

LA STAMPA

SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Escatologia
Racete - Canottaggio - Yachting

(Conto corrente colla Posta).

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Esterio L. 9
Da Numero | Italia Cent. 10 | Esterio .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
→ TELEFONO 11-86 ←

INSEGNAMENTI
Per trattative rivolgervi presso
l'Amministrazione del Giornale

I GRANDI CAMPIONI CICLISTI D'AMERICA



Il negro volante Mayor Taylor, da pochi giorni ritornato a Parigi.

2
Visitate i nuovi Modelli 1908

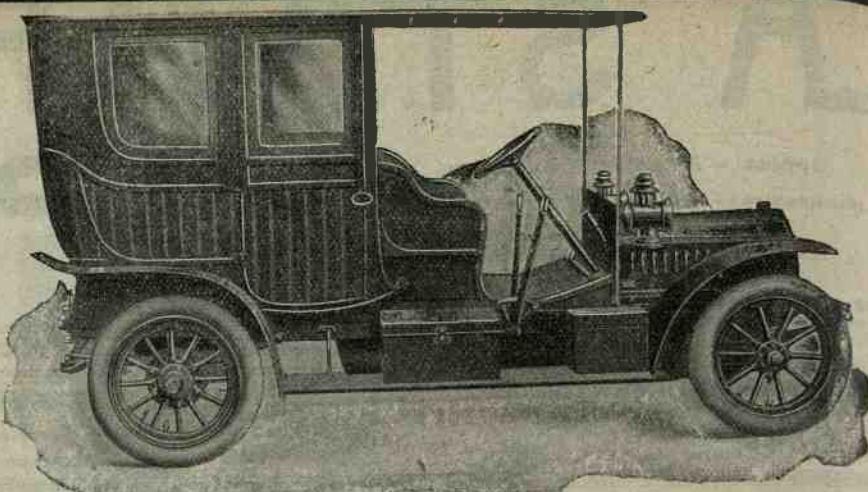
DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

Società Anonima Garages E. Nagliati
 Id. Id. Id. Alessio
 Id. Id. Id. Id.
 Ricordi Sessa e C.
 Ditta Bottacin ved. Roversi
 Garage Dario Valensin
 Garage E. Gatti
 Autogarage
 Auto-Stand Barone Stabile

Firenze
Torino
Roma
Napoli
Milano
Padova
Genova
Modena
Perugia
Palermo



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

PNEUMATICI METZELER

per Automobili, Cicli e Motocicli.

Società per Azioni: **METZELER & C.** - Monaco di Baviera — Agenzia Italiana con Deposito: **E. Hirschgartner** - Torino
 Corso Oporto, 36 ⚡ Telefono 30-22.

MANIFATTURA PNEUMATICI

Francesco Damiani

Specialità Tubolari da pista e strada.

Riparazioni garantite a Copertura e Camere d'aria d'Automobili.

TORINO - Via Sant'Anselmo, 19 - **TORINO**

Manufacture Française Cycles I. C.

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

CHIEDETE LISTINO
MARENA G. - VIA PO, 34 - TORINO

GRANDE GITA TURISTICA

TORINO - MONCENISIO

organizzata dalla

Compagnia Internazionale di Viaggi **LUBIN**

in occasione della

Corsa SUSA-MONCENISIO

indetta dal Giornale **La STAMPA SPORTIVA**

(9 Agosto 1908)

Chiedere all'UFFICIO DI TORINO dell'AGENZIA LUBIN (Via Roma, n. 43) programmi particolareggiati per le due comitive:

- a) **Torino-Susa** andata ritorno in ferrovia — **Susa-Moncenisio** andata ritorno in vetture a 2 cavalli.
- b) **Torino-Moncenisio** andata ritorno su **Automobili**.

(Svolgimento della Corsa ed arrivo dei concorrenti al traguardo - Gita al lago ed al confine francese - Al ritorno, visita delle antichità Romane di Susa - Colazione e pranzo al Grand'Hôtel dell'Ospizio al Moncenisio).

Prezzo Comitiva a) (ferrovia e vetture): 1^a Classe L. 28 - 2^a Classe L. 25 - Comitiva b) (Automobili): L. 35.

Il numero delle iscrizioni è limitato.

GRITZNER con gomme DUNLOP

G. GIORGI

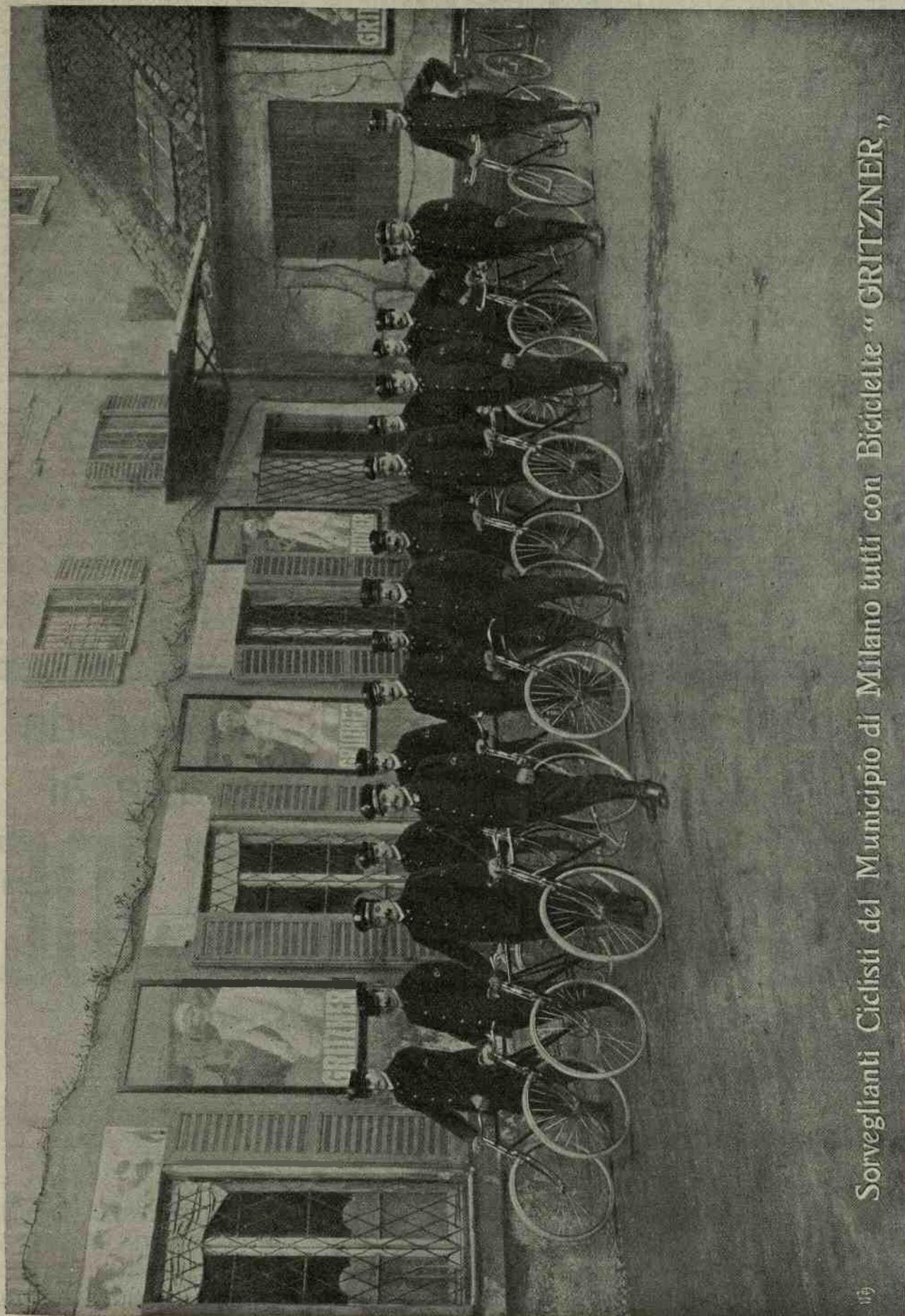
TORINO

Via S. Quintino, 6



Cataloghi e preventivi

GRATIS



E. FLAIG

MILANO

Via Moscova, n. 15



Cataloghi e preventivi

GRATIS

Sorveglianti Ciclisti del Municipio di Milano tutti con Biciclette "GRITZNER",

"GRITZNER"

è la BICICLETTA PREFERITA per GRANDE TOURISMO
è la BICICLETTA ADOTTATA dalle GRANDI AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE e PRIVATE
è la BICICLETTA IDEALE per GIOVANOTTO ELEGANTE
è la BICICLETTA più INDICATA per i PROFESSIONISTI, per gli UOMINI d'AFFARI, ecc.
è la BICICLETTA per TUTTI, di GRANDE ECONOMIA e di GRANDE DURATA

Nel mondo commerciale sportivo

L'economia della benzina nel motore dell'automobile.

Da quando il motore d'automobile ha raggiunto il grado di perfezione attuale, i costruttori fanno i maggiori sforzi per rendere il funzionamento il più economico possibile. L'aumento nel prezzo della benzina, che è ancora oggi considerata come il solo combustibile atto ad essere impiegato, contribuisce a dare un nuovo slancio a tali sforzi per ottenere la marcia dell'automobile più a buon mercato che possibile.

Si domanderà se sia possibile rendere il funzionamento dell'automobile più economico diminuendo la quantità del combustibile impiegato. La maggior parte delle automobili non funziona ancora razionalmente. Ogni automobilista dovrebbe ben controllare ogni giorno quanta benzina impiega, particolarmente per fare un certo numero di chilometri in un'ora, e dovrebbe fare del suo meglio per ridurre tale consumo con mezzi razionali.

Vi sono parecchi mezzi per raggiungere tale risultato: Quello che si impone, e di diminuire quanto possibile l'immissione del gas per una certa velocità voluta, mentre che l'accensione è tanto avanzata che il motore lo supporta senza ingranare.

Una buona carburazione è inoltre la condizione fondamentale per il consumo economico della benzina. La miscela del gas col'aria deve contenere la minor quantità di gas possibile, una miscela troppo ricca in gas dà delle esplosioni così molle e così deboli quanto una miscela troppo povera di gas, ma vi ha inoltre lo svantaggio di aumentare senza profitto la temperatura del motore senza parlare del consumo eccessivo della benzina, e di dar facilmente l'occasione, in seguito alla combustione imperfetta, di formare insieme coll'olio vaporizzato dei precipitati di carbonio.

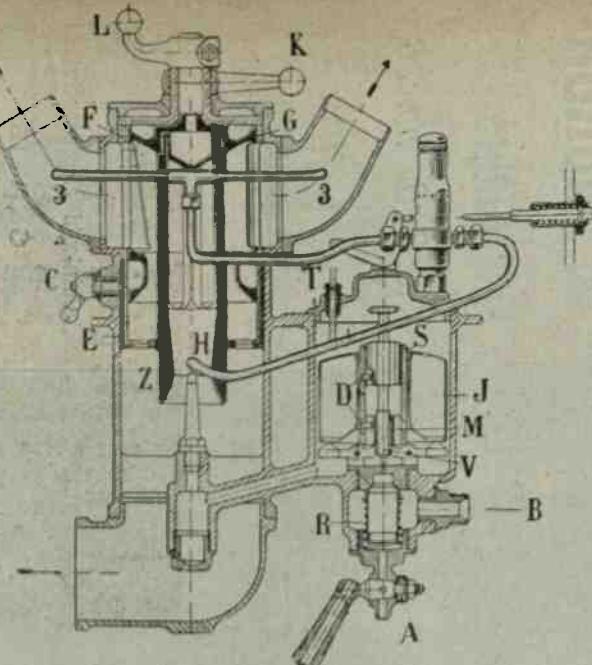
La miscela troppo povera di gas procura non solamente una buona esplosione, perché la pressione sia sufficiente, ma non fa salire inutilmente la temperatura. Così il carburatore ha una parte importante per ottenere una buona miscela del gas, e ciò che deve non solamente conservare la miscela nella perfezione, in tutti gli andamenti del motore, ma produce ancora una miscela intima e perfetta della benzina evaporata coll'aria.

Più tale miscela è perfetta, più la carburazione e la combustione del gas si compiono con rapidità ed in totalità nel motore, e più l'andone di questa sarà grande.

Vi sono molti carburatori che non rispondono interamente a tali condizioni, cioè che da un lato non producono tale miscela uguale in tutti gli andamenti del motore, e che dall'altra, non danno l'intimità voluta della miscela. Tali carburatori sono assai conosciuti come divisoratori di benzina e conviene cambiargli con altri carburatori di azione più completa. Si è così che talvolta si è potuto già ridurre il consumo della benzina, ma anche il carburatore più perfetto non dà mai che un'azione automaticamente precisa e tutti indistintamente lasciano a desiderare, per quanto in diversa misura, e il loro funzionamento è quindi sempre suscettibile di correzione.

Neun dubbio infatti che dalla maniera di agire del carburatore dipende il modo con cui si fa la miscela, e di conseguenza anche la quantità di benzina consumata. Numerose esperienze fatte sotto tale riguardo hanno dimostrato che ciò che contribuisce ad un consumo poco economico della benzina sono le depressioni variabili continuamente durante il variabile andamento del motore. In secondo luogo l'inconveniente del livello nella camera del galleggiante. Ma l'azione è perfetta dalla valvola all'ago che regolizza l'immissione della benzina dalla camera del galleggiante nel carburatore, soprattutto quando la vettura è in movimento; la ragione sta in questo che i colpi e le scosse ne impediscono la perfetta chiusura.

Per conseguenza, il tubo a getto della pompa, da di volta in volta una troppo grande quantità di benzina, la proporzionalmente della miscela varia costantemente. Il motore cammina irregolarmente e non produce assolutamente la forza che corrisponderebbe al consumo della benzina con una formazione uguale della miscela. Queste cause una volta eliminate e riconosciute, bisognava trovare anche modo di rimediarvi.



Come funziona il regolatore.

Gli esperimenti fatti col Regolatore d'aria sistema Gillet Schramm, hanno dimostrato nel modo più assoluto, che tali difetti possono facilmente essere evitati. Tale apparecchio consiste soprattutto in un elemento di congiunzione che realizza una comunicazione:

1° Tra la camera del galleggiante, cioè lo spazio che si trova sopra il livello della benzina;

2° La camera del carburatore che si trova sopra il tubo a getto della pompa e sotto la valvola d'immissione del gas;

3° Lo spazio che si trova sopra la valvola d'immissione del gas, dando inoltre, per una piccola apertura, comunicazione coll'aria esterna.

Con questa installazione il livello si conserva sempre ad altezza uguale nella camera del galleggiante durante la marcia dell'automobile, perché tutte le variazioni della pressione nella condotta d'aspirazione si comunicano immediatamente alla camera del galleggiante. Non occorre dire che per raggiungere questo risultato la camera del galleggiante dev'essere ermeticamente chiusa, perché il regolatore dell'aria non opera. Così, in questo apparecchio la conservazione dell'ugualanza del livello è assicurata nel modo più semplice. Liberando il galleggiante e la valvola del galleggiante da ogni influenza esterna.

Il successo del regolatore dell'aria è veramente sorprendente. Il motore, ricevendo più gas, aumenta più rapidamente in forza coll'apparecchio che senza di esso opera più fortemente e raggiunge più rapidamente il suo massimo numero di giri; la macchina diventa assai più elastica per i differenti andamenti, ciò che si sente molto piacevolmente ad ogni cambiamento di velocità.

Delle macchine, che senza l'apparecchio camminavano con una irregolarità inesplorabile, raggiunsero, impiegandolo, un movi-

mento assolutamente regolare. Ciò che inoltre è di grande importanza si è che, in seguito alla regolarità del funzionamento, il consumo della benzina è ridotto in un'enorme quantità. Anche nel caso del più debole risultato l'economia raggiunge ancora il 15 %, mentre per talune vetture essa ha raggiunto il 35 %.

L'interno del corpo dell'apparecchio è fornito con un altro corpo conico K è montato nell'interno.

Questo corpo conico è ugualmente fornito, ed ha un buco F è fornito attraverso la testa di questo corpo. Una orlatura è posta al di sopra della vite conica per assicurare la posizione. Il cono K è tenuto fermo dalla vaschetta.

Il cono interno ha due scopi:

1º Stabilire una comunicazione nella campana galleggiante fra l'aria esterna che penetra dal buco F e l'atmosfera.

2º Di servire di valvola di regolamento per le aperture dei due tubi di equilibrio D e C.

L'estremità del cono essendo tagliata diagonalmente, deve essere fissato in modo che esattamente la metà del diametro di equilibrio D e C sia chiusa, e terminato il montaggio si regola la posizione del cono in proporzione del bisogno del motore. Ne consegue che, voltando il cono sulla sua base, l'apertura dell'orifizio del tubo D si allarga e l'apertura C si chiude proporzionalmente, e quindi vi ha la possibilità di regolare l'apertura dei tubi proporzionalmente al bisogno del motore. L'è il limitatore del gas al carburatore. Tutte dell'apparecchio sono protette da un coperchio.

Per esaminare il funzionamento dell'apparecchio occorre il foro F e mettere il motore in moto. Si stringe allora la finché il foro F non sia chiuso. L'aria non potendo uscire dal foro F, ne risulta che la benzina partita dall'ingresso giacché l'aspirazione agisce non solamente sulla superficie benzina della campana galleggiante, ma anche nell'inflettore. In conseguenza il motore non funziona.

Se si apre abbastanza il foro F, per lasciar passare una quantità di benzina, sufficiente da permettere al motore di funzionare regolarmente, il principio del montaggio è di chiudere lo scoglio H per assicurare la posizione di.

Se, quando il foro F è completamente chiuso, il motore si arresta, vorrà dire che l'aria può penetrare nella campana galleggiante; ciò proviene dal fatto che i due tubi D e C non sono ben ripuliti e, in tal caso, la pressione dell'aria campana galleggiante non subisce nessun cambiamento per cui l'apparecchio e occorre notare con cura i due tubi.

E' assolutamente necessario che la campana galleggiante sia isolata dall'atmosfera, e questo si ottiene per mezzo di una rondella di carta o di fibra. La regolazione degli orifici dei tubi d'equilibrio si fa assai facilmente per mezzo del cono, occorre dire che è necessario che tale cono possa girare su e giù.

Se si chiude l'apertura del tubo C che conduce all'aria, ne risulterà un'accensione irregolare se il motore ha una piccola velocità.

E' dunque necessario ben conoscere il funzionamento dell'apparecchio e allora girare il cono finché il motore comincia a regolare a piccola velocità. Allora il montaggio è di sicuro.

Esperimenti fatti in Italia su automobili Standard e simili controlli hanno realizzato un'economia del 20 %.

L'ing. cav. Rosalini ha voluto fare un esperimento sullo stesso al freno, e con tutti i dieci controlli ha ottenuto il 10 % di economia. Occorre notare che nel motore fisso, le variazioni di pressione sono minime e il livello della benzina varia leggermente quindi che nell'automobile in marcia l'azione è al doppio e sempre maggiore quanto più numerose i cambi di velocità, gli accidenti della strada, e quanto più il motore ha servito.

Chi desidera maggiori chiarimenti potrà richiederli all'Ufficio Generale per l'Italia del regolatore sistema Gillet & Schramm, via Bogino, 27, Torino.

R. Testa

6gnuno può perfettamente vulcanizzare da sè le riparazioni ai Pneumatici grazie ai

Vulcanizzatori BOWDEN

funzionanti a Gas o ad Elettricità.

Massima facilità d'uso
Indispensabile agli Agenti e Garages

Vulcanizzatore Elettrico HAY

alle camere d'aria. La temperatura necessaria si ottiene col mezzo di un accumulatore ordinario di 4 volts e si mantiene uniforme durante l'operazione.

Vulcanizzatore BOWDEN a Gas

Modello N. 3

mediante il quale chiunque può effettuare in 15 minuti una riparazione vulcanizzata, sia alle coperture, sia

adatto per Officine e Garages, col quale si effettua la riparazione di qualunque copertura o camera d'aria.

LA CORSA SUSA-MONCENISIO

Si effettuerà il 9 agosto

Una decisione opportuna del Comitato. L'interessamento delle Case straniere.

La corsa Susa-Moncenisio per vetturine e motociclette non si dispera effettuarsi domenica, 21 giugno, è rinviata al 15 agosto.

La corsa del Cenisio è destinata ad avere un grande successo, e lo si arguisce dalle numerose iscrizioni già pervenute, e raccolte in Francia dal giornale l'Auto ed in Italia dalla Stampa Sportiva.

Quanto allo svolgimento di data già portato al programma della corsa Susa-Moncenisio in forza delle elezioni amministrative, alla gara stessa mancherebbe l'intervento di vetturine francesi iscritte a mezzo dell'Auto, le partecipando il 7 luglio al « Grand Prix » francese. Potrebbero portarsi pochi giorni prima al Cenisio. Per cui il Comitato, il quale lavora alacremente a questa prova, ha molto opportunamente presa l'elaborazione a tutto vantaggio della riuscita della corso, approvando il seguente ordine del giorno:

Il Comitato della corsa automobilistica Susa-Moncenisio nella sua seduta 15 corrente giugno

Considerato che tutte le Case costruttrici che già avevano dato la loro adesione e che avevano iscritto le loro vetture, hanno manifestato il desiderio che la corsa sia rinviata di qualche settimana.

Presso atto che altre Case impegnate nella gran corsa dell'Automobil Club di Francia, indetta per il 7 luglio e avendo subordinato il loro intervento al fatto che la corsa Susa-Moncenisio fosse susseguente a quella francese.

Delibera di aderire all'unanimo desiderio manifestato, rinviando la corsa Susa-Moncenisio al 9 agosto 1908.

Oltre alle già note Case francesi Peugeot e Sizaire-Radial, abbiamo il piacere di annunciare oggi ufficialmente l'intervento della Fuilliron, la quale per la prima volta si è iscritta ad una gara italiana.

Nel prossimo numero daremo l'elenco dei primi iscritti.

Le corse a S. Siro

Ci avviciniamo a grandi passi alla chiusura della stagione autunnale: il primo ciclo delle corse si compirà in breve, ultimando un periodo promettitore di grandi illusioni nel suo inizio, ricco pur troppo di gravi disillusioni nel suo momento più fastoso, non certo di incidenti incresciosi proprio al suo finire. Dopo i grandi avvenimenti, lo sport acquista sempre una tinta uniforme, indifferente, apatica: la droga che vuole parecchio tempo avanti che i suoi effetti siano completamente scomparsi, prima che tutto si interessi di nuovo alle vivande usuali, campane.

Il « Premio del San Gottardo » (L. 10.000, m. 2400), rappresentava una seconda edizione, leggermente scattata, del quinto « Gran Premio Ambrosiano », è corsa pressoché inosservata, pur avendo mantenuto tutte le caratteristiche d'una corsa di primaria importanza. Se il « Premio San Gottardo » fosse stato disputato avanti il clou delle nostre gare, il successo avrebbe raggiunto il più alto *diapason*. Trovavamo, tuttavia, alle prese un vincitore del « Premio Principe Amedeo », *Qui Vive*, kg. 46 (Goddard), del signor Alberto Chantre; una vittoriosa del « Gran Premio del Commercio », *Acacia*, kg. 61 (Smith), del principe Deidia; un'onesta cavalla impostasi nell'autunno scorso e recente trionfatrice nel maggior *handicap* di

San Siro, *Rosetta*, kg. 52 (Wright), del sig. Esengrini; pure *Crown Princess*, kg. 44 (Crickmire), del signor B. L. Guastalla, poteva rappresentare l'*outsider*, per le ottime prove fornite a due anni e per essere stata tenuta in serbo da tempo per questo periodo; come pure *Ruscello*, kg. 46 (Reid), di Razza Volta, l'eterna alternativa di corse promettenti e di performances inconfondibili, poteva recare il suo contributo d'interesse. Aggiungi un *derby-winner* in *Belbuc*, kg. 54 (Bartlett) e una puledra capace dei più grandi sforzi, *Larissa*, kg. 44 (Beckwith), entrambi della Razza di Besnate, e ancora *Fiorina*, kg. 44 (Varga), di Sir Rholand, che in tutta l'annata fornì prove di una regolarità assoluta e in alta classe, tali da farla ritenere ben migliore di quanto si era pensato a suo riguardo.

La carta ebbe ragione, e l'arrivo classificò giustamente il merito di ognuno, avuto riguardo alle condizioni del terreno. Lotta, a vero dire, non ne è mai esistita: *Qui Vive*, dopo aver assicurato una buona andatura all'inizio, rimase in seconda posizione per mettersi nuovamente al comando del lotto e arrivare indisturbato quando volle il suo jockey, e sempre dimostrando una supremazia assoluta, indiscutibile. Si vuole che il tre anni del signor Chantre non abbia fornito nel « Gran Premio Ambrosiano » l'esatta misura dei suoi potenti mezzi, causa le condizioni del terreno troppo allentate e punto confacenti al cavallo; domenica esso poté galoppare sopra una pista ottima e la sua azione fu delle più seducenti, sciolte, allungate: il modo col quale *Qui Vive* batté *Ruscello*, mentre *Fiorina* arrivava terza a distanza, lascia ragionevolmente adito alla supposizione che il figlio di Merlin e Quelquefois a terreno diverso avrebbe minacciato seriamente *Brimo* nel « Gran Premio Ambrosiano », per averne alla fine ragione, malgrado il sopraccorico di tre chilogrammi. Ma abbandoniamo le ipotesi per fermarci nel campo della realtà. *Qui Vive* è venuto con le ultime corse ad affermarsi forse il miglior puledro della generazione 1905: esso ha resistenza, struttura e carattere necessari per classificare ottimo un soggetto.

Il vincitore del « Principe Amedeo » ha la resistenza e il carattere che difettano un po' in *Demetrio*; possiede una costruzione bellissima, quasi irreproponibile, mentre *Brimo* ha una grave pecca da farsi perdonare.

Le grandi prove autunnali ci saranno di ottima e sicurissima guida nel giudicare della supremazia assoluta fra i tre maggiori trionfatori delle grandi corse dell'annata.

Che lo sport cominci a illanguidire è sintomo evidente, dato il lungo periodo di corse che ci venne offerto da un'attività inesauribile.

Ma ogni giornata dà sempre luogo a delle osservazioni speciali. Così nella nostra ultima cronaca abbiamo fatto tema principale dei commenti settimanali il cattivo funzionamento delle.... *starting gates*.

Oggi è doverosa la constatazione che domenica a



Qui Vive (kg. 46), di Alberto Chantre, montato da Goddard, vincitore del Premio del San Gottardo (L. 10.000) disputatosi il 14 giugno. (Fot. A. Foli - Milano).

San Siro le partenze raggiunsero quasi l'ideale in fatto di perfezione: si fece dell'accademia. Tutti — cavalli, fantini, *starter* e suo aggiunto, perfino gli incaricati a riporre i nastri strappati — si misero di puntiglio affinché tutto procedesse per il meglio; una nobile gara che commosse il pubblico si profondamente, da strappargli gli applausi alla sesta corsa. E non erano portoghesi!

Un miracolo, come una lode al Governo da un contribuente oberato d'imposte.

Ma a mantenere questo perfetto andamento deve anche aver concorso qualche multa di cento lire affibbiata dallo *starter* a chi, dimentico momentaneamente dei buoni propositi, aveva tentato in principio di rompere i nastri.

Un po' di rigorosità non guasta: anzi, tutti devono essere convinti che sarà il solo mezzo per ovviare in avvenire agli inconvenienti deplorati.

Gli effetti benefici sono apparsi subito: come riflusso di nuovo le qualità peculiari di buono *starter* del marchese Fassati, del quale si dimenticarono troppo presto i buoni inizi e, ciò che è peggio, si volle che altri pure li dimenticassero.

E una seconda osservazione sulle ultime corse di San Siro ci viene fornita dalla vittoria di *Tzigane*, una cavalla di corsa a vendere, che acquistò in fine di stagione una forma straordinaria.

La cavalla del signor Antonio Dall'Acqua è già alla sua terza o quarta vittoria in breve volger di tempo; la sua performance richiama quelle di *Whisky and Soda*, di *Bannockburn*, di *Balham*, che pure fecero delle serie di vittorie inattese e mirabili.

Concediamo molto alla forma; ma occorre che il programma si presti con le sue formule a simili exploit.

E' vero che è sempre bene che il buon cavallo venga largamente premiato; ma il fatto che i pesi non mutano quasi mai dal principio alla fine della riunione, contribuisce ad agevolare un compito già facile e a togliere ogni interesse ad una parte del programma.

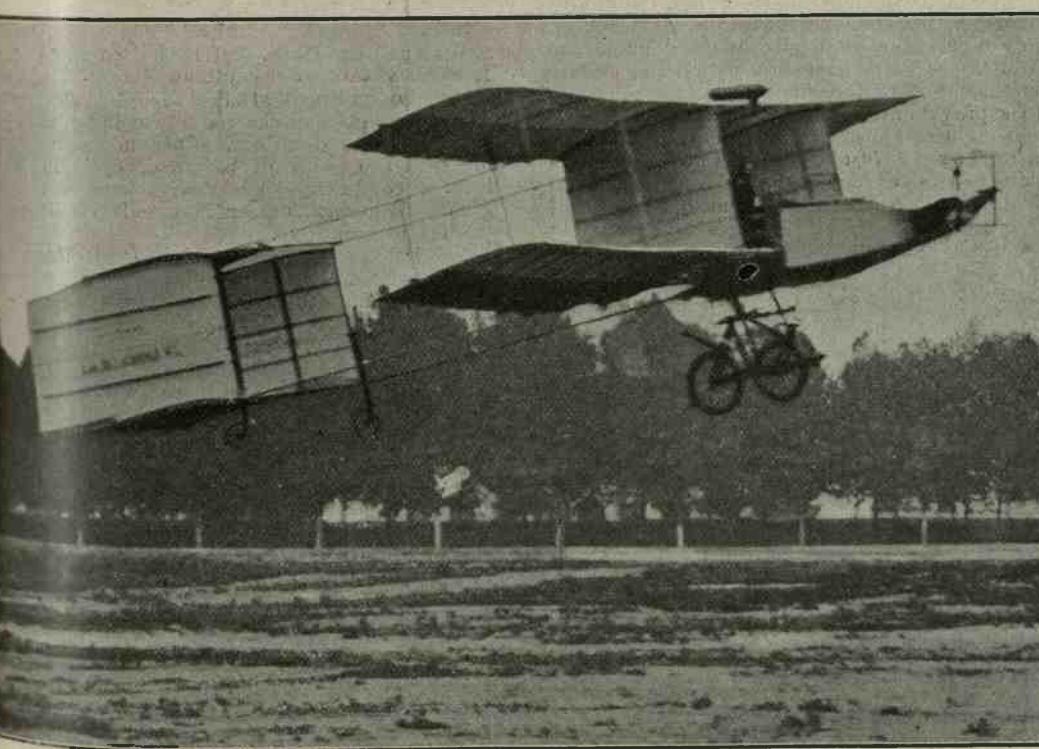
Così vediamo in moltissime corse secondarie, dotate con una cifra simile o di poco superiore a quella preposta a una prova a vendere, esclusi dai sopracarichi i vincitori di premi a vendere o a reclamare; oppure imporre lievissime penalità in peso a chi vinse più di una gara.

Le scuderie hanno già dimostrato apertamente la loro disapprovazione, dichiarando *forfait* in una gara nella giornata del « Gran Premio del Commercio »; ciò serve di monito ai compilatori del programma, i quali dovrebbero dare allo stesso una maggiore genialità o almeno ecletticità, che ora manca assolutamente.

Però non parliamo male di Garibaldi, cioè, della Società Lombarda. Per mezzo del suo tramite ufficioso il sodalizio milanese ci fa sapere che istituiscendo una nuova grande corsa e aumenta la dotazione di un'altra prova classica. La deliberazione del Consiglio direttivo è di data recente: l'annuncio, subito dopo i malumori destati dalla pessima partenza nel « Gran Premio Ambrosiano ». Che si sia voluto ammansire i bollenti spiriti con la lieta novella? Accettiamo, ad ogni modo, il verbo che ci rese cogniti dei due avvenimenti, ossia che col 1910 a San Siro sul nuovo ippodromo di Trenno verranno disputate per la prima volta le *Ouke d'Italia*, (L. 30.000, m. 2400) e che col 1909 il *Saint Leger italiano* — il *derby* autunnale — finora ricoperto di misere dieci mila lire, si ammanterà di una veste ricca di ben 20.000 lire, del doppio.

Queste due iniziative fanno già molto onore all'attività della Società Lombarda e più ancora al pubblico milanese che, entusiasta delle corse al galoppo, accorre a San Siro appontandovi il *substratum*, che rende possibile l'effettuazione delle geniali trovate: altro bolle in pentola e di non poca importanza.

Giovanni Galleani.



« Grande volerà a Milano giovedì 18 giugno. La fotografia riproduce un esperimento privato compiuto domenica 14.

(Fot. A. Foli - Milano).

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

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

Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

Il dominio aereo in guerra

L'apoteosi azzurra dell'aeronave, dai pavidi, dagli inerti, dai misoneisti e dagli ignoranti creduta, attraverso i secoli, appena un'ardente follia, è oggi una delle tante orgogliose realtà della scienza! E' cosa assodata ormai: l'uomo può lanciarsi nello spazio, come aquila maestosa!

Creduta sepolta sotto il cumulo di antiche, reiterate, fallite esperienze, l'aeronave, cinta di alloro, con poderosi colpi di ala si è oggi sbarazzata dalla grave morsa, e corre trionfante le vie dei cieli, radiosa di luce fatidica di ulteriori divinazioni, fremente di nuove lotte e conquiste.

numero, di mole e di saldezza. Così l'aeronave, mentre moltiplicherà l'eredità sociale, concorrerà a sempre più dirozzare i costumi, a ridurre le stragi, a dischiudere nuovi regni alla civiltà.

L'aerostatica ha poco più di



Il motore dell'aeroplano Zens.

Naturalmente, la scienza militare, che abbraccia nel suo dominio quasi tutte le altre scienze e deve perciò avere ispirazioni alte e pronte, si è subito impossessata del nuovo trovato, e tutte le nazioni, quale più quale meno, si sono date moto per avvantaggiarsene, nelle eventualità di future contese.

Ovvie ne sono le ragioni. Il fare muovere un esercito od una flotta, come un solo uomo, per rendersi invulnerabili su tutti i punti; il portarsi, con rapidità, dove il bisogno richiede; il mantenersi in relazione con i vari nuclei operanti e coi punti occupati; l'evolvere sul fascio di linee costituenti le direttive delle operazioni; lo sbrigarsi nei momenti e nei passi difficili; in una parola, il concepire tutte quelle combinazioni, profonde, per le quali con centinaia e centinaia di migliaia di uomini si comanda, si agisce, e si lotta, ansiosi della vittoria, tutto ciò richiede, oltre a saldo studio, altresì la integrazione di ogni ramo dello scibile umano.

Dato che la guerra sia una dolorosa quanto terribile necessità delle nazioni per decidere di questioni che non si sono volute, o non si sono potute risolvere con la ragione, noi vediamo sempre, attraverso i tempi, affacciarsi come elementi di lotta tutti i singoli e successivi trovati della mente e della mano dell'uomo; ed assieme allo sviluppo delle arti e delle scienze fisiche, vediamo eviandio attenuarsi, nel tempo, le barbare istituzioni, per cui a mano a mano si cessò dall'abbandonare i caduti, dal fare strazio di prigionieri, dal trarre schiavi i vinti, ecc., e la civiltà progredi.

Onde l'ingresso dell'aeronave tra i fattori di future lotte segna oggi, per noi, una delle tante tappe di quelle che la storia ci rivela nell'asta macedone, che conquistò l'Asia; nella corta spada del legionario che sottomise il mondo; nonché nell'avvento del cannone, che abbatté le merlate mura del feudalismo ed accrebbe i vaselli di



Da sinistra a destra: Paolo ed Ernesto Zens vicino al loro aeroplano.

un secolo di vita nelle sue pratiche attuazioni. Ma chi si preoccupò mai del dominio aereo? Tale preoccupazione non poteva sorgere che con la ora acquisita dirigibilità degli aerostati.

Il primo esperimento aerostatico ad uso militare fu fatto dal comandante Coutelle alla battaglia di Fleurus (1794). Senonchè questo ed altri vantaggiosi esperimenti aerostatici fatti dai

francesi agli assedi di Mauberge, Charleroi, Flenu, Maestrichte, Mayence non ebbero altro scopo che l'osservazione dall'alto.

Successivamente, dopoche la flotta inglese sequestrò il materiale aerostatico che Bonaparte voleva aver seco in Egitto, l'aerostazione militare subì una lunga sincope fino al 1870, non potendosi ascrivere all'aerostazione l'episodio del 1849 attorno a Venezia, quando gli austriaci lanciarono sulla città assediata duecento palloncini, carichi di bombe con miccie accese, i quali, per contrario vento sopravvenuto, ricaddero poi come meritato castigo sullo stesso campo austriaco.

Ma anche nel 1870, all'assedio di Parigi, durante il quale ben oltre sessanta furono gli aerostati impiegati, il loro compito si limitò a quello di

consentire l'esodo dalla città ad un centinaio e mezzo di persone e di portare dispacci.

E nemmeno durante la guerra russo-giapponese del 1904-05, vicinissima a noi, si ebbe qualche divario di applicazioni aerostatiche. Anzi sembra che i giapponesi, che pur usaroni sulle navi il pallone frenato per giovarsi nello stabilire la direzione del tiro indiretto su Port Arthur, scaraggiassero invece di aerostati nell'esercito; e viceversa i russi, che concordemente affermavano la grande utilità del servizio di osservazione aerostatica in terra, ne erano sprovvisti per mare, perchè la nave aerostiera, il *Russ*, non raggiunse la flotta, sì che la sorpresa dello sventurato Rojestvensky fu completa!

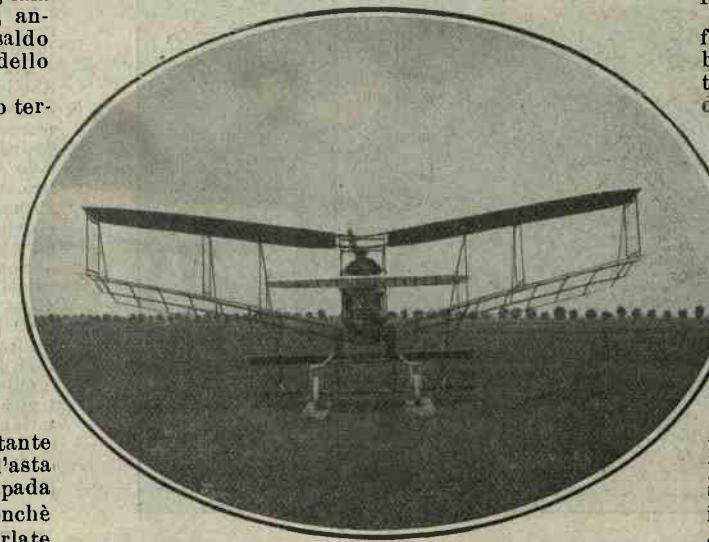
Ottenuta la dirigibilità degli aerostati, lo sguardo degli uomini politici e degli nomini di guerra, oltreché rivolgersi ai confini terrestri e marittimi, è ora chiamato ad affisarsi anche in alto, nell'oceano aereo!

Infiniti furono i tentativi fatti per giungere agli attuali dirigibili. Nel 1884 il capitano Carlo Renard, assistito dal capitano Arturo Krebs, costrusse, dopo lunghi studi, il dirigibile *La France*, a motore elettrico, che raggiunse la velocità di venti chilometri all'ora, ritornando con propri mezzi al suo punto di partenza. Così, fin da allora, si comprese che la navigazione aerea, per gli usi di guerra, era entrata nella via della sua pratica utilizzazione.

Nel 1897 la Germania creò il *Deutschland*, che fu il primo dirigibile cui si applicò il motore a benzina. Senonchè la troppa vicinanza di tal motore all'aerostato incendiò il gas, e gli aeronauti, da mille metri di altezza, precipitarono a terra.

Non perciò si attenuò affatto il vivissimo interesse delle nazioni alla soluzione del meraviglioso problema, e di dirigibili, qua e là, un po' dappertutto, se ne costruirono a dozzine. Qualche risultato si ebbe anche da noi col dirigibile *Italia*, del conte Almerico Da Schio, cui mancò però un più brillante successo, perchè l'inventore lasciò solo dal Governo, ciò che non sarebbe certamente accaduto altrove.

Ma si fu nel 1905 che l'aerostazione entrò risolutamente ed indiscutibilmente nel campo veramente pratico della dirigibilità e seguì quindi l'avvento dell'aerostato come arma offensiva da guerra; per cui in pochi anni la Francia pose insieme e conta oggi una flotta aerea di ben sette dirigibili, quali il *République*, il *Démocratie*, il *Liberté*, il *Vérité*, il *Justice*, il *Lebaudy* ed il *Ville de Paris*, che ha sostituito l'involatosi *Patria*, la Germania, una flotta aerea di cinque dirigibili



L'apparecchio veduto di fronte.

ZÜST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale
ENRICO MAGGION - MILANO

gli il Parseval ed i Zeppelin I, II, III e IV; — Inghilterra — malgrado la perdita del Nulli Secundus I, infranto, nello scorso anno, da vio- tissima bufera — i tre dirigibili Barton e Nulli Secundus II e III; ed altre nazioni stanno per allestire flotte aeree, senza darne ancora notizia, con più geniali e perfezionati congegni.

Ancanto all'avvento del dirigibile, sempre più leggero di un uguale volume di aria, abbiamo avuto in questi ultimi mesi anche il radiosso avvento dell'aeroplano, che, più pesante dell'aria, ha pure spiccato il suo volo con sicure ali nello spazio. Ma, almeno per il momento, il dirigibile rimane e signoreggia nei cieli, come nave da guerra, mentre l'aeroplano, di volume piccolissimo, gioverà, forse, a servizi comuni di minima importanza.

Inoltre, il dirigibile, anche se perforato nel suo involucro, può essere riparato o, nella peggiore ipotesi, discenderà lentamente a terra; mentre l'aeroplano, malgrado l'incontestabile gloria ottenuta prima dal Santos Dumont, poscia dal Farman, ed oggi infine da Leone De La Grange, che ha volato testé per ben dieci chilometri, qualora si verificasse la minima interruzione nel suo motore, cadrebbe inesorabilmente al suolo come un bolide.

A riprova del primo asserto sta il fatto di un esperimento eseguito in Russia, fin dal 1891, con tiro a shrapnel, a oltre tremila metri di distanza, contro un pallone frenato di seicento metri cubi, portante manichini. Ebbene il pallone, colpito da venticinque pallottole e con cinque fori da trenta centimetri l'uno, prodotti dai colpi degli shrapnelli, dissesto lentamente, si posò, si rialzò e quindi ricadde al suolo. In quanto poi alla mortale fragilità dell'aeroplano, corre notizia che il Santos Dumont, per assicurargli alto e lungo volo, voglia adottare un sistema misto, valendosi, cioè, del pallone per l'elevazione e mantenendosi poscia in aria con mezzi propri per la propulsione, indipendentemente dall'involucro.

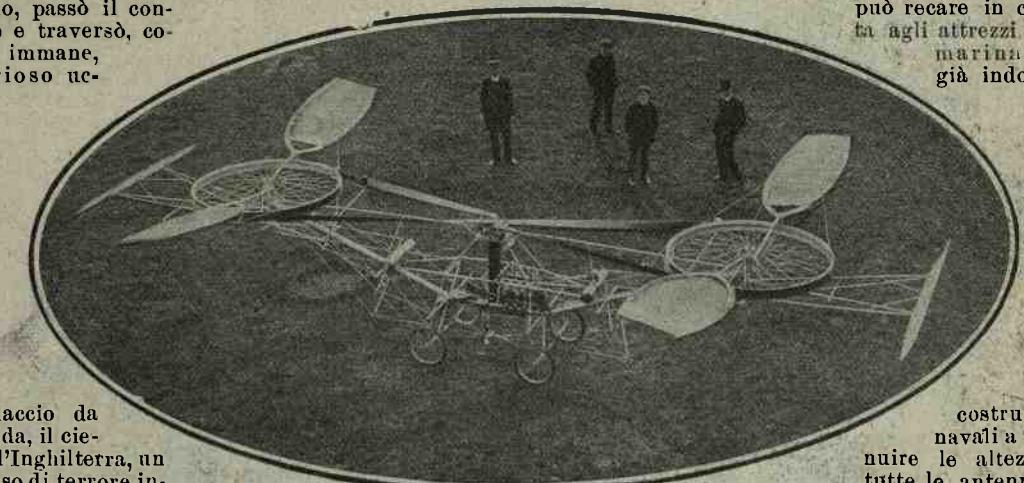
Il principale e più decisivo impulso alla nave da guerra aerea fu dato dall'ingegnere Julliot, al quale i fratelli Pietro e Paolo Lebaudy fornirono ingenti somme, che resero possibili numerosi studi ed esperimenti. Consistettero questi in ben ottanta viaggi aerei in differenti circostanze di temperatura, di altitudine, di vento ed anche nel cimento di una navigazione con fortissimo temporale; nel lancio di proiettili, alcuni dei quali raggiunsero il peso di venti chilogrammi; in ascensioni ed osservazioni notturne; nel rilievo di piani, di fotografie; nel variare l'altitudine dell'aerostato senza perdere zavorra, o perdere questa senza variare l'altitudine; nell'adozione di un motore ad esplosione, da 50 HP, suscettibile di mille giri al minuto, atto ad imprimere all'aerostato una velocità massima di quaranta chilom. all'ora, ecc. Si affermò così il tipo del Lebaudy, *Patrie*, ga-

gliarda nave aerea, che ci fu larga di insegnamenti, aerostato sul quale Clemenceau e Picquart constatarono, in uno dei suoi tanti viaggi, il senso meraviglioso di sicurezza di cui godevano al suo bordo, come sul ponte di una corazzata.

Anche il Nulli Secundus I fu degnò emulo del *Patrie*. E quando il primo nella pienezza del suo vigore roteò su Londra, e poscia quando il *Patrie*, trascinato dall'uragano, passò il confine e traversò, come immane, furioso ue-

marci ormai sulle conseguenze che tale dominio potrà avere nei casi di guerre dell'avvenire.

Il dominio aereo che si può ottenere a mezzo di un dirigibile sarà di immenso vantaggio tanto per terra quanto per mare, sia per l'esplorazione e sia per il combattimento. Il danno che la caduta degli alberi delle navi, sotto il tiro delle artiglierie nemiche, può recare in coper- ta agli attrezzi ed ai marinai, ha già indotto i



cellaccio da preda, il cielo d'Inghilterra, un senso di terrore invase l'animo degli uomini di guerra L'elicottero di Cornu pesa 260 km. ed è munito di un motore di 24 HP.

che si chiesero: « Se un dirigibile sconfinasse, come arrestarlo, sia da fermo, sia se corra, sia in pace, sia in guerra? A chi appartiene l'aria? ».

Si volle deferire tale questione alla Conferenza dell'Aja; ma, poichè non esiste un diritto aereo, le nazioni non vollero ipotecare l'avvenire. Da ciò scaturisce l'importanza che le nazioni stesse ammettono al dominio aereo, frutto del progresso scientifico, per caso di guerra. Da ciò gli scritti del Driant sulla *Guerre en ballon* e del Wells sulla *Guerra nel xx secolo*, scritti che parvero fantastici, per arditi pensamenti escogitati, come quelli di Scott-Elliott, che nell'*Histoire de l'Atlantide* descrive la macchina volante usata dagli atlantidi, hanno acquistato oggi pregio e valore di una meravigliosa realtà! E senza dubbio sorprese sempre più geniali ci apparecchia ancora la mente chiaroveggente e concettosa di altri illuminatissimi scienziati. Vorremmo ricordare per sommi capi le ipotesi che tali scrittori trattarono con originale genialità, per dimostrare quanto essi, sia pure con una tinta di azzardato romanticismo, riuscirono a vaticinare, con la scorta di razionali criteri, l'ora presente del conseguito dominio aereo; ma l'economia di un articolo ci induce a soffer-

costruttori navali a diminuire le altezze di tutte le antenne, ed ora si tende a sopprimere interamente gli alberi, perchè essi costituiscono nel combattimento una perenne minaccia. Sulle tolde non emergerebbero più che torri corazzate.

Comunque, se anche non si giungerà subito a fare sparire dalle navi oltre gli alberi anche i fumajoli mercé l'impiego di motori elettrici, o ad esplosione, è evidente che oggi l'esplorazione dagli alberi riesce scarsa, ed inoltre, i segnali non sempre riescono tersi sull'azzurro del cielo, ma spesso sono avvolti da veri turbini di fumo pei numerosi fumajoli. Un dirigibile (grande o piccolo, non discutiamo) che evolva dunque sopra le navi darà più sollecite ed esatte segnalazioni ed esplorera meglio anche il fondo del mare per avvistare l'approssimarsi di un insidioso sottomarino e per far cadere su di esso dei proietti che ne frangano la rotta, onde averne salvezza. Inoltre l'aerostato avvisterà anche eventuali torpedini ed i bassi fondi di mari sconosciuti.

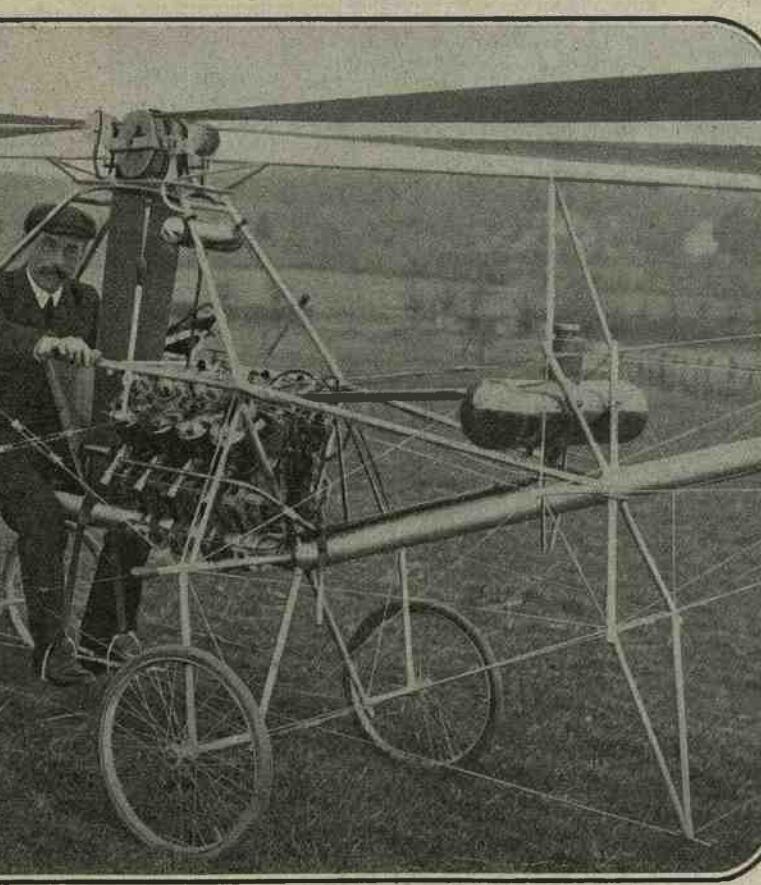
Che dall'alto vi sia possibilità di penetrare con lo sguardo in un notevole spessore di massa liquida è cosa ormai già provata dai pescatori di pesce-spada, i quali sono guidati da vedette poste sulle rocce, costiere dai cento ai duecento metri di altezza. Di più, l'aeronauta francese Carpazze

afferma che elevandosi di seicento metri sulla superficie del mare, questo disvela, entro certi limiti, grande parte dei suoi misteri. I dirigibili permetteranno pure ad una flotta di evitare sorprese presso arcipelagi, o coste frastagliate, dove navi nemiche possono facilmente annidarsi per irrompere poi improvvisamente. Insomma il dirigibile è chiamato, in mare, ad essere, dall'alto, l'occhio vigil e tutelare della flotta. Esso potrà eziandio guidare una nave stando al disopra delle nebbie, comunicare coi semafori, trasmettere segnali, pilotare una squadra attraverso sbarramenti subacquei, avvistare siluri, mine, torpedini, sottomarini colpendo questi ultimi; infine, dirigere e controllare il tiro delle artiglierie ed esplorare la rotta, o spingersi alla ricerca del nemico.

In terra il compito del dirigibile, in guerra, sarà quello non solo di una più attiva ed estesa vigilanza, dagli occhi di Argo, sul capo delle truppe manovranti su fronti più vaste che non siano quelle tenute dalle flotte, ma ancora più quello di proteggere le proprie truppe in movimento, ed in posizione, per impedire alle flotte di aeronavi avversarie di fulminarle dall'alto. Alle future navi nessun danno potrà arrecare i tiri dai dirigibili, e anche nelle presenti condizioni esse possono sperare qualche salute evolvendo a tutto vapore; ma in terra la cosa è molto diversa come non occorre dimostrare.

Che avverrà dunque?

Avverrà che l'esordio delle grandi battaglie consisterà nella zuffa animosa fra le aeronavi dalle due parti per la conquista del dominio aereo. I dirigibili avversari armati di cannoni da piccolo calibro e di arieti si avviteranno l'un contro l'altro.



Paolo Cornu e il suo elicottero.

BIANCHI

BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO



Le regate sul Po. — Il pubblico.

(Fot. ditta Ambrosio - Torino).

nello spazio col fuoco del cannone e col rostro. Sarà una meravigliosa lotta di leggendari falchi! I superstiti dei dirigibili squarcianti ricorreranno per salvarsi ai paracadute e lo spettacolo sarà terribile per gli spettatori che potranno osservarlo da terra ad occhio nudo o col cannocchiale.

La flotta di dirigibili che avrà ottenuto il dominio aereo si darà allora a correre gli spazi sovrastanti all'avversario tempestandolo dall'alto con proiettili, razzi, materie incendiarie, ecc.; per agevolare così l'anzianità del proprio partito sul terreno ed il ripiegamento dell'altro, di cui minaccia sempre le retrovie, anche di notte, con l'aiuto della luce lunare o con potenti riflettori, mentre le aeronavi saranno pressoché invulnerabili sia per le difficoltà di eseguire dai basso tiri verticali, e sia per la facilità con la quale potranno sottrarsi ai tiri librandosi a grandi altezze.

I dirigibili ritornando di tratto in tratto sulla propria base a rifornirsi, riprenderanno ogni giorno il dominio aereo e la loro azione su monti e piani, di valle in valle, continuerà incalzante e spietata, distruggendo gli apparecchi vitali delle regioni urbane come condutture d'acqua, gazometri, generatori elettrici, stazioni ferroviarie, fino ad ottenere sotto sì potenti quotidiane pressioni la sottomissione del vinto e del suo territorio.

I misoneisti oseranno ancora chiamare utopia quanto abbiamo fin qui esposto?

Peggio per loro se non intendono ancora che l'utopia di ieri è la realtà dell'oggi!

Onde per noi non v'ha dubbio che alla difesa della nostra terra nativa siano bensì necessari, come in passato, un forte esercito ed una potente marina; ma sia indispensabile, per l'avvenire, altresì una numerosa, agile, gagliarda e maestosa flotta di dirigibili.

Per guardare sicuri allo *zenit*, occorre che il nostro aereo sia libero fino al cielo!

Padova, 7 maggio 1908.

Col. A. Tragni.

Il successo delle regate sul Po

La Sezione Eridanea del R. Rowing-Club Italiano deve essere soddisfatta del pubblico grandioso che domenica ha affollato le rive del Po per assistere alla giornata di regate che essa aveva preparato assai bene.

La Giuria delle regate era composta dei nomi seguenti: cav. Tommaso Rolando (presidente), dottor Virgilio Attilio (segretario), dottor Delaude, Dotto Felice Bassignana, Beltramini, Cabigli, avv. Ottorino Clerici, Colombo, Fasani, dottor Giorgi Eugenio, Maffei, ing. O. Marinoni, Patriarca, Porcile, dottor Sordone, Squarzini, Vigo, ed i rappresentanti delle Società fuori Torino.

Eccene i risultati:

Outriggers a 4 e timoniere (Coppa Carlo Roggero, m. 1800):

1. La Caprera di Torino, in 5'57" 2/5 (signori Solaro, Pignatta, Garetto, Venco);
2. La Cristoforo Colombo di Pavia, in 6'10";
3. La Canottieri Lecco di Lecco, in 6'25".

Gara Skiffs, juniores (m. 1500):

1. La Cerea di Torino (Rominger), in 4'43";
2. L'Armida di Torino (Fea), in 4'54";
3. La Ginnastica di Torino (Alberto), in 5'1".

Outriggers a 2 vogatori e timoniere, seniores (m. 1800):

1. La Cristoforo Colombo di Pavia, in 6'31" 2/5 (signori Sansoni Ettore, Albertini Mario);
2. La Cerea di Torino, in 6'49";
3. La Ginnastica di Torino, in 6'56" 4/5.

Gara Double Scull, seniores (m. 1800):

1. La Milano di Milano, in 4'28" 4/5 (signori Sacchini e Dones);
2. La Caprera di Torino, in 4'38";
3. L'Armida di Torino, in 4'39".

Gara Veneziana a 4 vogatori, seniores (m. 1800):

**NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS."**
CHE PORTA IMPRESA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTINI-FERRAR

1. La Canottieri Olona di Milano, in 6'50" (signori Prendoni, Aperti, Borghi, Ricci);
2. Il primo equipaggio della Ginnastica di Torino, in 7'18";
3. Il secondo equipaggio della Ginnastica di Torino, in 7'27".

Gara Skiffs, seniores (m. 1500):

A questa gara dovevano partecipare la Cerea (Rominger), Armida (Fea) e Milano (Sacchini). Per l'ultimo momento si ritirarono Rominger e Fea. Allora Sibaldi, della Caprera, uno degli eliminati del mattino, chiede al Sacchini di poter fare la gara con lui, e questi molto gentilmente acconsente. Naturalmente, Sacchini (la Milano di Milano) vince la gara in modo superbo, impiegando 4'56" 2/5. Sibaldi, sfiduciato, si ritira quasi a metà percorso.

Gara Principe Amedeo (per outriggers a 4 vogatori):
Essendo iscritta solamente la detentrice della Coppa

la Cristoforo Colombo di Pavia, e presentandosi questa alla partenza, la Giuria le fa fare il percorso al cronometro.

Outriggers a 8 vogatori, juniores. Coppa Caprera:
È la corsa più interessante della giornata. Il totalizzatore ha infatti lavorato moltissimo. Parte gran favorita la Cerea di Torino, che, dopo una bella volata sui primi 300 metri, prende leggermente il comando della corsa, portando il suo vantaggio a qualche lunghezza. Sul finire della regata l'Armida ha un magnifico ritorno, quasi da minacciare la Cerea, che per taglia prima il traguardo ancora con mezza lunghezza di vantaggio. Ecco l'arrivo:

1. La Cerea di Torino, in 5'20" 4/5 (signori Rossi, Rocci, Nasi, Lajolo, Galligani, Bianchi, Schauten Bivermi; timoniere Mario Charvet).
2. L'Armida di Torino, in 5'25" 3/5;

3. La Caprera di Torino, che abbandona la corsa 250 metri dal traguardo.

Alla « Bucintoro » di Venezia.

Mercoledì, 10 corr., ebbe luogo nel Palazzo Reale, gentilmente concesso, la solenne inaugurazione del nuovo vessillo che S. A. R. la Principessa Letizia donò alla Reale Società Canottieri Bucintoro. Alla cerimonia intervenne S. A. R. la Principessa; parlò il sindaco portando il saluto della città, e il barone Mayneri, presidente della Bucintoro. Più tardi, nella splendida sede sociale, venne offerto lo champagne agli intervenuti, fra i quali moltissime le signore. Gabriele d'Annunzio, che aveva moltissime le signore, intervento, all'ultimo momento telegrafo declinando, impossibilitato a venire!

Giuoco del calcio

Notizie a fascio.

Sotto il titolo *Comunicato importante* ci perviene dalla F. I. F. quanto segue:

La Federazione Italiana del Foot-ball, allo scopo di formare un elenco di tutti i giocatori italiani con rispettivi cenni biografici che ne ricordino la storia, invita tutte le Società federate a far richiesta alla F. I. F. degli appositi cartellini da riempire (nel numero che ogni Società desidera) dei singoli giocatori. Questi cartellini, che formeranno una grandiosa rubrica nominativa dovranno essere ritornati alla F. I. F. (corso Garibaldi, 71, Milano) non



Le regate sul Po. — L'imbarcazione Cristoforo Colombo di Pavia vincitrice della Gara Verbania. Sansoni Ettore, Albertini Mario, Fregnami Alfredo (tim.).



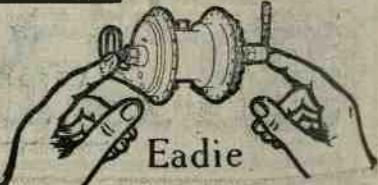
Le regate sul Po. — L'imbarcazione Caprera di Torino vincitrice della Coppa Juventus. Solaro A., Pignatta G., Garetto D., Venco G., Sesia F. (tim.).

Eadie

È IL MOZZO DEI PIÙ GRANDI MERITI

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

IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI GROSSISTI



Eadie

tardi del 31 luglio p. v. La F. I. F. s'incaricherà di ordinamento, e se del caso di una pubblicazione utile a tutte le Società.

Tutti i giocatori, anche i nuovi, mandino il cartellino. La F. I. F. penserà poi a riempirlo man mano in mano che il giocatore farà qualche cosa notevole.

« Firmato: Rag. L. Bosisio ».

Noi saremmo curiosi di sapere dall'egregio segretario federale chi gli fece nascere la luminosa idea del cartellino.

Eh via! Vi è ben altro di più utile e di più impellente da studiare e da risolvere.

Non crediamo inoltre che la F. I. F. abbia tali mezzi a sua disposizione da permettersi il lusso di promuovere la pubblicazione di una *réclame* così ormai inutile, dal momento che ogni anno cento *foot-ballers* conosciuti si ritirano per cause varie dal loro sport, e cento altri ne entrano! Un'enciclopedia dei giocatori italiani... Aspettate qualche anno ancora e poi ripareremo dei... cartellini del ragioniere Bosisio, inesauribile di trovate proprie... in mancanza di quelle presidenziali, attendendo le quali gioco del calcio in Italia andrebbe a rotoli!

L'Unitas Club di Milano ha messo in palio un premio dono del proprio consocio signor ragioniere Terragne, intitolato: *Challenge Terragne*, da disputarsi fra le giovani squadre di terza categoria e libera la Società regolarmente federata. Questo ciclo di gare è approvato dalla F. I. F.

La squadra del F. C. Junior era così composta: Tirozzi, Arrigoni, Paracchini, Magni, Biglio, Ravaioli, Moschino II, Margaritora A., Armano, Debernardi II, Gherzi.

** Lunedì 8 giugno, sotto la pioggia, si svolsero le gare per la Coppa d'argento della *Ferrara Football Club*, dono gentile delle signore ferraresi.

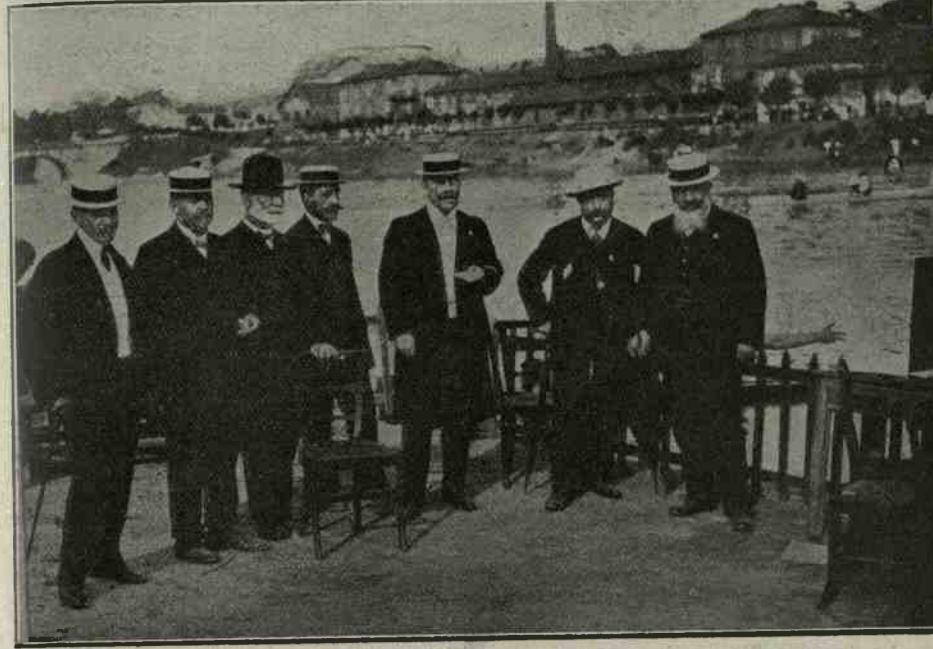
Nei matches eliminatori la squadra del *Ferrara F. C.* vinceva facilmente la *Juventus Felsinea* di Bologna, 3-0.

Successivamente si battevano il *Club di Scherma e Ginnastica di Padova* colla squadra della *Venezia Football Club*, la quale vinceva con 2 goals a 1, entrando quindi in semifinale colla *Associazione del Calcio di Vicenza*.

Questo fu il match più importante della giornata, giocato ammirabilmente da ambo le parti, ed in modo



La Canottieri Olona di Milano, vincitrice della gara Veneziana a 4 vogatori (sempre), sig. Prendoni, Aperti, Borghi e Ricci.



La Commissione organizzatrice delle regate di Torino. — Nel centro il conte Gazzelli-Brucco. (Fot. Ambrosio).

* Alla *Coppa Città di Treviglio* si sono iscritte otto Società. Le gare si sono svolte domenica e lunedì 7 ed 8 corrente,

Nella prima giornata il *Club Sportivo Trevigliese* batte il *Casteggio F. C.*, 1-0.

Ansonia F. C. batte *Libertas F. C.*, 3-1.

Minerva F. C. batte *U. S. M.*, 5-0.

Atlanta di Bergamo entra pure in semi-finale, avendo l'*Associazione Goliardica di Pavia* dichiarato *forfait*.

La medaglia d'oro messa in palio dal Municipio di Milano per squadre di seconda categoria venne vinta dal *Milan Cricket*, che batte in finale il *Genoa Cricket* con 10-0.

Crediamo sia lecito domandare se quella del *Milan Cricket* era una prima od una seconda squadra.

* La *Coppa Mantova* disputatasi il 30 maggio segnò una bella vittoria dell'*Associazione del Calcio Vicentina* sulle tre altre squadre presentatesi.

* Una Società del *Calcio italiano a Londra*. — Dal solerte nostro corrispondente londinese signor Pallavicini riceviamo una fotografia, che pubblichiamo, della prima squadra del *Royal Foot-ball Club*, società costituitasi in Londra, quasi esclusivamente fra giocatori italiani residenti in Inghilterra.

Questa squadra ha saputo in questa ultima stagione di foot-ball ottenere dei buonissimi risultati uscendo vittoriosa contro dei buoni clubs dilettanti inglesi, fra i molti il *Surrey F. C.*, il *Keik Prouse F. C.*, l'*Olive F. C.*, riuscendo così a tenere un poco alto il prestigio del foot-ball italiano in questa patria dell'association.

Naturalmente i nostri connazionali, favoriti dal caso, residenti a Londra, hanno la fortuna di poter assistere a tutte le gare che settimanalmente si disputano tra i grandi clubs di professionisti inglesi, e studiarne tutte le finezze e le fasi di questo bellissimo sport, di modo che quando torneranno in Italia si saranno applaudire come perfetti *foot-ballers*.

* Nella Piazza d'Armi di Pinerolo si incontrarono in amichevole match la prima squadra del *F. C. Robur* di Pinerolo contro il *F. C. Junior* di Torino. Vinse la giovane Società *F. C. Junior* con 2 goals ad 1.

Si distinsero i signori Magni, Tirozzi del *F. C. Junior*, ed i signori Donot e Cotalora, del *F. C. Robur*.

speciale dalla squadra di Venezia che, sebbene non al completo, avendo dovuto sostituire due giocatori della 1^a squadra con altri due della 2^a, segnava nelle due riprese 3 goals a 2.

La finale fra Venezia e Ferrara fu quasi priva d'interesse, stante la spiccata superiorità di Venezia, che facilmente batteva Ferrara, vincendo così la Coppa.

I giocatori del *Foot-ball Club* di Venezia sono: Borella, Lorenzetti, Aemisegger, Lanza, Golzio, P. Bovati, Piccoli, Bertoletti, Vivante, Vianello, Santi.

Fra le seconde squadre del *Foot-ball Club* di Venezia e di Ferrara si giocò un match in cui Venezia segnava 5 goals a 1, vincendo la medaglia d'argento dorato dono del Comitato.

Funzionavano da referee i signori ingegneri Camperio e Mezza. V. P.

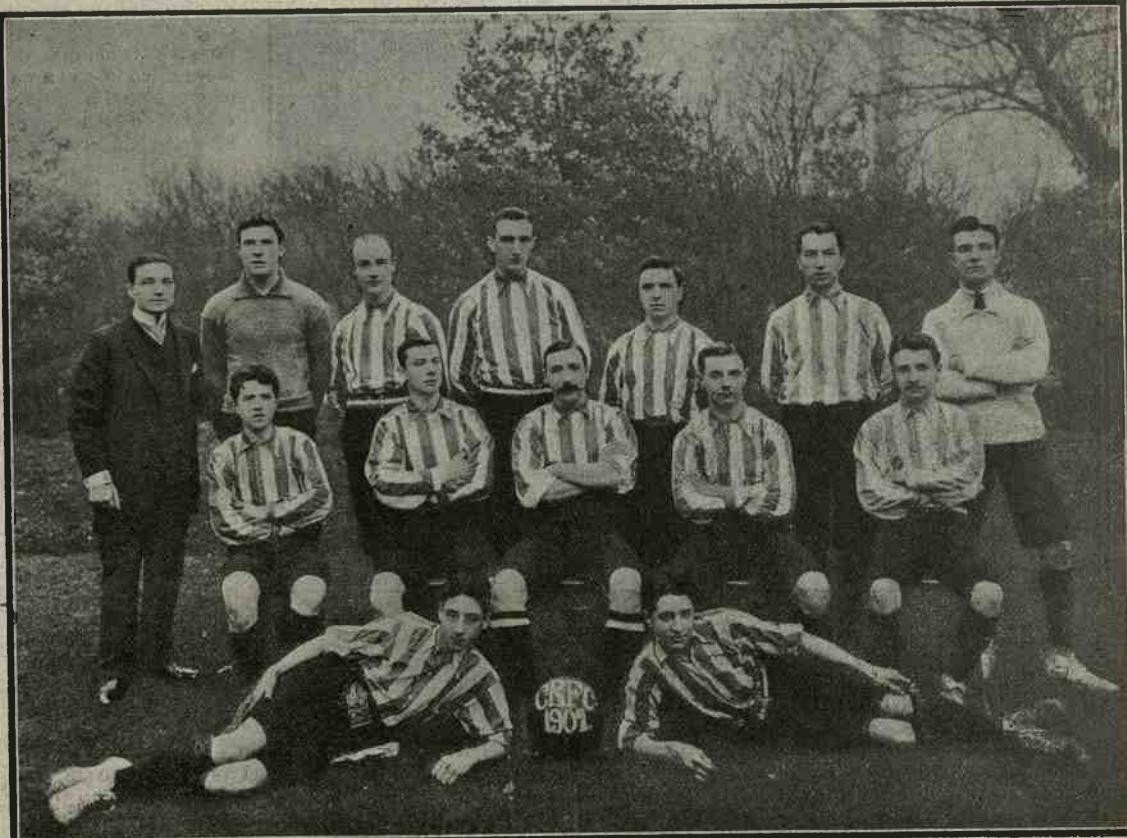
** *Grande Juventin simposio*. — Sabato sera 20 corrente, alle ore 20, l'*Juventus Foot-ball Club* di Torino si radunerà a gran banchetto al Ristorante della Pace per festeggiare il primo decennio della sua vita rigogliosa e... prolifico di falangi di *neo-foot-ballers*.

Al simpatico simposio sono invitati (pagando la quota di L. 6 al *Bar Farmania*, via Po, 4) soci, amici e ammiratori di vecchia e di recente data.

L'abbonamento alla

Stampa Sportiva

costa L. 5



Royal Foot-ball Club di Londra. — G. Garrano (segretario), N. Mosetti, W. Kautsch, F. Cantù, G. Pala, G. Fu-magli, E. Cipollina, A. Caccini, E. Canterno, J. White (capitano), F. Parry, E. Parry, C. Gadda, F. Boeri.

REJNA-ZANARRINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

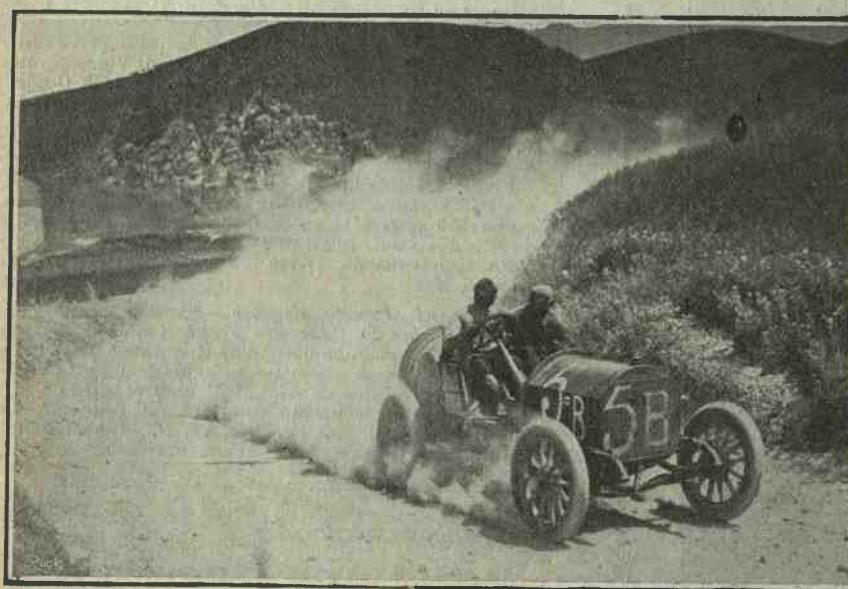
FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

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



Ricordi della Targa Florio 1908.
Trucco nella curva di Cerdà.



Cerano nella curva di Terbatolo.



Il cavaliere Florio segnalatore dei passaggi.

Un colloquio col vincitore di Brookland

Sabato mattina, col diretto di Francia delle ore 6,33, faceva ritorno a Torino il giovane campione del volante Felice Nazzaro.

Desiderosi di esporre ai lettori quale fosse la impressione riportata dal Nazzaro nell'incontro col campione inglese, lo abbiamo intervistato sul *match* di cui tutto il mondo sportivo ed industriale ebbe di questi giorni ad interessarsi.

pressione provata nella vertiginosa corsa?

Questa fu la prima domanda da noi rivolta al campione.

— Niente di straordinario — rispose Nazzaro.

— Emozioni forse maggiori provai nelle lunghe corse su strada. Correndo sulla pista non ci si può fare un'idea esatta della velocità massima, a cui si sottopone una macchina, mentre, al contrario, possiamo ciò verificare su una strada. Il pubblico a sua volta tanto meno può giudicare della corsa, poiché per soli pochi istanti assiste

Poche ore erano passate dal suo arrivo e già il Nazzaro indossava la *blouse* di meccanico e stava occupato nella preparazione della macchina per la prossima battaglia sportiva: il Grand Prix di Francia del 16 luglio.

Nel grande salone di montaggio della Fiat, infatti, trovammo il Nazzaro in compagnia di Wagner, il forte campione francese, vincitore della Coppa Vanderbilt, e del suo fido meccanico Fagnano, tutto intento al controllo dei vari pezzi, di cui sarà costituita la sua nuova macchina. Con la cortesia che lo distingue, Nazzaro ci narrò lo svolgimento del duello automobilistico di Brookland.

— Quale fu l'im-

da vicino agli sforzi del corridore.

— Io — continua il Nazzaro — mi accorsi che la velocità raggiunta dalla mia macchina doveva essere straordinaria solo quando, uscendo dalla seconda curva ed entrando sul rettilineo opposto alle tribune, mi trovai al fianco destro un treno *express* che marciava ad una velocità di 100 chilometri all'ora. Per qualche istante la mia macchina e quella dell'*express* avanzarono *dead heat*; poi subito passai aumentando il mio vantaggio ad ogni minuto secondo. Fu allora che io ed il pubblico, per quanto questo si trovasse ad una distanza di circa due chilometri, avemmo modo di giudicare la marcia della macchina italiana.

« Io mi ero proposto di seguire l'avversario per metà del percorso e quindi spingere la macchina a tutta velocità e prendere il comando, convinto di potere raggiungere i 198 chilometri all'ora. Avevo fatto l'inverno scorso, con una vettura di 100 HP, qualche giro dell'autodromo di Brookland e riprovavo la grande pista con la macchina di 175 cavalli solo nei due giorni antecedenti al *match* percorrendola, in tre prove successive, quattordici volte.

« Il mio avversario, al contrario, conosceva assai meglio di me il terreno della battaglia, essendo

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

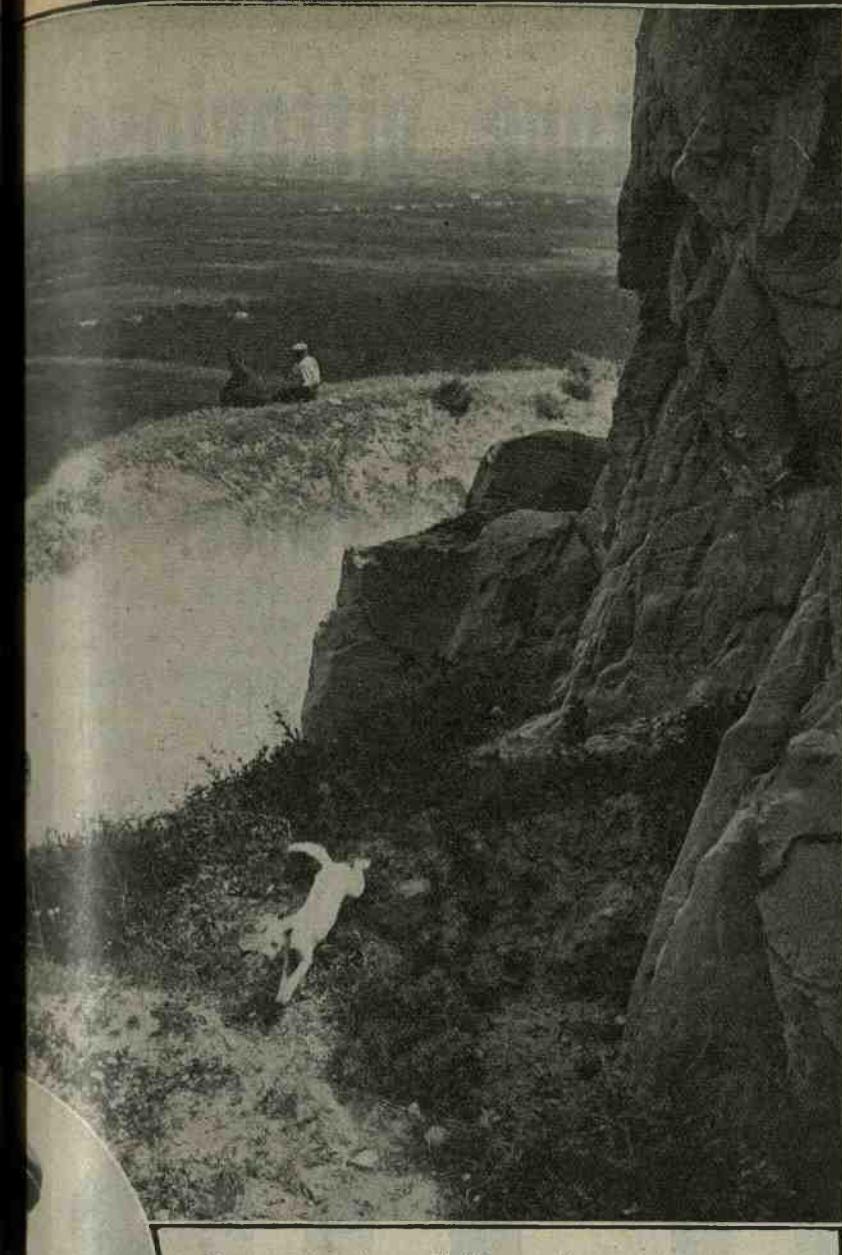
AUTOMOBILISTI!

Volete viaggiare con piena sicurezza?!

Usate **BENZINA**

"CARBURINE"

TORINO - Via Almese (Barriera di Francia) - Telefono 26-90. - MILANO - Foro Bonaparte, 2 - Telefono 95-76.



Un passaggio pittoresco di Giovanzani.

quello il suo campo prescelto per l'allenamento quotidiano. Alla partenza egli prese la testa ed io lo segui sempre da vicino tenendoci entrambi sulla parte rialzata della pista. Sapevo che la *Napier* doveva marciare assai bene, ma conoscevo pure le buone qualità della mia macchina, che, per quanto provata poche volte, avevo costruito con tutte le più minuziose cure e doveva procurarmi la soddisfazione di registrare una *performance* meravigliosa.

Così fu. Il cronometro dello *starter* segnò

sulla fine una velocità media di 175 chilometri, e

sulla fine del terzo giro, quando appunto mi dispo-

nneva a passare l'avversario, toccò i 193 chilometri.

Trenta metri appena distanziavano le due vet-

tture, quando improvvisamente una nuvola si elevò

innanzi a me non permettendomi per qualche

istante di scorgere il Newton, che stava solo a

bordo della sua sei cilindri.

Un incidente era avvenuto. Proseguì qualche

metro e scorsi la vettura *Napier* ferma presso la

cosiddetta corda, fra una pozza di olio. Secondo

me, si era rotto l'albero a gomito ed una biella

aveva sfondato il *carter*. Raggiunsi in breve le

tribune e mi accorsi che parecchi spettatori mi

ricevevano segno di fermarmi. Non vedendo alzata

presso il traguardo la bandiera rossa, segnalante

il continuai nella corsa vertiginosa, poiché per

l'antico non contento dell'improvvisa mancata lotta

al ritiro dell'avversario, desideravo dimostrare

al pubblico che la mia *Fiat* doveva compiere i

sei giri regolamentari senza il menomo inci-

mente.

Il pubblico alla fine mi accolse con grandi

applausi.

Fui attorniato, complimentato, e — quello che

fece assai piacere — il mio avversario mi

trinse fra i primi la mano. La mia macchina di-

venne tosto proprietà di un ricco inglese, il quale

la acquistò per lire 50 mila.

« Oggi, ritornato nella mia diletta Torino, mi sono rimesso subito al lavoro, intendendo di ultimare per il 20 corrente la macchina colla quale parteciperò al Grand Prix di Francia insieme a Lancia e Wagner ».

V. G.

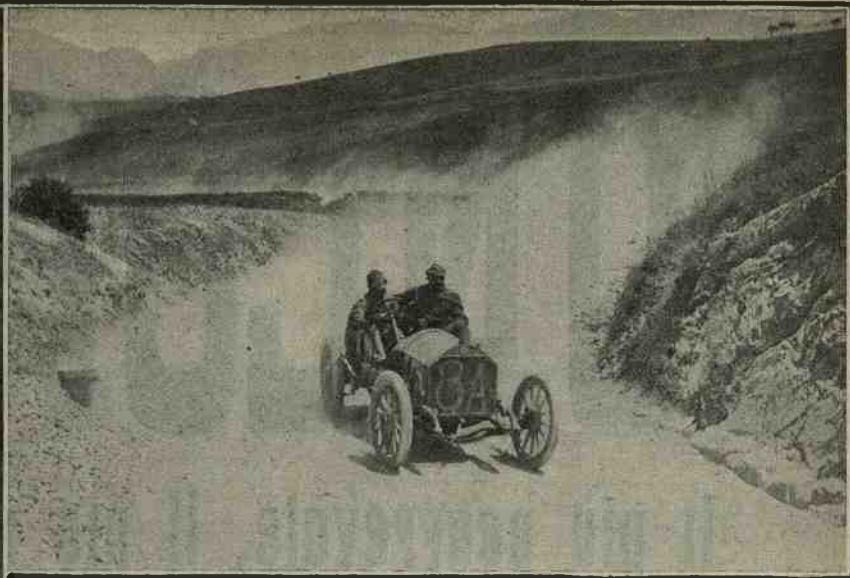
Nazzaro

Credo che fra tutti gli esseri che popolano i due emisferi non come *vile grezzi*, ma come gente civile, son più coloro che conoscono il nome di Nazzaro che quello di S. E. l'onorevole Giolitti, presidente dei ministri del bel regno d'Italia, più quelli che hanno appreso o letto, o sentito dire il nome di *Fiat* di quello *Italia*. E' paradossale l'asserzione, può parere mostruosa, eppure se è vero che i giornali sono il riverbero dell'opinione pubblica, della massa, leggete i più grandi quotidiani politici e sportivi delle innumerevoli civilissime Repubbliche Americane dove s'impalano i negri e si condensa la carne umana nei vassetti di estratti e nelle scatole di conserva, e vedrete a brevi scadenze comparire i nomi *Fiat* e *Nazzaro*, mentre rarissimamente po-

La tribuna del cronometrista Marley.



trete leggere quelli di S. E. Giolitti e d'Italia, terra sacra all'arte e svaligiate ogni tanto dai miliardari americani che vengono da noi a respirare una boccata d'aria buona, a godere panorami paradisiaci sotto un cielo d'indaco ed un sole incantevole, e a portar via insigni opere d'arte che dettano legge al mondo intero, salvo poi ritornati in patria questi uomini dei *trusts* carichi di bottino e di soavi rimembranze, vomitare dai loro giornali di pennaiuoli venduti, le più atroci contumelie su questo paese di briganti, di strac-



Ricordi della Targa Florio 1908.
Porporato prima di Cerdà.



Nazzaro in una curva presso Cerdà.

"The Pearl"

Marcha depositata

La migliore Serie per
costruzione di Biciclette

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

DUNLOP

sempre vittorioso

nelle Corse Ciclistiche

perchè è il miglior Pneumatico

il più scoppievole, il più resistente, il più veloce.

Parigi-Bruxelles (Km. 391)

2° arrivato: **VAN HOUWAERT** ad una lunghezza dal primo arrivato

3° arrivato: **Trousselier**

4° " **A. Pottier**

5° " **A. Ringeval**

tutti su Bicicletta **ALCYON** munita di Pneumatici



DUNLOP

i quali, nel corrente anno, hanno vinto innumerevoli Corse su strada e su pista, sia in Italia che all'estero, fra le quali :

Milano-Verona - Km. 174 - 1° Azzini E. con Bicicletta Bianchi.

Milano-San Remo - Km. 200 - 1° Van Houvaert con Bicicletta Alcyon.

San Remo-Ventimiglia e ritorno - Km. 80 - 1° Azzini E. con Bicicletta Bianchi.

Novara-Oleggio-Arona-Gallarate - Km. 90 - 1° Azzini L. , ,

Milano-Erba-Como - Km. 50 - 1° Azzini L. , ,

Milano-Pavia-Milano - Km. 60 - 1° Azzini L. , ,

Parigi-Roubaix - 1° Van Houvaert con Bicicletta Alcyon.

Doppio Circuito Tortonese - Km. 90 - 1° Azzini E. con Bicicletta Bianchi.

Milano-Lecco-Seregno-Meda - Km. 88 - 1° Azzini G. , ,

Milano-Treviglio-Bergamo-Lecco-Ballabio - Km. 100 - 1° Azzini L. con Bicicletta Bianchi.

Bordeaux-Parigi - Km. 600 - 1° Trousselier - 2° Van Houvaert con Biciclette Alcyon.

Milano-Alessandria - km. 100 - 1° Azzini G. con bicicletta Bianchi.

Record dell'ora senza allenatori conquistato da Ganna con bicicletta Atala che ha coperto km. 40 e m. 405.

The Duniop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^a - Milano

Telefono 12-70 - Indirizzo Telegrafico PNEUMATIC.

Quante nonne furono dette e
erano sul conto nostro quando un Principe della
casa regnante non stava per impalmare
figlia della libera America? L'eroico esplo-
sore nolare diventò per l'occasione un mis-
sibile cacciatore di dote, un nobile spiantato in
cerca di rinsanguare un patrimonio... mai esistito!
Innesta è cronaca contemporanea. Meno male
che la storia non si scrive sulle cronache. Perdo-
ni quindi il confronto sopra esposto che se
non po' avventato è nullameno giusto nella sua

veniamo a Nazzaro.

Due anni questo uomo è diventato il re as-
soluto delle competizioni automobilistiche mon-
diali, è diventato l'esponente d'una superiorità
discussa, l'esponente della vittoria...

Dotato d'un coraggio italiano e d'u sangue
rosso... inglese, Felice Nazzaro, puro-sangue di
un forte Piemonte, è ormai passato alla storia,
consacrato all'immortalità negli annali dell'aut-
omobilismo internazionale.

Formidabile competitore, come trionfatore è
peroso, modesto e simpatico.

ebbe Nazzaro. Ebbe Nazzaro su di un campo
chiuso, su di una pista, in un ambiente cioè quasi
sconosciuto al campione della strada. E gli con-
trappose un virtuoso dell'Autodromo di Brook-
lands, Newton, fino all'ultimo momento mascherato sotto il nome di un uomo più noto, benché
meno intrepido: E. Edge. Benché evidenti appar-
issero le condizioni di superiorità dell'inglese,
padrone fino a ieri in casa sua, pur tuttavia la
Fiat, sapendo di disporre di un Nazzaro e di una
macchina unica al mondo ed imbattibile, accettò.

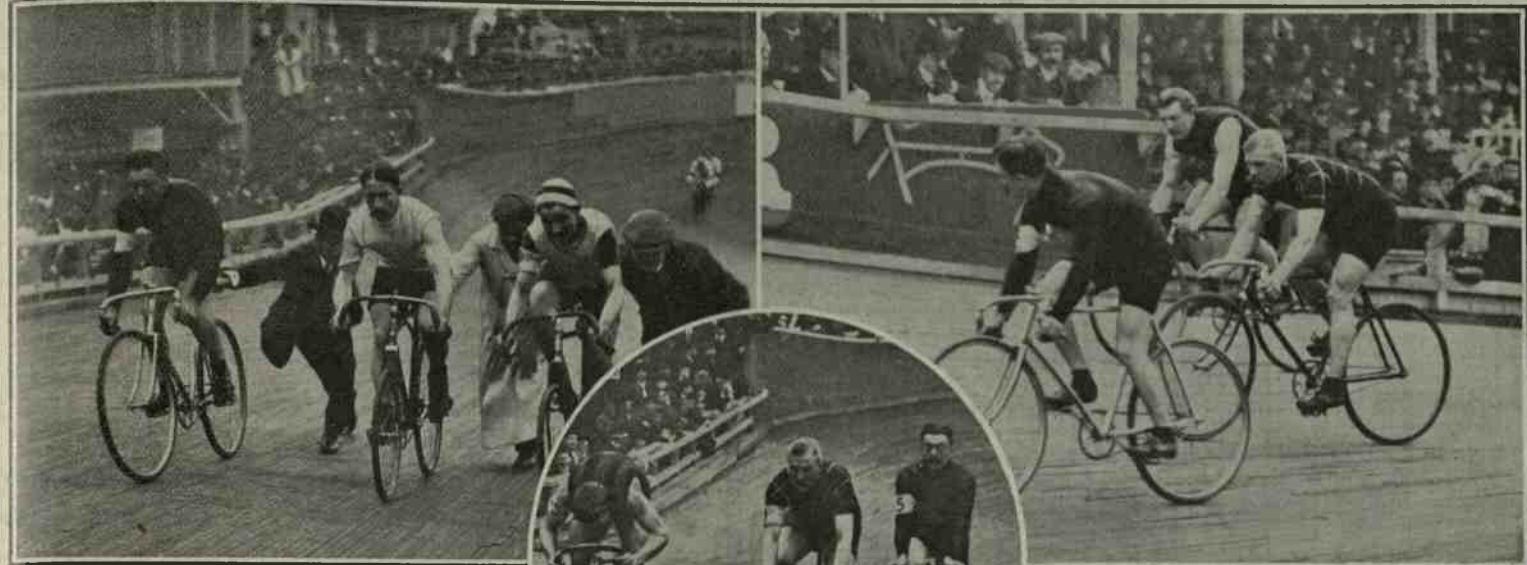
Avvenne quello che doveva avvenire. Il match
si doveva disputare su 27 miglia e 1/4 (km. 43,854). Alla partenza, Newton prese pazzamente la testa, ed al secondo giro l'inglese aveva già circa 250 m.
di vantaggio sull'italiano. Il momento era giunto: Nazzaro cominciò allora ad accelerare progressivamente; fu cronometrato che filava a km. 179 e
m. 440 all'ora.

A due terzi della corsa Nazzaro è per sorpassare
Newton: in quest'istante la macchina dell'inglese,
la famosa Napier, si arresta di botto nel limite
inferiore della pista.

Sopraggiunge vorticosamente Nazzaro, che fa in

all'americana ha riunite ben 10 coppie l'una più
forte dell'altra: Verri-Taylor; Magagnoli-Moretti;
Fabrizi-Galletti; Ganna-Gajoni; Fontani-Rossignoli;
Fortuna Jacobini; Zoffoli-Sartini; Beni-
Modesti; Pavesi-Danesi; Massironi-Filippi. Il
primo traguardo (25 giri di pista) è vinto facilmente da Verri; il secondo (altri 25 giri) pure da
Verri e così il terzo; il quarto da Fontani. Infine
primo a compiere i 124 giri (100 chilometri) è Verri
in 2 ore 55' 17"; seguito a breve distanza da Fontani,
Ganna, Filippi, Fabrizi e Zoffoli. La folla non
più trattenuta dalle guardie irrompe nella pista,
e porta in trionfo Verri che, assieme a Taylor,
s'è aggiudicato il primo premio di L. 300 più la
splendida coppa del Municipio di Bologna. Alla
coppia Fontani-Rossignoli L. 150, L. 100 a Ganna-
Gajoni e L. 70 a Filippi-Massironi.

E' seguito un gran match motociclistico (Vincere
2 prove di 5 chilometri. Decisiva 10 chilometri)
fra Bianco (Fafnir-Riga) e Borgo (Borgo), i due
simpaticissimi campioni torinesi. Premio L. 500.
Ma alla seconda prova Bianco in una curva slitta
colla ruota posteriore e cade in malo modo. Un
urlo di terrore; ma il forte campione s'alza da



Il Grand Prix
Da sinistra a destra: Poulain, Shirley e Brocco.

Basta il suo nome, il suo presentarsi per dare
portanza ad una gara che senza di lui sarebbe
una corsa di meschino interesse.

Sale al volante di quei prodigi di meccanismi
che vengono costruiti nelle corsie degli stabilimenti
di Corso Dante, con la stessa indifferenza,
a lo stesso imperturbabile sorriso d'uno qua-
unque di noi che salisse su di una carrozzeria
pubblica.

Scatena in quarta velocità la sua 175 HP con
la stessa disinvolta con la quale l'auriga della
vecchia carrozzeria mette sull'unica velocità il
unico HP...

E vola a 180 all'ora, e cioè in un impeto folle
di velocità fantastica, calmo, sicuro, attento alle
curve, sorvegliando l'avversario, pronto all'avance,
come al rallentamento, a seconda della sua tattica
matematica, di quella tattica che oltre al suo
nominalmente coraggioso valse a trarlo dal novero dei
guidatori di fama mondiale, per portarlo
nel novero... dove rimane lui solo, campione im-
perturbabile e glorioso.

Fino a pochi giorni or sono Nazzaro era il re
della strada, non aveva mai corso in pista perché
a noi non ne esistono ancora, ma sulle strade
di questa vecchia Europa le più grandi, le più
importanti competizioni, erano state appannaggio

Germania, Francia, Italia, a brevi intermissioni,
avevano applaudito vincitore.

L'Inghilterra non voleva tardare essa pure ad
assistere da vicino ad una esibizione del
grande chauffeur italiano.

Popolo pratico l'inglese, che non misura
tanto l'uomo dal suo valore intrinseco,
quanto dalla somma
di denaro che l'uomo
richiede per muoversi,
per concedersi, spillò
fior di quattrini,
montò su una sfida ed

Elegaard batte Rutt di una ruota e Poulain di
una lunghezza.

tempo a scorgere in una nuvola di fumo l'avver-
sario appiedato, riesce miracolosamente a scartare
l'improvviso ostacolo fra un urlo di trepidazione e
proseguire fra uno scroscio di applausi.

La corsa è vinta, ma la Fiat vuol compiere
tutto intero il percorso, il suo meccanismo pos-
sente sa resistere al terribile sforzo ben più e
meglio dell'avversaria.

Nazzaro accelera sempre più e riesce durante
tre miglia a tenere la velocità di km. 193,120 al-
l'ora, velocità ufficialmente controllata dai crono-
metristi e che costituisce il record dei records,
abbattendo tutti quelli precedenti stabiliti sulla
pista di Brooklands.

Tali, succintamente, le ultime gesta di questo
umile lavoratore dell'officina, di questo modesto
chauffeur, rivelatosi in breve una fibra eccezionale
di guidatore, meritoriamente noto ed applaudito
in tutto il mondo.

A Felice Nazzaro, alle sue epiche imprese, alla
Fiat, e ai suoi gloriosi lavoratori dell'intelletto e
dell'officina, giunga pertanto il plauso ed il pa-
triotico grido di evviva di tutto il mondo spor-
tivo italiano e del nostro giornale.

G. Corradino Corradini.

NOTE CICLISTICHE

Domenica all'Ippodromo (per l'occasione Velo-
dromo) Zappoli di Bologna si sono svolte, indette
dalla Società Pro Victoria due importantissime ed
emozionantissime gare.

La prima dei 100 chilometri (124 giri di pista)

Ciclistico di Buffalo

Poulain in testa osserva i suoi due avversari Ellegaard e Rutt.

solo non avendo riportato che una lieve contusione
allo zigomo destro. La prova è rimandata a
giovedì.

Organizzazione ottima e di questo va data lode
agli infaticabili fratelli Minelli e all'energico crono-
metrista sig. Rimondini. Tempo ottimo e pubblico
innumerabile.

La corsa Parigi-Bruxelles ha dato il seguente
risultato:

1° Petit-Breton alle ore 15 50' 35" 3/5 coprendo
i 410 km. in 15 20' 35", ad una velocità di km. 26
all'ora; 2° Van Houwaert a mezza ruota; 3° Trou-
selier alle 16 2' 33"; 4° Pottier alle 16 16' 2"; Rin-
geval alle 16 14' 50"; 6° Garrigou alle 16 20' 21';
7° Fabert alle 16 21' 15".

Seguono altri in tempo massimo.

CORRISPONDENZA

Roma — Jerace. Ci dispiace, ma il nostro Consiglio
di amministrazione ci vieta la cessione dei clichés.
Saluti. V. G.

Venezia — Zanetti. Quando troppo e quando niente.
L'ultima cerimonia meritava d'essere illustrata. Non
le pare?

Padova — Tragni. Eccola favorita. L'attualità e lo
spazio sono due cose poco conciliabili. Saluti.

Ferrara — V. Fallotti. Obbligati. Pubblichiamo.

Ravenna — A. Ferraro. Solo per Ravenna.

Genova — «Genova» Associazione sportiva. Grazie.
Volevamo scrivervi, ma ci manca il vostro indirizzo.
Pubblicheremo nel prossimo numero.

New York — Penazzo. Come avrai veduto, di Cedrino
ci interessammo subito. Quindi quanto riceviamo è
una replica. Saluti. V. G.

Milano — B. Coenizia. Mandi pure. Pubblicheremo
sempre, se lo spazio non ci mancherà.

Piacenza — Nino Bixio. Irriproducibile la fotografia
inviataci.

Londra — Pallavicini. Grazie infinite.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA - L. 5 all'anno



FABBRICA TORINESE PNEUMATICI
G. DAMIANI & C. TORINO E.T.P.
VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. 30-49

Dopo la splendida Vittoria del "GIRO DEL BELGIO",
la Gran Corsa **PARIGI-BRUXELLES** segna un nuovo **TRIONFO**

per

PEUGEOT

1° Petit-Breton su **Peugeot**, Pneus Wolber.

Ai MIGLIORI i più ambiti Trofei!

Agenti Generali per l'Italia: **CICLI, MOTOCICLI e VETTURETTE "Peugeot"**,
G. e C. Fratelli PICENA — Corso Principe Oddone, 15-17 - TORINO.

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp. cm	Lire	Larg.	Prof.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Imp. cm	Lire	Larg.	Prof.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	190
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	190
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	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

Il Bicicletto

PIÙ LEGGERO

PIÙ ELEGANTE

PIÙ SOLIDO

PIÙ SCORREVOLE

Rudge-Whitworth
Britain's Best Bicycle



Agente Generale per l'Italia:

UGO VELADINI

MILANO

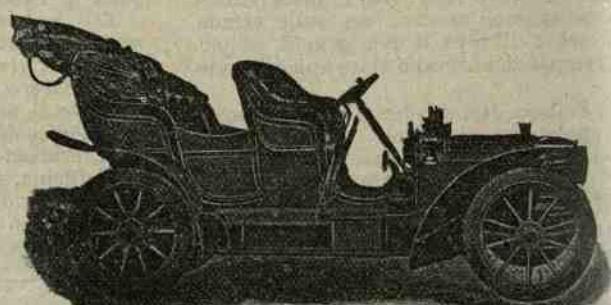
Via Vittor Pisani, N. 12-14

"La Nazionale,"

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO-GARAGE

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle

TORINO - Via Baya, 42, angolo Via Balbo - TORINO

La corsa del Principe Enrico.

Dal nostro inviato speciale.

La prima tappa: Berlino-Stettino.

Francoforte sull'Oder, 9 giugno, ore 12.

via! e siamo partiti. Raggiungiamo le altre strade e lentamente attraversiamo le ultime contee tedesche. Sono quasi le sette, e benché l'ora è tardi, siamo pochissimo propizi, una folla enorme al meraviglioso passaggio delle cento e quattro macchine, che in comodo assetto da viaggio s'accinge a un giro che non è... impossibile come la New York Parigi...

è nemmeno ridicolo come il detto famoso *Tour du monde*. Non qui, anche questi semplici ridori, fiori, applausi e baci... I son prodotti dei campi, e gli aplausi e i baci costano niente. Ritroviamo inviando baci e sventolando italiani, francesi e tedeschi.

breve siamo fuori di Berlino, il passo non aumenta: le macchine sono ancora in serrata fila e procedono ad un passo di km. all'ora. Fino a Francoforte sull'Oder infatti, non è che sfilata elegante e lenta attratta da imbandierati, e villaggi dormienti: per la campagna, e la dei contadini ci inviano saluto, e più di un mazzo colpisce poco gentilmente in faccia. Come si fa! son le noie a cui va incontro quando si partecipa a qualche simile corsa.

Finalmente, il passo aumenta: ondeggiare per l'aria, leggera nebbia, una nuvola di polvere attraversa la campagna verde: forma del passaggio di 79 vetture, tra me ancora polvere; lontano, il rosso *chassis* d'un'Opel e avvolto d'una bandierina. Ora, inizia a filare un po' di più, mentre la Darracq romba di tanto tanto con voce di buona prospettiva! Non in una vittoria, che troppe sono le vetture forti, e moltissime sono le macchine da corsa mascherate da uomo, ma in un buon risultato alle feste; il passo aumenta, la danza fra macchina e macchina si continua a 50, e manteniamo questo passo.

Contadini han steso attraverso la via, legata a due pini alberi: snelli, una funicella con la biancheria sporca... E il loro Ci passiamo sotto: La Darracq ora vola, leggera e sonora, la via bella e piena: Francoforte è lontana...

Ero la prima panne! mi avvisa lo chauffeur. Macchia gialla sul bianco della strada, posa una macchina, il numero 61, una Durkopp sei undici, e appartiene al barone Friederich von Esmarch; un urlo di tromba, un urlo d'angoscia e via nella polvere... attraversiamo ancora un paese imbandierato e giungiamo a Francoforte, anche qui fiori, baci, e per di più... Siamo in orario. Ci riforniamo di benzina, e poi via ancora, comincia a piovere.

Verso la Pomerania.

Stettino, 9 giugno, ore 8.

minaccia del cielo s'è realizzata. Pioggia e tempesta. Non è debole: mi piacerebbe farlo provare a chi sostiene che l'automobile non è uno sport, come mi farebbe fargli provare una panne un paio d'ore, sotto una pioggia tempestosa e in aperta campagna.

Darracq scivola e lo chauffeur bestemmia. Brutto guaio: dovrà capitarcisi qualche cosa. Un'altra panne! e lo chauffeur ride. E' una Benz: nientemeno che uno dei migliori corridori tedeschi: Fritz Erle. Lo chauffeur è ancor più felice e più forte, ma... dieci minuti più tardi non ride più. Siamo fermi e ci restiamo per quaranta minuti causa d'un pneumatico. Finalmente, bagnati come...

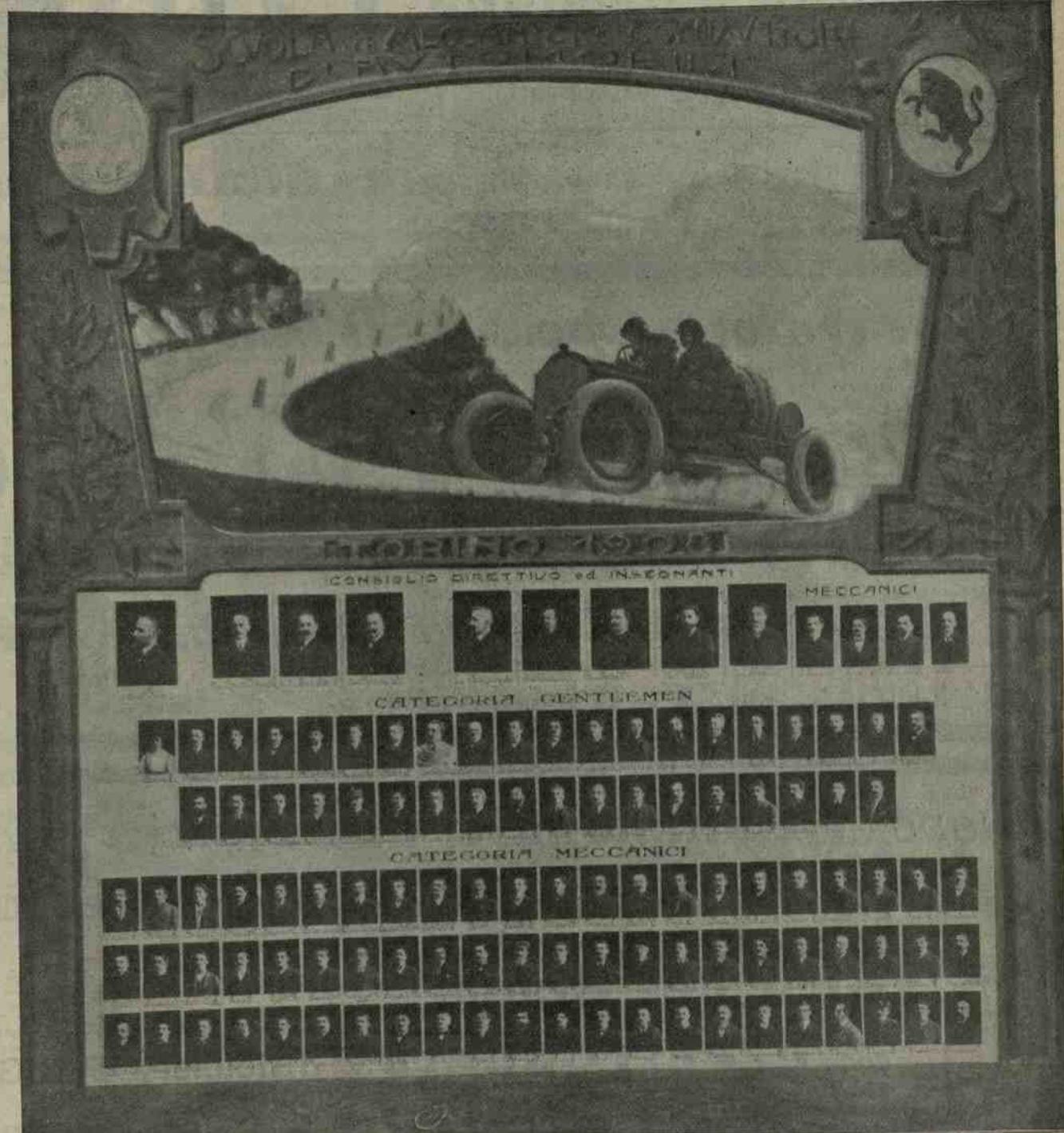
il paragone è vecchio, ci vuol pazienza, come pulcini dunque, riprendiamo la corsa un po' scoraggiati e non ci rinfranchiamo che alla vista di altre vetture in panne: Benz, Opel, Mercedes va benissimo, nessuna vettura italiana, ma ecco, che allo svolto d'una strada riconosco il profilo di un'Itala. E' Marx: mi vede, mi riconosce, fa un gesto di rabbia additando il motore; il caso dev'essere grave.

Ora la pioggia è cessata e un raggio di sole ci rinfresca. Però, il sole non basta, perciò, mangiamo, menu originale, ma non troppo nutriente sandwich alla... benzina e cognac. Siamo a venti chilometri da Stettino e la Darracq fila come un direttissima. Una Benz

La seconda tappa: Stettino-Kiel (388 km.).

Kiel, 10 giugno, ore 10.

Se dicesse di non essere stanco sarebbe una bugia. Una grossa bugia perché sono stanco morto. Stamatina alle 5 e 40 eravamo partiti, e quel che c'è peggio, male. Nell'ora che precede la partenza tutti avevano lavorato troppo febbrilmente e nervosamente, perciò il motore era in disordine e le gomme erano semigomme. Ad ogni modo, siamo partiti sotto una pioggia che ci ha perseguitato lungo quasi tutto il percorso, e abbiamo filato subito a 50 all'ora. Oggi, era la più lunga tappa, e già dall'inizio si vide che la giornata sa-



Gruppo fotografico dei Licenziati della Scuola per Meccanici e Conduttori di Automobili di Torino, anno 1908.

(Fot. Pozzo, Torino).

ci precede: è del principe Carlo von Isenburg... stiamo per raggiungerla quando un altro pneumatico scoppia e la macchina si ferma un'altra volta. Inalberò la bandiera bianca a poppa della vettura, come segno d'arresto, e in venti minuti, aiutato da due contadini, ripariamo al guasto, poi ripartiamo velocemente coperti di fiori e di sudore. La Darracq romba e vola, raggiunge un'Opel, la segue e taglia finalmente il traguardo. Sono le quattro e trenta. Abbiamo filato a 35 km. all'ora di media... ma abbiamo avuto due pannes.

Alle otto di sera quando il traguardo s'è chiuso solo 129 macchine su 144 partite sono giunte e in testa sinora figurano i due Stoewer colla loro macchina e la Napier.

Al ricevimento offerto dall'Automobil Club di Pomerania ho visto il Marx. E' desolato d'aver una buona macchina come l'Itala e di non saperla adoperare.

La panne d'oggi gli è costata 50 punti, e perciò è squalificato per la corsa di velocità.

rebbe stata assai difficile: la lotta si presentava aspra. Fermatici a trenta chilometri dal traguardo per gonfiare un pneumatico e persi quattro posti, ci siamo rimessi in cammino.

Le pannes si sono susseguite vertiginosamente le une alle altre, terribili, sinché verso le 9 1/2 la nostra Darracq era ferma per un pneumatico. Ah! chi non ha mai fatto dell'automobilismo, chi non conosce l'ebbrezza del volare sfiorando il terreno, chi non sa la volontà di sentirsi il viso sferzato dal vento che sibila, non può credere quanto sia terribile una panne! In quel tempo in cui si sta fermi dopo tre, quattro ore di fremiti e di sussulti, si sconta un minuto per minuto ogni chilometro di ebbrezza volata, secondo per secondo, ogni aumento di velocità. La panne eterna sarebbe stata la pena che Dante avrebbe dato agli automobilisti, e nessun'altra pena sarebbe più dolorosa.

Quest'ora che abbiam perso ha fatto sì che dall'ottantesimo posto siamo passati alla coda: più di sessanta macchine han passato la nostra Darracq immo-

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

ATALA,
LA RIVELAZIONE DEL 1908
Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

GARAGE FRERA

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

**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

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.

Dopo il Campionato di Francia (Km. 100)

ove arrivò 1° GARRIGOU (Bicicletta PEUGEOT)

ed il Giro del Belgio

con 1° PETIT-BRETON (Bicicletta PEUGEOT)

2° GARRIGOU „ „ „

La PARIGI-BRUXELLES (Km. 391)

con 1° PETIT-BRETON in ore 15, m. 20, sec. 35

(Bicicletta PEUGEOT)

segna una nuova strepitosa vittoria

dei
Pneumatici

WOLBER

Agenzia Italiana Pneumatici **WOLBER** - SCIPIO BALBIANI - MILANO, Piazza Castello, 20

più di sessanta bandierine bianche si sono agitate a salutarmi. La vettura della stampa vedendo il numero ottanta s'è fermata a chiedermi s'ero morto o vivo, e avuta risposta visibile è ripartita al sonno di un trombone immenso.

Siamo giunti a mezzogiorno in mezzo una foresta, dove in uno splendido ristorante ci fu impossibile trovare niente da porre sotto i denti: un po' di pane e salame. Nient'altro. Ecco il male d'arrivare! Nella prossima tappa moriremo... o mangeremo. Tenuto un breve consiglio e visto che ormai ultimi si rimaneva, siamo ripartiti dopo un'ora di riposo.

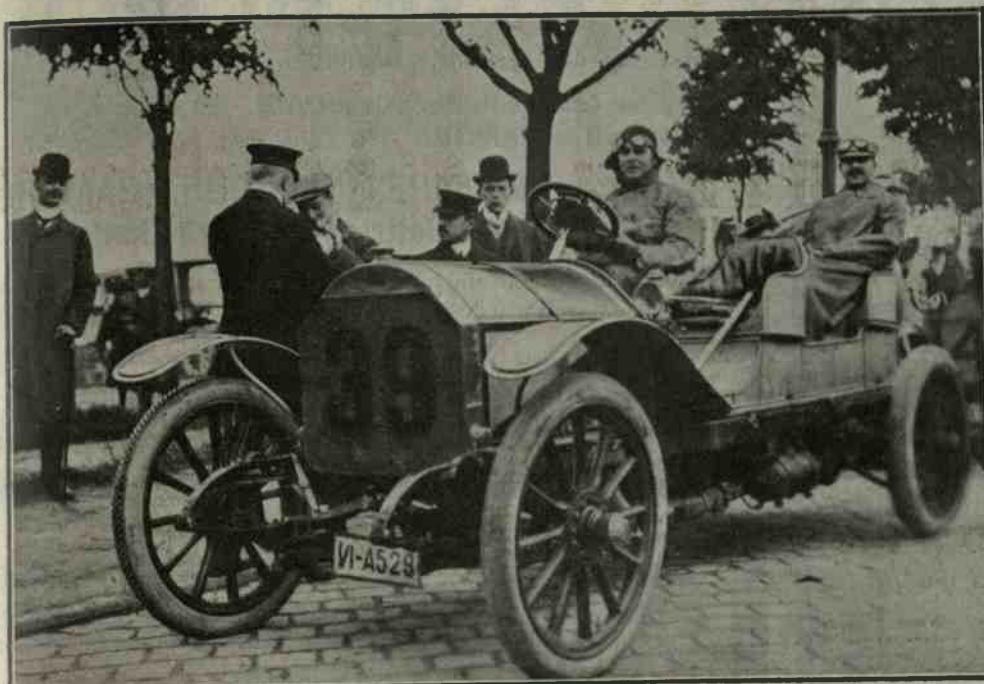
La via era libera ormai e la buona *Darracq*, imbrionciata di tutte queste *pannes* che avvenivano per pneumatici, sfogava la sua rabbia filando a 70 all'ora. Come una massa pesante e fulminea siamo passati rombando attraverso paesi e villaggi... abbiam oltrepassato cinque vetture, sei altre bandiere bianche hanno ventolato davanti a noi in segno d'arresto e così siamo giunti a Lubecca. Altri 80 chilometri ci dividono dal traguardo. Qui, per consiglio del *chauffeur*, cambiamo l'altro pneumatico alla ruota posteriore: un'altra mezz'ora persa, ma non avremo più nessuna paura, poiché ora i *Continental* sono sicuri, più dei precedenti. Così almeno dice lo *chauffeur*.

A traversiamo Lubecca tra due file di gente che acclama e getta fiori, e fiori, e applausi... sembrano ironici, ma proseguiamo fidenti in un avvenire migliore: infatti, uscita da Lubecca la nostra *Darracq* ha volato sino a 80, a 90 all'ora. Abbiamo sfiorato alcuni laghi nordici, grigi e tristi, poi siamo giunti sulle rive del mare e toccando i 100 all'ora giungiamo al traguardo. Una folla enorme ci attende ed applaude al nostro arrivo. Sono le 5 e 9, e sebbene abbiamo avuto due *pannes* e un'ora di fermata, la nostra media oraria è superiore ai 40.

La *Darracq*, che s'è fermata per controllo, romba agitando leggermente i larghi parafanghi, come ali feroci e rigide.



La corsa Principe Enrico. — La signorina Leviss sulla carrozza Napier. (Fot. A. Croce - Milano).



Mathis, su Fiat, partecipante alla corsa Principe Enrico. (Fot. Branger - Parigi).

— Vous contrôlez la ruine de la France! — mi dice ridendo il direttore dell'*Allgemeine Automobil Zeitung*.

— Non; je crois que c'est la France qui va contrôler la ruine de ma tête — gli rispondo stringendogli la mano, mentre la *Darracq* rombando balza via veloce.

Kiel, 11 giugno.

Giorno di riposo. Abbiamo visitato una corazzata tedesca: la *Söhringen*.

So che la *Züst* e la *Fiat* procedono benissimo. Fatto per ora è Stoewer, benché il Langen, su una *Deutz* (una nuova marcia) sia giunto primo al traguardo di Kiel. D'altra parte, come nelle Herkheimer, nella si può sapere di positivo sinché la corsa sia finita, e dopo che la Giuria abbia esaminato il libro dei controllori.

La nostra *Darracq* sinora ha 6 punti cattivi: ancora 6 e saremo squalificati dal concorso di velocità... ma il *chauffeur* mi ha assicurato che ciò è impossibile poiché soli 235 km. ci separano dal luogo in cui avverrà la gara.

A me sembra invece che 285 km. siano più che sufficienti per una *passe* di mezz'ora... e domani vi saprò dire chi tra i due ha avuto ragione.

Nino Salvaneschi.

Il Circuito di Bologna

La seconda giornata.

Da Torino il signor Sanguineti, da Milano il presidente Gregorini sono oggi ritornati a Bologna con l'assicurazione entusiastica delle grandi case costruttrici per la seconda giornata di corse.

Rapid, Fiat, Spa, la piccola Lancia, Bianchi, la *Züst*, la Junior, l'*Isotta-Fraschini*, ecc. hanno dato consigli per l'alesaggio della seconda giornata. In generale tende a prevalere l'adozione dei 120-130 millimetri. Benché, come bene ha fatto osservare Itala, i risultati che si ottengono oggi con queste macchine falsino in qualche modo, agli occhi dei



Il momento della partenza da Berlino del Principe Enrico. (Fot. A. Croce - Milano).

nato il Consiglio, che tenendo conto delle ragioni delle grandi case interpellate, delibererà in proposito.

15 giugno, 1908.

U. Nobili.

Saggi di scherma, ginnastica ed esercizi militari nel Real Collegio Carlo Alberto.

Nella palestra del Real Collegio Carlo Alberto di Moncalieri ebbe luogo l'annuale saggio di scherma, ginnastica, esercizi militari, dato dagli alunni convittori, dinanzi a un pubblico numeroso e scelto. Interessantissime riuscirono le singole gare, di cui diamo i risultati:

Gare di scherma. — Nella sciabola: vincitore Lampertico Gaetano; nella spada: vincitori, Galimberti Paolo e Sciaccaluga Stefano.

Gare di ginnastica. — Salto in lungo: vincitore Lampertico Gaetano, che superò m. 5,80; Saltometro Baumann: vincitore barone Tecco Romualdo, che superò m. 1,58; Salto coll'asta (trampolino): vincitori a pari merito: Milani Carlo e marchese D'Oria di Ciriè, che superarono m. 8,88; Cavallo: vincitori a pari merito: Zanotti-Bianco Ermanno e d'Agostino Giulio, che superarono m. 5,55 in lunghezza; Cavallina: vincitore Galimberti Paolo, che superò m. 5 in lunghezza; Pertiche (altezza m. 6,20, diam. 0,10): vincitore Aletti Arturo in 7"; Paralleli (piegamenti con distensioni da sospensione tesa): vincitore Mammeli Giorgio, che riuscì a compiere 19 piegamenti; Giavellotto (distanza 20 passi): vincitore Boggio Ernesto. — Gli esercizi militari furono eseguiti colla massima precisione.

Questi risultati mettono in chiara evidenza che nel Real Collegio Carlo Alberto anche l'educazione fisica è tenuta in altissima considerazione.

I vincitori ricevettero ciascuno una medaglia di bronzo dalle mani del loro compagno S. A. R. il principe Umberto di Savoia, conte di Salemi.

GARAGE SQUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Châssis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Internamente finiti al nickel.
Planche e Oapot in alluminio. Trasmissione alla cardano.Modello 1908: 30¹40 HP, L. 17.000 - 40¹50, L. 22.000 - 50¹70, L. 25.000**Châssis LA BUIRE**

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

12¹16 - 22¹30 - 35¹45 HP — Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Châssis **LA BUIRE** è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

FABBRICA DI AUTOMOBILI

DE LUCA - DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Offici di costruzione in **NAPOLI**

60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vettura 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

"Il peso, ecco il nemico.

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

BIBENDUM.Consultate il Catalogo 1908
delle Automobili leggere**"LANCIA"**che sono realmente
le più economiche!**LANCIA e C. - Torino**

Via Ormea, 89-91.

Officine e Cantieri Napoletani

C. e T. T. PATTISON(Granili) - **NAPOLI** - (Granili)Costruzione di Canotti Automobili a benzina e petrolio
di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI

SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

La Società Anonima Ligure - Romana

"F. R. A. M. ,"

per la Fabbricazione, Rotabili, Avantreni, Motori

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

50 %di **Economia** sul consumo

dei Pneumatici, grazie al

Protettore Antidérapant

DE FORNIER

7, AVENUE DE LA CHAPELETTE

MARSEILLE

Si trova in tutti i principali Garages.

LANCIA e C. - Torino

Via Ormea, 89-91.

"AUTOLOC",

Nuovissima e perfetta soluzione per bloccare, arrestare, frenare leve, alberi, cardini, cerniere, rubinetti, valvole, serrature, grù, chiuse, verricelli.

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC",

FABBRICA ITALIANA CUSCINETTI A SFERE



"F.I.C.S.",

Società Anonima

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

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

GRAN PREMIO e MEDAGLIA D'ORO - Esposizione Internazionale di Madrid

(Unica e più alta onorificenza per l'industria del genere).

Società Anonima "PRIMUS",

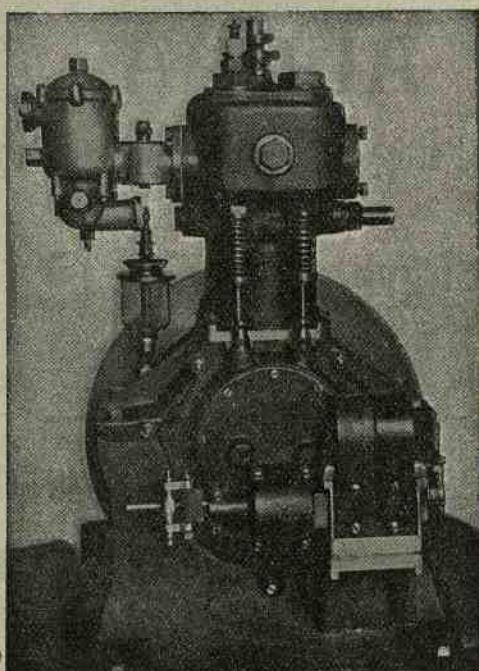
— ASTI —

Fabbrica
di motori per uso
industriale
ed
agricolo
con annessa

FONDERIA

Motori per Automobili
e Canotti

Gruppi industriali
per impianti di riserva
Rendimento elevatissimo. - Massime garanzie.



10 Primi Premi ottenuti nel 1907

con Motociclette fornite di motore "PRIMUS",

Rappresentante per l'Italia:

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

Ditta PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio
per automobili e industrie

Motonafta Germania

Lubrificanti marca **Tiuto-Oil** per automobili

Depositi 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.

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.

GABBRICA ITALIANA
RECIPIENTI INESPLORIBILI

SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI !!!

A figure of a man in a uniform pouring liquid from a container into a fire, with a barrel labeled "BENZINA".

**SEDE TORINO | AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI 8
STABILIMENTO: VIALE STUPINIGI**

FIAT-NAPIER RECORD MONDIALE SU PISTA

VINTO DALLA

F. I. A. T.

SU STRADE ACCIDENTATE (RUSSIA), SU PISTA (BROOKLAND)
OVUNQUE

F. I. A. T.

SI DIMOSTRA LA PRIMA MARCA DEL MONDO

AGENTI GENERALI

GARAGES RIUNITI

F.I.A.T. ALBERTI STORERO

Per vedere **lontano** e **largo**

Chasseurs!

bisogna munire
i vostri Automobili

dei Fari B. R. C.

ALPHA

che vedono ogni cosa ed anche tutto quello che gli altri non vedono mai.

I Fari B. R. C. Alpha

sono i **Fari dei Re**

perchè essi sono giustamente riconosciuti i

RE DEI FARI

Catalogo gratuito e franco.



Fiori Concorso: Parigi 1900 - Liegi 1905 - Milano 1906 - 1º Gran Premio ai Concorsi di Lione, Tours e Berlino.

ROAS RODRIGUES & C^{IE} - 67, Boulevard de Charonne - PARIS.

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