della corsa. La partenza sarà sempre data a Berlino, come l'arrivo si effettuerà ugualmente a Francoforte; le tappe invece saranno: Berlino, Stettino, Amburgo, Anover, Colonia, Düsseldorf, Aachen, Trier, Oberwesel, Darmstadt, Francoforte, un totale di 2200 chilometri circa.

L'*Allgemeine Automobil Zeitung*, uno dei giornali automobilistici più accreditati, ha inviato, com'è suo costume, un inviato speciale, il quale si trova ora a bordo d'un automobile per provare tutto il circuito; e non mancherà, in qualche mia prossima corrispondenza, di render note al pubblico le difficoltà e le bellezze del percorso intero.

Ultimamente, poi, altri premi principeschi si sono aggiunti a quelli imperiali, sia per la gara, sia per la corsa di velocità e di salita.

Intanto la prima lista d'iscrizioni si è chiusa ultimamente in modo più che brillante, e tutto fa sperare che alla chiusura definitiva, più di duecento saranno le vetture partecipanti alla grande prova.

Sinora sono in numero di 145... numero più che rispettabile, e vi son rappresentanti dell'Inghilterra, della Francia, dell'Italia, dell'Austria, del Belgio e della Svizzera.

Naturalmente, il primato lo detiene la Germania con un numero stragrande di macchine e di nomi, alcuni già provati alla vittoria; poi la segue l'Austria, il Belgio, l'Italia, la Francia, l'Inghilterra.

Peccato che un grande *sportsman* italiano, valoroso automobilista e ardo conduttore di canotti automobili, non si sia iscritto in questa gara così ricca e così bella che potrebbe dargli campo di estrinsecare la sua virtù e il suo valore. Il suo nome, il nome del cav. Florio, non avrebbe sfigurato tra gli altri, e avrebbe dato all'Italia un difensore totalmente, veramente italiano.

Troppo lungo sarebbe dirvi chi vi sia già iscritto, ma scegliendo qua e là qualche nome, noto il Stors con una *Horck*, vincitore della II Herkhomer; Fritz Erle, uno dei più forti guidatori tedeschi, che piloterà una *Benz*; la valorosa *chauffeuse* Maria Grützer, con una *Mercedès*; il Ladenburg pure con una *Mercedès*, il vincitore finale dell'Herkhomer; il Marx con un'Italia; i tre Opel colla loro ottima macchina; il principe Alessandro di Hohenlohe-Waldenburg-Schilling con una macchina belga; l'italiano Bugatti che siederà al volante di una nuova macchina tedesca, la *Deutz*, di cui mi han detto ultimamente mirabilia; i Stoewer colla loro marca; il Principe di Braganza d'Austria con una *Protos*; il valoroso automo-

bilista e guidatore di canotti Edge con una *Napier*, naturalmente, Hans Richter colla marca torinese *Spa*; il duca Ludwig in Bayern, che partecipò già con onore alle Herkhomer, con una *Métallurgique*; Mathis, il solerte e conosciuto rappresentante della *Fiat*, che nelle Herkhomer passate figurò sempre con onore; il Brandier con una *Darracq*; l'ing. Bahlsen con una *Züst* e Willy Pöge con una *Mercedès*.

A chi ardirà la vittoria? Forse a qualcuno tra i nominati o a qualche ignoto che non s'è ancora iscritto? Naturalmente, la Germania ha maggiori probabilità di vittoria, ed io propenderei per un *Opel* o una *Horck*, ma certo che la lotta sarà accanita coi campioni d'Italia, di Francia e del Belgio.

Nino Salvaneschi.

L'importanza educativa dell'alpinismo

... Io vi parlerò adunque dell'importanza educativa dell'alpinismo, intendendo con ciò la sua influenza sulla formazione del carattere. Altri effetti esso ebbe ed ha certamente: poiché aprì alle vie della moderna civiltà le più remote valli alpine, e fornì ai loro abitatori copiose fonti di guadagno, sia rendendo più agevole lo smercio dei prodotti della loro industria casalinga, che trasformandoli in albergatori, od in guide.

E di grande vantaggio fu al progresso delle scienze. Il primo vero alpinista fu un fisico illustre, il ginevrino De Saussure, il quale, affrontato il Monte Bianco per curiosità scientifica, vi tornò poi per intenso amore alla natura alpina che gli aveva rivelato bellezze sconosciute e fatto provare emozioni sublimi. Tutte le scienze fisiche e naturali ebbero largo incremento dal diffondersi dell'alpinismo. Ora alpinismo e scienza procedono di conserva, e così accanto ai rifugi inerpiciati tra le rupi, annidati fra i ghiacciai a ristoro dell'affaticato viatore, s'ergono i laboratori dei fisiologi a studiare il piccolo uomo sulle grandi altezze, e gli osservatori degli astronomi a studiare dalla piccola terra l'immenso mondo stellato.

Ma non è di questo od altri simili aspetti dell'alpinismo, ch'io voglio parlare, bensì del suo aspetto educativo, al quale si riferiva Quintino Sella consigliandolo agli

italiani come potente mezzo di loro rigenerazione fisica e morale.

Perciò vi parlerò del vero alpinismo, non delle sue deviazioni: dell'alpinismo quale lo crearono i migliori suoi fondatori e seguaci: Whymper, Tyndall, Mummery ed altri fra gli inglesi; Payer, Grohmann, Zsigmondy e molti altri fra i tedeschi; Quintino Sella, Giordano, L. Vaccarone, Francesco Gonella ed altri fra gli italiani, e della giovine generazione di questi, primo fra tutti, Guido Rey, anima gentile e generosa, alla quale la solennità dei monti dà quel mirabile libro sul Cervino, ch'io vorrei venisse letto da tutti i giovani italiani, ed al cui autore mando un rispettoso saluto.

Anche l'alpinismo, come ogni cosa umana, ha le sue caricature e le sue aberrazioni. Le prime sorte passate nella letteratura umoristica per opera di A. Daudet e del torinese Giovanni Saragat, e necessano di rendere amena la vita dei rifugi, o delle grandi stazioni alpine, purché il gioco sia breve. Le seconde trovano troppo frequenti condanne in catastrofi spaventose, delle quali non è responsabile l'alpinismo, ma la boria, l'impreparazione, la stolte temerità di pseudo-alpinisti, tra vanitosi ed inetti. Il vero alpinismo riceve da codeste deviazioni il rilievo che la luce ha dall'ombra.

L'alpinismo così concepito ha un alto valore educativo. Lo potrei brevemente definire dicendo che fa vivere più intensamente sotto tutti gli aspetti, ne rende perciò di tanto migliori, di quanto una vita nobilmente intensa e varia è superiore ad una vita povera di sentimento, di esperienza e d'azione.

Illustrerò questa tesi esaminando l'influenza dell'alpinismo sui sentimenti estetici, sulla forza fisica e sulla forza morale.

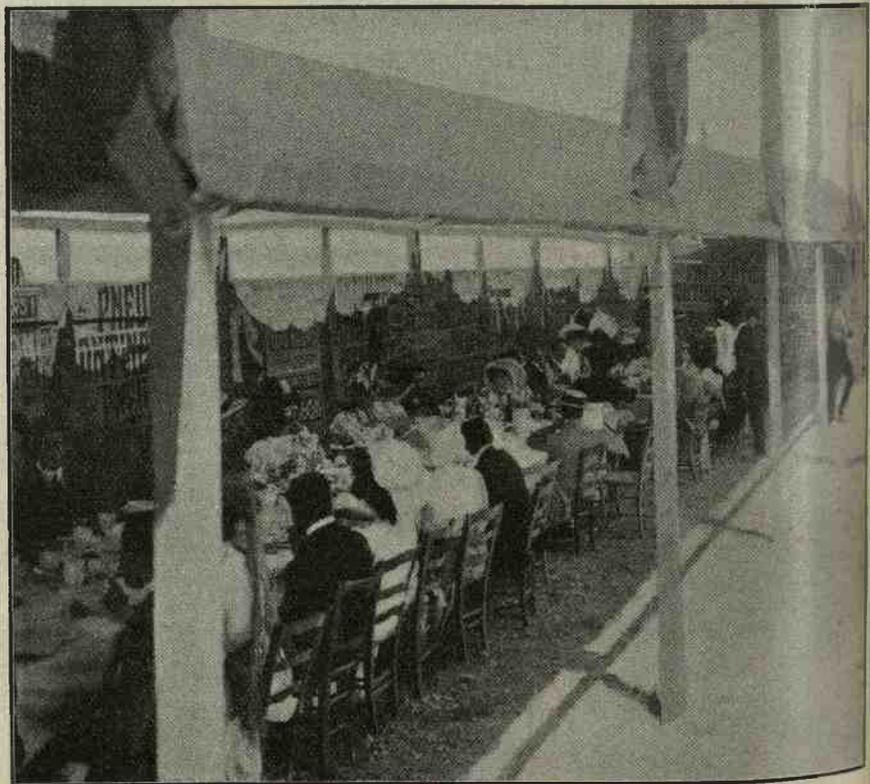
Venendo al primo punto, ho io bisogno di richiamare alla vostra mente, o popolo trentino, la bellezza dei monti? Non siamo noi posti in mezzo ad una regione alpina ricca dei più svariati aspetti, saliente con rapida vicenda dal piano con clima - frutti meridionali alle nevi eterne? Non è tutto un anello di bellezza quello che cinge la patria nostra dalla Marmolata al Cevedale?

Chi di voi non fu almeno una volta sui monti che circondano Trento, o su nelle alte valli e non vi ha ammirato gli orizzonti più vasti, l'aria più pura, terreni spumosi, le cascate zampillanti inattese dal seno delle roccie e non ha vagato tra i boschi profumati? Chi di voi non ha visto, almeno di lontano, gli altissimi picchi, slanciati al cielo come una bella idea, o i declivi biancazzurri dei ghiacciai scintillanti al sole?

Lassù, sulle altezze superbe, è più meravigliosamente bella la natura alpina, ricca di contrasti, feconda di ispirazioni, a chi l'accosti con animo pio, la comprenda e l'ami.

Partendo dagli alti rifugi nel cuor d'una notte serena, sentiamo una infinita dolcezza piovere dal cielo stellato sui nostri cuori. Più che la terra, ancor velata dall'oscurità, scorgiamo il firmamento immenso; e le stelle sono le nostre guide e le nostre sorelle. Comunicando con quei mondi infinitamente grandi ed infinitamente lontani sentiamo d'esser parte dell'universo, parte microscopica bensì, ma che pur non si perde poiché un palpito d'amore ci unisce a tutte le cose.

Procedendo più oltre le due luci, la notturna e la diurna si contrastano; alcune stelle si spengono, s'imbianca l'oriente, e la neve di violetta si fa più chiara: il nostro piccolo mondo si distacca lentamente dagli altri, che svaniscono nello spazio.



Ricordi della Targa Florio 1908. - Fra un arrivo e l'altro - Il pranzo degli spettatori. (Fot. Lo Cascio - Palermo).

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 1908

10-14 HP a cardano

15-20 - 20-30 HP a cardano

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

75 HP (Tipo Taurus)

GARAGES RIVENDITORI
F.I.A.T. - ALBERTI-STORERO

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

F.I.A.T.

Poi un fremito passa per l'aria, e mentre noi sostiamo in religiosa attesa, il sole s'innalza trionfale suscitando la vita e i colori, e tutta la natura risponde con un inno di gioia.

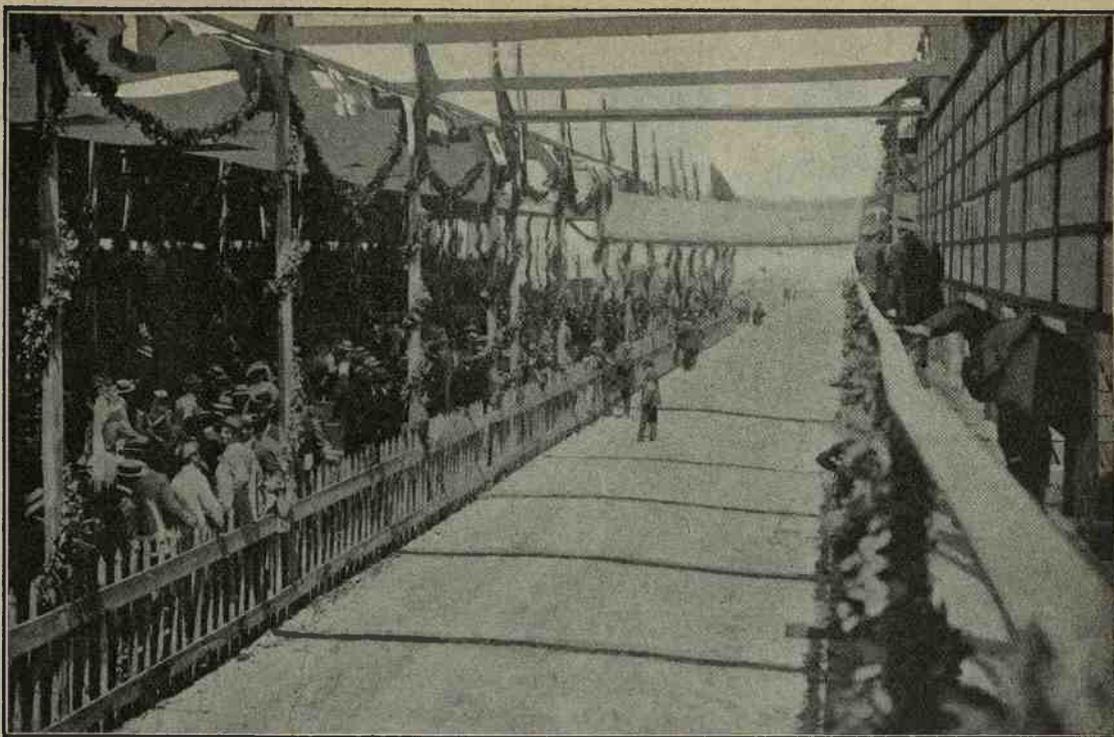
A volte, meravigliosa sorpresa, di tra il sole e le valli degli uomini un gran mare di nubi si stende, vasto quanto l'occhio può portare. E da esso, come scogliere selvaggio, s'ergono le catene dei monti più alti, che elevano al cielo le loro guglie simili alle aspirazioni degli uomini dal grigio fondo della realtà. Solenne è la montagna nell'alto meriggio, nell'ora perfetta e silenziosa in cui la terra sembra fermarsi a meglio godere dei raggi del possente amatore che tutta la pervade; ma più soave nella mesta ora del tramonto.

Raggiunta, verso il termine della giornata, l'ultima vetta propositaci, la lasciamo con un sospiro e lentamente ritorniamo al basso. Le valli, sotto di noi, già diventano oscure; ma sulle alte pendici rivolte al sole la luce si trattiene ancora e colora la neve e le rocce di mille sfumature arance, violette, turchine; ravvolge i monti d'una carezza morbida e i monti sembrano a lei rispondere come un amante all'amata da cui non si vorrebbe dipartire.

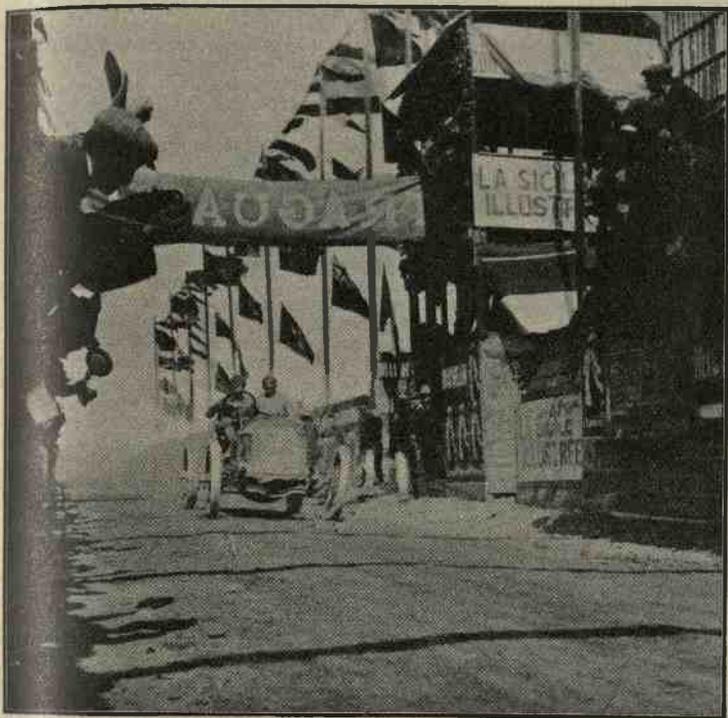
Il sole finalmente tramonta anche di lassù; e calando tra rossi vapori, dà un ultimo sprazzo di luce simile ad un buon dio che voglia, dipartendosi, benedire ancora una volta all'opera degli uomini, cui egli per quel giorno ha posto fine.

Mille voci d'amore ci richiamano al basso, ma noi vorremmo indugiare ancora lassù tra le nevi, sotto le prime stelle e perderci e dissolverci nel pulviscolo d'oro dell'ultima luce, che di lontano ancora dinanzi a noi ci saluta.

Ah per questi e per simili momenti di elevate emozioni, di cui la montagna è ricca, anche quando la ravigole la bufera e fischia il vento con musica sel-



Ricordi della Targa Florio 1908 - Le tribune fiancheggianti la linea d'arrivo. (Fot. V. Lo Cascio - Palermo).



Ricordi della Targa Florio 1908 - L'arrivo di Trucco dopo il terzo giro. (Fot. V. Lo Cascio, Palermo).

vaggia ed eroica su per le gole profonde, via per le creste vibranti; e dalle nubi a tratti squarciate si scorgono lembi di lontani paesaggi tranquilli, per questi e simili momenti, chi non vorrebbe, dico, sopportare fatiche dieci volte maggiori?

Gli è in questi momenti che noi viviamo la nostra vita migliore. Come benissimo s'esprime Guido Rey « la nostra anima si spoglia lassù di quanto ha di meno bello, si sente serena e forte e pura; dimentica i piccoli odii ed i piccoli amori, e sale alla concezione del sublime ».

Anche nella vita ci sono momenti simili nei quali ci sembra di spaziare su qualche vetta, e sentiamo che se in essi venissimo a mancare, non saremmo risorti invano poichè essi formano veramente la ragione della nostra esistenza, e il loro ricordo ci salva dal tedio e dal male nella vita usuale.

In tali istanti la nostra anima librata sull'orlo dell'infinito, ascolta le invisibili armonie che si levano da tutte le cose; e tutte le cose abbraccia in un immenso impeto d'amore, mentre il mondo sembra un attimo sostare come colpito da un'idea divina.

Per queste ragioni, per i sentimenti che suscita e le immagini che ispira, ben si comprende perchè la montagna abbia appassionato poeti ed artisti di tutti i tempi e di tutte le nazioni. Massimi, fra gli italiani, Dante e Caracci, simili entrambi ad una montagna, che in tempi diversi elevi il suo capo sovra a tutti gli altri a benedire ed incitare la patria. Tiziano porta per il primo, sulle tele sfolgoranti, le slanciate dolomiti cadorine; ma il grande, l'insuperabile interprete dell'anima della montagna è e rimarrà, fra gli artisti di tutto il mondo, il nostro compatriotta più stretto, Giovanni Segantini.

La vita di lui fu una continua ascensione per le altezze delle montagne e per le altezze dell'arte: dai piani lombardi ai colli della Brianza, da questi alla Val Bregaglia, dalla Val Bregaglia al Maloja, dal Maloja al monte fatale ove lo colse la morte; e dalla morte alla gloria.

Or egli riposa lassù nella terra degli antichi retici padri; ma il suo spirito è eternato nelle tele meravigliose in cui svelò agli uomini la sublime poesia delle montagne, prime fonti della vita e dell'amore.

Le montagne sviluppano, in secondo luogo, tutta la nostra personalità fisica. Esse rendono il corpo umano agile e robusto, resistente alle fatiche ed alle intemperie, bello della bellezza che è data dalla salute e dalla forza.

Pur troppo noi, nell'alpinismo, sappiamo apprezzare ancora insufficientemente tali loro vantaggi.

Pur troppo è vero che i popoli latini, malgrado le cose siano mutate in meglio negli ultimi anni, non tengono dell'educazione e delle virtù fisiche quel conto che ne facevano i loro maggiori, ed in ispecie gli italiani

della rinascenza, maestri anche in ciò all'Europa moderna.

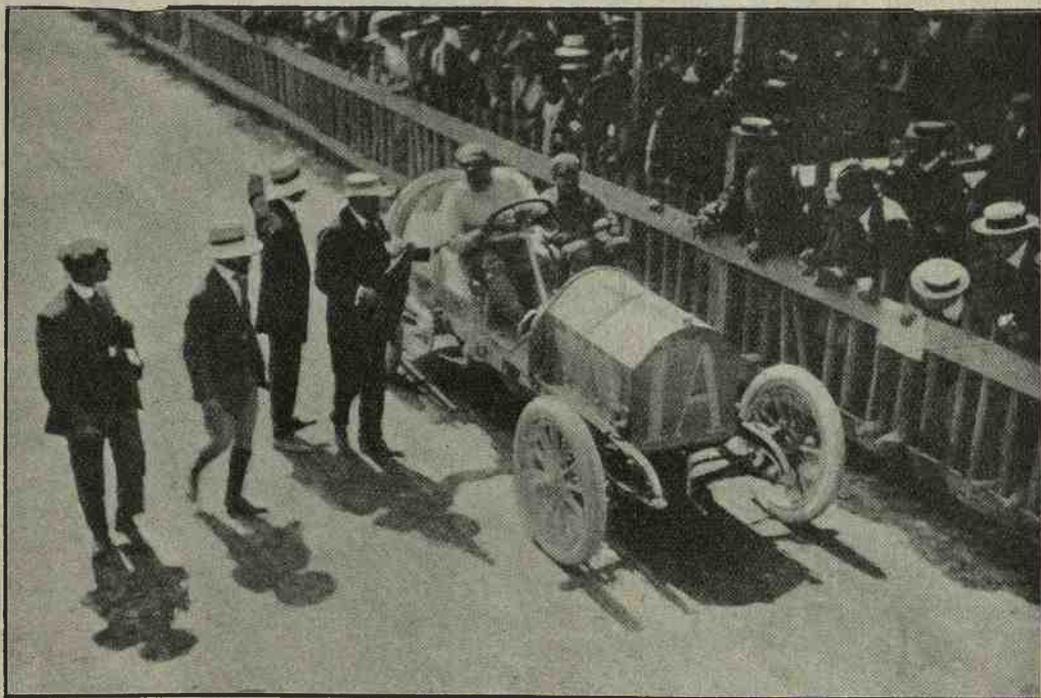
Ingolfati in una vita, la quale richiede soprattutto lo sviluppo di alcune qualità mentali, noi siamo portati a credere che queste siano del tutto indipendenti dalle qualità fisiche, la cui educazione reputiamo un lusso riservato solamente ai ricchi.

Tutelati più o meno bene dagli eserciti stanziati e dalle guardie di pubblica sicurezza (ove queste funzionino); eliminato normalmente il pericolo nelle vie, e ridotto quello esterno; addormentati da una filosofia falsamente umanitaria, la quale serve soltanto ai popoli forti per tenersi soggetti o minacciare i popoli deboli, ci siamo foggiate, scientemente o no, un ideale di vita assai neghittoso e povero.

Non lo sviluppo più perfetto dell'individuo ci preme, ma il facile guadagno acquistato con lieve fatica. Non visioni di bellezza, di valore, di eroismi, di vita intimamente intensa agitata i nostri sogni, ma visioni di appariscenza esterna, di lusso più sfarzoso che artistico, di vita romorosa e vuota. I nostri amori ed i nostri odii sono mediocri, ed è ben lontana nei tempi la storia di Tristano ed Isotta, o quella degli eroi shakespeariani, che pur ebbero assai spesso a modello gli italiani nostri antenati.

Si direbbe che la bellezza e la prestantza fisiche si muovano a disgusto tanto facciamo per trascurarle o deturparle, e tanto rifuggiamo dall'ammirarle fissate nelle opere dei grandi artisti scorse nei deserti musei dalla curiosità di pochi eruditi e visitatori, non mai dal plauso di un popolo che riconosca in esse un'eredità ed un monito preziosi.

Ciechi che noi siamo; mentre sacrificiamo la nostra vita stroncandola ed impoverendola col limitarla più



Il comm. Coltelletti ed i commissari si congratulano con Lancia. (Fot. V. Lo Cascio, Palermo).

BIANCHI

BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente

Società Anonima **E. BIANCHI - MILANO**



Il pubblico all'Ippodromo di Mirafiori.
(Fot. Ambrosio - Torino).

di quel che non sia necessario a poche attività, non ci accorgiamo che, così facendo, non riusciamo neanche in codeste attività poiché il corpo umano non è peranco una macchina la quale possa senza guastarsi ripetere indefinitamente il medesimo atto e null'altro che quello.

Dobbiamo ricordarci che la ricchezza principale è in noi, e che questa preme soprattutto di sviluppare e di accumulare ricercando e perfezionando le nostre qualità fisiche e morali e non rifuggendo per ciò fare da nessuna fatica, ma non essendo mai unilaterali.

E' errore credere che si possano produrre i geni e le belle idee rimpinzando gli uomini di erudizione cioè di idee altrui come un tacchino di becchime. Chi voglia avere uomini liberi e forti e creatori e non pappagalii, deve educarli svolgendo armonicamente tutte le facoltà migliori, ed assecondando non aversando la natura.

Ben diversi in ciò da noi, i popoli anglo-sassoni, cioè i veri dominatori della nostra epoca (e sarebbe vano negarlo) hanno fatto precedere alla loro espansione collettiva industriale, commerciale e politica, l'espansione individuale, ossia l'attuazione d'una vita più attiva, più varia, più energica, in una parola, più intensa.

Presso di loro gli esercizi ginnastici e sportivi sono assunti all'importanza d'un grande mezzo di educazione sociale: correttivo potente dell'unilateralità della vita industriale e generatore d'energia per le lotte di questa vita medesima.

Essi si dedicarono attivamente all'alpinismo, il quale è veramente l'esercizio più perfetto. Mentre infatti l'effetto degli altri, presi ciascuno isolatamente, è di procurare a chi li esercita una particolare maestria che si specifica in qualche parte del corpo, l'alpinismo da solo basta a sviluppare tutti i nostri muscoli ed i nostri organi.

(Continua).

Dott. Giovanni Lorenzoni.

Le riunioni ippiche di Torino, Firenze e Milano

Come cavallo di classe che subisce gli ultimi galoppi preparatorii per le grandi corse, sempre accompagnato da battistrada differenti, nella prima e nella seconda metà del percorso, così la Società Lombarda per le Corse dei cavalli svolge la sua riunione dall'inizio parallelamente alla Società Fiorentina, sul finire contemporaneamente alla consorella torinese. Non è il presente paragone una lode cortigianesca, di cui il sodalizio milanese non ha bisogno e non adatto alla nostra indole: è l'esposizione reale degli avvenimenti che si effettuano, meglio che si precisano ogni anno assumendo una fisionomia nettamente delimitata. Da qualche anno la concomitanza delle giornate di corse — voluta dall'aumentato sviluppo delle corse e dall'inveterata credenza che non si possa correre più di due giorni alla settimana —

ha indotto le scuderie a scegliere: le importanti, o chi ha la fortuna di possedere un cavallo di classe, si attengono alla riunione più sostanziale, le altre tentano le chances nelle rimanenti città, che pur offrendo premi discreti non hanno agli occhi della massa quella vernice di autorità e di imponenza provenienti dalle grosse cifre. Tra le circostanze secondarie si deve aggiungere quella dello stato delle piste; è naturale che una scuderia elegga a dimora temporanea una città dalla pista sempre ben tenuta, curata amorevolmente, ove le estremità dei cavalli non corrano il pericolo di comprometersi innanzi tempo e non per debolezza innata ditsusi. Milano, coi premi ricchi e remuneratori, col periodo lunghissimo e svolgentesi senza interruzione, con un terreno soffice e mantenuto alla perfezione, deve necessariamente raccogliere il largo e completo suffragio delle scuderie, che ad esso riservano il loro migliore materiale. Si può con ragione esigere dai nostri proprietari che lascino un luogo, ove a fine stagione riescono quasi sempre a coprire le spese senza correre gravi rischi, per recarsi in un centro secondario coll'alea di por fine o liquidare per una stagione il proprio materiale? Questa poco attraente possibilità sarà sfidata solo nella quasi certezza di conseguire la vittoria, ma non per un successo molto problematico. Uno dei coefficienti che ha contribuito al trionfo della Società Lombarda fu appunto la cura da questa spiegata nell'attendere vigile e premurosa alle circostanze secondarie, a fatti che sembrano impallidire innanzi ad altri dall'apparenza più saliente, ma che in realtà furono i sicuri e gli unici fautori delle simpatie in oggi godute da quel sodalizio. Infatti le scuderie a volte, anzi spesso, trascurano l'importanza pecuniaria di un premio davanti alla certezza che il loro cavallo rientri dalla prova con le sue estremità in perfetto ordine.

In conseguenza campi numerosi là ove è garantita l'incolumità del cavallo e pubblico entusiasta per la parte coreografica delle corse — apparenza che è sempre la più apprezzata dalla massa.

Il pubblico, che diverrà in breve una clientela fissa e fedele di quell'ippodromo, ha apprezzato nei suoi effetti la causa vera dello spettacolo interessante.

Oggi accade in Italia ciò che avvenne in Francia tempo addietro; come Parigi si è affermato il centro ove corrono e si classificano i cracks delle varie gene-

razioni, non avendo per ausiliaria che la sola Chantilly, così da noi Milano sta prendendo una preponderanza sulle consorelle da offuscarle e relegarle nel rango delle riunioni di provincia. Solo Roma si è sottratta dal deleterio confronto lanciandosi arditamente in campo armata di tutti i coefficienti per non lasciarsi soverchiare; le altre riunioni vivranno per il loro pubblico locale, ma hanno perduto ogni importanza dal lato sportivo.

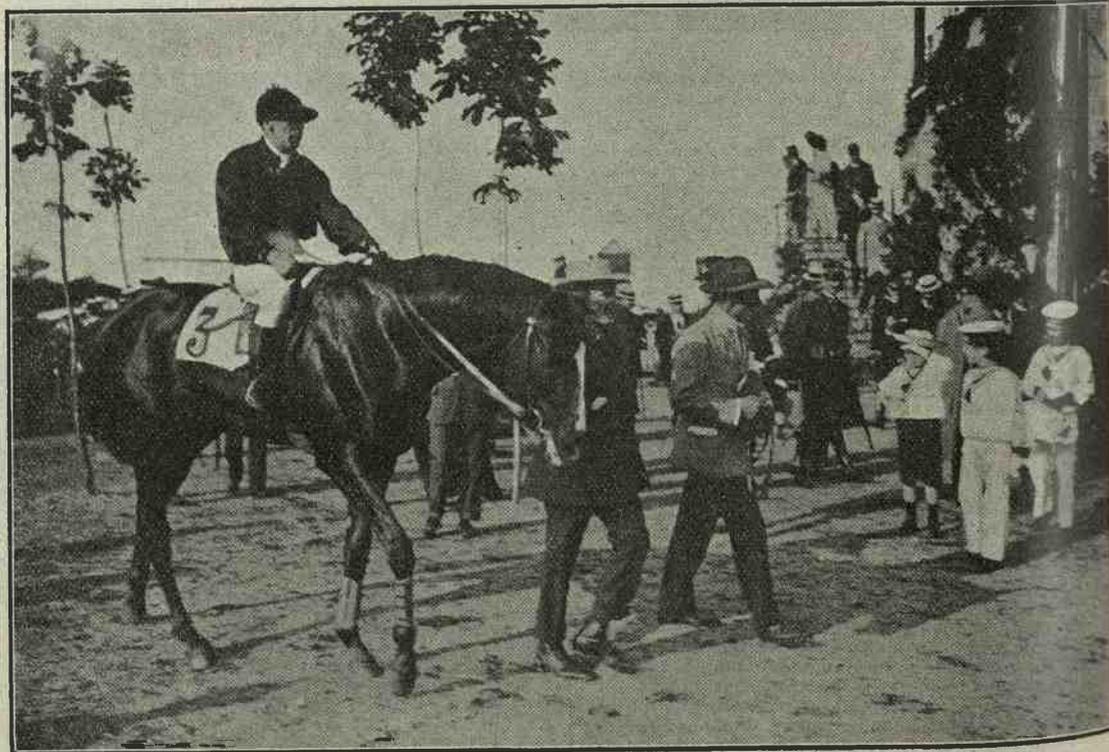
Così dicasi della riunione fiorentina chiusasi verso la metà di questo mese. La più antica fra le riunioni italiane, quella che serviva di riprova del meeting romano e di criterium per la susseguente riunione lombarda, è acesa ad un livello di secondaria importanza sportivamente parlando. Oggi Firenze è la riunione degli handicaps, ossia libera a cavalli di seconda e terza categoria che attendono dall'uomo e non dai propri mezzi la possibilità di guadagnarsi la biada. Sembra strano che noi giudichiamo tanto severamente il meeting delle Cascine, ma abbiamo detto che le nostre osservazioni devono essere intese nel senso sportivo. Giacché dal lato spettacolo gli stessi organizzatori non avrebbero potuto sperare un esito migliore. Ben forniti — proporzionatamente al marasma che esiste nelle corse italiane e dovuto alla scissione del materiale disponibile — i campi di partenti, arrischiati quasi sempre in gruppo, tempo favorevole, pubblico numeroso ad ogni giornata.

Un successo finanziario ottimo, ben migliore di quello sortito l'anno scorso quando Firenze svolgese le sue giornate contemporaneamente a Roma.

Ma come concorrenti si nuotò sempre fra le complete nullità; basti dire che l'eroe della riunione fu Vulcano, un cavallo migliorato, ottimo, generoso, ma che non può far scordare la provenienza sua dalle corse a vendere. Il quattro anni del marchese Cambioso vinse in buono stile l'handicap dell'« Arno » e l'handicap del « Quercione », le due più grosse monete che giunsero opportune per rinsaldare gli entusiasmi del giovane proprietario.

Anche Torino sta seguendo inesorabilmente il destino di Firenze: diverrà una brillantissima riunione di provincia. Non si è saputo mantenere a questa riunione la sua speciale, classica fisionomia e non si è imitato nei particolari degni di essere riprodotti. Ossia si è curato di trasformare il programma in veste commerciale assicurante buon numero di partenti, con tutti i carichi e discarichi in ogni corsa anche nelle principali, e non si è voluto per mentale condizioni disastrose dell'ippodromo, che conta avere in corsa numerosi iscritti, quando alla bandiera dello starter si presentano solo i concorrenti sufficienti per aggiudicarsi le due o tre monete del premio? Sappiamo di un cavallo arrivato da Milano alla mattina della prima giornata, cavallo che avrebbe provocato un walk over o avrebbe compiuto una passeggiata di salute nel premio in cui si fosse presentato. Orbene il proprietario, constatato la condizione del terreno, che doveva essere fra le peggiori, rinviò subito il suo puledro a Milano, preferendo perdere il premio, essersi sobbarcato inutilmente alle spese del viaggio piuttosto che arrischiare di vedersi azzoppato o stroncato il cavallo.

Una volta la riunione torinese chiudeva in modo degno il ciclo dei meetings primaverili italiani: essa aveva una tinta di classicismo molto simpatica e una nota internazionale. Il « Premio Principe Amedeo » (L. 20.000, m. 3000), a pesi per sesso serviva quale pietra di confronto fra il valore del nostro allevamento e quello estero, che non mancava di inviare qualche rappresentante. In genere quest'ultimo forniva il vincitore, ché la superiorità d'oltr'Alpe è



Qui Vive, montato da Goddard di A. Chantre, vincitore del Premio Principe Amedeo.
(Fot. Ambrosio - Torino).



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS".
CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTI-FERRARA

"The Pearl",

Marca depositata

La migliore Serie per
costruzione di Biciclette

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



troppo grande per pensare a una difesa efficace da parte nostra anche contro soggetti di secondo o di terzo ordine. Una lunga serie di vittorie estere e la tendenza di imitare i programmi riusciti fortunati in altri ambienti spinsero la direzione torinese a togliere la nota classica al cospicuo premio, ammettendo i concorrenti stranieri da prima con

l'invisibile formula della reclamazione, poi coi sopraccarichi che salvaguardassero gli interessi delle scuderie nostre.

Una edizione internazionale del « Premio Milano » indetto dalla Società Lombarda, edizione della quale non si sentiva il bisogno mentre molto utile, sebbene sconsigliata nei suoi risultati, era la veste prima del « Principe Amedeo ».

Il risultato venne subito a significare alla direzione torinese l'enorme sbaglio commesso nel mutare le formule antiche: i concorrenti stranieri, che partecipavano di preferenza a quel meeting ed erano là rappresentati anche quando a Milano non si vedeva la coda di un candidato francese, disertarono il campo torinese: dei campioni italiani i migliori preferiscono rimanere a Milano e continuare quietamente la loro preparazione del « Gran Premio Ambrosiano », piuttosto che arrischiare di compiere un viaggio inutile in causa dei citati sopraccarichi; rimangono i campioni sfortunati di prima categoria e i soggetti da handicaps. Ma con questi non può sorgere l'antico interesse che una volta destava il « Premio Principe Amedeo » nel mondo sportivo italiano.

Quest'anno la corsa si presentava discretamente: il vincitore fu il favorito della quota, e anche le piazze toccarono a cavalli che si erano classificati nell'ordine nella generazione 1905. *Qui Vive*, kg. 52, del signor Alberto Chantre (Goddard), assai progredito dalle ultime sue comparse in pubblico, poté finalmente trovare un premio che lo classificasse fra i primi della sua scadentissima annata, proprio quando sembrava doversi abbandonare ogni speranza in un ritorno in forma del figlio di Merlin e Quelquefois. Come costruzione *Qui Vive* è uno dei più bei atleti visti sul turf italiano: forse non è molto distinto, ma la sua intelligenza è delle più potenti: petto robusto, solide estremità anche lunghe, e ricchezza di muscoli. Egli era ben il più forte puledro nel campo che ha disputato il « Premio Principe Amedeo », ed è giusto che a lui sia rimasta la vittoria, quale compenso dell'entusiasmo sempre dimostrato per il puro sangue dal suo proprietario-allevatore, a conferma delle speranze che aveva dato *Qui Vive* al suo apparire sulle piste.

Butterfly, kg. 52, della Razza Aleghina (Wick), e *Russell*, kg. 52, della Razza Volta (Spencer) occuparono le piazze a cinque lunghezze dal vincitore, che vinse quasi in un canter, dopo aver lasciato a *Korshal*, kg. 52, di Sir Rholand (Dye) l'incarico di regolare l'andatura per la prima metà del percorso. Completava il campo *Mistification*, kg. 54, di Doria (A. Childs), al pari di *Korshal* di una classe troppo diversa per aspirare ad una possibile vittoria.

Dopo il « Premio Principe Amedeo » rimane ancora sul tappeto la questione del primato A chi spetta?

I progressi fatti da *Qui Vive*, la disfatta subita da *Demetrio* sono due coefficienti per avvalorare il dubbio, che a parer nostro non avrà giusta soluzione che nelle prove autunnali, quando i due puledri si presenteranno col medesimo grado di allenamento, avendo entrambi per scopo il « Gran Premio del Sempione ».

Ora si dà il caso che mentre *Demetrio* è stanco per una faticosa stagione iniziata presto, *Qui Vive*, cui man-

cava l'iscrizione del Derby, venne riservato per le prove di maggio, e comincia solo oggi ad acquistare la sua vera forma. E' per questo che noi, malgrado ogni risultato futuro in favore del puledro del signor Chantre, aspetteremo fino a quell'epoca a proclamare la supremazia del figlio di Merlin. Dovremmo pure parlare di Milano, ove a S. Siro il programma della Società Lombarda si svolge regolarmente e con discreto interesse: ma la giornata di giovedì, 21, non ha presentato alcun fatto saliente, e domenica la vittoria di *Alceste*, da Kadkoi e Alcina, della Razza di Besnate (Birtlett) nel « Premio dei Bambi » (L. 5000, m. 1000), fu così schiacciante da far dubitare della regolarità della loro corsa da parte di alcuni suoi avversari, che avevano ragionevoli pretese di essere vicini alla vincitrice all'arrivo.

Aspettiamo quindi nelle prossime prove torinesi a giudicare dei nostri due anni. G. Galleani.



Il sottotenente Ceriana, vincitore con San Remo del Premio Duca d'Aosta. (Fot. Ambrosio - Torino).

Il miglior "Cavallo d'arma", italiano

Il signor Marco Aurelio Barbarisi, tenente del reggimento Cavalleggeri Padova, uno dei vincitori del Concorso Ippico Internazionale di Roma e classificato con punti 98/100, ha meritato il premio della Società Ippica Nazionale, destinato al proprietario del cavallo italiano che meglio si fosse distinto nel concorso.

Se questa vittoria passò pressoché inosservata in mezzo a tante altre brillantissime, è tuttavia della massima importanza per i punti di classifica ottenuti dal cavallo italiano rispetto a quelli meritati dai migliori prodotti dell'estero.

Ma v'ha ancora un altro fatto che dà maggior lustro alla vittoria, ed è che il tenente Barbarisi ha da sé solo formata l'educazione del suo cavallo.

Infatti, M. A. B., della R. Razza di S. Rossore, fu regalato nel 1906 da S. M. il Re al tenente Barbarisi, che, altamente apprezzando il valore del dono, volle domare il puledro, allora di quattro anni, ed in appresso conosciutone a meraviglia le doti ed il temperamento, seppe sottoporlo ad un sì razionale allenamento, da renderlo eguale, e sotto taluni riguardi anche superiore, a quelli della migliore importazione.

Sta di fatto anche, che, sia per la maestria del cavaliere, sia per la bontà delle condizioni fisiche del cavallo, questo, al termine di ogni più faticoso percorso, in tutti i tre concorsi ippici di Napoli, Roma e Firenze, ha sempre segnato ai controlli termome-

trici la più bassa temperatura. E' da augurarci quindi che tanto il valoroso cavaliere, quanto l'ottimo cavallo, facciano parte dell'letto gruppo che dovrà prossimamente disputare una nuova vittoria sul campo inglese.

Pisa, 20 maggio 1908.

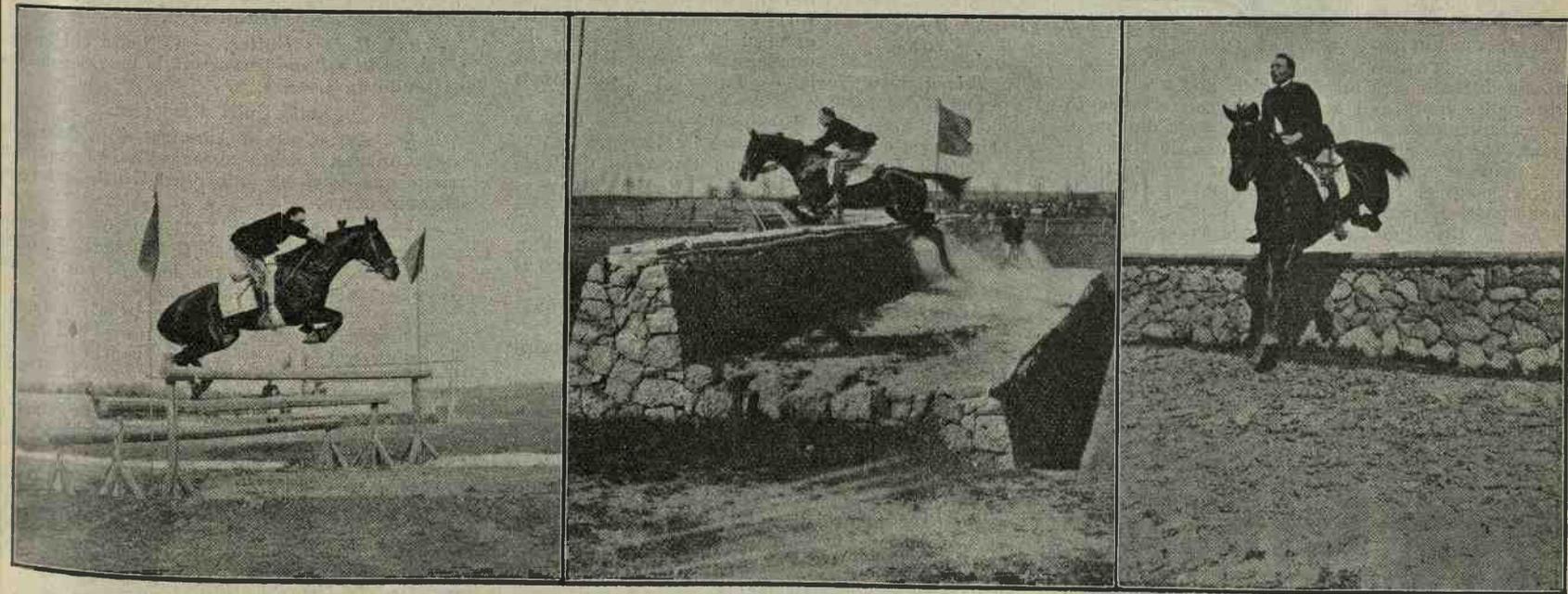
P. I. Vottero.

Un convegno ciclistico a Maslianico (Como)

La società Sport di Maslianico (Como) ha indetto per il 15 agosto p. v. un Grande Convegno Ciclistico per festeggiare l'inaugurazione della bandiera sociale. L'appoggio che al Convegno hanno dato il benemerito Touring Club Italiano e numerosi enti e privati, nonché la cospicuità dei numerosi premi, sono arrivi di sicura e brillante riuscita al Convegno i cui intervenuti, approfittando delle feste del Ferragosto, potranno godersi l'incantevole vista del Lago di Como e procurarsi il piacere di una visita al grazioso Canton Ticino con il quale Maslianico confina.

La Coppa Cizzano vinta da uno sportsman italiano

Nelle acque di Nizza si è corsa, con risultato splendido, la Coppa della nota Casa Cizzano di Torino. Alla gara parteciparono numerosi e fra i più formidabili canotti del litorale, e la vittoria ha arriso al canotto *Manita II*, pilotato dal suo proprietario il signor Werheim, uno sportsman conosciuto in Italia e specialmente a Torino, dove soggiornò per vari anni; 2° fu il canotto *Fricka*, del signor Rabot, guidato da Siegfried; 3° il canotto *Minne*, del signor Rouher; 4° *Arapede*, di Quernel; 5° *Quand Mème*, di Chauchard; 7° *Daisy*, di Cox e Stimmel.



Echi del Concorso Ippico di Roma. — Il ten. A. Barbarisi al salto degli ostacoli con M. A. B. il migliore cavallo d'arma italiano.

GARAGE FRERA

Il più centrale, vicino a Piazza del Duomo.
 Telefono 61-19 - MILANO - Via Carlo Alberto, 33.
 OILI - GRASSI - BENZINA
 Stock Gomme: PIRELLI - DUNLOP - MICHELIN

Nel mondo dei volatori

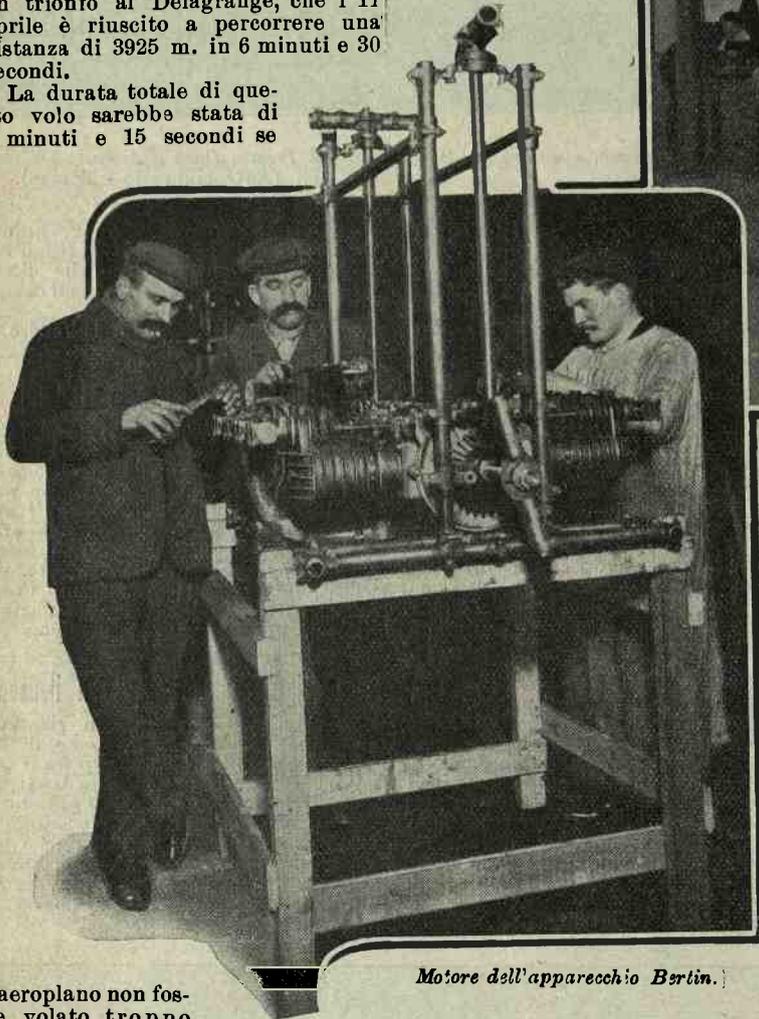
(Continuazione e fine, vedi num. preced.)

Una folla di altri aeroplani si stanno studiando e costruendo: notevoli sono quelli d'Esnauld Pelterie di tipo monopiano, di cui due modelli con un motore di 30 cavalli e due con motore di 60, quello del Vuia, che già è riuscito a sollevarsi, ed al quale ora l'autore sta aumentando le superfici alari; quello del Gilbert, notevole per il suo piccolo peso di 42 kg., ma che tuttavia sarà difficilmente sollevato dall'elica essendo mossa da un motore di soli 6 cavalli; il bizzarro apparecchio del Lentage sollevato da 4 sistemi di 18 palette comprendenti 96 ali a battimenti rotativi; da ultimo l'originalissimo ornitottero Collomb, che si compone di due paia di ali oscillanti, dell'apertura di 12 metri. Le superfici alari sono formate con lamelle disposte a persiana e rotanti attorno all'orlo anteriore in modo da aprirsi verso il basso e lasciar libero il passaggio dell'aria nella rialzata delle ali.

Le ali battenti saranno poste in movimento da un motore di 40 cavalli.

Le esperienze hanno già apportato un trionfo al Delagrangé, che l'11 aprile è riuscito a percorrere una distanza di 3925 m. in 6 minuti e 30 secondi.

La durata totale di questo volo sarebbe stata di 9 minuti e 15 secondi se



Motore dell'apparecchio Bertain.

l'aeroplano non fosse volato troppo basso durante i primi due giri, non avesse per due volte sfiorato il suolo. Delagrangé aumentò successivamente alquanto la sua altezza dal suolo, senza tuttavia oltrepassare mai i 3 m., e riuscì in tal maniera a fare 5 giri attorno a tre pali indicatori posti ai vertici d'un triangolo di cui i lati sono posti a circa 260 metri tra di loro.

Se dal principio dell'esperienza avesse volato a maggiore altezza, il suo volo avrebbe avuto la lunghezza di circa 5 km. e mezzo.

A nutrire l'ardore nelle ricerche e ad incitare gli inventori alle prove molti numerosi premi (*)

(1) V. Bollettino Società Aeronautica Italiana.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

ATALA

LA RIVELAZIONE DEL 1908

Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

si sono aggiunti a quelli non ancora vinti e che ben sono noti.

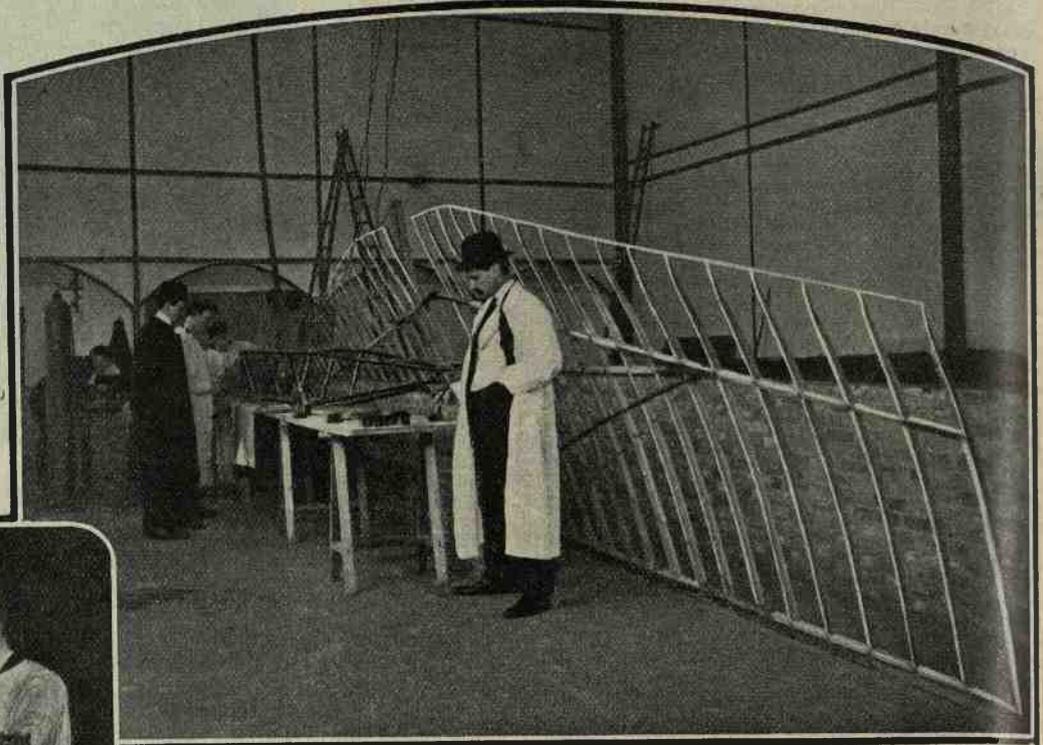
Compressivamente i premi tuttora esistenti, o creati da poco per le gare indette per l'anno 1908 ed i seguenti sono:

1° Aviazione. — Italia.

Venezia. — L. 25.000 offerte dalla Società degli Alberghi riuniti.

Francia.

Messieurs Ruinout Père et fils. — L. 12.500 a chi attraverserà la Manica in aeroplano.



Ornitottero Collomb.

Deutsch Archdeacon, Paris. — Lire 50.000 a chi farà 62 miglia in aeroplano.

Archdeacon a Paris. — Coppa a chi farà in aeroplano più di 220 m. (già vinta, ma in gara per record).

Armengand, Paris. — Société de navigation aérienne. L. 10.000 a chi si manterrà per un quarto d'ora in aria.

Vichy. — L. 20.000 per il percorso di 1 km. circa.

Aéro Club di Francia. — L. 200 a due aviatori che faranno più di 200 m. L. 5000 per un percorso di 5000 m.

Michelin a Paris. — 100.000 lire a chi andrà da un luogo del dipartimento Seine et Oise per Clermont-Ferrand alla cima del Puy-des-Dôme: da guadagnarsi prima del 1918.

Triaca, New York. — L. 500 pel più lungo percorso del 1908.

Pepin. Aéro-Club du Sud-Oves. — L. 1000 al primo aviatore che traverserà la Garonna.

Balsan Jacques. — L. 500. Concorso di fotografia aeronautica.

Inghilterra.

Daily-Mail, London. — L. 250.000 al socio d'un Aéro-Club riconosciuto, che farà in aeroplano il tragitto Londra-Manchester (161 miglia).

Adams Man O. Londra. — L. 50.000 al vincitore della gara del Daily Mail

Norton Griffiths. Londra. — Coppa al vincitore della gara del Daily Mail.

Lord Montagu. — Annualmente un trofeo di L. 12.500 a chi compirà il più lungo tragitto nell'atmosfera, più premi minori nel 1908.

The Graphic and Daily Graphic a Londra. — L. 25.000 all'inventore dell'aeroplano che trasporterà due persone per un miglio e più.

The Brooklands Automobile Racing Club. Londra. — L. 62.500 a chi percorrerà una circonferenza della lunghezza di 3 miglia in 18'.

Germania.

Monaco. — 2 premi di cui uno di L. 12.500 a chi rimarrà nell'atmosfera per 10 minuti.

Olanda.

Spa. — Vari concorsi con premi per L. 54.000.

Stati Uniti d'America.

Aero-Club of America. — L. 500.000 a chi viaggerà in aeroplano da New-York a Chicago.

Barnum and Railey. — L. 50.000 ed uno stipendio a chi farà una serie di volate giornaliere.

Aerostati e dirigibili. — Italia.

Verona. — Coppa challenge pel 19 marzo 1908.

Asti. — Targa e Coppa challenge, 11 marzo 1908.

Coppa Regina Margherita e L. 5000.

Francia.

Santos Dumont, Paris. — L. 4000 a chi in aerostato rimarrà in aria 48 ore.

Genulois a Paris. — Coppa.

Germania.

Gordon Bennett. — Coppa di L. 12.500 e lire 12.500 in denaro.

Aéro-Club du Belgique a Bruxelles. — Coppa all'aerostato che compirà il tragitto Bruxelles-Paris-Bruxelles.

Spagna.

Real Aero-Club de Espana. — Concorso di distanza a Barcellona fra aerostati di ogni nazione: tre premi: L. 9000, 4000, 1500.

Mista. — Francia.

Henry Deutsch a Paris. — Coppa e L. 20.000 a chi percorrerà in aeroplano o in dirigibile il circuito St-Germain-Senly-Meaux-Melun-St-Germain.

Inghilterra.

Frank Hedges Butter. — Coppa a chi in aeroplano od in pallone percorrerà la maggior distanza partendo da Londra.

Stati Uniti d'America.

Lahm. Aero-Club of America. — L. 6000 a chi, socio di una Società aeronautica, percorrerà in modo qualsiasi, ed agli Stati Uniti, la maggior distanza aerea.

In totale si hanno L. 1.211.400, nonchè 2 coppe per apparecchi più pesanti dell'aria, L. 62.000 anche per apparecchi più leggeri, più 7 coppe complessivamente L. 1.273.400 con 9 coppe.

Questa cifra può ben sedurre gli animosi a slanciarsi nella gara e raccogliere colla gloria anche un frutto tangibile del proprio lavoro.

L. Mina.

Le vicende dell'aeronautica

L'aeronautica, questa bella scienza che ha ammalato sempre ogni mente grande, che ha fatto studiare fervidamente tanti uomini eletti, che ha fatto sognare, de' sogni più belli, ognuno, all'unanimo laconico di ogni trionfo, è oggetto oggi di molti ed importanti studi.

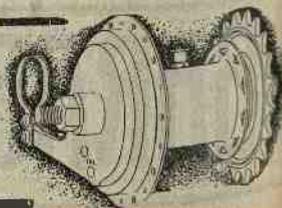
Da Archytas de Tarente a Farman è stato un continuo febbrile avvicinarsi di studi e di in-

Eadie

È IL SOLO MOZZO A FRENO CONTROPEDALE

che per i suoi grandi meriti ha conquistato le simpatie di ogni ciclista. La dolcezza, la potenzialità e la prontezza del freno; la scorrevolezza della ruota libera, rendono il Mozzo EADIE della massima perfezione e lo inalzano al disopra di ogni altro.

IN VENDITA PRESSO I PRINCIPALI GROSSISTI.



sinche, senza che mai alcuno sia riuscito a raggiungere l'apice di quella gloria che è miraggio di tanti studiosi: oggi, questa febbre è giunta al parossismo, e la proverbiale apatia dell'Italia specialmente, si è scossa; il sangue impulsivo ha provato un fremito: l'Italia è in lizza!

L'aviazione ha occupato il posto dell'antica, primordiale aerostazione; gli inventori, a decine, si affannano attorno ai loro apparecchi alati; taluni veri neccelli artificiali, mossi da forze prodigiose.... e tentano spiccare il volo, maestosi e invincibili, verso la gloria!
Vorrei avere la mente e la penna di un insigne scienziato ed amatore connazionale, il conte

meravigliosa. Oggi quest'apparecchio forma l'ammirazione dell'Europa intera, e su di esso basano grandi speranze, cui l'avvenire ci riserba la risposta. Altri apparecchi sono stati sperimentati: dal Bellamy, all'Esposizione di Milano; dall'Edgard Wilson, londinese; dall'Alessandro Graham, dal Bell, dall'Henry Kapferer-Paulhain, dall'Esnault-Palteri, e dal De la Vanix, dall'Edmond Seux e dalla Casa Antoinette, con motore omonimo 120 HP, ed altri ancora; e in via di costruzione sonvi aeroplani del barone Wovviller e del cav. Florio. Dai primi poco si è ottenuto finora, e si attende l'esito delle future prove, come dai secondi.

A furia di perfezionamenti e di prove chissà che qualcuno di essi pervenga ad acquistare una certa sicurezza d'azione, ma anche ottenuto ciò, non se ne dedurrebbe mai un pratico uso.

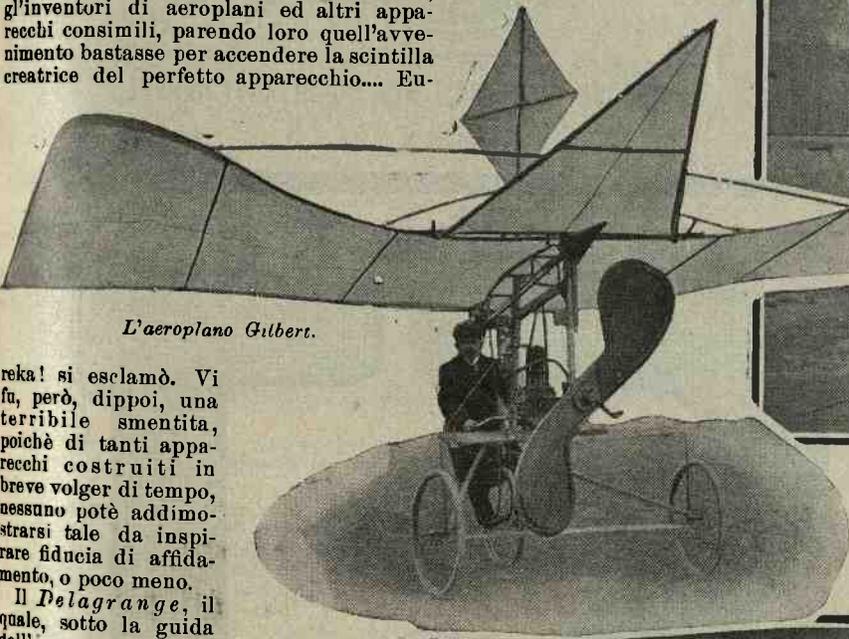
A mio parere, ed è questo il parere di tutti i veri tecnici in materia, l'elicottero sarà quello che risolverà appieno il problema, ma intanto pochi sono coloro che vi dedicano studi. I fratelli Bréquet di Douai (Francia), inventori d'un nuovo apparecchio da essi nomato *giroplano* (apparecchio misto: elicottero e aeroplano), hanno dato conferma pratica di ciò, benchè l'applicazione loro differisca molto: solamente il principio non varia. Si tratta evidentemente di un *elicottero*, ma i fratelli Bréquet questo elicottero lo hanno incrociato coll'aeroplano, e con poca convenienza forse. Naturalmente va tributata loro lode per la novità dell'idea, ma intanto io non so astenermi dal dire che, secondo il mio criterio, applicando un propulsore all'attuale giroplano Bréquet, esso non potrà funzionare più, o quasi, e in questo secondo caso talmente male da non consentire assolutamente niuna applicazione.

Gli sforzi mirabili di molti e molti scienziati ed amatori non ancora, dunque, sono stati coronati dall'atteso successo; ma oggi in cui, doppio e triplo numero di menti feconde

Almerico da Schio, il quale mi ha ispirato questo modesto lavoro, per enumerare date ed avvenimenti relativi, ma, dispiacente, mi è dovuto rinunciare: non ho estro, e soprattutto non ho sapienza.

Allorchè quello *sportsman* intraprendente di Santos Dumont, il 23 ottobre 1906, s'innalzò sulla *pelouse* di Bagatello col suo aeroplano *N. 14 bis* per vincere il premio Archdeacon, parve all'umanità che l'aeronautica nulla avesse più a desiderare; e sorsero, a centinaia, come funghi dopo un acquazzone estivo, gli inventori di aeroplani ed altri apparecchi consimili, parendo loro quell'avvenimento bastasse per accendere la scintilla creatrice del perfetto apparecchio.... Eu-

L'aeroplano Vuia.



L'aeroplano Gilbert.

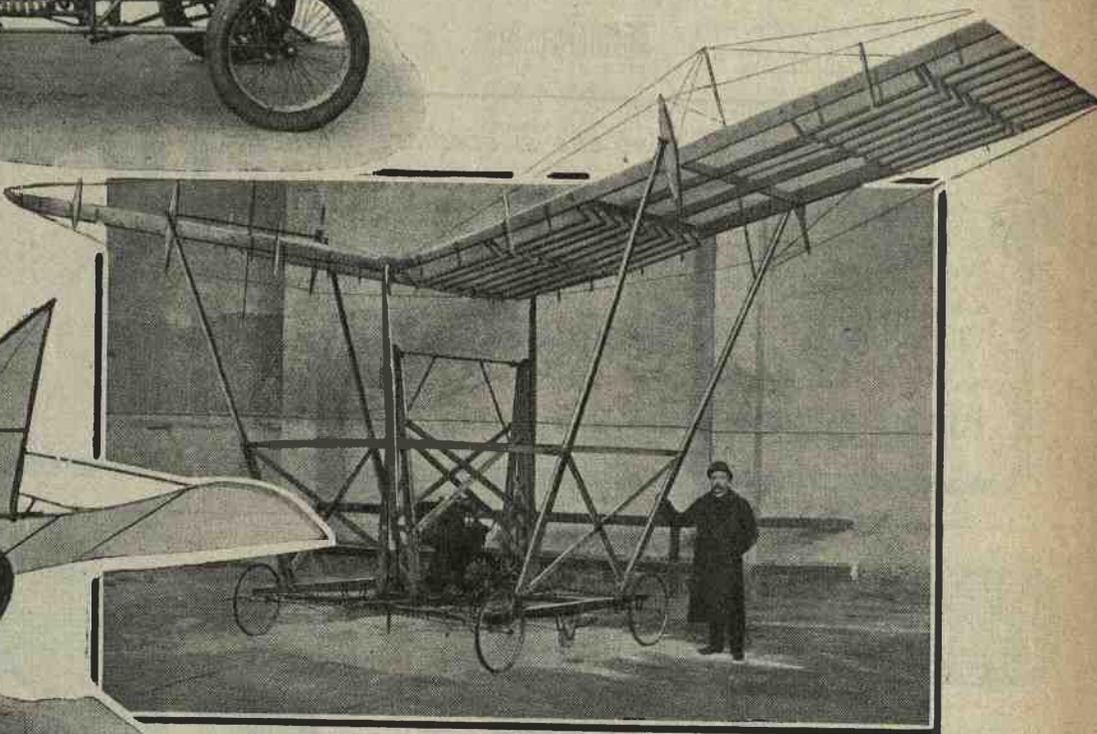
reka! si esclamò. Vi fu, però, dipoi, una terribile smentita, poichè di tanti apparecchi costruiti in breve volger di tempo, nessuno potè addimostrarsi tale da ispirare fiducia di affidamento, o poco meno.

Il *Delagrangé*, il quale, sotto la guida dell'ingegner Voisin, compì un ciclo fortunoso di esperienze, eseguì voli successivamente di m. 50,60 ed anche 120; ma tutto ciò non bastò: ciò costituiva ben poco di fronte alla vera navigazione aerea!

Dopo il *Delagrangé* fu la volta del Vuia, col suo immenso pipistrello in seta e alluminio: ma a nulla pervenne.

Il *Bleriot*, visto che la forma usata nei precedenti apparecchi non era tale da ispirare grandi speranze, anche assoggettandoli a notevoli modifiche e perfezionamenti, cambiò tattica tentando il problema in modo più elegante e non soddisfacente. Disdetta però lo colse fin dall'inizio delle prove, ed in un tentativo di volo si ebbe l'apparecchio fracassato.

Per ultimo: il più forte, l'aeroplano *Farman*, mercè i suoi 120 HP, e soprattutto, forse, per la disposizione de' suoi organi, ha potuto battere tutti i precedenti *records*, percorrendo una distanza superiore al chilometro, e compiendo nello stesso tempo una curva



L'ornitottero Collomb.

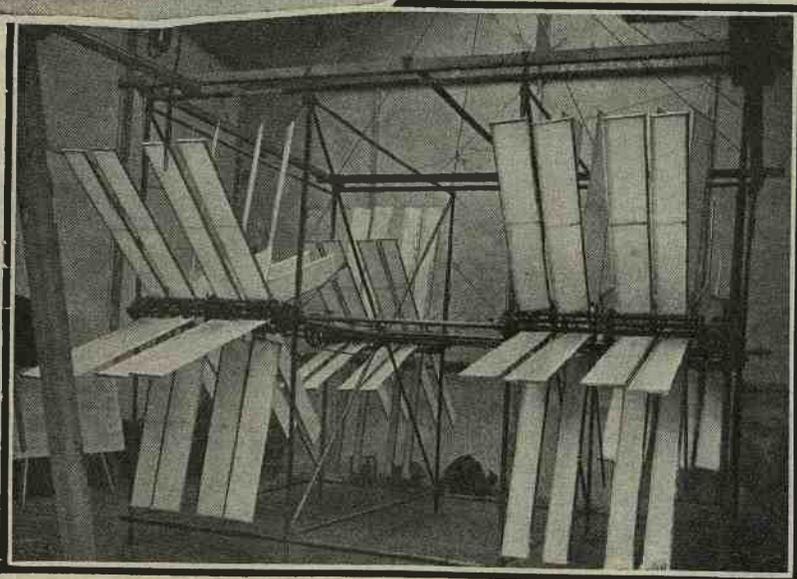
è dedito a questo studio, oggi in cui il capitale comincia ad incoraggiare e da sostenere singoli sforzi, giova sperare non sia lontano il trionfo.

Mi auguro quindi che all'Italia possano smettere allora; mi auguro poter dire all'illustrissimo conte Da Schio, in allusione del suo pregiato discorso letto nella seduta solenne del 26 maggio 1907 nel Reale Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti: «Eccovi la barca volante senza pallone! Eccovi la navicella vera e propria barca volante con propulsore ed ali, alla quale non domani mancherà del volare la scienza e l'arte.

«E non v'ha dubbio che viaggeremo allora — come voi diceste — coi venti costanti e coi periodici, sui lati manovrabili dei cicloni e degli anti-cicloni, in collo alla Nora, al maestrone — allo scirocco, mostri domati, compiendo meravigliose traversate quasi gratuite»: non v'ha dubbio! Voi lo diceste. o maestro!

Peschiera, maggio 1908.

Ugo Cavazzoni.



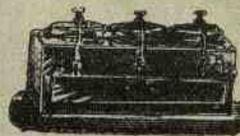
L'aeroplano Lestage.

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

BEJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili
FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

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



PETER

ha ribassato nuovamente i Prezzi
 dal 1° Maggio

PERCENTUALE DI RIBASSO

Sui prezzi delle Coperture rotonde . . . circa il 30 %
 " " " , piatte . . . " " 34 %
 " " " " antidérapants " " 15 %

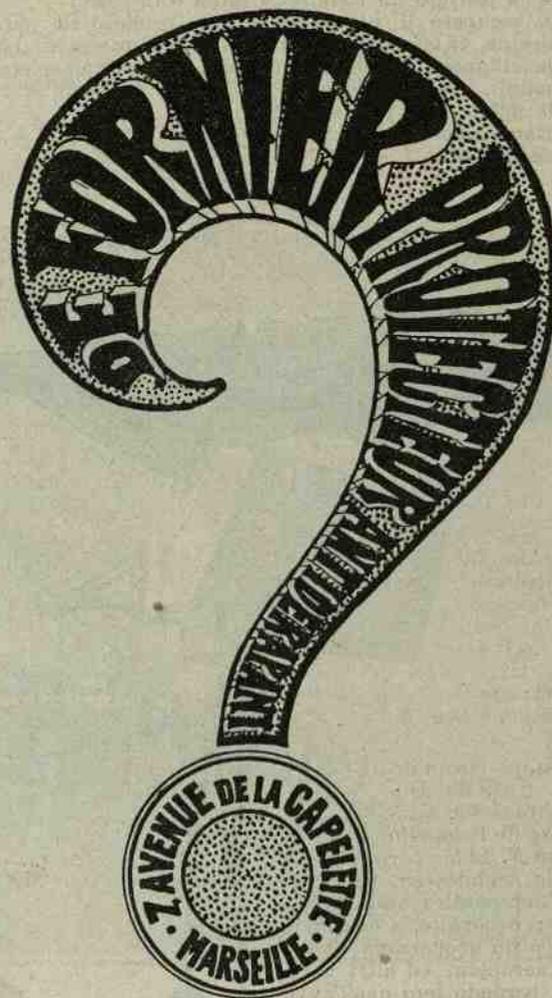
Chiedere il nuovo Listino che si spedisce gratis al

Rappresentante Generale per l'Italia:

ADAM BOOS

MILANO - Foro Bonaparte, 70 - MILANO

Filiale in TORINO - Via Carlo Alberto, 40



SI TROVA IN TUTTI I PIU IMPORTANTI GARAGES

ZÜST

LA VETTURA CLASSICA
 DA TURISMO

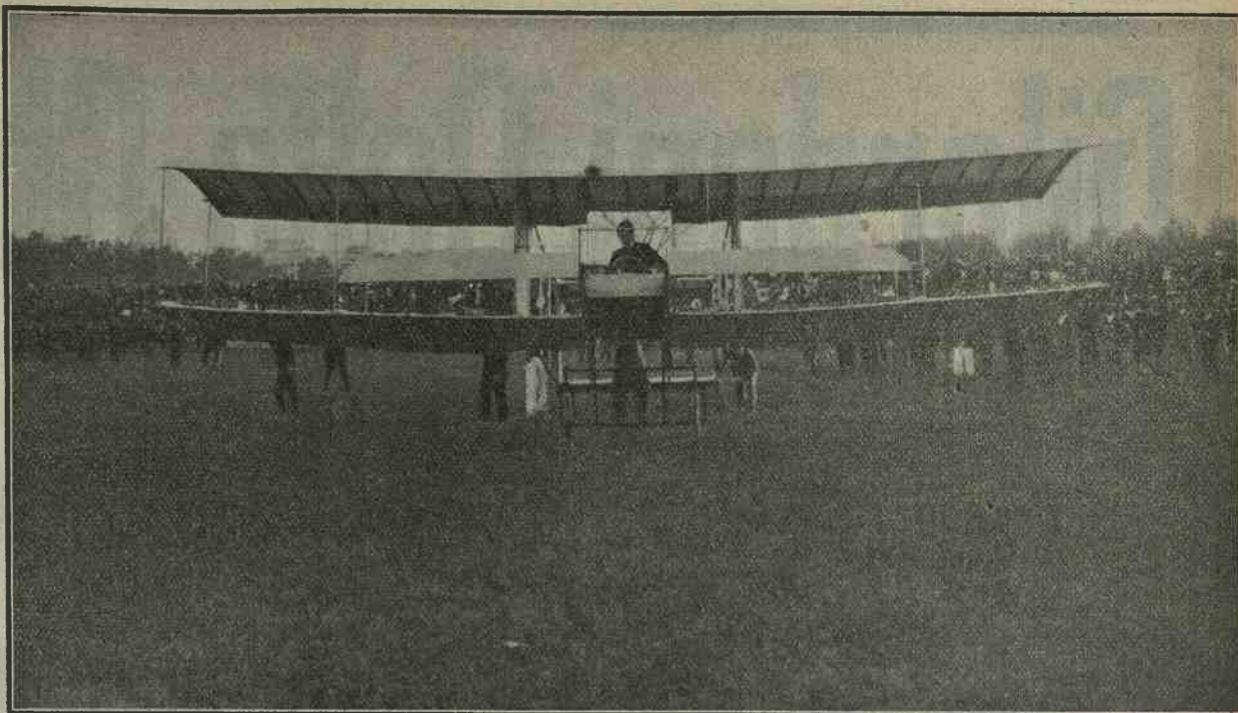
Leon Delagrange a Roma

Come era stato annunciato nel numero passato, Leon Delagrange ha iniziato domenica scorsa i suoi esperimenti di aviazione a Roma. Si è recato in quella città, accompagnato dal Comitato promotore italiano di aviazione, cav. Gorla-Gatti e ing. Barosi di Torino, dott. Mans dottor Weillschott di Milano, ed alla loro presenza e di un pubblico numerosissimo ha sperimentato il suo aereo N. 3, ideato e costruito dai fratelli Voisin.

Il terreno scelto dal Comitato per detti esperimenti è la Piazza d'Armi, che misura 1000 metri di lato per 800 metri quadrati, chiuso per la circostanza da un grandissimo assito, che la nasconde agli occhi di chi non acquista il biglietto d'ingresso.

Dei progressi dell'aviazione, delle macchine volanti, del Delagrange, dei suoi competitori e dei suoi records, abbiamo già parlato precedentemente; faremo oggi la cronaca degli esperimenti, che sono i primi fatti dal Delagrange in Italia.

L'ora stabilita per le prove era stata fissata alle 5 1/2, ma fin dalle 4 piazza d'Armi era affollata di una folla curiosa ed impaziente di veder l'uomo volare: l'aereo sta ancora sotto l'hangar e il Delagrange dà alcune disposizioni; ma da nord-ovest si è alzato un vento piuttosto forte e l'intrepido aviatore comincia ad esprimere qualche dubbio sui promessi voli. Giungono presso l'hangar il Sindaco di Roma, senatore Blaserna, il ministro della marina on. Mirabello, il ministro della guerra on. Casana, ed a tutti il Delagrange, con molta



L'aeroplano Delagrange inizia l'esperimento. (Fot. A. G. Collari, Roma).



Delagrange parla col sindaco Nathan e col generale Blaserna, presso l'hangar. (Fot. A. G. Collari, Roma).

cortesias, spiega per sommi capi il funzionamento dell'apparecchio e vi prende posto per far vedere manovrare il volante e le macchine. Tutti si congratulano per la semplicità e leggerezza dell'apparecchio e per il principio sul quale è basato, e lasciano l'aviatore alle sue occupazioni facendo auguri per un buon esito degli esperimenti. Giungono in seguito parecchi altri ministri e la principessa Letizia.

Ma sono le sei ed il Delagrange non si decide a uscire l'aereo. A qualche giornalista che lo interroga per sapere se eseguirà gli esperimenti risponde invariabilmente: «C'è troppo vento e non mi voglio esporre al rischio di rovesciarmi con l'apparecchio; spero però che più tardi si calmi ed allora comincerò».

Finalmente, e forse più per aderire alle insistenze del Comitato che per propria volontà, dà ordine che l'aereo N. 3 sia spinto fuori dell'hangar. Un oh! di soddisfazione accoglie l'uscita dell'uccello ed il Delagrange, che indossa un costume da ciclista con un berretto alla Groenlanden, saluta e ringrazia, indossa il sedile davanti al motore e dà ordine ai suoi operai che avviino l'elica; dà quindi la marcia al motore e la macchina corre velocissima verso la sponda del Tevere, posando sulle ruote anteriori e posteriori.

Qualche automobile, nel quale prendono posto i meccanici e i fratelli Voisin, si lanciano all'inseguimento dell'aereo, che di tanto in tanto si stacca da terra e fa dei voli per 40 o 50 metri ad un'altezza di poco più di 1 metro da terra: passa davanti alle tribune e si rialza, indi torna verso l'hangar.

Delagrange è tranquillo e fuma pacificamente una sigaretta; è sicuro però che alzandosi di più correbbe grande pericolo e preferisce di conseguenza di rimanere vicino terra. La folla è un po' delusa: si era fatta tutt'altra idea dell'uomo che vola!

Rimessa la benzina nei serbatoi l'aviatore rimonta

e comincia un altro giro e poi un altro ancora; ne fa circa sei e sempre con gli stessi risultati: si alza cioè al massimo due metri e non rimane in aria per più di 200 metri consecutivamente. Alla fine la folla irrompe nel prato per vederla vicino l'apparecchio e l'aviatore, ed il Delagrange si vede costretto — per la sicurezza degli spettatori — a sospendere gli esperimenti: monta in automobile e con i suoi compagni torna all'hôtel.

Riesco a parlare col ing. Barosi e gli chiedo qualche notizia sugli esperimenti odierni: mi risponde molto gentilmente che il Delagrange in massima è rimasto soddisfatto. «Vede, mi dice, la giornata di oggi è stata brutta per il forte vento che ha sempre soffiato sulla Piazza d'Armi, ed in tali condizioni si

può dire che gli esperimenti sono riusciti perchè hanno dimostrato che anche con molto vento l'apparecchio va; il pubblico è rimasto insoddisfatto perchè non comprende l'importanza delle esperienze, esso non considera che raggiunta l'altezza di un metro da terra è lo stesso che alzarsi di cinque o sei metri; si tratta di manovra a piacere dell'aviatore. Oggi il Delagrange non si è voluto alzare a più di due o tre metri perchè il vento era tanto forte che facilmente sarebbe stato rovesciato. Ma il principio del volo con un più pesante dell'aria è raggiunto e col tempo gli esperimenti di oggi saranno voli da principianti». Martedì saranno ripetuti gli esperimenti e se il vento non soffierà su Piazza d'Armi, si raggiungeranno risultati molto più soddisfacenti e che appagheranno maggiormente il gran pubblico. Il Delagrange, date le condizioni favorevoli del luogo è fermamente convinto di battere il record da lui tenuto dei sei minuti consecutivi. E se il pubblico verso il tardi non avesse invaso il campo, essendo cessato un po' il vento, forse avrebbe visto dei voli più lunghi.

La folla lasciò il campo poco soddisfatta e lo si capisce quando si pensi che essa avendo pagato non si credeva in obbligo di sapere che l'aviazione è ancora allo stato di esperimenti e che quello che il Delagrange ha fatto è già un gran passo verso la soluzione del problema.

A. G. Collari.

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



Delagrange a Milano. Nel centro il comm. F. Johnson, alla sua sinistra l'aeronauta Delagrange, alla sua destra l'avv. cav. Gorla Gatti. (Fot. A. Foli - Milano).

ZÜST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale

ENRICO MAGGIONI - MILANO

Gilardoni Della Cha & C^o

Telegrammi: **GIDE**

MILANO

Telefono: 43-50

Piazza Castello, 16

AGENZIA ITALIANA DEI PNEUMATICI PER VELOCIPEDI

Coperture e Camere

in Para - extra

GARANTITA
non plus ultra
INARRIVABILI

FALCONNET & PERODEAUD

Processo di lavorazione
NUOVO
COPERTURA CEMENTATA
VULCANIZZATA
NOVITÀ
senza precedenti

VERI GRANDIOSI STABILIMENTI DI CAOUTCHOUC

Fondati nell'anno 1846

in CHOISY-LE-ROI (Seine)

CHIEDERE CAMPIONI - CHIEDERE PREVENTIVI

Esclusività - **Convenienza assoluta** - Esclusività

ROYER - Bicicletta originale inglese 1^o grado -
Creatrice del Velocipede 1885.

VICTORIA - Bicicletta originale tedesca - Marca
di 1^o ordine.

BAYARD - Serie leggera - Materiale garantito
- Eureka.

MACÉRIENNE - Serie viaggio - Materiale ga-
rantito - Eureka.

LYCETT - Selle originali inglesi - Eterne.

VILLIERS - Ruote libere Inglesi - Perfezione.

THE ENGLAND - Catene originali inglesi -
Leggere - Resistenti.

GIDE - Camera aria - Tripleextra.

COPERTURE correnti - Vulcanizzate - Garanzia
6 mesi.

Pompe Gide - Campanelli - Freno licenza Bowden speciale esclusivo

*Le vittorie sportive si inneggiano sempre
collo*

CHAMPAGNE CHAUREY FILS EPERNAY

di fama mondiale.

Agenti Generali per l'Italia: **F. RADICE e C.** - Milano, Via G. Verdi, 11.

Il Giro del mondo in automobile.

Da una settimana all'altra.

Mentre abbozziamo queste brevi note settimanali i concorrenti superstiti del raid intorno al mondo navigano alla volta di Wladivostock, l'ex-fortezza russa, che per lunghi mesi fu teatro degli episodi più sanguinosi dell'epica guerra russo-giapponese.

La difficoltà di transito per gli automobili non pare siano solamente appannaggio delle sconfinite terre del Nord-America, dacchè nell'attraversata dell'isola nipponica innumerevoli furono gli ostacoli che i coraggiosi automobilisti dovettero attraversare.

Telegrafa infatti il corrispondente del

Le strade per le quali fu giocoforza passare erano di una strettezza tale, che ad ogni istante temevamo di rovesciarci in un fosso. Inoltre eravamo anche costretti a rallentare a ogni minuto, in attesa di numerosi giri ad angolo retto che faceva la strada e che aumentavano per noi il pericolo di andarci ad arenare in qualche riva. Abbiamo pure passati numerosissimi e fragilissimi ponti di bambou, gettati sopra burroni e che rimanevano pericolosamente sotto la vettura.

Nei numerosi piccoli villaggi che attraversavamo, gli indigeni venivano curiosamente a pigiarsi sul nostro passaggio, ammirando l'automobile, e dovevamo addoppiare di precauzione, tanto per evitare di schiacciare qualcuno, quanto per non battere il capo, vista la strettezza della via, contro i *chanlattes*, che

« I nostri *coolies* dormirono all'aria aperta. Il domani operammo una discesa sul versante opposto della collina, e anche qui i nostri *coolies* ci furono di grande soccorso aiutando a trattenere la macchina nelle discese più ripide.

« Impedirono così, in alcuni luoghi, che l'automobile andasse a schiacciarsi in fondo a qualche burrone ».

Le avventure quindi continuano, e concorrenti e macchine fornirono già delle magnifiche prove di destrezza ed ardire.

E pensare che sono appena a metà strada, pensare che hanno ancora innanzi a loro un qualcosa come il raid Pekino-Parigi che l'anno scorso mise

tanto a rumore il mondo intero!

Audaces fortuna iuvat! E noi auguriamo ai prodi viaggiatori di poter fra un paio di mesi raccogliere nella metropoli francese il meritato lauro della vittoria di sì epica impresa.

Carlo Glidden, automobilista americano, che sta facendo un viaggio di 80.000 chilometri attraverso tutti i paesi del mondo è arrivato a Londra.

Egli dice di avere compiuto già più di seimila e 400 chilometri tra l'Egitto, la Siria, la Grecia, l'Italia e la Francia.



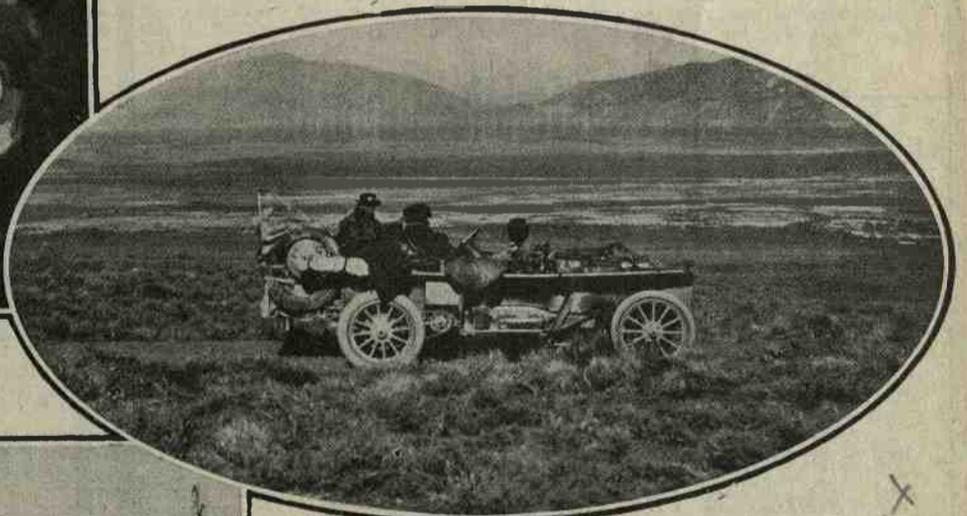
La traversata d'una strada ferrata sulla linea del Western Pacific Railway.

L'automobile di Glidden è stato il primo ad entrare in Siria. L'arrivo dell'automobile a Gerusalemme ha provocato — dice l'automobilista americano — una viva emozione. L'avvenimento fu registrato ufficialmente negli archivi.

reporter.



L'arrivo della Thomas a San Francisco.



Nel'e praterie di Far West.

Il circuito di Bologna.

L'organizzazione per il Circuito di Bologna procede con sollecitudine, e nelle adunanze quotidiane dell'A. C. le diverse Commissioni portano i risultati del loro lavoro infaticabile e dei loro studi.

La Commissione tecnica, con a capo il signor Umberto Sanguinetti e l'ing. Brunelli, ha già incominciati i rilievi stradali e gli studi per i miglioramenti delle curve, l'allargamento di alcuni tratti e lo spianamento di qualche « dorso d'asino »; d'altra parte la Ditta MM. Alphonse e Gaetan Brun di Grenoble ha già assicurato per contratto lo spianamento e l'incatramatura generale della strada per il 29 agosto, in ragione di 3 chilogrammi di catrame per mq.; lavoro che richiede la spesa non certo indifferente di 45.000 lire circa.

Ma del resto anche la Commissione finanziaria raccoglie i fondi necessari, e all'appello ha risposto con generoso slancio ogni classe di cittadini, il Comune e la Provincia.

Intanto il signor Fiorini, di ritorno da Milano, ha ottenuta l'adesione di molte Case per la seconda giornata di corse per macchine da turismo e vetturette. Così molte giovani marche, che non possono o non vogliono assumersi le ingenti spese per la fabbricazione di tipi speciali per corsa, potranno degnamente figurare e affermarsi nella seconda giornata.

Così noi vedremo in lotta con le consorelle d'Italia e d'oltr'Alpe, in una corsa che assume un interesse pratico eccezionale, in quest'anno spe-



Un hôtel nel Far West.

zavano dai tetti delle piccole case dominando la strada. Quando cominciammo la scalata della catena di montagne che ci tagliava la strada, furono nuovamente discese ripide, giravolte ad angolo retto, su sentieri fiancheggiati da precipizi pericolosi. In alcuni punti abbiamo dovuto farci aiutare dagli indigeni, che, tirando la macchina mediante corde, ci aiutarono a superare le colline più scoscese delle altre.

Alla sera potemmo avere asilo in una capanna giapponese.

Stabilimento Italiano

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

V. RICHIARDONE e C.

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

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

Rechapage "Sirpa"

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

FARI, FANALI, TROMBE e CORNETTE
della Premiata Ditta I. E. ARNOLD di Dresda.

Piazza Statuto, n. 10 - **TORINO** - Telefono 29-14.

MOTO-RÈVE

il più leggero - il più pratico dei

BICICLETTE a MOTORE

2 HP - due cilindri e magnete

Protetto da brevetti che impediscono ogni più lontana imitazione.

SENZA RIVALI!

Chiedere listino illustrato alla:

MOTO-RÈVE ITALIANA
Società Anonima

MILANO - Via Moscova, 10.

L'azione successiva dei due cilindri produce una marcia silenziosa e regolare, senza contraccolpi e senza quelle trepidazioni che tanto stancano ed annoiano nei motori ad un cilindro. Infatti, prova la **Moto-Rève** — e ciò diciamo per senso unanime dei nostri clienti — non può più adattarsi, in seguito, ai motori monocilindrici.

Negozianti! Costruttori!

Prima di fare i vostri acquisti di

BICICLETTE

e di

Materiale per Costruzione

domandate

il nuovo Catalogo che si spedisce gratis

dalla

Ditta LUIGI MERA e C.

MILANO - Via Moneta, 1 - MILANO

La Società Anonima Ligure - Romana**" F. R. A. M. "**

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

Sede Centrale e Stabilimento in **ROMA** - Via Salaria, N. 134

Succursale in **GENOVA** - Via XX Settembre, N. 30 - Interno 6.

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

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

GARAGES: **ROMA** - Piazza del Popolo, 3, Palazzo Lovatti - **MILANO**, Via Princip. Umberto, 16

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

Alla mia Spettabile Clientela

*Credo opportuno avvertire la mia Spett^{le} Clientela che avendo avuto in questi giorni prove materiali come alcuni miei concorrenti, poco scrupolosi, siansi valse del nome **WILSON** per applicarlo su articoli che nulla hanno a che fare con quelli da me venduti sotto tale marca depositata, ho deciso di procedere contro di loro a termini di legge; ciò a tutela non solo dei miei interessi, ma altresì di quelli della mia affezionata Clientela.*

*Disporrò poi le cose in modo che per l'avvenire gli articoli di mia specialità di marca **WILSON** siano venduti esclusivamente ai miei Clienti e non più ai Signori Grossisti.*

GIULIO MARQUART

Milano - Via Melegnano, 5.

**ALLA TARGA FLORIO
IL GIRO PIU' VELOCE**

è stato fatto da *Raggio* su Vettura

S. P. A.

in **2,29**. - Velocità oraria di Km. **60** (non cronometrata ufficialmente, essendosi fermata al posto di rifornimento a pochi metri dal traguardo).

La **S. P. A.** di **E. Ceirano** si classifica **Terza** a pochi minuti dai primi.

Società Piemontese Automobili - **TORINO**.

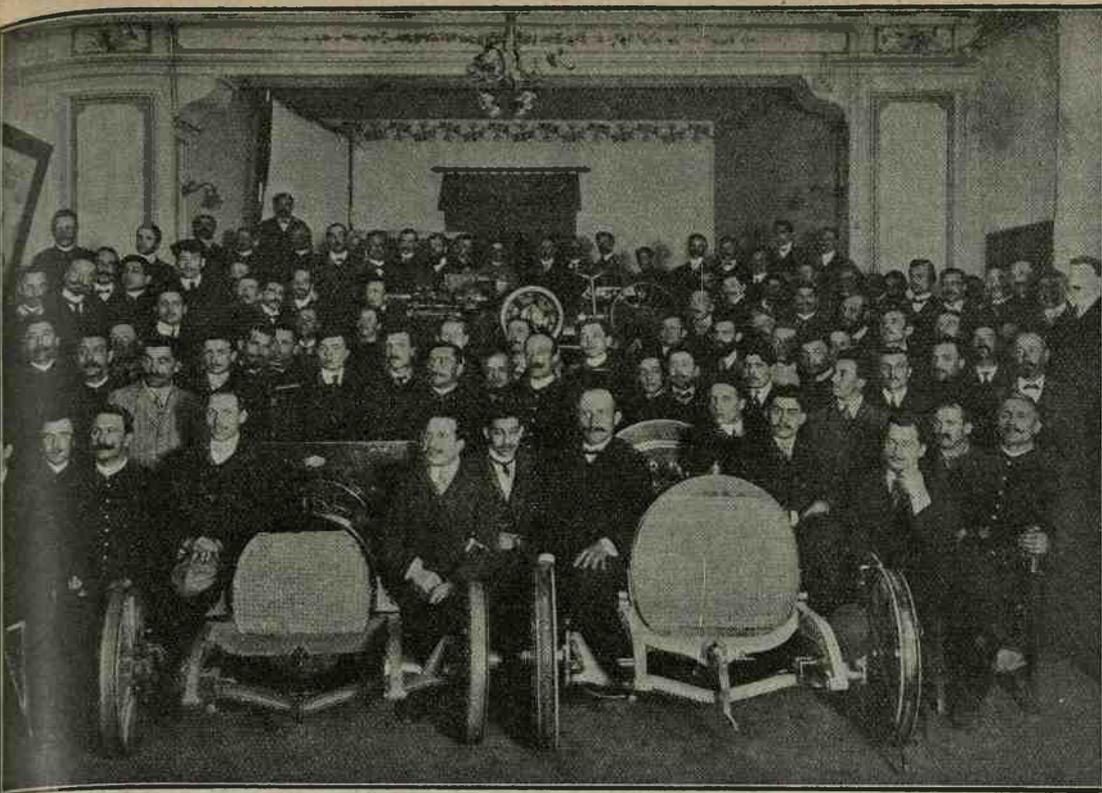
Vittoria poco comune!

Nel Grande Criterium Ciclistico per Dilettanti
Corsa su strada **Torino-Susa-Torino** (Km. 100)
al traguardo d'arrivo è giunto **1° Chionio Natale**
montando **BICICLETTA**

MAINO

e distanziando di 4 minuti, tutti gli altri concorrenti.

Ditta **GIOVANNI MAINO**
Portici Garibaldi - **ALESSANDRIA** - Portici Garibaldi



Gli allievi della Scuola per meccanici e conduttori di automobili di Torino. Anno scolastico 1907-1908. (Fot. C. Pozzo - Torino).

Finalmente, in cui la Coppa d'oro è venuta a mancare, la *Züst*, la *Junior*, l'*Aquila* e molte altre, non esclusa la giovanissima *Spa*, che, come mi diceva un rappresentante della Casa, quest'anno non vuole lasciarsi sfuggire alcuna prova importante, come lo dimostra la sua iscrizione alla Targa Florio e a quella, all'ultimo momento, di Pietroburgo-Mosca.

E tutto questo movimento fa capo al presidente dell'A. C., sig. Ugo Bingam-Gregorini, che con ammirabile perspicacia e volontà tutto si dedica all'organizzazione di questa prova così importante. Giovedì 28 maggio s'incontreranno a Bologna signori Faroux, di ritorno dalla Targa Florio, Victor Breyer da Parigi, e in occasione di quest'incontro sarà organizzata una seconda visita al Circuito per i rappresentanti della stampa italiana e straniera (1).

Bologna, 18 maggio 1908.

Umberto Nobili.

Cordiali strette di mano e... si riprende la strada. Eccoci al Penice, a 1000 e più metri sul livello del mare. Sopra di noi il Santuario del Redentore. Rimpetto una villa civettuola — Villa Falcioni — un sorriso di rosa sullo sfondo verde-cupo.

Al di là Valle Aronchio, le sorgenti — timidamente zampillanti — del Tidone, Ca' de' Matti dalle tipiche coperture rosso-cupo, i Sassi Neri, Romagnese e... più lontano Zavatterello... Trebecco.

Il buon cantoniere è assediato, ma presto si libera... perchè capisce a volo. Si fissa ogni cosa. Abbondante rifornitura d'acqua, controllo, posto di corrispondenza. Perchè — è bene saperlo — le automobili più pesanti non proseguiranno per Varzi, ma ritorneranno per Bobbio.

Riprendiamo la marcia. Si scende a precipizio. Noi intanto vediamo e tocchiamo Varzi. Il sindaco cav. Ferrari ci accoglie con tutta l'espansione di un vero cavaliere della cortesia e... delle buone idee...

Qui pure il servizio sarà perfetto. Acqua, meccanico, controllo, medici, guardie comunali e forestali, ispettori.

E via per Voghera. Non è più marcia... è volo... Sfilano Bagnaria, Pietra Gavina, a sinistra il castello Malaspina, poi Ca' de' Galeotti... viceversa un

vero nido di frescura, Salice... In un attimo siamo a Voghera.

L'ing. Credazzi, il Console del T. C. I., quasi chiamati con bacchetta magica, sono tosto a noi.

Voghera sportiva non smentirà le belle e simpatiche tradizioni.

A Voghera controllo e servizio — anche mercé la Società Ginnastica — saranno disimpegnati colla più larga pratica.

Saluti affettuosi ai compagni alleati di Voghera, e via per Piacenza...

Entriamo tosto in Municipio. Il sindaco si mette a nostra disposizione. Si combina prestissimo. La Società Ginnastica di Stradella sarà nostra cooperatrice. I servizi saranno al completo.

Ed ecco compiuta la prima fase del periodo di organizzazione di questo nostro Circuito. La quale organizzazione è fatta con criteri tali, per cui il felice esito assolutamente non può mancare.

Adelante Pedro.

La direzione del Touring Club Italiano, nell'ultima seduta consigliare, onde dimostrare il proprio interessamento per la pratica ed opportuna iniziativa del Comitato per il Concorso Internazionale per automobili industriali, che si terrà in Piacenza, nella seconda metà di settembre, ha deciso di assegnare per detto Concorso due medaglie d'oro, due d'argento e due di bronzo.

La scuola per meccanici e conduttori di automobili di Torino.

Il gruppo fotografico che qui a fianco riproduciamo rappresenta il gruppo degli allievi dell'anno 1908, quarto anno di vita di questa fiorente istituzione sorta per prima in Italia e che l'egregio avv. Italo Bonardi, segretario particolare di S. E. il Ministro Cocco-Ortu, nella sua interessante e recente pubblicazione sulle scuole dei Conduttori di automobili, ha voluto ritenere come la migliore del genere. Tra i 156 allievi del corrente anno, che volge al termine in questi giorni, sono da annoverarsi il comm. G. Greborio, segretario capo al Ministero delle Poste e Telegrafi, ed altri sei impiegati superiori inviati da S. E. il Ministro Schanzer a Torino a studiare automobilismo.

Il gruppo fotografico che pubblichiamo è stato preso durante una lezione sperimentale del professore A. Bertoldo, l'egregio progettista della *Rapid*, che nel corrente anno fu la colonna della scuola.

Cooperarono all'insegnamento l'ing. A. Balocco, direttore della società *Itala*, il marchese Ferrero di Ventimiglia, presidente dell'Automobil Club d'Italia, il cav. avv. C. Goria-Gatti, presidente della scuola, il direttore ing. Emilio Marengo ed il dott. Lovisetto.

La scuola ha locale proprio in via Balbis, 1, aula, lezioni, segreteria, locale della direzione, garage, macchinario, apparecchio di proiezione, macchine automobili tipo, *Fiat*, *Rapid*, *Peugeot*.

Il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio sta assegnando alle scuole uno speciale attestato di distinzione che verrà reaso a giorni di ragione pubblica. Il suo direttore e fondatore ing. E. Marengo, che dedica con passione le sue forze all'istituzione, è stato in questi giorni nominato dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio a far parte della Commissione per l'assegnazione dei premi al merito industriale.

Concorso internazionale per automobili industriali

Piacenza, settembre 1908.

Un'ispezione al Circuito del Penice.

La Commissione è al completo. Il mostro d'acciaio, da 40 HP *Marchand*, è pronta. Il presidente del Comitato esecutivo, in gran tenuta automobilistica, a lato del biondo e vaporoso Parmeggiani, un *chauffeur* ideale, calmo come un anglo-sassone, energico e audace come un autentico romagnolo di Cento. Sono ilato, e si completano, il generale e l'artiglieria. Pietro Toscani Benvenuto, l'ispettore del Circuito, mezzo Zambelli, geloso custode delle formidabili batterie del suo *Kodak*; a destra, infine, l'avvocato Umberto Bassi, il segretario *omnibus*, che, per l'occasione ha sfoderato un costume vario... come i rami del suo segretariato. E si parte.

La giornata è limpida e serena; il sole, vero sole di maggio. L'aria è tutta un profumo di biancospino e di rose. Si vive, si respira, si fa una vera scorpacciata di ossigeno.

Siamo a Rivergaro. Comincia il nostro lavoro. Si sa che le guerre son vinte da chi meglio vi si prepara. Presentiamo dal Sindaco. Egli è già preavvisato, e ci manda forse delle centomila lettere che quotidianamente gli spedisce il nostro *moto perpetuo*... pardon... nostro presidente.

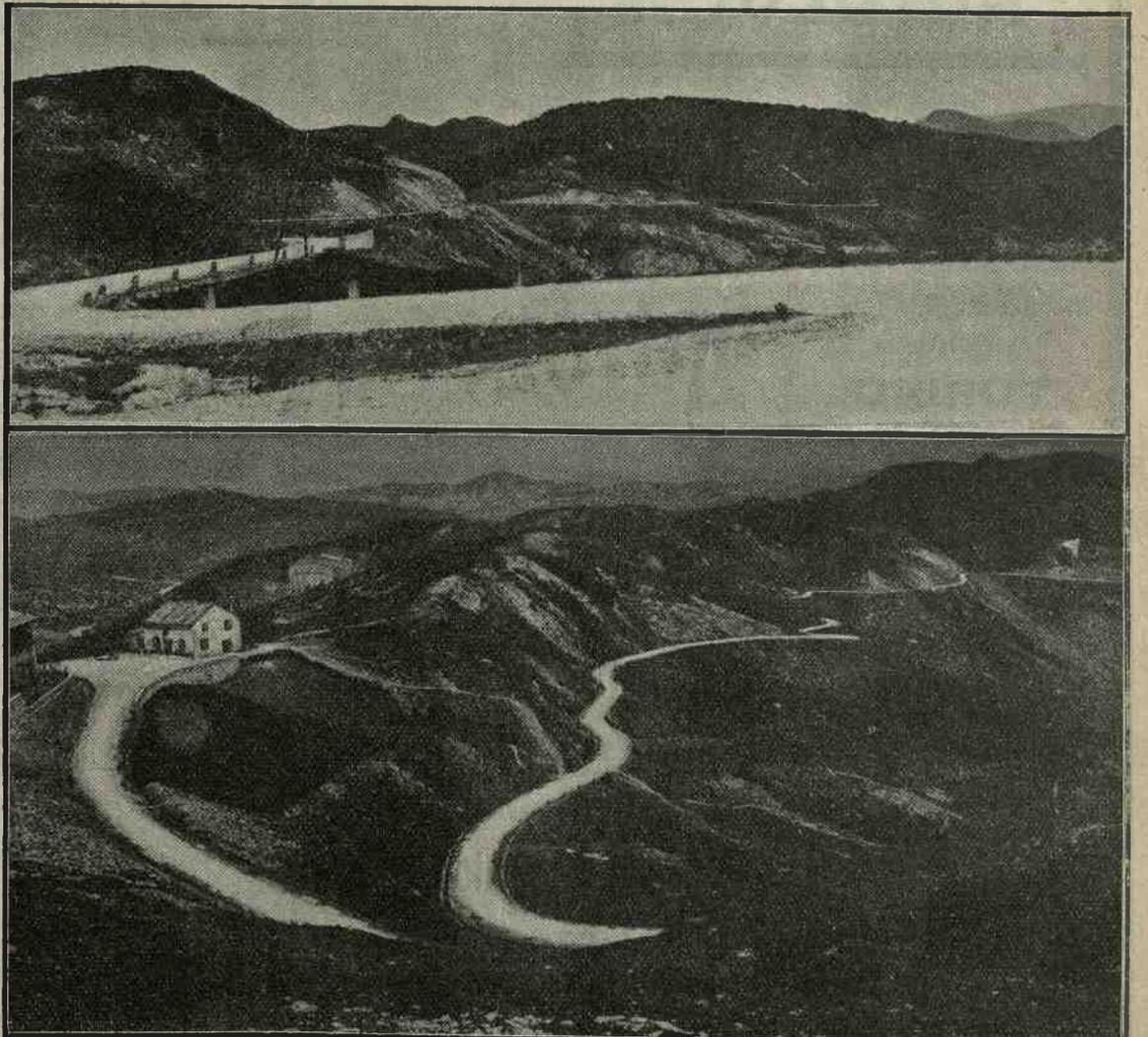
In breve tutto è combinato. Presso l'*Albergo Grande* sarà il rifornimento d'acqua e... di viveri, si avrà servizio medico, di controllo; ispettori, carabinieri, guardia comunali, forestali, meccanico...

Il nostro entusiasmo è contagioso, il cav. Bordini, sindaco di Rivergaro, il prototipo dei notai, s'accarta, si fa in quattro, promette con promesse da gattinomo, e dimentica persino i numerosi clienti che attendono nell'antistudio.

Strette calorose di mano e partenza. Una sigaretta via al Penice.

Zambelli fa scattare il *Kodak*, sono segnati i punti di rallentamento; l'orrido del Barberino è ritratto in due lati più pittoreschi... e si giunge a Bobbio. Il sindaco avv. Olmi lascia per un momento l'afosa della udienze penali ed è tutto per noi.

Anche qui presto è combinato. Acqua, viveri, servizio medico con tre dottori, carabinieri, guardie comunali e comunali, ciclisti, ispettori, controllo, meccanico... A tutto si pensa, a tutto si provvede, nulla dimentica... Il controllo da Bobbio al Penice sarà fatto da ispettori in motocicletta.



Concorso Internazionale per automobili industriali a Piacenza. — In alto: Da Bobbio al Penice, il primo svolto. In basso: Sul Penice, gli ultimi zig-zag.

(1) All'ispezione al Circuito parteciperà anche il nostro direttore gentilmente invitato dalla direzione dell'A. C. Bologna. N. d. R.

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp-cc	Lire	Imp.	Imp.	Alt. lit.	TIPO	NOME	Imp-cc	Lire	Imp.	Imp.	Alt. lit.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenhe	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

C. e T. T. PATTISON

Officine e Cantieri Napoletani

(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

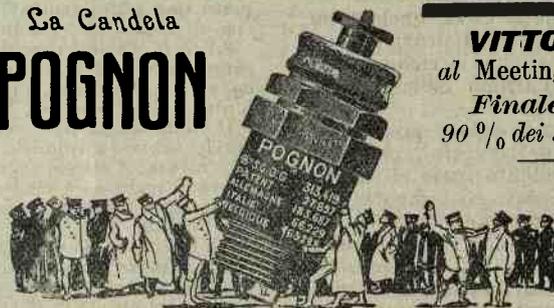
Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

PNEUMATICI METZELER

per Automobili, Cicli e Motocicli.

Società per Azioni: **METZELER & C.** - Monaco di Baviera — Agenzia Italiana con Deposito: **E. Hirschlgartner** - Torino
Corso Oporto, 36 — Telefono 30-22.**CORSA SUSÀ-MONCENISIO**ASSICURAZIONE CONTRO I DANNI ARRECATI AI TERZI
ASSICURAZIONE DEL CONDUTTORE E DEL MECCANICO
DURANTE LE PROVE UFFICIALI E LA CORSA
MASSIMA GARANZIA - CONDIZIONI VANTAGGIOSISSIME

PREMI MITI

LLOYD ANGLO ITALIANO - Rag. **GIOVANNI TRAVERSO**
GENOVALa Candela
POGNON**VITTORIOSA** ogni giorno
al Meeting di Monaco.Finale: 1°, 2° e 3° premio,
90% dei successi d'oggi giorno.

IN VENDITA DOVUNQUE

Ingresso:

D. FILOGAMO e C. - Torino
BOUGIE POGNON Ltd.
London S. W.**“AUTOLOC??”**

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

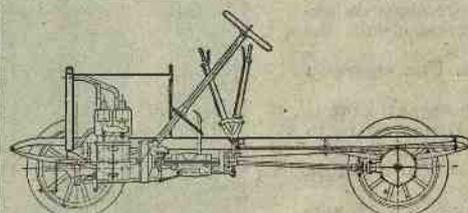
Telefono 29-19

“AUTOLOC”**Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti**Marca **Volard** (marca depositata)**SOLAVO e C.****TORINO**

Corso Vittorio Emanuele II, n. 68

Tipo **Apollo** di gran lusso grandissimo L. 175
Tipo **Lion** di gran lusso medio » 90
Tipo **Graziosa** di lusso . . » 55
Tipo **Miraphone** da L. 27 a » 35Esclusiva vendita e rappresentanza
per il Piemonte della **Società Italiana di fonotipia ed Odeon**
i migliori dischi cantati dai più celebri artisti.Albums per dischi, supporti per macchine e punte marca **Volard**.Assortimento completo delle macchine **MONARCH** originali e dei dischi **GRAMOPHONE**, **ZONOPHONE**, **COLUMBIA**, **PATHE FRERES**, **EDEN FAVORITE**, ECC.**Vetturette “MARENGO”**

Il più grande successo dell'Esposizione di Torino

Chassis 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**Ditta PIETRO GANDOLFO**

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio
per automobili e industrie**Motonafta Germania**Lubrificanti marca **Auto-Oil** per automobiliDepositi in **TORINO**:

Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori dazio) Telefono 8-55.

Stradale di Nizza, 260 (id.)

Via Saluzzo, 11 bis (in città)

Telefono 16 60.

GOMME PIENE

PER

CAMIONS E OMNIBUS

Adottate dalle più importanti Fabbriche di Automobili ed Imprese di Trasporto.

POLACK

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

PICCIONI TEDESCHI

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi

Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania

Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro al Piccione

Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro



"CENTAUR"

della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry

Solidi - Scorrevoli - Convenienti

Agenti per l'Italia con deposito:

BONZI & MARCHI - MILANO, Via S. Nicolao, 1

CANTIERE NAVALE F.I.T.

= Spiaggia delle Marinelle =

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo

Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina

Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.  Telegrammi: FIT - Napoli.

B.S.A.

MECCANICI COSTRUTTORI!

È necessario diffidare ancora una volta i Costruttori di Biciclette per l'abitudine invalsa di costruire Macchine, parte con Pezzi B. S. A. e parte con quelli di altra Marca, e di offrire poi tali Macchine per Biciclette B. S. A.

Ogni pezzo delle nostre Serie di costruzione è timbrato con la Marca di Fabbrica della nostra Società (Tre fucili) e non può essere venduto altrimenti.

RACCOMANDIAMO VIVAMENTE
L'USO DELLE SERIE COMPLETE

B. S. A.

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd.

BIRMINGHAM

Rappresentanti esclusivi per l'Italia:

Società Anonima **FREBA** - MILANO

S.I.A.

Società Internazionale Automobili

Anonima per Azioni

Bologna-Torino

Vendita esclusiva della Fabbrica

Moteurs et Automobiles "LUCIA,"

di GINEVRA

Châssis 6 cilindri

con tutti i perfezionamenti moderni

Frs. 17500 a Ginevra

*La Vettura preferita dai Turisti per
la rapidità, la resistenza, il poco consumo,
è la*

STANDARD

14-18 HP

Officine: Viale Stupinigi - TORINO

I trionfi della Bicicletta

GOERICKE

in Italia ed all'Estero

Alla RIUNIONE DI MANTOVA (24 Maggio 1908):

Corsa Dilettanti — La 3^a e 4^a Batteria sono vinte da Portioli e Ferrari su macchina GOERICKE.
Gran Premio Professionisti — 2^a Batteria: 1° Verri, 2° Moretti su macchina GOERICKE e pneus Corona.

Corsa eliminatoria Dilettanti — 16 partenti: 1° Ferrari su macchina GOERICKE, battendo Della Ferrera, Zanzottera, Durando, ecc.

Corsa Stayers Professionisti — 1° Verri su GOERICKE, allenato da Bernoni con motocicletta GOERICKE.

Corsa Casalecchio - Modena - Vignola e ritorno - Km. 90 — 1° Gamberini, 2° Borghi, 3° Corlaita, 4° Calzolari, 6° Neri — TUTTI con GOERICKE, gomme Clément-Tomeazzi.

Corsa Faenza-Ravenna-Faenza - Km. 91 — 1° Elio Guberti con macchina GOERICKE.

Corsa 60 Km. Bergamo — 1° Tisi Angelo con macchina GOERICKE.

Grande Ruota d'Oro di Berlino - Km. 100 — Vinta da Guignard su GOERICKE, battendo i primi corridori del mondo.

Agenti Generali per l'Italia: Ditta **ALTERAUGE & HARDY** - MILANO - Via Nino Bixio, 17