

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Escursionismo
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Una ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Da Numero { Italia Cent. 10 | Arretrate Cent. 15
 { Estero " 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-56

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

I GRANDI CAMPIONI CICLISTI D'AMERICA



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

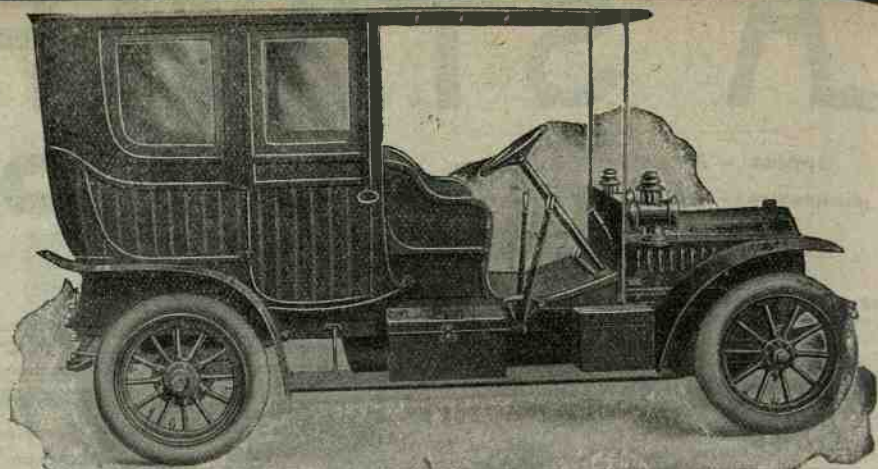
Visitate i nuovi Modelli 1908

DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

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



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**

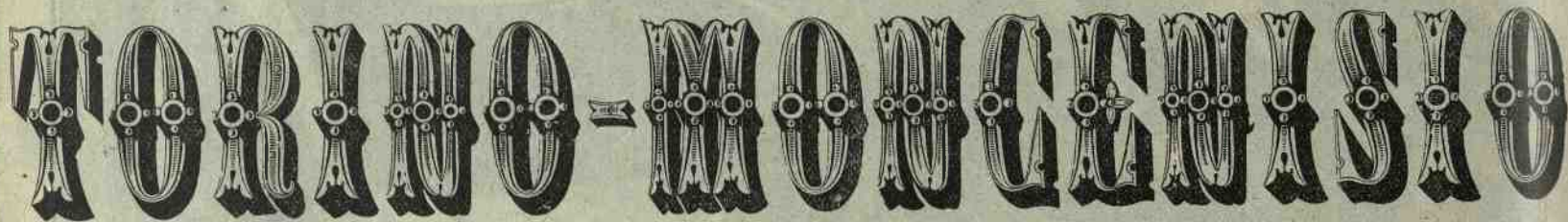
Manufacture Française Cycles **I. C.**

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

CHIEDETE LISTINO

MARENA G. - VIA PO, 34 - **TORINO**

GRANDE GITA TURISTICA



organizzata dalla

Compagnia Internazionale di Viaggi **LUBIN**

in occasione della

Corsa SUSÀ-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'Hotel dell'Ospizio al Moncenisio).

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

Il numero delle iscrizioni è limitato.

E. FLAIG

MILANO

Via Moscova, n. 15



Cataloghi e preventivi

GRATIS

G. GIORDA

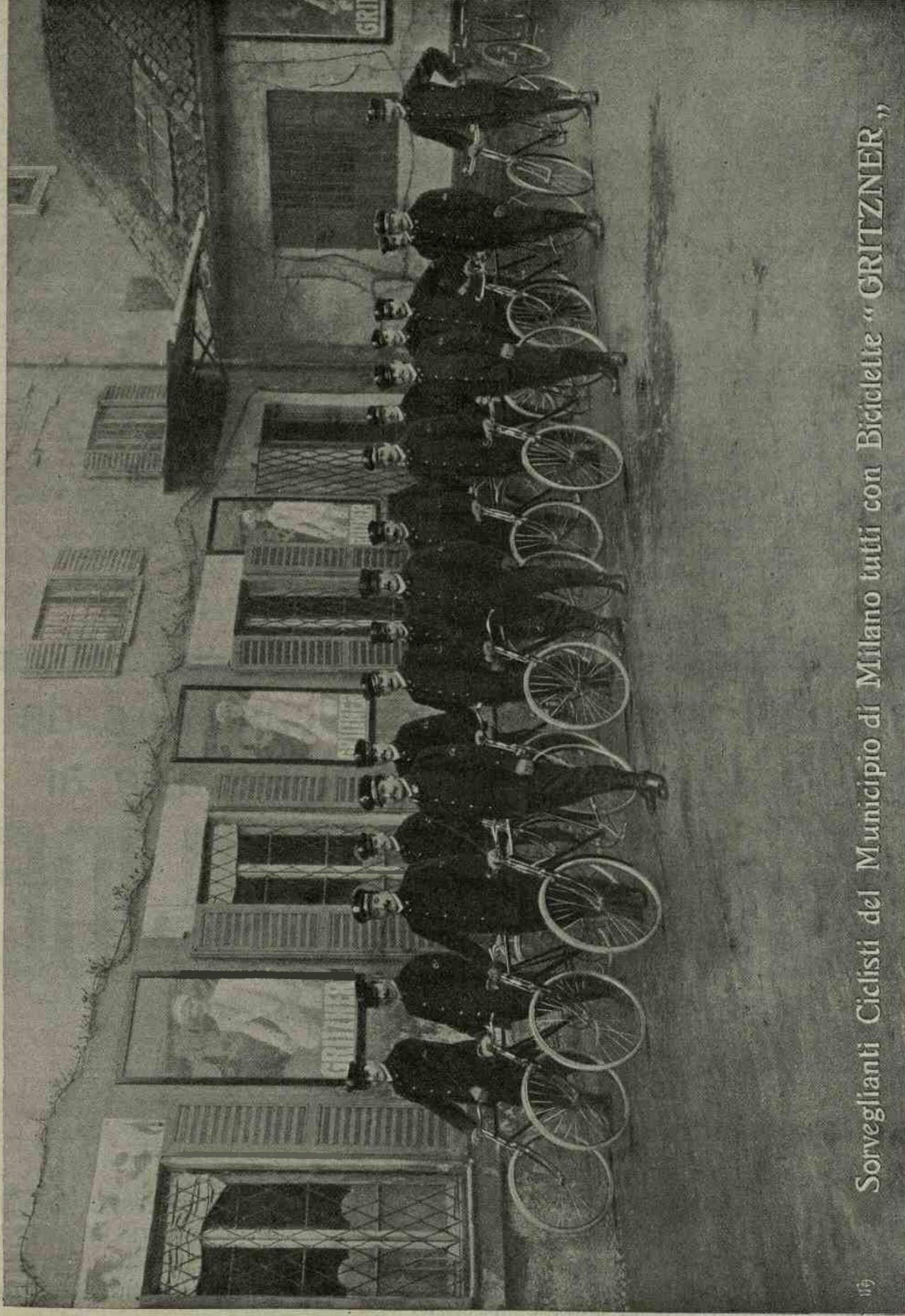
TORINO

Via S. Quintino, 6



Cataloghi e preventivi

GRATIS



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

"GRITZNER"

è la BICICLETTA PREFERITA pel GRANDE TOURISMO

è la BICICLETTA ADOTTATA dalle GRANDI AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE e PRIVATE

è la BICICLETTA IDEALE pel 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 sopporti senza ingrassare.

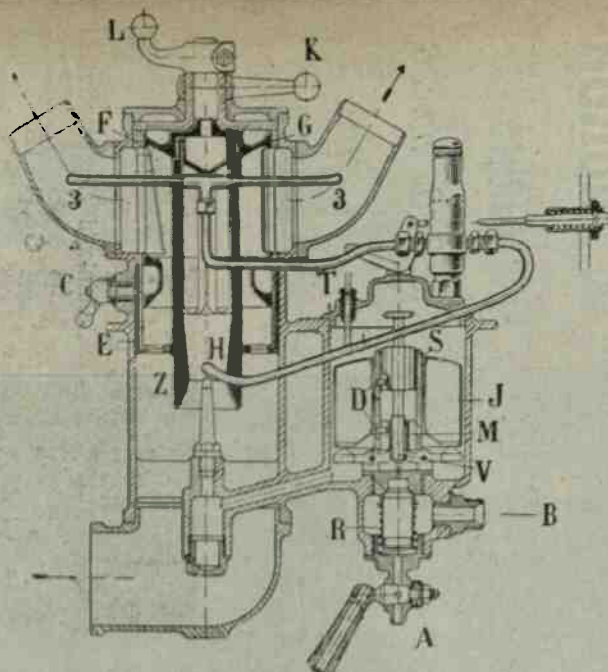
Una buona carburazione è inoltre la condizione fondamentale per il consumo economico della benzina. La miscela del gas coll'aria deve contenere la minor quantità di gas possibile, una miscela troppo ricca in gas dà delle esplosioni così molli e così deboli quanto una miscela troppo povera di gas, ma vi ha inoltre lo vantaggio 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 piuttosto povera di gas procura non solamente una buona esplosione, purché la pressione sia sufficiente, ma non fa saltare inutilmente la temperatura. Così il carburatore ha una parte importante per ottenere una buona miscela del gas, e esso 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 al completo con rapidità ed in totalità nel motore, e più l'azione 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 divoratori di benzina e conviene cambiarli 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 darà mai che un'azione autosufficiente precisa e tutti istintivamente lasciano a desiderare, per quanto in diversa misura, e il loro funzionamento è quindi sempre suscettibile di correzione.

Nessun 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'incoerenza del livello nella camera del galleggiante. Ma l'azione è perfetta dalla valvola all'ago che regolarizza 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 ascese ne impediscono la perfetta chiusura.

Per conseguenza, il tubo a getto della pompa, dà di volta in volta una troppo grande quantità di benzina, la proporzione 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 esaminate e riconosciute, bisognava trovare anche modo di rimediarvi.



Come funziona il regolatore.

Gli esperimenti fatti col Regolatore d'aria sistema Gillet Nehmann, 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 deve essere ermeticamente chiusa, perché il regolatore dell'aria possa operare. Così, in questo apparecchio la conservazione dell'uguaglianza 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, cioè che si fa sentire molto piacevolmente ad ogni cambiamento di velocità.

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

mento assolutamente regolare. Ciò che inoltre è di importanza si è che, in seguito alla regolarità del funzionamento, il consumo della benzina è ridotto in un'enorme proporzione. Anche nel caso dei più deboli risultati l'economia raggiunge ancora il 15 0/0, mentre per talune vetture essa ha raggiunto fino al 35 0/0.

L'interno del corpo dell'apparecchio è forato conica, un altro corpo conico K è montato nell'interno.

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

Il cono interno ha due scopi:

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

2° Di servire di valvola di regolamento per le aperture orifici dei due tubi di equilibrio D e O.

L'estremità del cono essendo tagliata diagonalmente, dev'essere fissata in modo che esattamente la metà del cono di equilibrio D e C sia chiusa, e terminato il montaggio di regolare la posizione del cono in proporzione del bisogno del motore. Ne consegue che, volgendo il cono sulla sua base, l'orificio del tubo D si allarga e l'apertura A 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 vite finché il foro F non sia chiuso. L'aria non potendo più uscire dal foro F, ne risulta che la benzina partirà dall'orificio, giacché l'aspirazione agisce non solamente sulla superficie della benzina nella campana galleggiante, ma anche nella condotta dell'iniettore. In conseguenza il motore non funzionerà.

Se si apre abbastanza il foro F, per lasciar passare una quantità di benzina, sufficiente da permettere al motore di andare regolarmente, il principio del montaggio è finito, e si chiude il coperchio H per assicurare la posizione del cono.

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 di equilibrio non sono ben ripuliti e, in tal caso, la pressione dell'aria nella campana galleggiante non subisce nessun cambiamento per parecchio e occorre nettare con cura i due tubi.

È 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 coperchio, occorre dire che è necessario che tale cono possa girare liberamente.

Se si chiude l'apertura del tubo O che conduce all'atmosfera, ne risulterà un'accensione irregolare se il motore cammina a piccola velocità.

È dunque necessario ben conoscere il funzionamento dell'apparecchio e allora girare il cono finché il motore cammina regolare a piccola velocità. Allora il montaggio è finito, l'automobile può essere provata su strada.

Esperimenti fatti in Italia su automobili Standard e su altri modelli hanno realizzato un'economia del 25 0/0 di benzina.

L'ing. cav. Rostain ha voluto fare un esperimento sul suo fuso al freno, e con tutti i debiti controlli ha ottenuto il 10 0/0 di economia. Occorre notare che nel motore fuso, le variazioni di pressione sono minime e il livello della benzina varia; logico quindi che nell'automobile in marcia l'azione almeno il doppio e sempre maggiore quanto più numerosi i cambi di velocità, gli accidenti della strada, o qualsiasi motore ha servito.

Chi desidera maggiori schiarimenti potrà richiederli all'Ag. Generale per l'Italia del regolatore sistema Gillet & Co. via Bogino, 27, Torino.

H. Tschudi

Ognuno può perfettamente vulcanizzare da sé 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

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

Sindacato Francese dei Brevetti **E. M. BOWDEN L^{td}** - Via Giuseppe Sirtori, 16^{bis} - MILANO

LA CORSA SUSA-MONCENISIO si effettuerà il 9 agosto

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

La corsa SUSA-MONCENISIO per vetture e motociclette si effettuerà domenica, 21 giugno, è rinviata al 9 agosto.

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

Questa lo spostamento di data già portato al programma della corsa SUSA-MONCENISIO in forza delle elezioni amministrative alla gara stessa mancherebbe l'intervento di vetture francesi iscritte a mezzo dell'Auto, le quali 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 in considerazione a tutto vantaggio della riuscita della gara, 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 hanno dato la loro adesione e che avevano iscritto le proprie vetture, hanno manifestato il desiderio che la gara fosse rinviata di qualche settimana.

Preso atto che altre Case impegnate nella gran corsa dell'Automobil Club di Francia, indetta per il 7 luglio, non possono subordinare il loro intervento al fatto che la corsa SUSA-MONCENISIO fosse susseguente a quella francese.

Delibera di aderire all'unanime desiderio manifestato, rinviando la corsa SUSA-MONCENISIO al 9 agosto 1908.

Altre alla già note Case francesi Peugeot e Sizaire-Cadum, 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

Si avviciniamo a grandi passi alla chiusura della stagione estiva: il primo ciclo delle corse si compirà a breve, ultimando un periodo promettitore di grandi illusioni al suo inizio, ricco pur troppo di gravi disillusioni nel suo momento più fastoso, non privo di incidenti inescusabili 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 si interessi di nuovo alle vivande usuali, cammanghe.

Il « Premio del San Gottardo » (L. 10.000, m. 2400), che rappresentava una seconda edizione, leggermente modificata, del quinto « Gran Premio Ambrosiano », è trascorso pressoché inosservato, 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, infatti, alla 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 Delella; un'onesta cavalla impostasi nell'autunno dell'anno e recente trionfatrice nel maggior handicap di

San Siro, Rosetta, kg. 52 (Wright), del sig. Esengrini; pure Crown Princess, kg. 44 (Crickmere), 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 inconcepibili, poteva recare il suo contributo d'interesse. Aggiungiamo 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 sovraccarico di tre chilogrammi. Ma abbandoniamole ipotesi per fermarci nel campo delle 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 irreprensibile, 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 pel meglio; una nobile gara che commosse il pubblico si profondamente, da strappargli gli applausi alla sesta corsa. E non erano portoghese!

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 rigidità 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 rifiuto 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 corse 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 Wisky 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 exploits.

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.

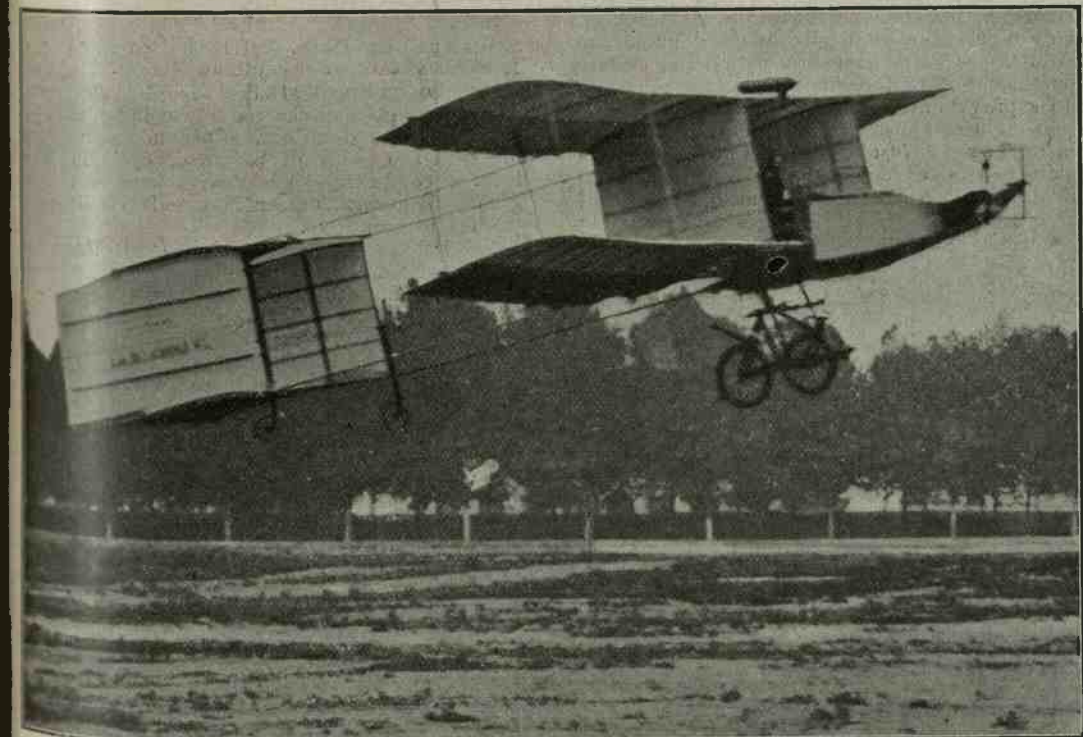
Così vediamo in moltissime corse secondarie, dotate con una cifra simile o di poco superiore a quella preposta a una prova a vendere, esclusi dai sopracarichi i vincitori di premi a vendere o a reclamare; oppure imporre lievissime penalità in peso a chi vinse più di una gara.

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 ufficio il sodalizio milanese ci fa sapere che istituisce 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 ammansare 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 o sul nuovo ippodromo di Trenno verranno disputate per la prima volta le Oaks 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 apportandovi il substratum, che rende possibile l'effettuazione delle geniali trovate: altro bolle in pentola e di non poca importanza.

Giovanni Galleani.



Diagrange 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 misonisti 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 mora, 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 richieda; il mantenersi in relazione con i vari nuclei operanti e coi punti occupati; l'evolvere sul fascio di linee costituenti le direttrici delle operazioni; lo sbrigarli 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.

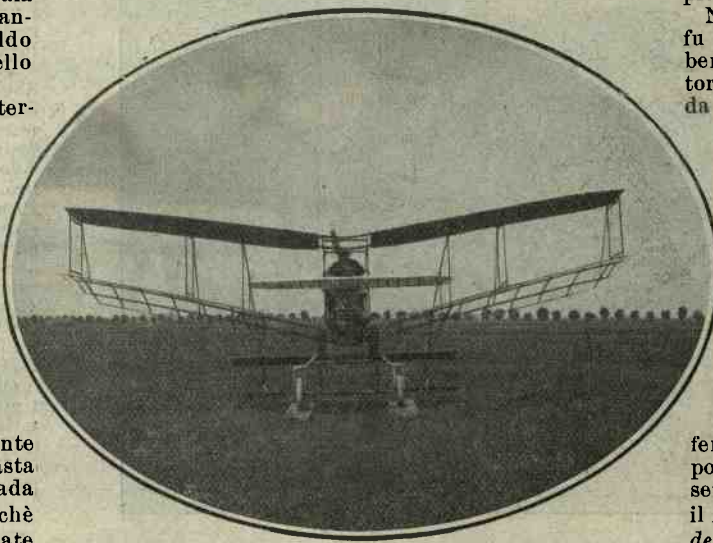
Dato che la guerra sia una dolorosa quanto terribile necessità delle nazioni per decidere di questioni che non si sono volute, o non si sono potute risolvere con la ragione, noi vediamo sempre, attraverso i tempi, affacciarsi come elementi di lotta tutti i singoli e successivi trovati della mente e della mano dell'uomo; ed assieme allo sviluppo delle arti e delle scienze fisiche, vediamo eziandio 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 progredì.

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 vascelli di

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

Successivamente, dopochè 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 micce 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



L'apparecchio veduto di fronte.



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

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

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 usarono sulle navi il pallone frenato per giovare nello stabilire la direzione del tiro indiretto su Port-Arthur, scaraggiassero invece di aerostieri 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 Rodjstwensky fu completa!

Ottenuta la dirigibilità degli aerostati, lo sguardo degli uomini politici e degli uomini di guerra, oltrechè rivolgersi ai confini terrestri e marittimi, è ora chiamato ad affissarsi 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, costruì, 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 interessamento 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 fu lasciato 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 segnò 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 *Patrie*; la Germania, una flotta aerea di cinque dirigibili.

ZÜST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO

quali il Parseval ed i Zeppelin I, II, III e IV; l'Inghilterra — malgrado la perdita del Nulli Secundus I, infranto, nello scorso anno, da violentissima 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.

Accanto all'avvento del dirigibile, sempre più leggero di un uguale volume di aria, abbiamo avuto in questi ultimi mesi anche il radioso avvento dell'aeroplano, che, più pesante dell'aria, ha pure spiccato il suo volo con sicure ali nello spazio. Ma, almeno pel 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 testè 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 shrapnel, discese 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 godevasi al suo bordo, come sul ponte di una corazzata.

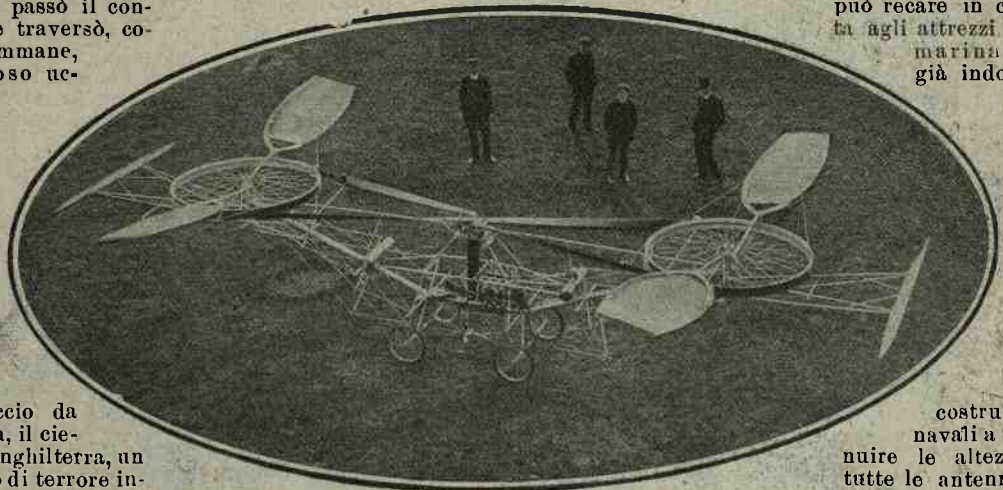
Anche il Nulli Secundus I fu degno emulo del Patrie. E quando il primo nella pienezza del suo vigore roteò su Londra, e poscia quando il Patrie, trascinato dall'uragano, passò il confine e traversò, come immane, furioso uc-

cellaccio da preda, il cielo d'Inghilterra, un senso di terrore invase l'animo degli uomini di guerra di tutte le nazioni, 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, pel caso di guerra. Da ciò gli scritti del Driant sulla *Guerre en ballon* e del Wells sulla *Guerre nel xx secolo*, scritti che parvero fantastici, per arditi pensamenti escogitati, come quelli di Scott-Elliot, 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 appaia 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-

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 coperta agli attrezzi ed ai marinai, ha già indotto i



L'elicottero di Cornu pesa 260 km. ed è munito di un motore di 24 HP.

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 torli non emergerebbero più che torri corazzate.

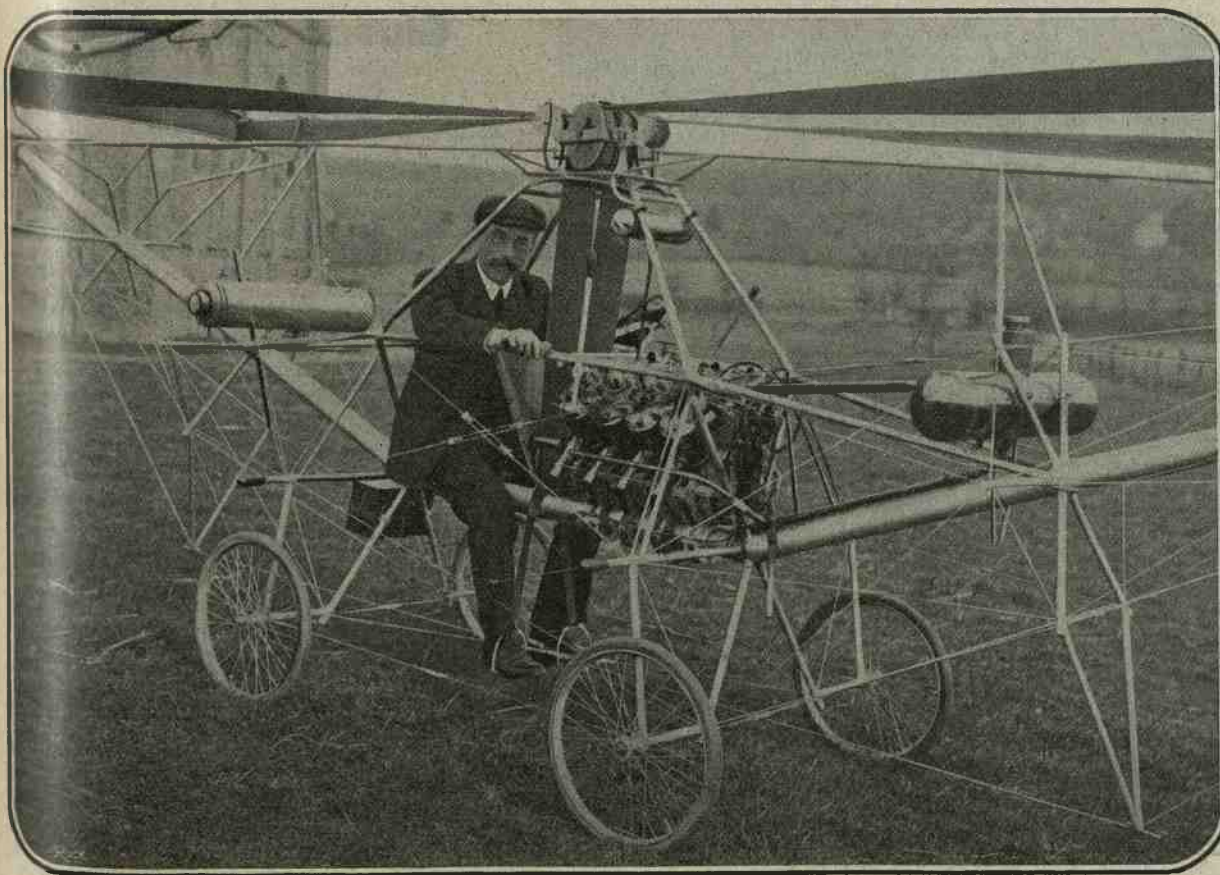
Comunque, se anche non si giungerà subito a fare sparire dalle navi oltre gli alberi anche i fumajoli mercè l'impiego di motori elettrici, o ad esplosione, è evidente che oggi l'esplorazione dagli alberi riesce scarsa, ed inoltre, i segnali non sempre riescono tersi sull'azzurro del cielo, ma spesso sono avvolti da veri turbini di fumo pei numerosi fumajoli. Un dirigibile (grande o piccolo, non disintiamo) che evolva dunque sopra le navi darà più sollecite ed esatte segnalazioni ed esplorerà meglio anche il fondo del mare per avvistare l'approssimarsi di un insidioso sottomarino e per far cadere su di esso dei proiettili 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 Carpatze afferma che elevandosi di seicento metri sulla superficie del mare, questo si svela, entro certi limiti, grande parte dei suoi misteri. I dirigibili permetteranno pure ad una flotta di evitare sorprese presso arcipelaghi, 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 vigile e tutelare della flotta. Esso potrà eziandio guidare una nave stando al disopra delle nebbie, comunicare coi semafori, trasmettere segnali, pilotare una squadra attraverso sbaramenti 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 potranno 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 avventeranno 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 squarciati ricorrono 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'avanzata del proprio partito sul terreno ed il ripiegamento dell'altro, di cui minaccerà 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 dal 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, gasometri, 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 aere 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 Viriglio Attilio (segretario), dottor Delaude, Dotto Felice, Bassignana, Beltrami, Cabiaghi, avv. Ottorino Clerici, Colombo, Fasiani, dottor Giorgi Eugenio, Maffei, ing. O. Marinoni, Patriarca, Porcile, dottor Sbordone, Squarzi, Vigo, ed i rappresentanti delle Società fuori Torino.

Eccone 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, Garretto, Venco);
2. La Cristoforo Colombo di Pavia, in 6'10";
3. La Canottieri Lecco di Lecco, in 6'25".

Gara Skiff, 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 4'23" 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 IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA AQUILAS
FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

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 Skiff, seniores (m. 1500):

A questa gara dovevano partecipare la Cerea (Rominger), Armida (Fea) e Milano (Sacchini). Però all'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 detentricessa della Coppa, la Cristoforo Colombo di Pavia, e presentandosi quest'ultima alla partenza, la Giuria le fa fare il percorso al cronometro.

Outriggers a 8 vogatori, juniores. Coppa Caprera: E' la corsa più interessante della giornata. Il totalizzatore ha infatti lavorato moltissimo. Parte favorita la Cerea di Torino, che, dopo una bella lotta 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 però 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, Scheuten, Bivermi; timoniere Mario Charvet);
2. L'Armida di Torino, in 5'25" 3/5;
3. La Caprera di Torino, che abbandona la corsa a 250 metri dal traguardo.

Alla "Bucintoro" di Venezia.

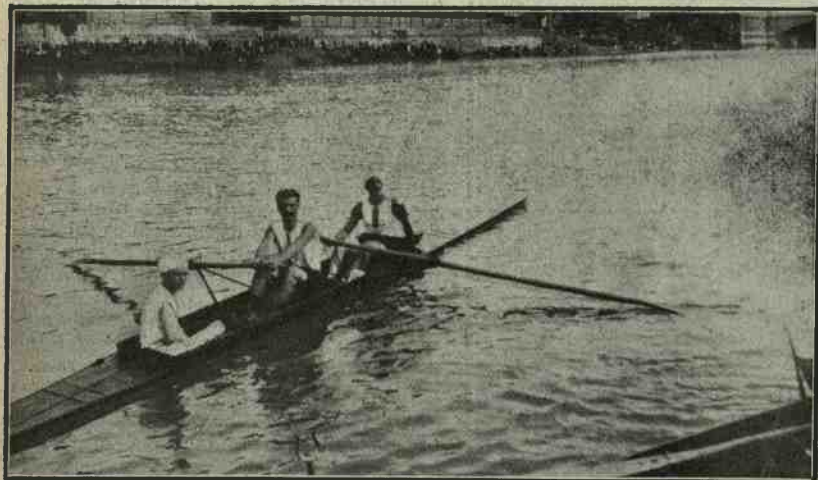
Mercoledì, 10 corr., ebbe luogo nel Palazzo Reale, gentilmente concesso, la solenne inaugurazione del nuovo vessillo che S. A. R. la Principessa Letizia donò alla Reale Società Canottieri Bucintoro. Alla cerimonia intervenne S. A. R. la Principessa; parlò il sindaco portando il saluto della città, e 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 assicurato il suo intervento, all'ultimo momento telegrafò 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 Verbano. Sansoni Ettore, Albertini Mario, Fregnani Alfredo (tim.).



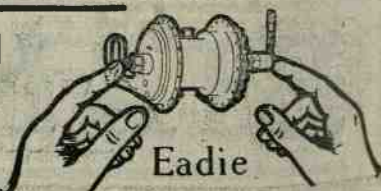
Le regate sul Po. — L'imbarcazione Caprera di Torino vincitrice della Coppa Juventus. Solaro A., Pignatta G., Garretto D., Venco G., Sesia F. (tim.).

Eadie

È IL MOZZO DEI PIÙ GRANDI MERITI

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

IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI GROSSISTI



ard del 31 luglio p. v. La F. I. F. s'incaricherà
lavoro di ordinamento, e se del caso di una pub-
blicazione utile a tutte le Società.
Tutti i giocatori, anche i nuovi, mandino il
cartellino. La F. I. F. penserà poi a riempirlo
mano in mano che il giocatore farà qualche cosa
notevole.

« Firmato: Rag. L. Bosio ».

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

Eh via! Vi è ben altro di più utile e di più impel-
la andare e da risolvere.

Non crediamo inoltre che la F. I. F. abbia tali
a sua disposizione da permettersi il lusso di
promuovere la pubblicazione di una *réclame* così ori-
ginale ed inutile, dal momento che ogni anno cento
neo-ballers conosciuti si ritirano per cause varie dal
sport, e cento altri ne entrano! Un'enciclo-
dia dei giocatori italiani... Aspettate qualche anno
ancora e poi ripareremo dei... cartellini del ragio-
nere Bosio, inesauribile di trovate proprie... in
manca di quelle presidenziali, attendendo le quali
gioco del calcio in Italia andrebbe a rotoli!

Il *Unitas Club* di Milano ha messo in palio un
fido dono del proprio consocio signor ragioniere
Terragne, intitolato: *Challenge Terragne*, da dispu-
tarsi fra le giovani squadre di terza categoria e libera-
la Società regolarmente federate. Questo ciclo
gare è approvato dalla F. I. F.

La squadra del F. C. Ju-
nior era così composta: Ti-
rozzio, Arrigoni, Parachi-
ni, Magni, Biglio, Raviolo I,
Moschino II, Margaritora
A., Armano, Debernardilli,
Gherzi.

** Lunedì 8 giugno, sot-
to la pioggia, si svolsero
le gare per la Coppa d'ar-
gento della Ferrara Foot-
ball Club, dono gentile delle
signore ferraresi.

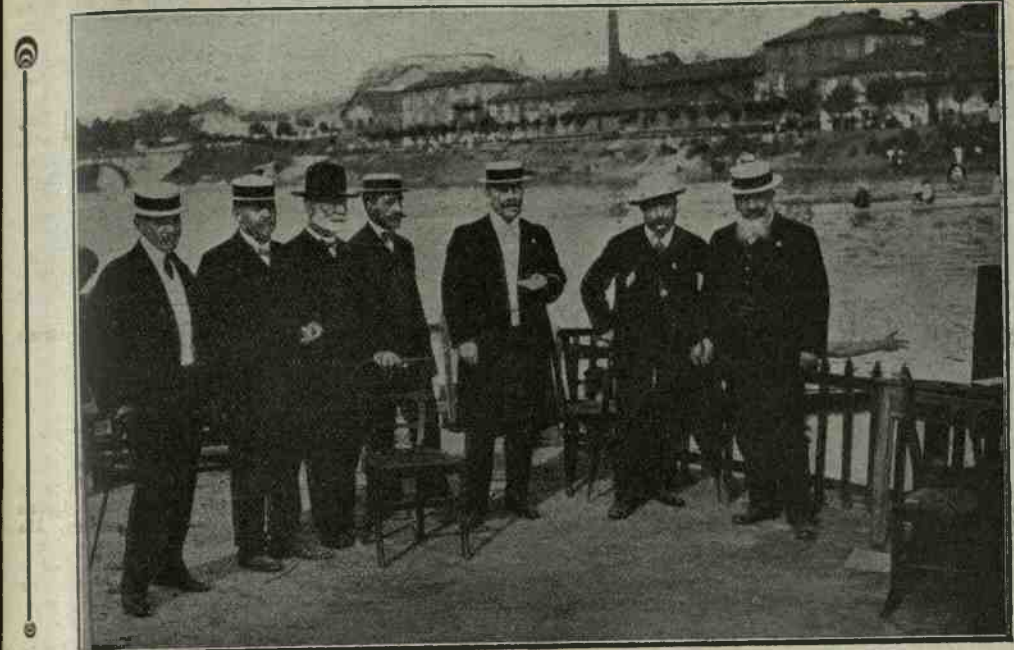
Nei matches eliminatori la
squadra del Ferrara F. C.
vinceva facilmente la *Juven-
tus Felsinea* di Bologna, 3-0.

Successivamente si batte-
vano il *Club di Scherma e
Ginnastica* di Padova colla
squadra della *Venezia Foot-
ball 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 ammirevolmente da
ambo le parti, ed in modo



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



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

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

La finale fra Venezia e Ferrara fu quasi priva d'in-
teresse, 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, Aemissegger, Lanza, Golzio,
P. Bovati, Piccoli, Bertolotti, 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 Cam-
perio e Mezza.

V. P.

** Grande Juventus simposio. — Sabato sera 20 cor-
rente, 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 rigo-
gliosa e... prolifica di falangi di neo-foot-ballers.

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

L'abbonamento alla Stampa Sportiva

costa L. 5

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

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

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

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

Atalanta 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
Veneziana* sulle tre altre squadre presentatesi.

** Una Società del Calcio italiana a Londra. — Dal
nostro corrispondente londinese signor Pallavi-
cchini riceviamo una fotografia, che pubblichiamo,
della prima squadra del *Royal Foot-ball Club*, società
costituitasi in Londra, quasi esclusivamente fra giuo-
catori 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 *Keith Prowse F. C.*,
l'*Olive F. C.*, riuscendo così a tenere un poco alto il
prestigio del foot-ball italiano in questa patria del
football.

Naturalmente i nostri connazionali, favoriti dal
caso, risiedono a Londra, hanno la fortuna di poter
assistere a tutte le gare che settimanalmente si di-
putano tra i grandi clubs di professionisti inglesi, e
studiarne tutte le finenze 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, Tirozzio del F. C.
Junior, ed i signori Donot e Cotalora, del F. C. Robur.



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

REJNA-ZANABBINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

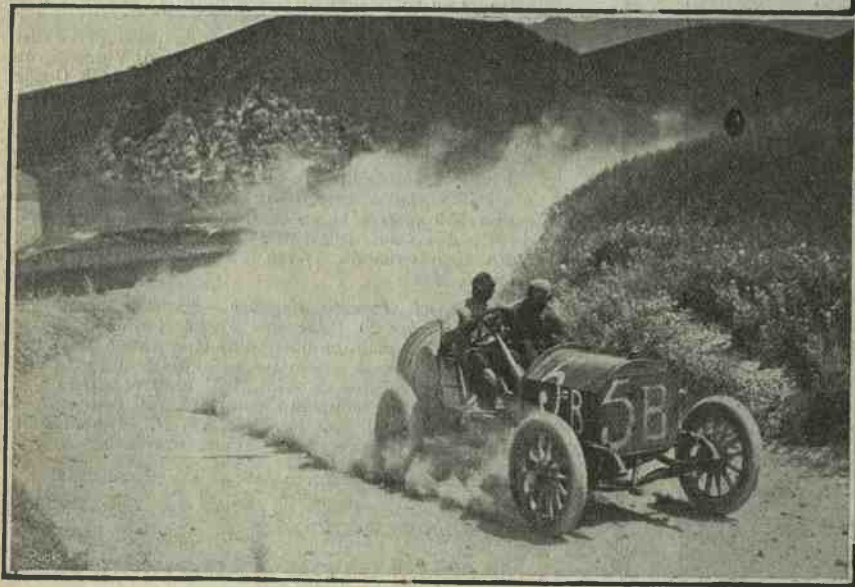
FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

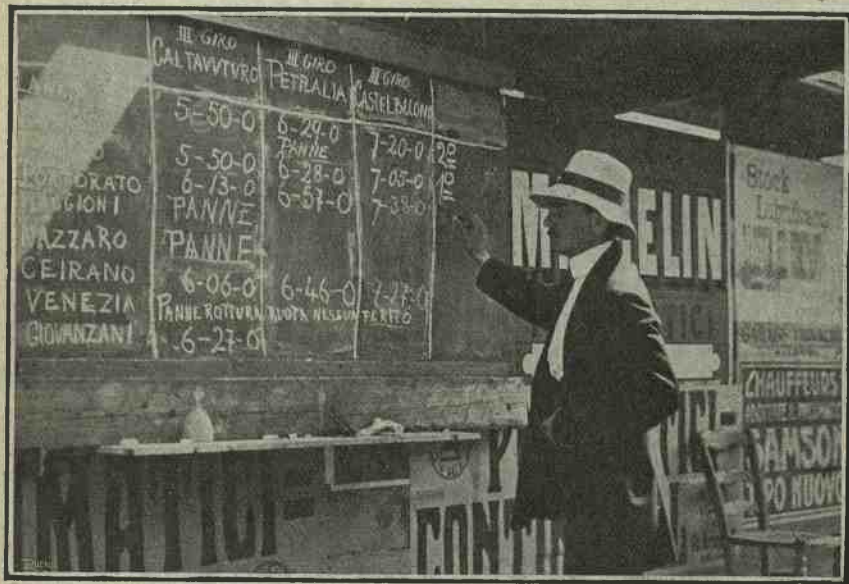
Primi Premi a tutte le Esposizioni -- Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906



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



Ceirano nella curva di Terbatolo.



Il cavaliere Florio segnalatore dei passaggi.

Un colloquio col vincitore di Broeckland

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, poichè 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 Broeckland.

— Quale fu l'im-

pressione provata nel 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 *deat 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 Broeckland 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
LEIDHEUSER & C^o TORINO
VENDITA ALL'INGROSSO VIA PRINCEPI 16

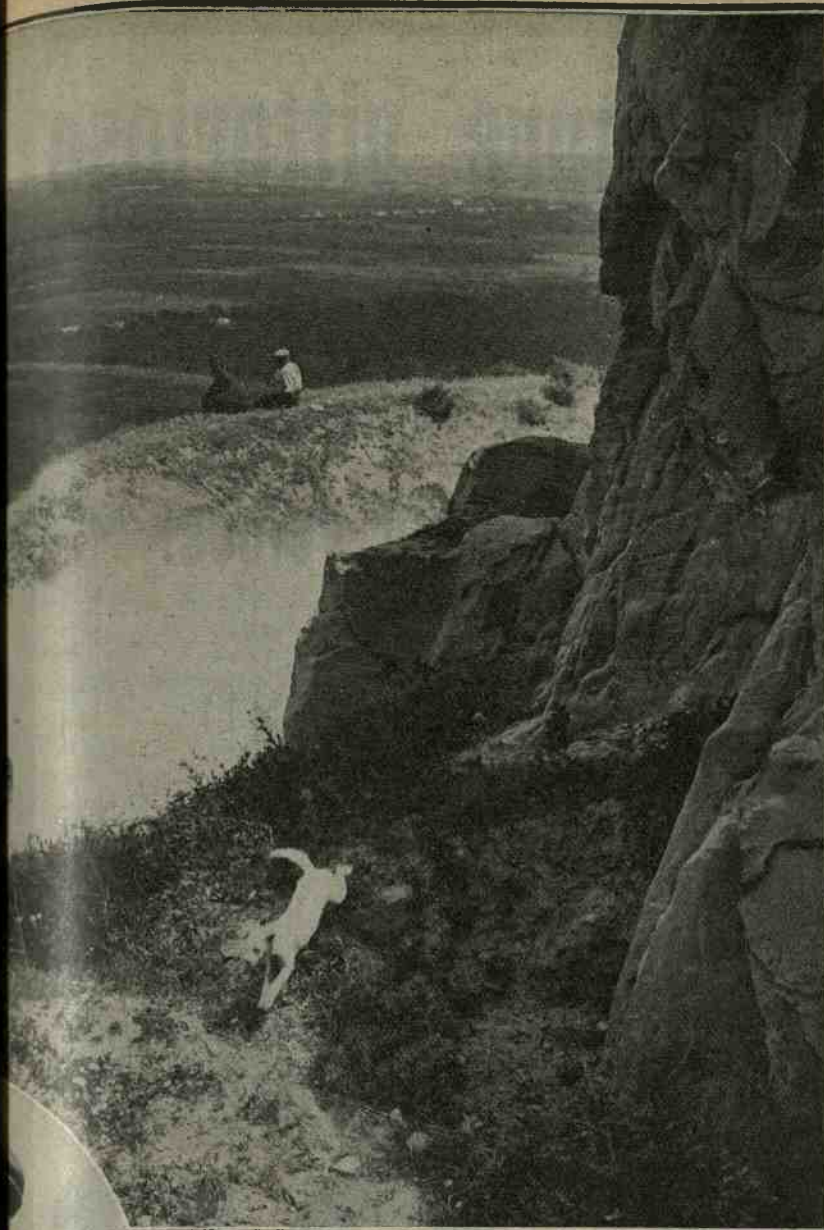
AUTOMOBILISTI!

Usate **BENZINA**

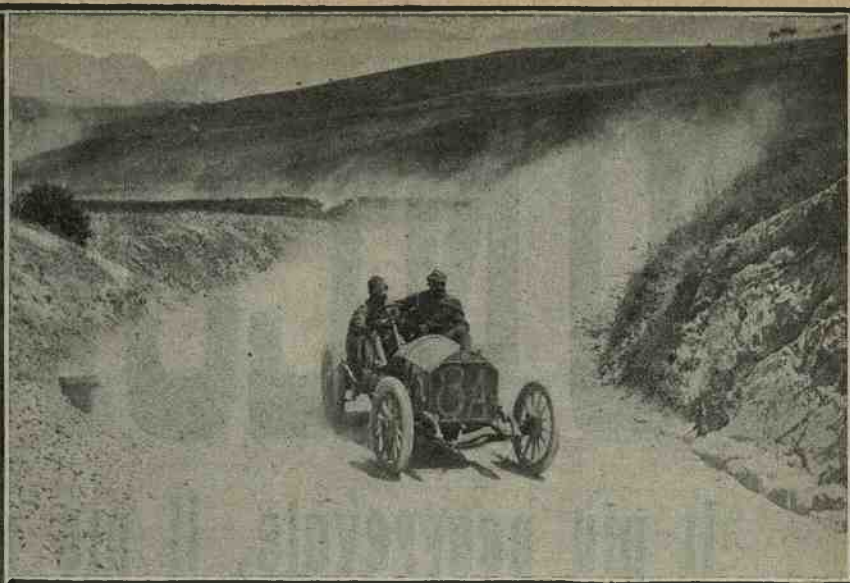
Volete viaggiare con piena sicurezza?!

CARBURINE

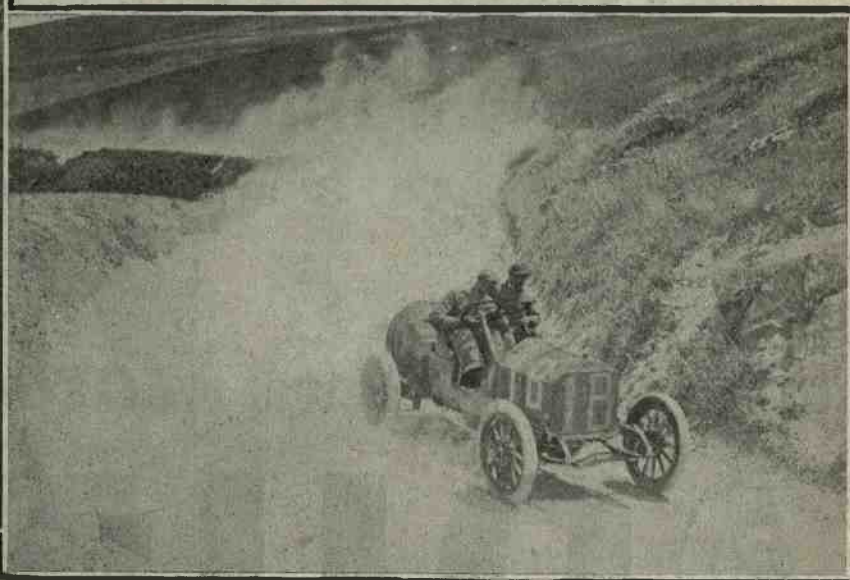
TORINO - Via Almese (Barriera di Francia) - Telefono 26-90. - MILANO - Foro Bonaparte, 2 - Telefono 95-76.



Un passaggio pittoresco di Giovanzani.



Ricordi della Targa Florio 1908.
Forporato prima di Cerda.



Nazzaro in una curva presso Cerda.

quello il suo campo prescelto per l'allenamento quotidiano. Alla partenza egli prese la testa ed io lo seguii 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 alla fine una velocità media di 175 chilometri, e alla fine del terzo giro, quando appunto mi disponevo a passare l'avversario, toccò i 193 chilometri. « Trenta metri appena distanziavano le due vetture, quando improvvisamente una nuvola si elevò innanzi a me non permettendomi per qualche istante di scorgere il *Neyton*, 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*. Raggiunti in breve le tribune e mi accorsi che parecchi spettatori mi facevano segno di fermarmi. Non vedendo alzata presso il traguardo la bandiera rossa, segnalante l'alt, continuai nella corsa vertiginosa, poichè per quanto non contento dell'improvvisa mancata lotta di ritiro dell'avversario, desideravo dimostrare al pubblico che la mia *Fiat* doveva compiere i miei giri regolamentari senza il menomo incidente.

Il pubblico alla fine mi accolse con grandi applausi.

Fui attorniato, complimentato, e — quello che mi fece assai piacere — il mio avversario mi trasse fra i primi la mano. La mia macchina divenne 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 grex*, 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 vasetti 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 svaligiata 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-

"The Pearl,"

Marea 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 scorrevole, 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 Bicicl. **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 Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd.** - Via Giuseppe Sirtori, n. 1<sup>A</sup> - **Milano**

Telefono 12-70 - Indirizzo Telegrafico **PNEUMATIC**.



...et similia. Quante nonne furono dette e scritte sul conto nostro quando un Principe della casa regnante non stava per impalmare la figlia della libera America? L'eroico esploratore diventò per l'occasione un miserevole cacciatore di dote, un nobile spiantato in cerca di rinsanguare un patrimonio... mai esistito! Questa è cronaca contemporanea. Meno male che la storia non si scrive sulle cronache. Perdonami quindi il confronto sopra esposto che se un po' avventato è nullameno giusto nella sua sostanza.

Veniamo a Nazzaro. Da due anni questo uomo è diventato il re assoluto delle competizioni automobilistiche mondiali, è diventato l'esponente d'una superiorità indiscussa, l'esponente della vittoria... Dotato d'un coraggio italiano e d'un sangue freddo... inglese, Felice Nazzaro, puro-sangue di forte Piemonte, è ormai passato alla storia, consacrato all'immortalità negli annali dell'automobilismo internazionale. Formidabile competitore, come trionfatore è generoso, 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 contrappose un virtuoso dell'Autodromo di Brooklands, Newton, fino all'ultimo momento mascherato sotto il nome di un uomo più noto, benché meno intrepido: E. Edge. Benché evidenti apparissero 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.

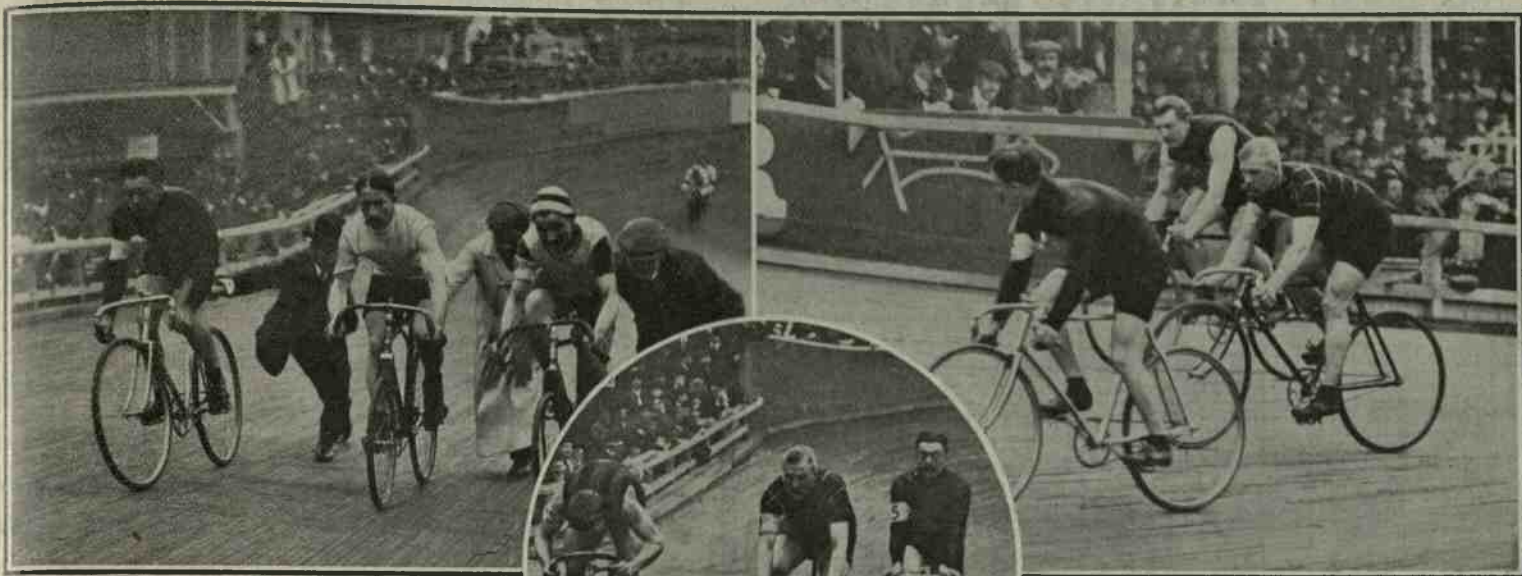
Avvenne quello che doveva avvenire. Il match si doveva disputare su 27 miglia e  $\frac{1}{2}$ , (km. 43,854). Alla partenza, Newton prese pazzamente la testa, ed al secondo giro l'inglese aveva già circa 250 m. di vantaggio sull'italiano. Il momento era giunto: Nazzaro cominciò allora ad accelerare 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-Rigat) 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.

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

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

Basta il suo nome, il suo presentarsi per dare importanza 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, con lo stesso imperturbabile sorriso d'uno qualunque di noi che salisse su di una carrozzella pubblica.

Scatenata in quarta velocità la sua 175 HP con la stessa disinvoltura con la quale l'auriga della scattata carrozzella mette sull'unica velocità il suo 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 fenomenale coraggio valse a trarlo dal novero dei primi guidatori di fama mondiale, per portarlo al novero... dove rimane lui solo, campione imbattibile 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, spillo fior di quattrini, montò su una sfida ed

tempo a scorgere in una nuvola di fumo l'avversario 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 possente 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 all'ora, velocità ufficialmente controllata dai cronometristi 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 patriottico grido di evviva di tutto il mondo sportivo italiano e del nostro giornale.

G. Corradino Corradini.

## NOTE CICLISTICHE

Domenica all'Ippodromo (per l'occasione Velodromo) 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)

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 cronometrista sig. Rimondini. Tempo ottimo e pubblico innumerevole.

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° Trouselier alle 16 2' 33"; 4° Pottier alle 16 16' 2"; Ringeval 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. Cosenza. 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 - 2 Lire 5 all'anno



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

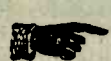


Dopo la splendida Vittoria del " **GIRO DEL BELGIO** ,,  
la Gran Corsa **PARIGI-BRUXELLES** segna un nuovo **TRIONFO**

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

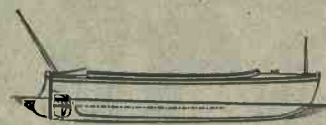
PER AUTOMOBILI

| TIPO  | NOME      | Imp-on | Lire | lung. | larg. | Alt. tot. | TIPO  | NOME     | Imp-on | Lire | lung. | larg. | 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 | Effeine   | 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.Sacoché | 20     | 28   | 135   | 78    | 99        | 2 H 4 | Normale  | 40     | 30   | 122   | 120   | 158       |

## Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI

SEDE IN GENOVA



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

**GRAND PRIX** all'Esposizione Internazionale di Milano 1901.

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

## Il Bicietto

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 Bava, 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 macchine e lentamente attraversiamo le ultime contee tedesche. Sono quasi le sette, e benché l'ora e il tempo siano pochissimo propizi, una folla enorme si raduna al meraviglioso passaggio delle cento e quaranta macchine, che in comitato assetto da viaggio s'accingono a un giro che non è... improbabile come la New York Parigi... e nemmeno ridicolo come il Tour du monde. «Detti... famosi a questi semplici nodi: fiori, applausi e baci... I fiori sono prodotti dei campi, e gli applausi e i baci costano niente. Ritornando inviando baci e sventolando bandiere italiani, francesi e tedeschi. «In breve siamo fuori di Berlino, e il passo non aumenta: le macchine sono ancora in serrata fila e procedono ad un passo di 35 km. all'ora. Fino a Francoforte sull'Oder infatti, non è che una sfilata elegante e lenta attratta da imbandierati, e villaggi tormentati: per la campagna, e alla dei contadini ci inviano un saluto, e più di un mazzo colpisce poco gentilmente in faccia. Come si fa! son le noie a cui incontro quando si partecipa a una simile corsa. «Finalmente, il passo aumenta: le macchine ondggiano per l'aria, leggera e morbida, una nuvola di polvere attraversa la campagna verde: forma del passaggio di 79 vetture, e a me ancora polvere: lontano, il rosso chassis d'un' Opel e l'oscillare d'una bandierina. Ora, comincia a filare un po' di più, e la Darracq romba di tanto in tanto con voce di buona profezia: «Speriamo! Non in una vittoria, che troppe sono le vetture forti, e moltissime sono le macchine da corsa mascherate da turismo, ma in un buon risultato finale. Ecco; il passo aumenta, la stanza fra macchina e macchina si allarga a 50, e manteniamo lo stesso passo. «I contadini han steso attraverso la via, legata a due pini alti e snelli, una funicella con la biancheria sporca... E il loro grido: «Ci passiamo sotto: La Darracq ora vola, leggera e sonora, e la via bella e piana: Francoforte è lontana... «Ecco la prima panne! m'avvisa lo chauffeur. Macchia gialla sul bianco della strada, posa una macchina, il numero 61, una Dürkopp sei cilindri, e appartiene al barone von Friedrich von Esmarch; un luto di tromba, un urlo d'aurario e via nella polvere... attraversiamo ancora un paese imbandito 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.

La minaccia del cielo s'è realizzata. Pioggia e tempesta. Non è devole: mi piacerebbe farlo provare a chi sostiene che l'automobilismo non è uno sport, come mi piacerebbe fargli provare una panne in paio d'ore, sotto una pioggia torrenziale e in aperta campagna. «La Darracq scivola e lo chauffeur bestemmia. Brutto tempo: dovrà capitarci qualche cosa. «Un'altra panne! e lo chauffeur ride. E' una Benz: «Ma 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...

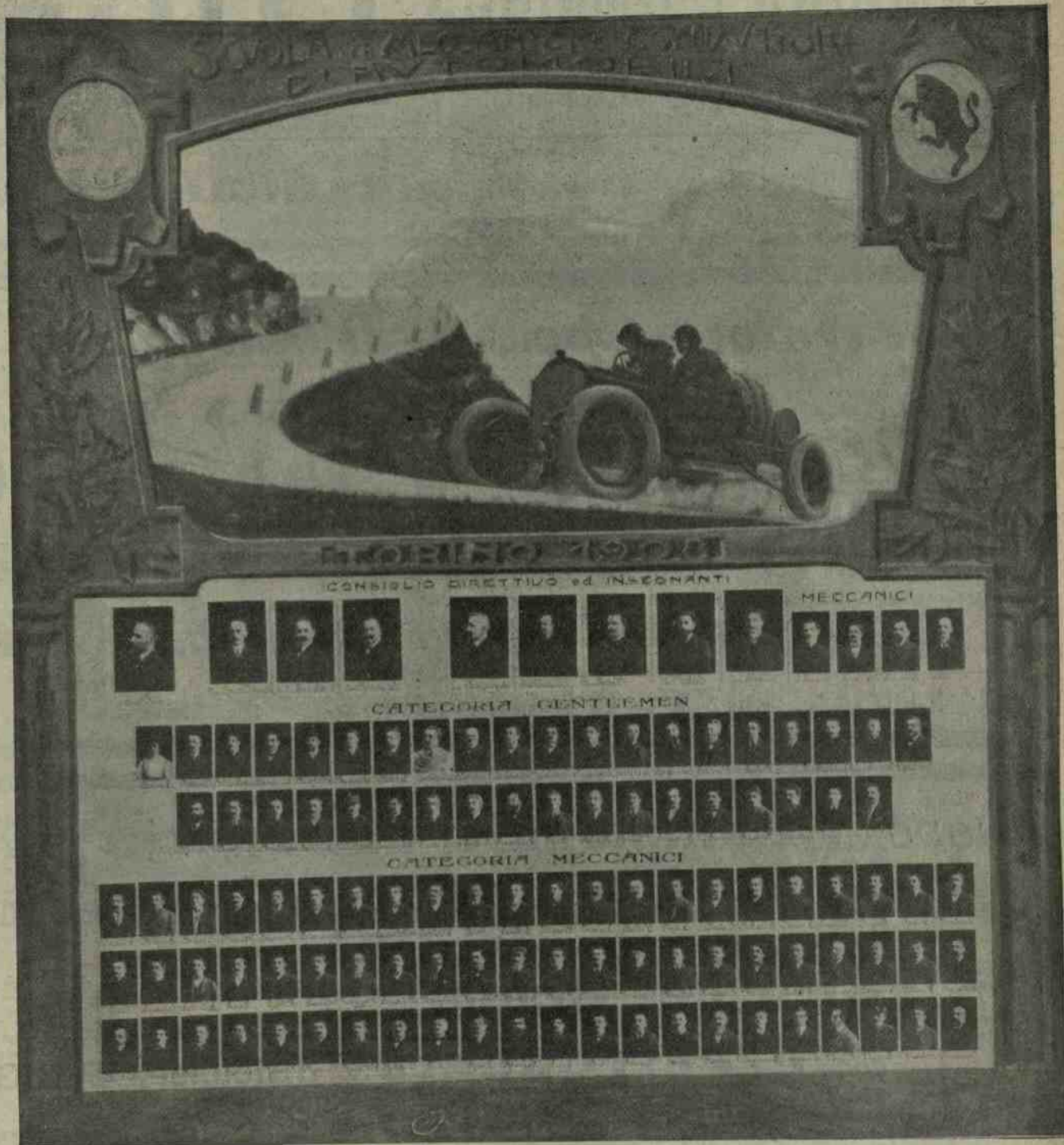
il paragone è vecchio, ci vuol pazienza, come pulcini dunque, riprendiamo la corsa un po' scoraggiati e non ci rinfranchiamo che alla vista di altre vetture in panne: Benz, Opel, Mercedes va benissimo, nessuna vettura italiana, ma ecco, che allo svolto d'una strada riconosco il profilo di un'Itala. E' 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 rinfranca. 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 diretto. Una Benz

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

Kiel, 10 giugno, ore 10.

Se dicessi di non essere stanco sarebbe una bugia. Una grossa bugia perché sono stanco morto. Stamattina alle 5 e 40 eravamo partiti, e quel ch'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 eran semigontie. 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. Inalbero la bandiera bianca a poppa della vettura, come segno d'arresa, 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 segna e taglia finalmente il traguardo. Sono le quattro e trenta. Abbiamo filato a 35 km. all'ora di media... ma abbiamo avute 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 offertoci dall'Automobil Club di Pomerania ho visto il Marx. E' desolato d'aver una buona macchina come l'Itala e di non saperla pilotare.

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 son 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 voluttà 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 minuto per minuto ogni chilometro di abbrezza 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 abbiám 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.

OLII - 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** - SCIPIONE BALBIANI - MILANO, Piazza Castello, 20



... più di sessanta bandierine bianche si son agitate 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 suono di un trombone immenso.

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

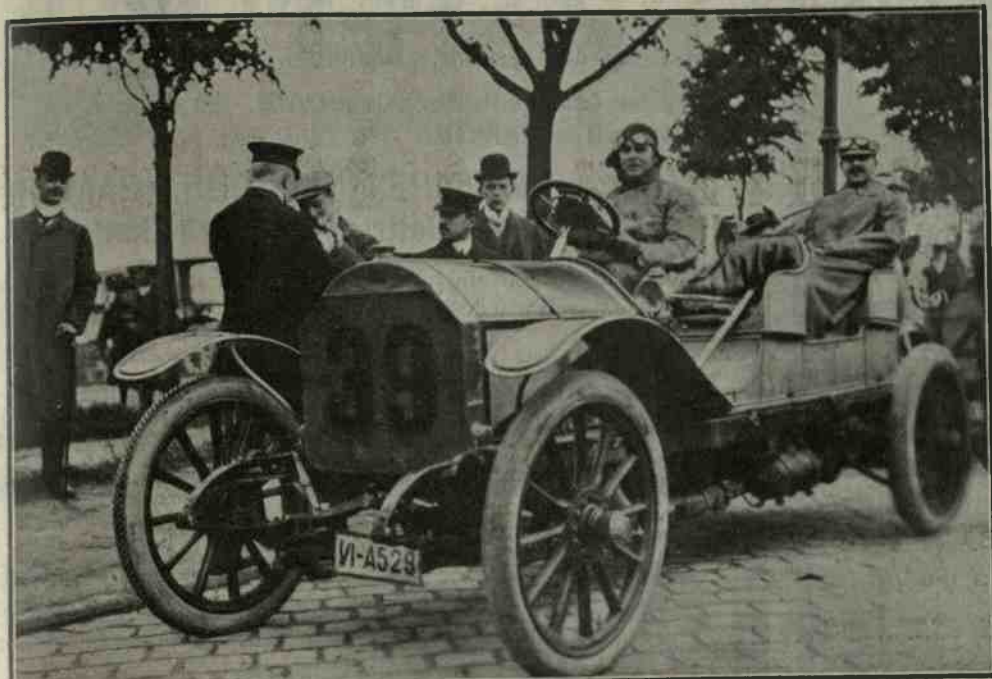
La via era libera ormai e la buona Darracq, imbracciata di tutte queste pannes che avvenivano per i pneumatici, sfogava la sua rabbia filando a 70 all'ora. Come una massa pesante e fulminea siamo passati rombando attraverso paesi e villaggi... abbiamo oltrepassato cinque vetture, sei altre bandiere bianche han sventolato davanti a noi in segno d'arresa 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.

Attraversiamo 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 tocando 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 parafranghi, come ali ferree 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 controlez 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 sa 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 *Solhringen*.

So che la *Züst* e la *Fiat* procedono benissimo. Favorito per ora è Stoewer, benché il Langen, su una *Deutz* (una nuova marca) sia giunto primo al traguardo di Kiel. D'altra parte, come nelle Herkomer, nulla 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 235 km. siano più che sufficienti per una panne 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 Sanguinetti, 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-Franchini, 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 l'Italia, i risultati che si ottengono oggi con queste macchine falsino in qualche modo, agli occhi dei

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.

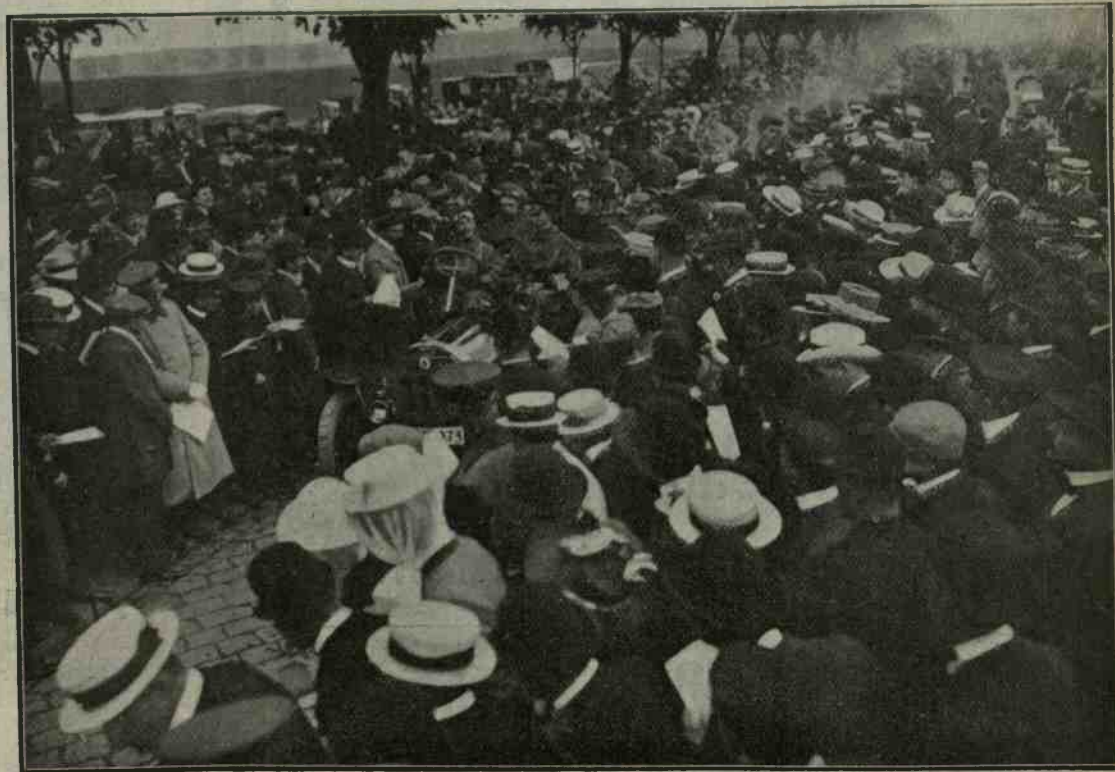
**Gare di ginnastica.** — Salto in lungo: vincitore Lampertico Gaetano, che superò m. 5,80; Saltometro Baumann: vincitore barone Tecco Romualdo, che superò m. 1,58; Salto coll'asta (trampolino): vincitori a pari merito: Milani Carlo e marchese D'Oria di Cirié, che superarono m. 8,88; Cavallo: vincitori 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"; Parallele (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 riceveranno ciascuno una medaglia di bronzo dalle mani del loro compagno S. A. R. il principe Umberto di Savoia, conte di Salemi.

profani, il risultato dei vincitori guidanti le grosse vetture tipo *Grand Prix* della prima giornata.

Del resto l'A. C. per lunedì prossimo ha adu-



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



## GARAGE SOUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

### Chassis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

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

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

### Chassis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

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

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

FABBRICA DI AUTOMOBILI

## DE LUCA - DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



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

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

Chassis 16/24 - 28/40 - 32/55 - 42/65

*" 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 **F**abbricazione, **R**otabili, **A**vantreni, **M**otori

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

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

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

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

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

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

# 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.



# "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 Baretto, 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.

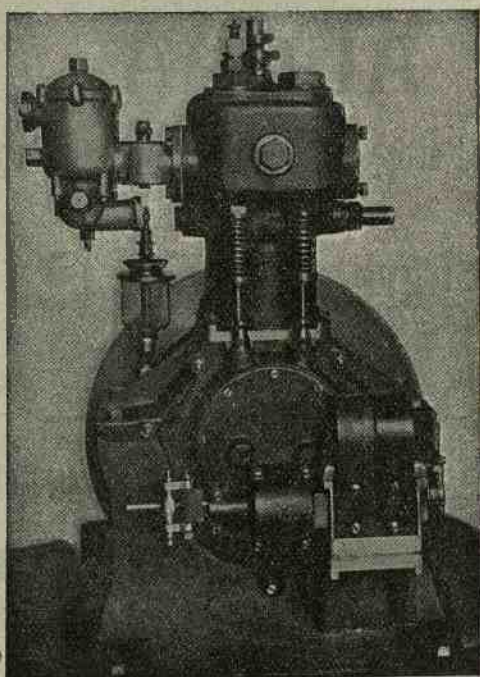
**GRAN PREMIO e MEDAGLIA D'ORO** - Esposizione Internazionale di Madrid  
(Unica e più alta onorificenza per l'industria del genere).

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 **Fiuto-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.

FABBRICA ITALIANA  
**RECIPIENTI INESPLODIBILI**  
SOCIETÀ ANONIMA per AZIONI

**NON PIÙ ESPLOSIONI!!!**

**SEDE TORINO** | Amministrazione: Via Sacchi, 2  
Stabilimento: Viale Stupinigi



20 LA STAMPA SPORTIVA

# FIAT-NAPIER

## RECORD MONDIALE SU PISTA

VINTO DALLA

# F.I.A.T.

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

# F.I.A.T.

LA

SI DIMOSTRA LA PRIMA MARCA DEL MONDO

AGENTI GENERALI

**GARAGES RIUNITI**

F.I.A.T. ALBERTI STORERO

Per vedere **lontano e largo**

**Chauffeurs!**

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.*



Fnori Concorso: Parigi 1900 - Liegi 1905 - Milano 1906 - 1° Gran Premio ai Concorsi di Lione, Tonrs e Berlino.

**ROAS RODRIGUES & C<sup>IE</sup>** - 67, Boulevard de Charonne - **PARIS.**

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