

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Acrobatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente eslla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

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

**DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE**  
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
TELEFONO 11-88

**INSERZIONI**  
Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale

## I CAMPIONATI ITALIANI DI CANOTTAGGIO

Salò 23-24 agosto



Il noto skiffista Donnes, della società canottieri "Milano", di Milano.

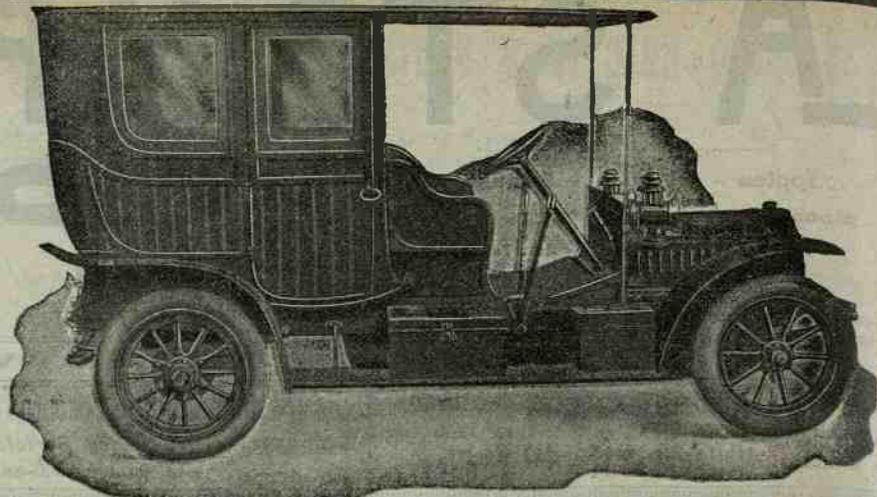
Visitate i nuovi Modelli 1908

# DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

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



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

Sede Centrale  
**TORINO**

Corso Massimo  
d'Azeglio, 16  
Telefono inter.  
N. 13-05.



**FIAT-ALBERTI-STORERO**  
Società Anonima - Capitale L. 2.500.000

Sedi:

- ROMA - MILANO  
FIRENZE  
GENOVA - NAPOLI  
PADOVA

**AGENTI GENERALI AUTOMOBILI F. I. A. T.**  
e **BREVETTI F. I. A. T.**

ASSORTIMENTO VETTURE COMPLETE con CARROZZERIA  
pronte per la vendita.

Presso ogni Sede:

OFFICINE di RIPARAZIONI per qualsiasi tipo di Macchina  
MAGAZZINI di RIFORNIMENTO: Accessori diversi - (VESTIARIO)  
STOCK " MICHELIN .. - LUBRIFICANTI - BENZINA

GARAGES APERTI TUTTA LA NOTTE - Gratis ai Turisti di passaggio.

FABBRICA DI PNEUMATICI

## CLÈMENT TOMEAZZI e C.

Amm.: Via Republicana 17 - BOLOGNA - Fabbrica: F. P. Galliera

Coperture e Camere: " LE PNEU CLÈMENT ,,  
" FELSINA ,,  
" AMERICANO ,,

Tubolari e cerchi legno per pista e strada  
(preferiti dalla maggioranza dei corridori).

Filliale in **TORINO**: Via Sant'Anselmo, 28.

## GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp. in	Lire	Length	Leq.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Imp. in	Lire	Length	Leq.	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	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenne	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacoche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

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

## Ditta PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio  
per automobili e industrie

**Motonafta Germania**

Lubrificanti marca Auto-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.

VITTORIA dei MAGNETI

## NILMELIOR

GRAND PRIX delle VETTURETTE

Indetto dall'Automobil Club de France

(Dieppe, 6 Luglio 1908)

1° GUYOT su Delàge

- |                             |                           |
|-----------------------------|---------------------------|
| 3° GOUX, su Lion Peugeot    | 6° THIEULIN, su Thieulin  |
| 4° BOILLOT, su Lion Peugeot | 11° ZETTWOOD, su Thieulin |
| 5° THOMAS, su Delàge.       | 12° LUCAS, su Delàge      |

Coppa di Regolarità: **MAGNETI NILMELIOR**, con squadra Delàge

Società NILMELIOR - Corso Valentino, 2 - Torino  
Sede Sociale: 47, Rue Lacordaire - **PARIGI**

Le recenti vittorie del **DUNLOP** nelle Corse Ciclistiche lo confermano sempre più il

## Re dei Pneumatici

**99 Km., 57 m. in un'ora**

su Bicietta "GLADIATOR", munita di Pneus **DUNLOP**

## il più bel Record Ciclistico

venne ottenuto da **WILLS** a Monaco marciando per più di 70 Km. a **100 Km. all'ora.**

**Gran Corsa Plebiscitaria "Coppa dei Comuni d'Italia",** (Km. 297): **1°** Alfredo Jacobini,

**Doppio Giro di Valganna** (Km. 110): **1°** il Dilettante X,

**Targa di Legnano** (Km. 200): **1°** E. Azzini,

**Gran Corsa Dilettanti "Giuseppe Zanardelli",**

(Km. 243): il **1°, 2°, 5°, 8°** e **10°** arrivati al traguardo finale,

**il Giro di Toscana** (Km. 309): **1°** E. Azzini,

questi montando Biciette **BIANCHI** munite di

### GOMME



# DUNLOP

## La settimana ippica

(Collaborazione speciale alla *Stampa Sportiva*).

Anche la seconda giornata di Livorno non si presta a considerazioni troppo dettagliate: le vittorie di *Vulcano*, kg. 58, dei signori Cambiaso-Francioli (Woodcock), nel « Premio del Ministero di agricoltura » (L. 1800, m. 1800) — di *Guido*, kg. 50, del Principe Doria Pamphilj (A. Childs), declassato in una corsa a vendere, il « Premio Meloria » (L. 1000, m. 1850) — di *Aybel*, kg. 73½, del signor Francesco Simonetta (Pozzoli), nella corsa siepi, « Premio Marzocco » (L. 2000, m. 2800) — di *Mineral*, kg. 75, del marchese Caracciolo (proprietario), nello *steeple chase*, « Premio Merate » (L. 1200, m. 3000), queste vittorie, ripetiamo, non offrono davvero alcun lato interessante, né riguardate pel dritto, né mirate pel rovescio. Il numerosissimo pubblico — facciamo la constatazione con vero piacere per le ragioni dette altra volta — mostrò di interessarsi alle corse, alcune delle quali furono animate e ben disputate: il successo mondano e il suo stretto parente — il finanziario — non potevano avere un esito migliore e questo è quanto interessa per la riunione di Livorno. Tuttavia anche il successo sportivo non avrebbe subito una *defaillance* completa, se un incidente — che sfortunatamente ebbe risultato disgraziato per un cavaliere — non avesse compromesso l'esito della prova e lo svolgimento della medesima.

Nel « Premio San Jacopo » (L. 4000, m. 800) erano scesi in campo *Vicomtesse*, kg. 53, *Hatti*, kg. 50, *Chelinda*, kg. 54, *Porzia*, kg. 51 e *Geldi*, kg. 55.

L'incontro di *Vicomtesse* con *Geldi* era sufficientemente interessante: si voleva sapere se la prima, che aveva battuto nella domenica precedente *Sassoferrato*, fin qui ritenuto un buon puledro, avesse progredito realmente o la sua vittoria fosse più casuale che esatta; la presenza di *Geldi*, un due anni che aveva dimostrata una certa dose di qualità nella trascorsa primavera, e anche di *Chelinda* serviva di linea per giungere a tale deduzione. Un deplorabile urto fra *Geldi* e *Porzia*, oltre che mettere a terra questi due cavalli, falsò l'andamento di tutta la corsa e tolse ogni valore all'esito. *Vicomtesse* si trovò ultima all'arrivo dei superstiti dietro a *Chelinda* e ad *Hatti*, mentre in rapporto a quest'ultimo il piazzamento doveva risultare assai diverso. La vittoria di *Chelinda*, invece, è quasi una conferma delle buone voci che circolavano su questa bellissima figlia di Caudeyran e Morgana. Il fino dall'epoca della sua prima comparsa in pubblico; per varie cause questa due anni aveva sempre fornito corse inferiori all'aspettativa di quanti ammiravano in *Chelinda* un modello di puro sangue distinto e robusto, quasi perfetto. Oggi la vittoria ottenuta sull'ippodromo dell'Ardenza potrebbe far sperare in un avvenire migliore se tutto si fosse svolto normalmente. Ma le conseguenze dolorose non risultarono solo di un esito compromesso, né si limitarono ad una semplice caduta: mentre i cavalli si rialzavano illesi e pure Spencer si sollevava senza alcun danno, Alberto Childs, l'ottimo fantino della scuderia romana, riportava frattura della clavicola

e lussazione di una gamba e contusioni multiple, un tutto comportante ben 40 giorni di degenza all'ospedale. Sportivamente, quindi, la riunione di Livorno non ci presentò dei numeri di eccezionale attrattiva.

Ma nel campo delle corse al galoppo i dati offertici dal calendario per 1909 furono più che sufficienti per interessare quanti si occupano di questo sport non pel solo rapporto che esso ha con le scommesse. Il calendario apparso sullo *Sport*, il giornale ufficiale delle nostre massime associazioni ippiche, reca infatti parecchie novità: e per meglio comprendere queste innovazioni, trascriviamo senz'altro le date ritenute dalla Società Lombarda per le corse al galoppo per le sue riunioni dell'anno venturo:

Marzo: 7, 10, 14, 17 (ostacoli) — aprile: 25, 27, 29 — maggio: 2, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 18, 20, 23, 25, 27, 30 — giugno: 6, 8, 10, 13, 15, 17, 20, 22, 24, 27, 29 — agosto: 29 — settembre: 2, 5, 8, 12, 20 — ottobre: 3, 7, 10, 14, 17, 19, 21, 24, 26, 28, 31 — novembre: 1°.

Abbiamo innanzi tutto un aumento più che considerevole delle giornate di corse, che per 1909 raggiungeranno l'imponente cifra di 49. Ma questo non sarebbe una vera innovazione: alla stregua potrebbe considerarsi come la manifestazione di un organismo potente, attivo, laborioso che, sicuro delle sue forze, può permettersi il lusso di tentare a colpo sicuro la sorte di un programma lungo e vasto. Il lato simpaticamente audace, che deve essere apprezzato in grado estremo dalle società italiane consorelle, dalle scuderie e dal pubblico, la vera innovazione che dimostra lo slancio sempre giovanile della Società Lombarda, la sua potenzialità finanziaria, la sua oculatissima amministrazione e sportiva nel prendere decisioni della più grande importanza improntandole sempre al bisogno del momento, questa novità risiede nell'aver raggruppate tutte le giornate di corse in date più vicine le une alle altre; il lato nuovo dei futuri programmi primaverili e in parte anche di quello autunnale consiste nella decisione di indire una giornata di corse pure in martedì, di occupare in una settimana due giorni feriali invece del solo giovedì.

Per chi s'interessa di programmi e sia a giorno dell'andamento delle corse al galoppo, riesce superfluo che noi sprechiamo altre parole per dimostrare quanto sia meritoria di plauso l'opera dell'associazione milanese. Con tale taglio essa scioglie nel modo il più adatto e opportuno un nodo che sembrava veramente gordiano: facendo correre pure al martedì può sviluppare per intero il suo programma pari ai grandi mezzi di cui dispone, senza bisogno di affidarsi alla sorte propizia; con ciò elimina una concorrenza fortissima alle altre società italiane, che possono usufruire del marzo e dell'aprile liberi per effettuare i loro programmi: le scuderie vengono incoraggiate giacché si trovano nella possibilità di guadagnare o di rifarsi delle spese mediante un maggior numero di premi posti a loro disposizione in un minor lasso di tempo. Oramai le riunioni di Milano rassomigliano molto a quelle parigine, a quelle della capitale francese, ove si corre in quasi tutti i giorni dell'anno — nel 1906 si è corso perfino nella giornata di Natale! — a quando un simile fatto anche da noi?

E non si creda che la Società Lombarda corra una alea d'insuccesso: tutt'altro! Con ogni probabilità

le corse al martedì verranno mantenute in programma per sempre, ché a questa decisione si è giunti dopo attenti studi, pazienti raffronti, esami di cifre ponderati e oculati.

La nomea di ottima amministratrice acquistata dalla Direzione della Società Lombarda è nota: essa venne acquistata mediante un'opera che da essa esprime lode per i suoi compilatori.

E certo quei dirigenti non vorranno compromettere la stabilità dell'edificio gigantesco da loro eretto: né arrestare la marcia ascensionale del loro sodalizio: essi sono tanto sicuri dell'appoggio del pubblico milanese — pel quale lo sport ippico è il divertimento migliore — da non rimanere dubbiosi neppure per un istante circa all'esito della loro innovazione, che incontrerà la più calda simpatia, l'aperta approvazione e il più valido appoggio dai frequentatori di San Siro.

Giovanni Galeani.

## Il grandioso programma sportivo di Omegna

Per iniziativa della fiorente *Unione Sportiva* di Omegna, stanno per essere disputate le seguenti importantissime gare:

Domenica 30 agosto: ore 8 Gara *Tiro al Piattello*; ore 8,30 *Corsa Ciclistica Circuito Cusiano*; ore 10,30 *Corsa Podistica Velocità*; ore 24 *Campionati Italiani di Nuoto*; ore 21 *Fiaccolata ciclistica*.

Lunedì 31 agosto: ore 14 *Campionati Italiani di Nuoto* (fine); ore 17 *Gara riservata di barche a remi*; ore 21 *Fiaccolata ciclistica*.

Domenica 6 settembre: ore 8 *Corsa Ciclistica Nazionale Omegna*, Milano, Omegna, km. 200, libera a dilettanti e professionisti con licenza dell'U. V. I. Tassa d'iscrizione lire 4.

Premi: al 1. medaglia oro di lire 150; al 2. medaglia oro di lire 90; al 3. medaglia oro di lire 50; al 4. medaglia oro di lire 30; al 5. medaglia oro di lire 20; 6, 7, 8, 9 e 10 medaglie *vermeille* di lire 10. Medaglia argento di tempo massimo.

## Un concorso ippico internazionale a Buenos Aires

Un raid di 300 chilometri.

La Società Ippica Internazionale, presieduta dal barone De Marchi, ha indetto per il mese di ottobre, sotto il patrocinio del presidente della Repubblica, un concorso ippico internazionale che durerà cinque giorni. In esso sarà compreso un *raid* militare di 300 km.

## CORRISPONDENZA

Modena. — Baccarani. La relazione dell'arrivo sarebbe ora riuscita troppo tardiva. Grazie, saluti V. S. Ferrara. — V. Pellotti. Obbligati.

# IL GIRO DI TOSCANA (Km. 309)

svoltosi su strade orribili e con un tempo pessimo, riesce però sempre a dimostrare la superiorità assoluta delle Biciclette

# BIANCHI

(Pneus DUNLOP)

1° AZZINI E. — 2° GALOPPINI

Corsa ROMA-SIENA (Km. 259)

1° JACOBINI Alfredo — 2° X. (dilettanti)

sempre su  
BICICLETTE

# BIANCHI

Società Anonima - Edoardo Bianchi - Milano



Il circuito di Bologna. — Il tratto più stretto.



Il dott. Sassoli in ispezione. (Fot. B. Beccari).

## I PREPARATIVI SUL CIRCUITO BOLOGNESE

### Coppa Florio e Targa Bologna

Un rombo, uno schioppetto secco come di un fuoco di fila, un fumo denso, un nembo di polvere... una macchina da corsa, insomma; grida di venditori di giornali, cartoline illustrate, piante del circuito; piccoli macchinisti che s'affannano rumorosamente dietro le dorate limousines infiorate e ornate di bandiere multicolori, suoni di trombe rauche, squillanti, battenti; la folla fuori dai portici che acclama, grida, commenta...

Ecco Bologna, la silenziosa, la pacifica città oggi agosto 1908. Da pochi giorni soltanto s'è mutata, indossando quell'abito di festività, di allegria rupestrosa, propria della vigilia dei grandi avvenimenti. Si parla che di automobili, di Fiat e di Itala, di Nazzaro, Lancia, Cagno, gli eterni beniamini del pubblico; di carburatori, di gomme, di pannello, di curve, di velocità impressionanti ottenute la mattina stessa:

« Si, questa mattina alle 4, Lancia ha fatto il circuito in 25 minuti », e forse il buon Lancia a quell'ora dormiva i suoi sonni tranquilli. Perché niente aggrava più d'una corsa d'automobili: questo passo, questi densi fumi di benzina, vi eccitano e sono alla testa come fumi di champagne, e si parla, quando seduti a un tavolino del caffè, di 150 chilometri all'ora colla stessa disinvoltura con cui si prenderebbe una sigaretta. Ma è questione d'ambiente: togliete a tutta questa gente la corsa, e resta calmissima un'altra volta; ma finché c'è la corsa, non si può essere altrimenti; bisogna parlar del circuito col cameriere del caffè, col vetturino, il poliziotto, col fattorino del barbiere... tanto che, sera:

« Basta — si dice quando si va a letto stanchi morti per aver camminato tutto il giorno — basta, non parliamo più di corse », pronti poi la mattina dopo, appena svegli, a leggere sul Resto del Carlino le ultime notizie fresche e ritornare, appena alzati, a fare una volata... sul circuito.

Le partenze, dunque, si effettueranno alle ore 6, in un intervallo di un minuto da una vettura all'altra, tanto nel 6 che nel 7 settembre, e secondo ordine determinato mediante il sorteggio fatto il 6 agosto e di cui abbiamo già dato nota. La for-

tuna questa volta non ci ha favoriti: nella prima giornata il biondo Duray della De-Ditrich aprirà la serie. Ma se Théry, partito primo due volte, ha riportato due vittorie, Nazzaro, partito sempre in coda, ha saputo strappare più volte la vittoria ai più fortunati. Le vetture saranno contrassegnate dai medesimi colori che al « Grand Prix » di Francia: il rosso per le macchine italiane, il bleu per le francesi.

I primi saggi sono incominciati, e, a quel che si dice, si sono fatti, benché colle strade non sgombre, dei tempi veramente ottimi. I tre campioni della Bayard-Clément, Gabriel, Hautvast, Fitz Sheppard, che rimpiazza Rigal, feritosi mentre provava la vettura in Francia; quelli della Motobloc, Gauderman e Faroux, il noto corrispondente dell'Auto; la gloriosa triade Lancia, Nazzaro e Wagner, l'équipe dell'Itala, quella della Mors e della Lorraine De-Ditrich, tutti insomma i grandi campioni si preparano seriamente alla grande prova del 6 settembre.

Tutti son degni di vincere, tutti alle qualità personali ben note accoppiano una macchina ottima sotto tutti gli aspetti: nessuno è nuovo alla vittoria, fatta eccezione per Faroux, che per la prima volta si presenta con una macchina in corsa, ma che, a quel che dice il collega Breyer, molto bene promette. Qualsiasi ipotesi, dunque, è oggi azzardata: il 6 settembre ci darà una risposta.

Non meno azzardate sarebbero le previsioni per la seconda giornata: accanto ai nomi ben noti di Tommaselli, Maggioni, Tamagni, Piccoli, Pizzagalli, abbiamo molti incognite, come Landini e Sassoli, due audaci sportsmen bolognesi, che, il primo su un'Isotta-Fraschini, il secondo su una Spa, la gran marca torinese tanto apprezzata, partecipano per la prima volta in corsa, pur portando con sé molte speranze. Non mancheranno le sorprese, si dice, e noi pur augurando a tutti la vittoria, perché tutti ne son degni, serbiamo sempre in cuore la speranza che l'Italia riesca vittoriosa anche una volta nell'aspro cimento. Centomila persone vi ammireranno, l'Europa intera attenderà questo nuovo responso.

« Avanti — dirà Marley — Via! ». Via lungo questi interminabili rettilinei, curvi sul volantejvoi

porterete almeno nel cuore la speranza di aggiungere un nuovo alloro alla storia dell'automobilismo e del progresso.

Bologna, 24 agosto 1908.

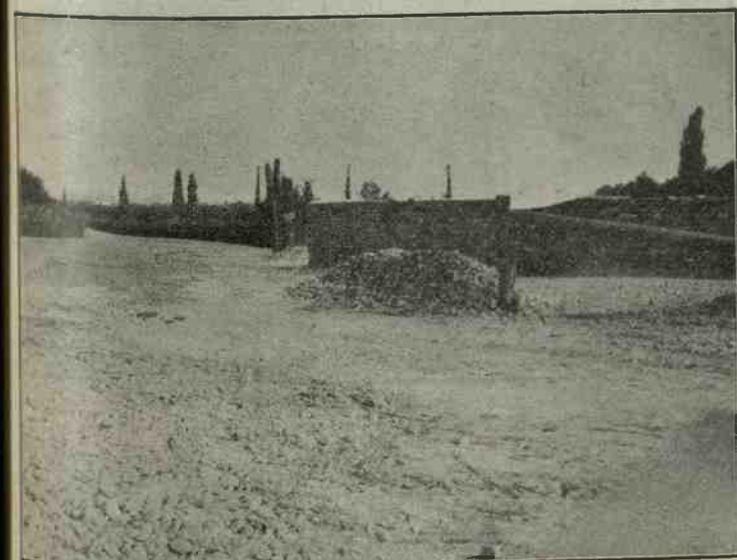
U. Nobili.

### Note spicciole.

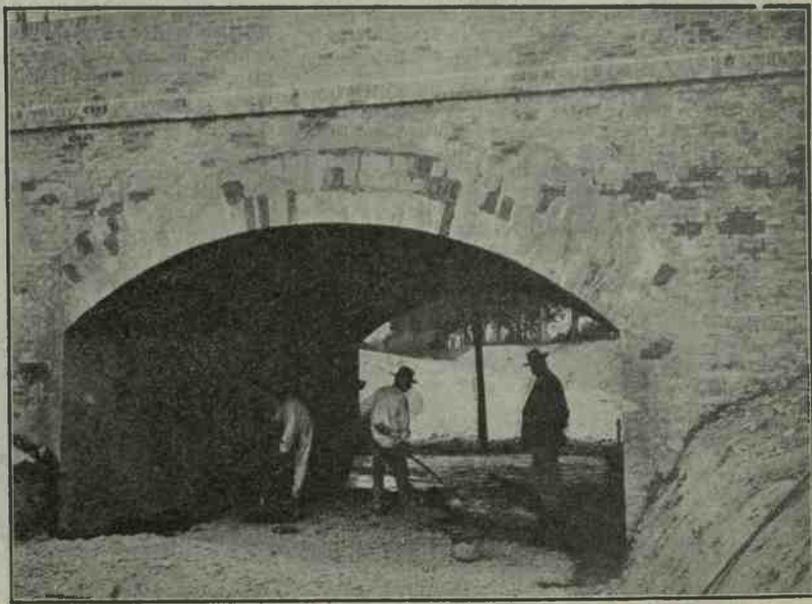
Al traguardo, l'A. C. sta facendo costruire un palco di 800 metri di fronte, che sarà diviso in vari scompartimenti destinati alla principessa Letizia ed al conte di Salemi che assisteranno alla gara, alle autorità, alla stampa, ed a chi pagherà il biglietto d'ingresso. Altri palchi si costruiranno per cento d'una impresa dall'altra parte della strada, dove sarà anche un posto di rifornimento ed un posto di soccorso medico-chirurgico. Dietro la grande tribuna vi è un vasto spazio per le automobili, che vi accederanno per una strada speciale, la quale si stacca dalla via Emilia appena passato il ponte sul Reno. Le vetture invece proseguiranno per la via Emilia fino alla Scala e per la via Persicetana.

Lungo il percorso saranno stabiliti, per cura della Croce Rossa, 21 posti di soccorso medico-chirurgico; cioè tre in prossimità della partenza ed arrivo, uno a Borgo Pauigale, altri 4 lungo il rettillo della via Emilia, 8 a Castelfranco, 1 a Villa Gotti, 1 a Recocato, 8 sulla strada di Nonantola, 8 a San Giovanni, altri 8 sul rettillo della Persicetana. Vi saranno anche 8 posti di segnalazione telegrafica o telefonica; cioè 2 alla partenza, uno al ponte del Lavino, uno al ponte della Samoggia, uno a Castelfranco, uno al ponte del Losco, uno a San Giovanni, uno al Lavino di sotto. Circa 150 carabinieri e guardie concorreranno a tutelare la sicurezza degli spettatori con i numerosi componenti di società sportive che hanno assunto l'incarico del servizio di vigilanza.

Le partenze saranno date nella località detta Due Portoni, di proprietà Dondini, sulla strada Persicetana in direzione di Bologna, cominciando dalle ore 6 ant. Le vetture dovranno essere dipinte coi colori prescritti dall'art. 6 del regolamento. Ad ogni corridore verrà assegnato per compiere la corsa un tempo massimo. Il tempo massimo si ottiene aumentando di un'ora e mezza il miglior tempo della corsa. I commissari delle corse e i delegati stradali faranno fermare i corridori che hanno raggiunto il tempo massimo.



Sul Circuito di Bologna. — Curva all'imbocco del ponte sul Lavino. (Fot. Pellotti).



Il sottopassaggio.

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

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

## La navigazione aerea e una nuova macchina volante.

Fioriscono interessanti studi ed esperimenti sulla navigazione aerea in Italia e fuori, principalmente in Germania e in Francia.

Da tutti si ricerca la macchina volante per rendere facili e spedite le ispezioni in caso di guerra, le improvvise sorprese, le scorrerie per incendiare, per minare una fortezza, un passaggio, sarebbero facili e spedite.

D'altra parte starebbe bene che a fianco del telegrafo senza fili sorgesse una macchina volante, che viaggiasse senza strade e senza rotaie per valli, per monti, per mari e che, con un bel risparmio di tempo e di spesa, compisse i più lunghi viaggi in brevi giorni; offrisse un nuovo diversivo, genialissimo, fecondo di piacevoli e singolari sorprese, di bizzarre avventure agli amanti dello sport; conquistasse, con la sicurezza e con l'ardire dell'aquila, le più alte

Dato ciò, le difficoltà sopradette scompaiono come ghiaccio al sole. Che può fare il soffiar dei venti, anche direttamente contrari, su d'una macchina, la quale si formi il punto d'appoggio non per mezzo del moto dell'aria, ma per mezzo del peso della colonna d'aria soprastante e che sia di volume limitatissimo? Scompare il pericolo d'incendio del motore, non essendo necessaria una grande velocità.

Il problema dunque della navigazione aerea è scientificamente risolto, e risolto benissimo. Parrà questa un'espressione orgogliosa, ma tale non è: si è invece un'espressione semplicemente vera. E in pratica lo sarà prontamente e con sicurezza, quando i tecnici, gli appassionati, i pratici in materia vorranno esaminare, senza preconcetti di sorta e con impegno, il progetto esposto.

Castelferro-Mantovana (Alessandria), 10 agosto 1908.

Teologo R. B. Gandini.

## Dirigibili ed aeroplani

*Fervet opus!* In Francia si lavora, in Germania più ancora ed in Italia non si scherza.

Si annuncia da Friedrichhoff che varie città hanno offerto al conte Zeppelin di costruire tettoie per ricoverare il suo dirigibile. Il conte Zeppelin rifiutò, dicendo che la cosa era inutile, perchè gli occorreva anzitutto perfezionare la costruzione del suo aereostato, ed anche perchè una o due tettoie della regione del Reno e soprattutto quelle presso la fabbrica di prodotti chimici di Cnausen, gli sarebbero state sufficienti. Del resto, siccome i palloni dovranno essere comprati dal Ministero della guerra, toccherà al Ministero stesso decidere dove bisognerà costruire queste tettoie; d'altronde non si tratta per ora di fare viaggi aerei in tutta la Germania.

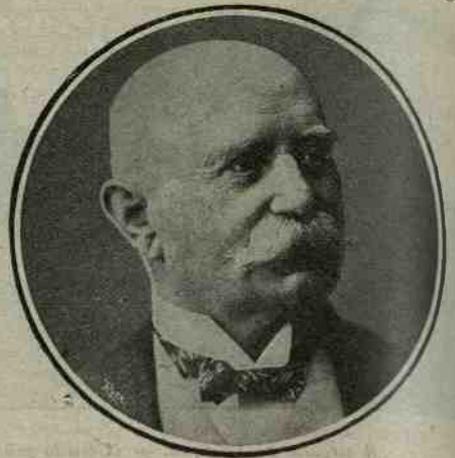
Mandano da Francoforte che il conte Zeppelin ha scritto alla *Gazzetta di Francoforte* e ad altri giornali la lettera seguente: « I doni splendidi offertimi dal popolo tedesco, in un momento di slancio, hanno sorpassato di molto le spese necessarie per la costruzione di un pallone. Col soprappiù ho risoluto di fondare una dotazione Zeppelin, destinata ad incoraggiare gli esperimenti di aviazione ».

Il conte Zeppelin ha ordinato un involucro per il suo nuovo dirigibile in Inghilterra alla manifattura di palloni di Hichbury presso Londra. Uno dei direttori di questa Casa ha dato durante un'intervista i particolari seguenti concernenti lo Zeppelin N. 5: « Il pallone che noi prepariamo per il conte Zeppelin, è in *baudruche*. Noi ci lavoriamo attivamente e speriamo di terminarlo entro 15 giorni. L'involucro dello Zeppelin N. 4 era fatto in tela caucciù, e sarà quindi la prima volta che il conte avrà posseduto un pallone in *baudruche*. Questo involucro è il più caro e più persistente che esista: esso è fatto di una sostanza estratta da una parte dello stomaco del bue, ma siccome questo animale non possiede che in quantità minima tale sostanza, occorreranno centomila buoi per costruire l'involucro dello Zeppelin ».

Altri due dirigibili si stanno provando e riprovando in Germania: il *Gross* e il *Parseval*.

Quest'ultimo, pochi giorni addietro, montato dai capitani Kehler e Krogh e da un meccanico, intraprese una grande gita. Mantenendosi a un'altezza tra i 200 e i 400 metri, il diri-

gibile è passato, manovrando sicuramente, tutti i paesetti dei dintorni di Berlino e con eguale sicurezza alla piazza d'Armi che stata il punto di partenza. L'inventore *Parseval* garantisce che il dirigibile potrà viaggiare o dodici ore con cinque uomini di equipa-



Il conte Zeppelin.

Il percorso ultimo compiuto è stato di 88 km. Le ascensioni libere con palloni non dirigibili continuano pure ugualmente ad interessare i tedeschi. Essi infatti hanno bandito per la terza volta la gara per la coppa Gordon-Bennett.

Ecco l'elenco degli iscritti:

Per l'Italia: On. Scipione Borghese, Celestino Uselli e capitano Romeo Frassinetti.

Per la Francia: Alfredo Leblanc, Giacomo Faure ed Emilio Carton.

Per la Germania: Oscar Erbsloh, attuale detentore della Coppa, dottor Niemeyer, capitano van Abercron.

Per l'Inghilterra: C. S. Rolls, A. Huntington e John Dunville.

Per la Svizzera: De Beuclair.

Per il Belgio: De Brouckère e Democore.

Per l'America: Frank P. Lam, vincitore della Coppa nel 1906, e Mac Coy Forbes.

La partenza della grande gara aerostatica avverrà l'11 ottobre a Schmagendorf, presso Berlino, alla presenza dell'Imperatore Guglielmo.



Il pallone dirigibile Zeppelin prima della catastrofe.

vette delle montagne; si portasse al polo; visitasse le più sconosciute terre, e compisse magari agevolmente il giro della terra.

Ben è vero che si desiderabili risultati non li danno ancora gli esperimenti del Delagrange e dello Zeppelin.

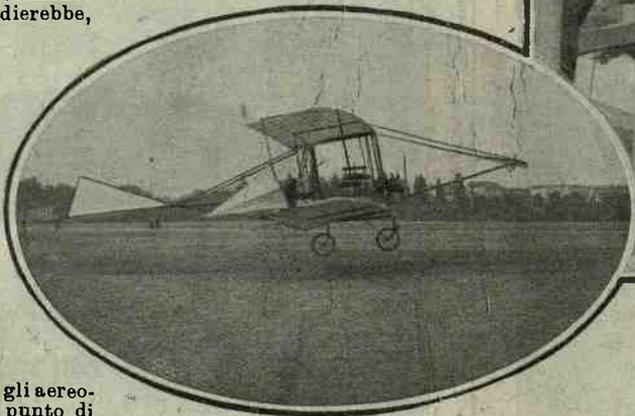
E ciò si deve alla mancanza del *ubi consistam*, cioè del punto d'appoggio fuori della terra dei loro apparecchi. E senza punto d'appoggio forte e stabile, è impossibile volare con sicurezza. E' evidente quindi che, considerato dal lato puramente scientifico, il principio su cui basano i loro tentativi, come qualunque altro simile, non è la vera, definitiva soluzione del problema della navigazione aerea.

Non lo è perchè, discendendo alla pratica, lo spostamento dell'aria, ottenuto per mezzo dell'elica, o dell'aeroplano, o dell'ala, o di qualunque altro strumento simile, non darà mai, da solo, il sollevamento dell'apparecchio, quando soffia vento o piove; e, accoppiando pure il globo aerostatico all'elica, si potrà avere l'innalzamento nelle dette condizioni atmosferiche, ma non la dirigibilità, e rimarrà sempre il pericolo di spiccare il volo quando non lo si desidera, come avvenne per disgrazia allo Zeppelin, e il pericolo di un fulmine che rovesci tutto.

Del resto, ammesso pure l'innalzamento e la dirigibilità regolare e sicura, non si potrebbe tuttavia avere apparecchi né resistenti, né considerevolmente utili, giacchè facilmente il motore s'incendirebbe, principalmente nel caso in cui non fosse accoppiato al globo aerostatico; o, dato che non s'incendiasse, esaurirebbe tutta la sua potenzialità nell'innalzare e dirigere l'apparecchio senza poter trasportare nulla d'altro sopra.

Certo, di fronte a questi inconvenienti, più d'uno, crollando scetticamente il capo, avrà giudicato in cuor suo un sogno di fantasia esaltata il volare. E costui avrebbe forse ragione, se realmente il *non plus ultra* in tale materia già fosse conosciuto e provato.

Però non è così, imperocchè il sottoscritto presenta appunto un progetto di macchina volante, basato su d'un nuovo principio scientifico, il quale stabilisce delle nuove leggi accanto a quelle più fondamentali della meccanica. Esclude i globi aerostatici, gli aeroplani, l'eliche, le ali. Con esso si ottiene un punto di appoggio fuori della terra, tanto per sollevarsi quanto per dirigersi, di grande resistenza, e si utilizza la pressione atmosferica.



L'aeroplano Ferber in piena volata.



Il capitano Ferber.

Mentre l'americano Wright si prepara a Mans a battere il record dell'altezza per aeroplano, il dirigibile misto Malécot ha cominciato a...



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



les-Moulineaux le sue esperienze per conto del Ministero della guerra. Il dirigibile ha fatto delle evoluzioni a cinquanta metri di altezza portando il peso di 100 chilogrammi di zavorra e 60 di sovraccarico, oltre il costruttore, signor Malécot. Quindi ha preso terra facilmente, malgrado il vento, all'entrata dell'hangar. L'aeronave Malécot è una curiosa combinazione di dirigibile e di aeroplano. La parte principale dell'apparecchio consiste in un grande aeroplano di tela montata sopra una struttura triangolare di bambù. Le giunture del-

coi fatti che quanto più il dirigibile è voluminoso, tanto più è difficile poter toccare terra senza il rischio di scoppiare. Il motore è costato 50.000 lire, la costruzione del pallone 200.000; le spese complessive, compreso l'hangar, raggiungono il mezzo milione.

vice-presidente, che figlio di popolo seppe con la sua intelligenza ed operosità conquistarsi una notevole posizione nella vita cittadina: si riuscì in breve tempo ad organizzare una gara inter-provinciale di Tiro a Segno, quale possono ambire le principali città. Il Toscano sacrificando se stesso ed i propri interessi, avendo per tutti un motto, un sorriso, una parola, riuscì a raddoppiare il numero dei soci, e promuovendo di continuo gare sociali, regionali e provinciali, poté ridonare alla Società Piacentina di Tiro a Segno gli antichi splendori. A. Casini.

### Le feste sportive di Piacenza

Dopo la riunione delle corse al trotto il cui clou fu il Premio dell'Esposizione, m. 1600, L. 1500, sei iscritti: 1. Weinscott di Tamperi; 2. Vandalo di Rasero; 3. Manfredi di Oasani; 4. Nelly di Gay, abbiamo avuto l'inaugurazione della Mostra nazionale dei cani. La Mostra ha la sua sede nel Foro Boario, grandissimo edificio, nel quale il forte numero di cani inviato alla Mostra — superano i 300 — ha potuto prendere magnificamente posto.

L'Esposizione, che è sotto l'alto patronato del Kennel Club Italiano, è stata fatta per iniziativa della Società dei Cacciatori di Piacenza, ed il Comitato ordinatore di essa è il conte Gianfranco Murazzani-Visconti.

Per il grande numero di tipi presentati, per la qualità delle razze e dei gruppi la Mostra ha superato ogni più lusinghiera aspettativa e può essere considerata nel genere quale una delle meglio riuscite in Italia.

Oggi stesso comincerà il lavoro della Giuria. L'Esposizione rimane aperta fino a domenica. Fra gli allevatori di canili partecipanti alla Mostra notiamo i seguenti: Stecchini nob. di Sandrigo, Fadini di Cremona, Pastore di Torino, Pini di Como, Petenazzi di Cremona, Guerra di Casteggio, Nebel di Vimercate, Calcagni di Pavia, Lambertenghi di Busto Arsizio, Hans Herrement di Torre Canavese, Matteucci di Pisa, Pori di Alessandria, ecc.

La Mostra si divide nelle seguenti Sezioni: bracchi italiani, spinosi, francesi pointers, setters irlandesi, cani da cerca, da tana, da corsa, da attacco, bassotti, levrieri, mastini, bull-dog, San Bernardo, Terranuova, cani da pastore italiani, irlandesi, danesi, barboni, eschimesi, levrieri, cuccioli, ecc.

Mentre andiamo in macchina si svolge l'importante gara di Tiro a Segno. Alla storica Società di Tiro a Segno, sotto la dirigenza intellettuale di quel perfetto gentiluomo che è il cav. ing. Lusardi, presidente della Camera di commercio e del Tiro a Segno e la guida pratica di quella simpatica figura di industriale, di Benvenuto Toscani,



La gara di tiro a segno di Piacenza. La targa d'onore modellata dai F.lli Centauni. L'infaticabile vice presidente Benvenuto Toscani.

l'ossatura sono in alluminio. Questo piano è lungo circa 20 metri ed ha una superficie di circa 140 metri quadrati. Nel centro di questo piano, che può sostenere un peso di due tonnellate, è situata una navicella contenente un motore di 28 cavalli e tutti gli altri meccanismi. Vi è posto in essa per due aeronauti, un pilota e un meccanico. Il motore mette in azione un'elica di legno di noce, rafforzata con liste di alluminio, del diametro di circa 3 metri, che può fare 1200 rivoluzioni al minuto. Questo piano contenente il motore è fissato sotto un pallone di seta verniciata a forma di cono lungo circa 34 metri e con un diametro di circa 4 metri e una capacità di 1000 metri cubi. Sotto il piano finalmente è sospesa una navicella di aerostato comune.

In Italia pure non si scherza, abbiamo detto più sopra. Noi italiani entreremo in gara forse un po' tardi, ma ci porteremo sul terreno delle prove più sicuri di ogni altro concorrente straniero.

Si hanno più precise notizie sul dirigibile militare italiano, col quale si stanno facendo studi ed esperimenti in questi giorni presso il lago di Bracciano. Questo dirigibile è lungo 63 metri, ha una cubatura di 2500: approssimativamente un quinto del pallone Zeppelin. Il suo motore è un Clément Bayard di 80 cavalli; della forza, cioè, di un motore da automobile pesante. Per questo dirigibile si sono fatti modelli in piccolo, che sono stati esperimentati con molto successo; però gli stessi ufficiali che hanno ideata la costruzione del dirigibile e hanno fatto gli esperimenti con modelli in piccolo, dicono che l'aumento delle proporzioni rende più incerto l'esito degli esperimenti finali. Però, secondo gli studi fatti e anche secondo gli esperimenti dello Zeppelin e del Républicain, i risultati finali non dovranno essere dissimili da quelli ottenuti sul modello a dimensioni ridotte.

Il vantaggio del dirigibile italiano sullo Zeppelin è di essere anche più piccolo, poichè la recente catastrofe dello Zeppelin ha dimostrato

### Nel mondo commerciale sportivo

A Torino la Fiat ha tenuto l'assemblea generale dei soci con 51 azionisti presenti e 88.597 azioni rappresentate. Furono accettate con voto di plauso De Fernex le dimissioni del cav. Agnelli e dell'avvocato Scarfiotti, ed in fine seduta fu eletto un nuovo Consiglio d'amministrazione così composto: Capuccio cav. Luigi, Ceriana comm. ing. Francesco, Ferraris cav. ing. Dante, Ferro cav. Emilio, Gariazzo avvocato Mauro, Marangoni avv. comm. Alessandro, Pollone comm. Eugenio, on. Rebaudengo conte Eugenio; a sindaci effettivi i signori: Bassani ing. Giorgio, Grassi cav. Carlo, Vinea Giovanni; e a sindaci supplenti i signori: Navaretti Giovanni e Pallanzo Maro.

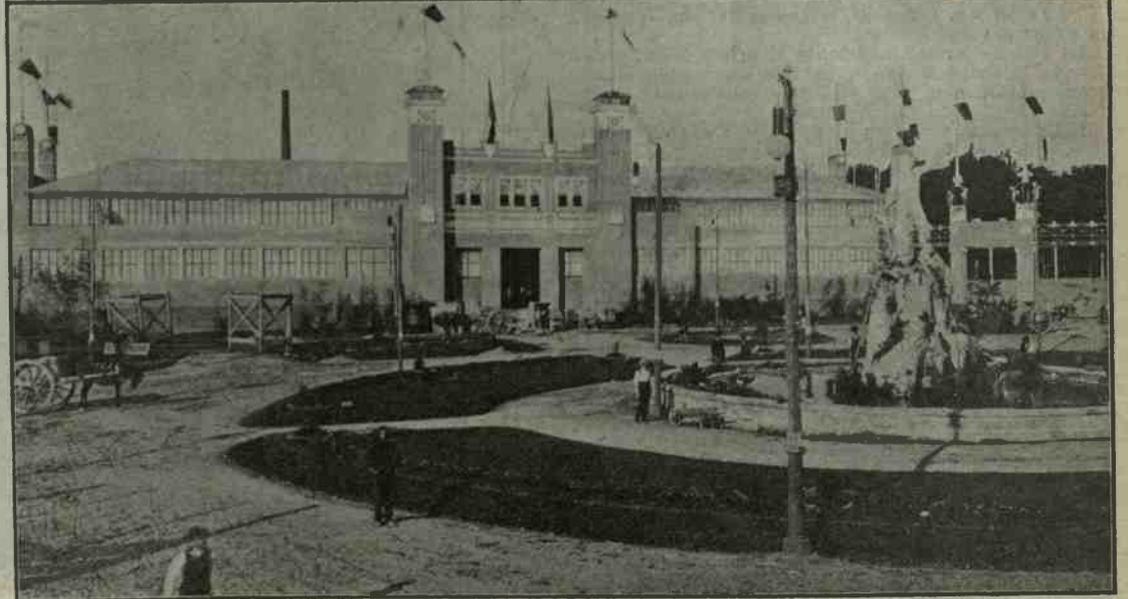
Sono partiti da Torino i tre corridori: Maritano Giovanni, Maritano Michele e Pellerino Carlo col proponimento di tentare un record ciclistico di 800 km., attraverso l'Italia, la Francia e la Svizzera e precisamente col seguente itinerario: Torino, Novara, Domodossola, Biella, Sion, Martigny, Losanna, Ginevra, Annecy, Chambéry, Modane, Moncenasio, Susa e Torino. Allo scopo di riuscire nel loro difficile intento essi munirono le loro macchine di ottimi tubolari Labor e bisogna convenire che la loro scelta non poteva essere migliore in quanto che non furono per nulla disturbati lungo il faticoso cammino.

Nel primo giorno essi fecero la tappa Torino-Domodossola, telegrafando di là il 13 corr. in perfetto orario; il giorno 14 percorsero il tratto Domodossola-Losanna telegrafando alle ore 14 il loro passaggio laggiù, con buon anticipo malgrado le strade pessime, mal selciate e fangose. Stanno oggi terminando il loro tour de force e ci consta con piena soddisfazione materiale e morale. Soprattutto i tre campioni sono giubilanti per il prezioso servizio reso loro dai meravigliosi pneumatici.

Il signor Camillo Borio, il noto corridore della società La Torino di Torino, durante la corsa Coppa Hermes dei 125 chilometri, passando tra Bra e Sanfré e trovandosi appiedato per foratura di gomme, ha trovato un ciclista, che egli non conosce e che molto gentilmente gli prestò una gomma tubolare. Ora il signor Borio desidera, coi ringraziamenti, fare debita restituzione al gentile ciclista, ed a mezzo del nostro giornale prega lo sconosciuto a mandargli il suo indirizzo presso la società La Torino a Torino.

La famosa Compagnia di pneumatici Dunlop di Milano ha dato ordini che le 3 vetture Bayard-Clément, le 8 vetture Mora, e le 2 vetture Motobloc che correranno al Circuito di Bologna, siano munite dei suoi pneu e cerchi smontabili Dunlop. Si noti che la vettura Bayard-Clément di Rigal, quando ribaltò, non era ancora munita del materiale Dunlop.

A Milano si è costituita la Società in accomandita Luigi Bonomelli e C., via Annunciata, 10, per il commercio delle gomme di vario uso. Gerente Luigi Bonomelli; primo Consiglio di vigilanza, signori Achille Reina, avv. Enrico Salina e Luigi Colombo. Capitale L. 50.000, elevabile a 150.000.



Veduta dell'Esposizione del ciclo e dell'automobile di Piacenza.

**MAESTRO**  
o anche CAPO SQUADRA capace possibilmente con conoscenza scherma, esercente anche altra professione o mestiere, troverebbe posto e occupazione rivolgendosi a **CAMILLO SERRAGLI - Ragusa (Dalmazia)**

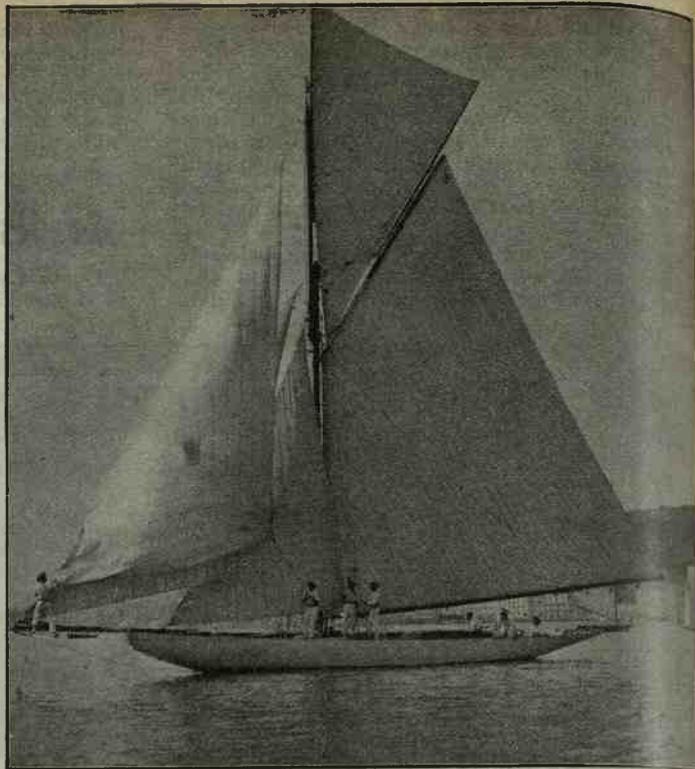
**AUTOMOBILISTI!** Volete viaggiare con piena sicurezza? Usate **BENZINA** " **CARBURINE** " **TORINO - Via Almese (Barriera di Francia) - Telefono 26-90. - MILANO - Foro Bonaparte, 2 - Telefono 95-76.**

## Regate a vela a Napoli

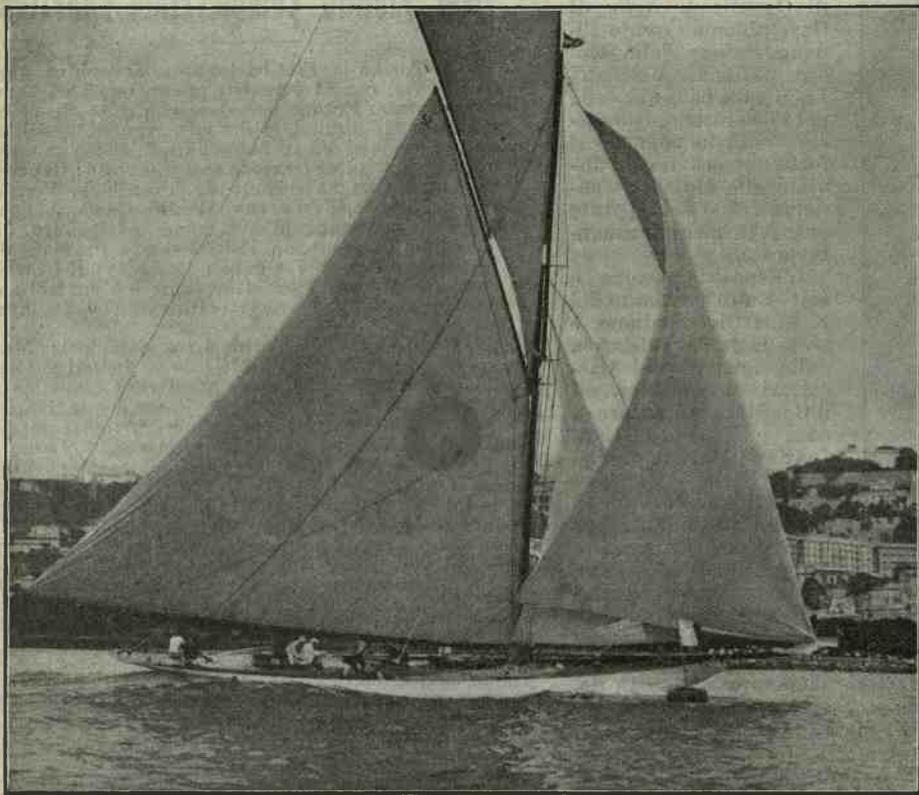
Forse l'esiguità dei premi ha fatto sì che le regate a vela testè corse a Napoli, anzichè nazionali siano state semplicemente regionali, ma ciononostante, sportivamente parlando, esse hanno sortito un esito felice.

Nella prima giornata il mare assai smosso, cansa la tempesta della notte, non ha permesso di conoscere veramente il valore sportivo dei *cutters* concorrenti, giacchè tutti quanti dovettero limitarsi, in conseguenza dei forti colpi di libeccio, ad usare un solo fiocco e la randa con parecchie mani di terzaiuoli. Ciononostante ha valso a dimostrare il coraggio dei nostri *yachtsmen*, i quali, nonostante la Giuria fosse d'avviso di rimandare la prima giornata al domani, vollero tuttavia partire.

Nella *Gara Napoli*, come nella prima giornata di regate, questa era fra tutte le gare la più attesa, perchè di nuovo si trovavano di fronte il *Sally*, del « R. Sailing Club » e il *Todo*, del principe di Fondi. Il *Sally*, nel mondo sportivo, era stato ritenuto imbattibile con vento fresco, e perciò si credeva sicura e facilissima la vittoria del *Todo*, perchè il vento era abbastanza maneggevole. Invece il risultato della corsa ha singolarmente modificata quest'opinione generale. Alle 10,80 si presentarono alla boa di partenza i due *yachts* suaccennati e il *Molly*, del « R. Club Canottieri Savoia »; passò primo il *Todo*, seguito a brevissima



Molly del « Sailing Club ».  
(Fot. Abeniacar - Napoli).



Il Caprice, del cav. Anatra, rasenta la boa.  
(Fot. Fratelli Caggiani - Napoli).

Nella prima categoria, *cutters* superiori a 12 metri ed a 10 tonnellate (antica stazza 1899), il valoroso *Caprice*, del cav. ing. Emilio Anatra, ha facilmente ragione sull'unico avversario lo *Spring*, del signor Ranaldi, il quale, dato lo stato del mare, si presentava temibilissimo.

Nella seconda categoria, *cutters* di 12 metri, da 5 a 10 tonnellate, tre sono i partenti: il ben noto *Sally*, del « R. Sailing Club », il *Todo ex-Nada*, del principe di Fondi, condotto da quell'abile *skipper* che è il proprietario, ed infine il *Molly*, del « R. Club Canottieri Savoia », con al timone l'avv. Gigi Demonte.

La gara si svolse dapprima in un *match* tra il *Sally* ed il *Todo*, ma lo stato del mare favoriva il primo; difatti, dopo la prima boa di ponente, il *defender* del « Sailing » passa in testa e finisce la regata con un vantaggio di 10 minuti sul forte avversario.

Nella terza categoria, *cutters* di 10 metri e da 2 1/2 a 5 tonnellate, tre sono gli iscritti ed i partenti: il *Nike II* del sig. Offritelli, il *Demon* del sig. Wenner, la *Sfinge* del sig. Anatra.

La vittoria arrise facilmente al primo, seguito dal *Demon*, giacchè la *Sfinge*, data la sua costruzione a scafo piatto, non potè esplicare interamente le sue forze.

Nella quarta categoria, *cutters* da 1 a 2 1/2 tonnellate, di 8 m., alla partenza si presentano il *Dai-Dai I* del sig. Gallo, il *Dai-Dai II* del sig. Scarciglia, la *Zette* del « R. Club Canottieri Savoia ». La costruzione dei due primi, non affatto indicata per il mare agitatissimo, li pone in un grado d'inferiorità rispetto alla *Zette*, che fila meravigliosamente. Dopo la virata della boa di ponente il *Dai-Dai II* perde il timone, dimodochè è costretto rinunciare alla gara. Il *Dai-Dai I*, meravigliosamente condotto dallo *skipper* signor A. Perret, finisce la corsa secondo distanziato dalla *Zette*, però all'arrivo presenta reclamo contro la *Zette*, per tonnellaggio superiore alla categoria.

L'ultima categoria, riservata ai zero tonnellate, riesce una facile vittoria per l'*Anireip* del signor Scarciglia, rimasto solo, perchè l'avversario *Omen*, del sig. Palladino, fece *cuffa*.

La seconda giornata si iniziò interessantissima, dato un moderato vento di ponente, che più tardi si volse in maestro. L'esito fu il seguente:

Nella *Gara Reale* lo *Spring*, del cav. Ranaldi, non riuscì a portar via la vittoria al *Caprice*, del cavaliere Emilio Anatra, poichè quantunque ne seguisse la rotta e le manovre, giunse a grande distanza dal formidabile avversario. Questa regata fu una nuova conferma del valore del *Caprice* e del suo equipaggio, anche mostrando nello *Spring* doti eccezionali.

distanza dal *Sally*, ed indi il *Molly*.

Sin dalla prima virata, alla boa di levante, il *Sally* prese un vantaggio di un minuto sul *Todo*, che divenne di due minuti e mezzo alla boa di ponente; al secondo giro, aumentando sempre il vantaggio del *Sally*, la lotta pel secondo posto divenne accanita tra il *Todo* ed il *Molly*, il quale nell'ultimo giro,

dopo varie vicende nella contesa, riuscì a passare innanzi al bel *yacht* del principe di Fondi. Il *Sally*, tra l'ammirazione di tutti, vinse come volle per più di un quarto d'ora, confermando la fiducia illimitata del « Sailing » nel suo campione; il *Molly*, maestrevolmente guidato, arrivò innanzi al *Todo*, quantunque per pochi secondi, mantenendo una bella andatura nell'ultimo lato del triangolo finale.

Nella *Gara Sirena* il *Nike II*, del signor Offritelli, fu di nuovo vittorioso contro la *Sfinge*, del signor Eduardo Anatra, che pure fornì una bella corsa, e il *Demon*, del signor Rudolf Wenner, che arrivarono in quest'ordine.

Nella *Gara Positano* la *Zette*, del « R. Club Canottieri Savoia », per cui perde ancora il reclamo per ton-

nellaggio superiore alla categoria, giunse primo; seguirono il *Dai-Dai II*, del signor Scarciglia, ed infine il *Dai-Dai I*, del signor Perret, il quale, ben abilmente condotto, si vide costretto al terzo posto da una falla alla ruota di prua.

Infine, nella *Gara Rovigliano*, l'*Omen* del signor Palladino, che due giorni prima fece *cuffa* alla partenza, non ebbe molto miglior sorte, perchè tentò invano di togliere il premio all'*Anireip*, del signor Scarciglia.

\*\*\*

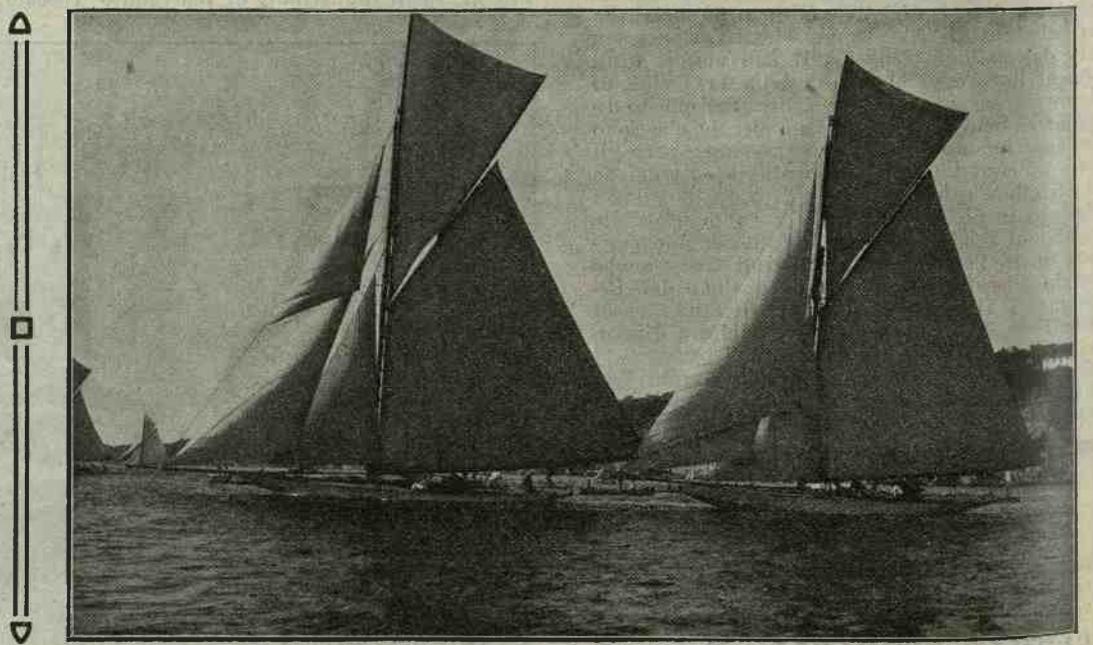
La terza giornata riservata ai *Corinthians*, riuscì interessantissima, dato il leggero maestrale.

Nella *Gara Sorrento*, riservata ai 10 tonnellate, presentarono il *Todo* del principe di Fondi e il *Sally* del « Sailing », guidato dal signor Schneider.

Data l'abilità del timoniere tutte le aspettative rivolgono sul *Todo*, e difatti questo sarebbe giunto primo se nell'ultima virata di boa il *Sally* non l'avesse costretto di mettere la prora al vento; difatti all'arrivo il *Todo*, presenta reclamo contro il *Sally* e la Giuria giustamente accoglie.

Nella *Gara Amalfi*, riservata ai 2 1/2 tonnellate, la vittoria rimane facilmente alla *Sfinge*, abilmente guidata dal signor Anatra, seguita dal *Demon* al timone sta l'avv. Demonte.

Nella *Gara Sanazzaro* si presentarono la *Zette*, guidata dal signor Russo, il *Dai-Dai II*, con al timone signor Perret, e l'*Omen*, con 12 minuti di vantaggio guidato dal signor Pasca. Questa gara si presentò interessantissima, data la valentia dei conducenti. Ma l'abile manovra del signor Perret fa sì che il *Dai-Dai II* abbia facilmente ragione sugli avversari giungendo primo seguito dalla *Zette*, l'*Omen* finisce la corsa, enormemente distanziato, ma all'arrivo pre-



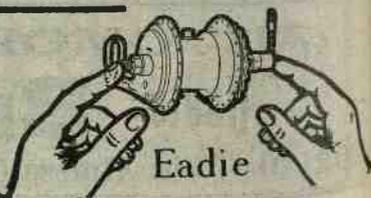
Todo, ex Nada, guidato dal proprietario, seguito da Sally.  
(Fot. Fratelli Caggiani - Napoli).

# 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.

Esclusivo Rappresentante per l'Italia: GIULIO MARQUART - Milano.



...nata, reclamo contro il *Dai-Dai II* perchè uno dell'equipaggio fu sostituito da un non socio di circoli sportivi, dimodochè il *Dai-Dai II* viene squalificato e rimane prima perciò la *Zette*, salvochè pur essa non sia squalificata per tonnello superiore.

Ed ora non posso fare a meno di complimentarmi colla Sezione Partenopea del R. Y. C. I., banditrice delle gare, per la perfetta organizzazione, colla speranza che vorrà far sì che in seguito i concorrenti di fuori trovino la convenienza di parteciparvi pur loro, dandoci così l'agio di assistere a gare oltrechè interessanti puranco importanti.

h. m. b.



Il double sculls Sacchini e Donnes della società « La Milano » di Milano.

## Salò ed i campionati di canottaggio

(Impressioni del nostro inviato speciale).

Salò è una gran bella cittadina, ma i suoi ristoranti, i suoi alberghi sono detestabili... Schiava dell'invasione teutonica, come tutta la riva bresciana del lago di Garda durante otto buoni mesi dell'anno, è diventata tedesca essa pure in quanto concerne il *comfort* del forestiero, che vi trova dappertutto camerieri e kellerine tedesche, cucina tedesca, *menu* e diciture tedesche.

Si beve male e si mangia peggio, anche in condizioni normali. Non vi dico poi in occasioni straordinarie, come in quest'ultima, in cui mi trovavo *reporter* del vostro giornale.

Da parecchi anni conosco queste deliziose plaghe del Benaco, ma mai come in questa occasione sono rimasto irritato contro questa prepotente infiltrazione tedesca in casa nostra, questo pangermanismo invadente, che per capillarità passa da Riva, confine austriaco, a Salò, ultima gemma della riva bresciana dell'incantevole lago di Garda.

Quasi quasi vien da pensare di metter testa a partito e studiare il tedesco, per farsi capire in casa nostra, da questi *hôteliere* sfruttatori, invasori, villani. Ve ne dirò una sola. Nel primo *restaurant* di Salò mi trovai a colazione domenica scorsa col simpatico e infaticabile segretario del Rowing-Club Italiano, cav. Tommaso Rolando, Vico Vicchi, l'entusiasta elegantissimo rappresentante del *Tevere* di Roma, Filippi, il forte canottiere sardo, già naturalizzato torinese, ed altri tre soci della Canottieri *Tevere*. Si aveva un appetito maledetto ed una certa fretta di trovarci ai nostri posti nel pomeriggio. Si richiese d'un cameriere tre, quattro, cinque volte. Sotto la graziosa pensilina dell'*hôtel*, in riva al lago, potevano esservi non più di una ventina di tavole di commensali.

In altri termini: una buona piena per la capacità dell'ambiente, ma non una pienona.

Dopo mezz'ora finalmente un cameriere trafelato, sudante birra da tutti i pori, un tedesco italianizzato, si degnò avvicinarsi al nostro tavolo. Lo fermai per un braccio e fu allora — era naturale — un torrente di ordinazioni che piovvero dalle nostre sei bocche affamate. Il nostro uomo dallo sparato scomposto, viso e capelli *idem*, ci guardò con aria severa. E ci disse (come un buon padre che ammonisce i figliuoli): « Sentano, se vogliono che andiamo d'accordo, non ordiniamo tutti insieme, se no non li servo. Piglio il battello e me ne vado. Sono stufo... ».

*Caro da Dio!*... La mia sortita veneta credevo non l'avesse udita. Sdegnato, quasi offeso, si ficcò sotto il braccio il tovagliolo e sguinzagliò ad un altro tavolo. Noi ci guardammo in faccia. Paese che vai... con quel che segue!

Breve: pregando, supplicando, minacciati ogni cinque minuti di esser piantati lì... se non stavamo buoni (parole sue!) finimmo per domare il nostro autocratico servitore.

Pagammo quello che volle lui, non ci azzardammo a muovere obiezione alcuna sulla... salsedine del conto, ed uscimmo.

E s'intende che quel bel tomo di Vicchi voleva ancora convincermi l'essere questo *restaurant* il migliore di Salò.

Gli altri allora... me li saluta lei?

Risparmio al lettore entusiasta dei modi educativi tedeschi, un'altra scena in un altro caffè, dove una acqua colorata di anelina (me lo dimostrò irrefuta-

bilmente un amico studente in chimica) ce la fecero pagare mezza lira come granatina, più altri quaranta centesimi per il *seltz*. A Torino almeno le bibite si battezzano anche troppo col *seltz*!

Non vi parlo poi della caccia ad una camera riuscita infruttuosa, con repulse quasi villane di questi *maitres d'hôtels*, grufolanti, giocondi per avere i propri stabilimenti *au grand complet*, e non curantisi ormai d'altro. Mi sono ridotto alla mezzanotte ad imbarcarmi sull'ultimo piroscalo e portar le mie ossa a Desenzano...

Finisco questi punti impressionistici e vengo a riferire sull'oggetto vero di questa mia corrispondenza: sui Campionati italiani di canottaggio.

Dirò subito che la Società Canottieri Garda, il Comitato organizzatore, di cui furono anima i signori ingegneri Fuchs, Keller, rag. Devoti, nonché per il *Rowing*, il benemerito cav. Rolando, il dott. Pampana ed il rag. Bongrani, fecero i loro sforzi, sorsero quanto di meglio in materia di organizzazione sportiva si sarebbe potuto desiderare.

A disposizione delle circa cinquanta imbarcazioni arrivate oltre al garage sociale della Garda venne costruita una vastissima tettoia.

Il campo di regata, ottimamente segnalato a mezzo di *boe* fisse, era tenuto, durante le gare, accuratamente sgombro.

A disposizione della Giuria, il principe Scipione Borghese aveva messo il suo splendido autoscafo 60 HP *Itala* « Il Corsaro » che, abilmente, dirò di più: con grande disinvoltura e sicurezza pilotato dall'eroe del

raid Pekino-Parigi, servì ai giudici di percorso signori De Col, ragioniere Bongrani, signor Diana starter, e sottoscritto, a portarci rapidamente, filando bellamente i quaranta all'ora, dal traguardo di partenza a quello d'arrivo e viceversa, per lo meno mezza dozzina di volte per pomeriggio. Al motore del *Corsaro* stava attento e quasi pendente al labbro del principe Borghese, Ettore Guizzardi, lo *chauffeur* del raid, quasi immortalato dalla brillante penna del collega Barzini. Ettore è *chauffeur* del Principe da oltre quindici anni ed ora, qualche volta, è surrogato dal fratello Mario nel comando del canotto dell'onorevole Borghese.

Ettore è ora florido in salute, e d'un bel colorito bruno. Dagli occhi dolci e buoni è un simpaticissimo giovinottone che gode tutta e illimitata la stima del Principe come provetto meccanico e affezionatissimo dipendente.

Di tutte le singole gare non darò ora un dettagliato resoconto di percorso. Accennerò solo ai vincitori dei singoli campionati e azzarderò infine qualche mia impressione personale su questa importantissima competizione nautica nazionale.

Prima giornata: Coppa del Vice-Presidente. Campionato *yole* di mare a quattro vogatori juniores. Sette equipaggi iscritti.

Ordine d'arrivo: Nino Bixio di Piacenza (Concesi A., Pisani L., Canepari D., Canavesi G.).

Seguono: Garda, Milano, Barion, Lario, Lecco, Adda. Tempo 7'50".

Rilevo l'ottima performance compiuta dal giovane equipaggio piacentino che, con un progressivo e ra-

zionale allenamento, non avrà in breve temibili competitori nella sua categoria.

Buona pure la corsa fornita dalla promettente *yole* del Garda.

A titolo di doverosa cronaca noterò come in questo Campionato tutte e quattro le imbarcazioni prime classificate furono ideate e costruite sui piani del noto ed ex-campione canottiere Ezio Carlesi di Livorno. Il perfezionamento apportato ai suoi tipi consiste specialmente nelle linee d'acqua, nello scafo, e nei sedili a sfere.

Coppa Lario: Campionato sandolino. — 1. E. Cozzi, dell'Olona di Milano; 2. Tobia, della Vittorino da Feltrè; 3. Franchini, del Garda.

L'antiestetica e pure antiigienica vogata in sandolino ha finalmente deciso il Rowing di sopprimere col 1909 questo Campionato.

Coppa di S. M. la Regina: Campionato outriggers a 4. — 1. Querini, di Venezia (E. Olgeni, S. Del Giudice, M. Tres, B. Del Giudice, timoniere G. Mion). Tempo 7.16", 4.5; 2. Lario, di Como.

N. P. Bucintoro. Ritirate: Colombo, Adda.

Ottima la corsa fornita dal fortissimo armo veneziano che riuscì a strappar la vittoria agli unanimemente preconizzati vincitori I *Pellrose* della Lario, dopo un magnifico emozionante serrate!

Coppa del Verbano: Campionato venete juniores. — 1. Querini, in 9.1", 3.5 (M. Tres, S. Del Giudice, G. Costantini, Sambo); 2. Ticino, di Pavia; 3. Garda, di Salò.

La Querini, senza sforzo, vinse come volle, benchè due dei suoi *équipers* avessero poco prima partecipato e vinto il Campionato outriggers a 4.

Coppa dell'Avvenire: Campionato skiffe seniores. — Gara interessantissima. Otto partenti, ossia tutti meno il Roemiger della Cerea, che non si presenta. E qui non ho parole sufficienti di biasimo per dirigenti le nostre sei Società canottiere concittadine, che di fronte agli sportisti del remo di tutta Italia qui convenuti non seppero essere rappresentati da neppure un equipaggio, da neppure l'unico skiff iscritto.

Magra figura davvero!

Tornando a noi dirò che la Coppa Avvenire si svolge in un modo superbo per la lotta impegnata, e regolarmente, salvo una specie di abordaggio Filippi-Sacchini appena data la partenza.

Favoriti erano il Donnes della Milano, il Ciabatti e il Mariani. Quest'ultimo fu il trionfatore del superbo lotto dei concorrenti, battendo il Donnes che condusse in testa tutta la corsa e che si arrestò quasi esaurito a pochi metri dal traguardo d'arrivo.

Il tempo del Mariani (Lario) è ottimo: 9.13". Seguono nell'ordine: Donnes, Brunialti, Filippi, Bruna, Ciabatti, Rodinis.

Sacchini abbandonò a mezzo percorso.

Coppa di Villanova: Campionato outriggers a due juniores. — Arrivano: 1. Aniene, di Roma, che tenne sempre la testa, anche per il fatto che i due campioni della Querini avevano partecipato precedentemente al quattro, e alla veneta. Tempo 8.48". 2. Querini: 3. Barion.

(Continua).

G. Corradino Corradini.

## Nel mondo commerciale sportivo

Da Roma sono partite due vetture automobili, per un giro di esperimento, munite entrambe del famoso sistema elastico *Gramieri* per la soppressione dei pneumatici negli automobili. Una delle vetture di 18.24 HP, che ha già compiuto oltre 4000 chilometri, farà il tragitto Roma-Piacenza; l'altra di 40.50 HP proseguirà per un raid attraverso le principali città d'Europa.



Panorama di Salò.

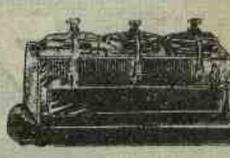


**REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58**

**FARI e FANALI per Automobili**

**FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie**

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





Le gare di nuoto a Firenze. — A sinistra, il vincitore Muzzi; nel centro, la coppa del Fieramosca; a destra, il presidente dott. Gardini.

percorso 14 chilometri e mezzo; alla terza 17 chilometri. Intanto le onde ingrossavano e la corrente lo respingeva. Per un'altra ora Paulus, sempre pieno di coraggio, continuò a lottare con un ardore sovrumano. Ad un tratto il capitano annunciò che il battello ed il nuotatore erano in piena corrente del Varne: «Ancora due ore di lotta — annunciò il capitano — e noi saremo in porto». Ma in breve la lotta divenne impossibile. Il battello stesso era in balia delle onde e Paulus dovette rimontare a bordo. Erano precisamente le 6,17 del mattino.

Paulus aveva compiuto undici miglia marine, cioè chilometri 20,372.

Dopo Paulus è la volta di Burgess. Il noto e popolare nuotatore Burgess ha dimostrato ancora una volta tutta la sua tenacia e tutta la valentia di cui è capace la sua fibra robustissima.

Partito da South Foreland (Dover) alle nove e un quarto del mattino, con mare calmo, per tentare di rinnovare l'impresa del cap. Webb, Burgess nuotò vigorosamente verso Calais. Dopo nove ore di nuoto Burgess aveva percorso circa

dodici miglia; lottando coraggiosamente contro la corrente, si trovò ben presto in vista della costa francese. Alle 22, vale a dire dopo tredici ore di nuoto, Burgess aveva percorso 14 miglia, ossia 26 chilometri. Sotto un bel chiaro di luna la terra francese si avvicinava a poco a poco e Burgess manteneva sempre un'andatura regolare.

Sembrava dovesse infine provare che la traversata della Manica a nuoto, compiuta dal capitano Webb il 24 agosto 1875, non è una leggenda.

Sfortunatamente Burgess non era stato abbastanza rapido; la marea lo sorprese e, nonostante i suoi sforzi di volontà e la potenza dei suoi muscoli, l'ardito nuotatore fu nuovamente vinto.

Verso l'una del mattino Burgess, spossato dalla lotta terribile che egli doveva sostenere contro la corrente, risaliva a bordo del battello che l'accompagnava, mentre non gli rimanevano che due chilometri da percorrere per toccare il capo Grisnez. Burgess non si è dichiarato vinto e ricomincerà prossimamente il tentativo.

Secondo il signor Stauber, figlio del pilota, il quale accompagnò il famoso capitano Webb nella sua traversata, Burgess avrebbe potuto riuscire questa volta nel suo tentativo, se egli avesse nuotato con una velocità maggiore. Bastavano cento metri di più all'ora. Il signor Stauber ha dichiarato di credere che la traversata verrà nuovamente compiuta, perchè l'emulazione che regna da qualche tempo fra i più forti nuotatori: Burgess, Holbein, Paulus, contribuisce a moltiplicare i tentativi e quindi a dare una sempre maggiore esperienza, assolutamente indispensabile per compiere una così difficile e penosa prova.

Di ritorno da Dover, dopo il suo magnifico

## La traversata della Manica

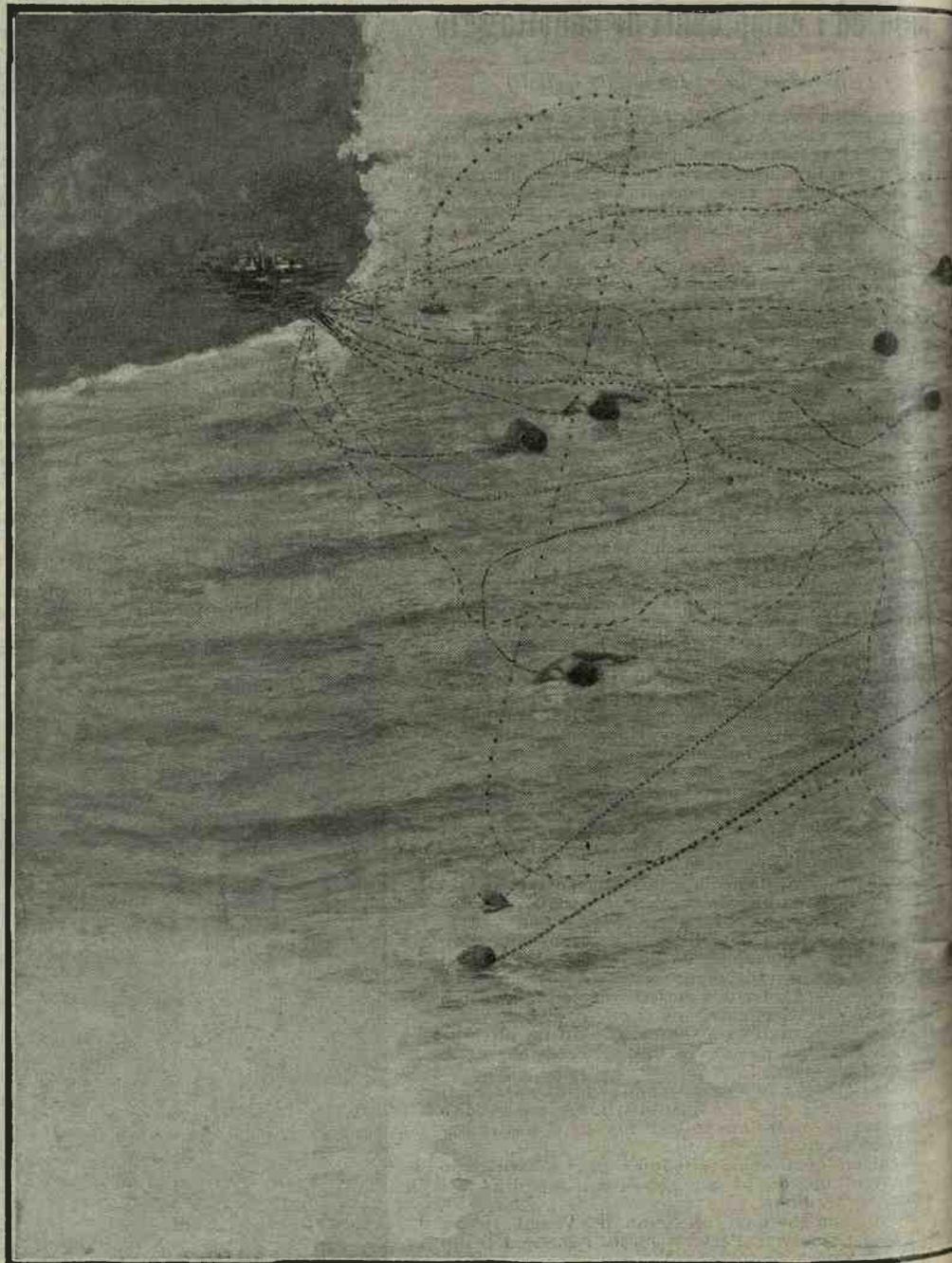
I tentativi continuano; gli audaci non mancano e presto il record del cap. Webb sarà battuto.

Il primo di quest'anno che si accinse alla traversata della Manica fu il nuotatore Mearns. Dopo essere rimasto in acqua per 14 ore Mearns è giunto a tremila metri dalla costa francese in vista del capo Grisnez, allorchè le forze gli mancarono improvvisamente. I suoi muscoli erano rigidi e mentre faceva degli sforzi supremi per continuare, tra il terrore delle persone che si trovavano a bordo del battello, perdettero la coscienza e colò a fondo. Coll'aiuto di un canotto che si diresse verso il luogo ove Mearns era scomparso, il nuotatore Billington si precipitò in acqua completamente vestito e giunse proprio in tempo per trar fuori il disgraziato campione, che non dava più segni di vita. Mearns poté con grandi sforzi essere condotto a bordo del battello e dopo un po' di tempo rinvenne.

Dopo Mearns tenta pure invano il nuotatore Paulus.

Paulus nuotava già da 45 minuti, quando le onde cominciarono ad essere così agitate, che il nuotatore era obbligato a rimanere 400 metri circa distanti dal battello che lo seguiva, allo scopo di evitare il pericolo di andare ad urtarsi contro. Ad un tratto Paulus scomparve nelle onde. Il mare diventava violentissimo. Un rumore infernale impediva di render conto a coloro che si trovavano nel battello, se il nuotatore chiamasse o no. Le persone che erano sul battello esploravano l'orizzonte, ma neppure il capitano riusciva a veder nulla. L'ansia e l'angoscia erano grandi. Il comandante aveva dato ordine di far scendere un canotto in mare, quando la voce di Paulus giunse in un momento di calma. Egli gridava: «Eccomi. Voi non mi vedete, ma io non vi perdo di vista. Continuiamo. Tutto va bene». Frattanto il nuotatore si avanzava disperatamente. Otto chilometri erano stati percorsi nella prima ora. Il nuotatore seguiva press'a poco l'itinerario che aveva precedentemente stabilito, cercando di evitare quanto più gli era possibile la terribile corrente del Varne. Paulus era contentissimo, e sebbene il capitano temesse la corrente del Varne, serbava però la speranza che Paulus la vincerebbe.

Paulus intanto avanzava. Alla seconda ora aveva



I principali tentativi

Holbein    Holbein Lafargue    B. Isacescu    Pen Johnson  
Mews    Greasley

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI

**“ATALA,”**

LA RIVELAZIONE DEL 1908

Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

**ZÜST**

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale

ENRICO MAGGIORI - MILANO

tentativo per la traversata della Manica, il nuotatore Burgess ha fatto alcune interessanti dichiarazioni:

«Io non provo — egli ha detto — alcun malessere per questo lungo sforzo compiuto; sento soltanto un po' di irrigidimento nei muscoli della gamba destra, che è quella di cui mi servo per darmi l'impulso. L'esperimento di questa notte ha confermato che la mia teoria era giusta, vale a dire che è possibile traversare la Manica in uno spazio di tempo da 15 a 21 ore. Se io fossi partito una mezz'ora più tardi, avrei trovata la marea che mi avrebbe spinto sul capo Grisnez ed avrei potuto sbarcare ad Ambleteuse (Calais) verso mezzanotte. Invece io sono partito una mezz'ora troppo presto e sono stato allontanato dalla corsa dalla corrente violenta. Durante le prime 21 ore vi furono delle probabilità di successo, ma poi la prospettiva divenne così cattiva, che dovetti abbandonare la partita.

«Ho seguito scrupolosamente le indicazioni segnate sulla carta che avevo preparata e quando uscii dall'acqua non ero più che a un chilometro da Ambleteuse. Il vento da nord-est, che si era rinforzato nel pomeriggio, ha sconvolto i miei calcoli.

«La via che avevo scelta era quella già seguita dal capitano Webb, il quale attraversò la Manica in quel punto in ore 21,45'.

«Io sono convinto ora che se tre uomini, capaci di nuotare per 15 o 16 ore, seguissero tutti la stessa strada, con leggere varianti, in modo da tener conto dei movimenti della marea, uno di essi riuscirebbe certamente ad attraversare la Manica».

Sei ore dopo essere rientrato a Dover, Burgess



Panorama di Omegna dove si terranno i campionati nazionali di nuoto.

era di nuovo in acqua per insegnare a nuotare a un giovane bagnante. Egli farà probabilmente questa settimana un altro tentativo per attraversare la Manica.

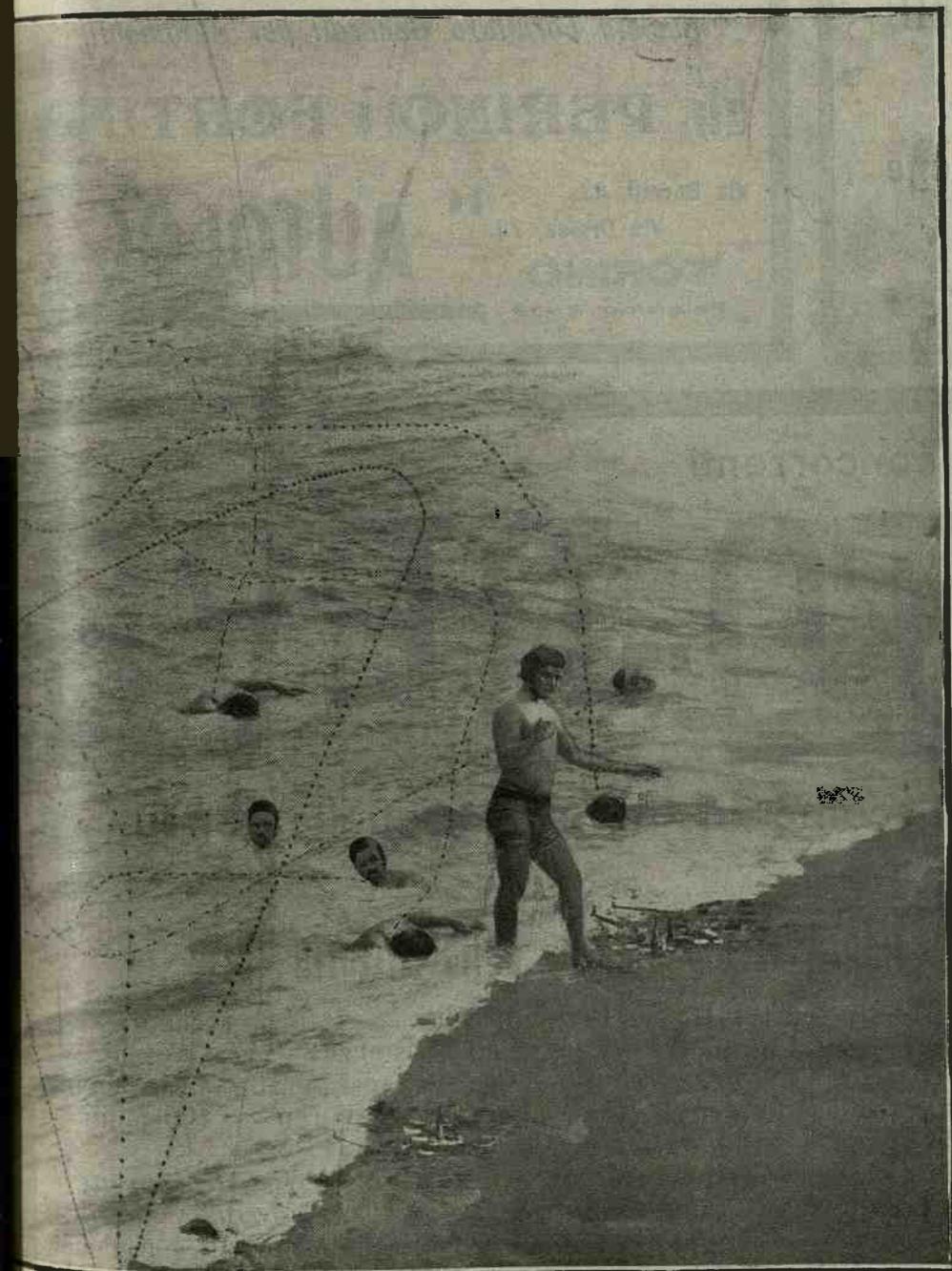
Il suo primo tentativo è stato fatto il 7 set-

tembre 1904; nel 1905 fece quattro tentativi, e nel 1906 ne fece sei.

Il 23 agosto Burgess si mette in acqua per la seconda volta. Dopo aver nuotato per 22 ore e 45 minuti, e dopo aver battuti tutti i records, il nuotatore Burgess ha dovuto nuovamente abbandonare il tentativo di traversare la Manica, mentre non si trovava più che alla distanza di un miglio e mezzo dalla costa francese.

Nonostante gli splendidi sforzi di durata spiegati da Burgess, Holbein e da altri, nessuno di essi ha potuto compiere la traversata della Manica. Tutti avevano scelto il giorno e l'ora che sembravano ad essi più convenienti. Tuttavia hanno dovuto lasciare l'impresa. I giornali inglesi si chiedono quale sia la ragione dell'insuccesso di questi tentativi. La spiegazione sembra sia la seguente. Ricorderemo anzitutto che in un corpo umano è indispensabile che la temperatura normale sia mantenuta costante, o almeno che le variazioni siano assai limitate. Una elevazione od un abbassamento di temperatura indica che l'organismo cessa di essere in buone condizioni. Specialmente se queste modificazioni si mantengono per lungo tempo, le funzioni digerenti non si compiono più colla dovuta regolarità. Ora, un nuotatore raffredda sensibilmente il suo corpo e perde continuamente calore, anzitutto per radiazione. Alla stessa maniera che il fuoco comunica il suo calore agli oggetti posti in sua vicinanza, così il calore del corpo umano passa all'elemento liquido se la temperatura del nuotatore è superiore a quella dell'acqua. La perdita di calore per radiazione è un fattore importante, quando si tratta della traversata della Manica. Inoltre e soprattutto si produce un'altra perdita, che è dovuta alla respirazione. L'azione del nuotatore esige uno sforzo violento. La respirazione diventa più rapida e più profonda in ragione dello sforzo: più è grande la quantità dell'aria che passa attraverso ai polmoni, e più è considerevole la perdita di calore che viene impiegata a riscaldare quest'aria. Il nuotatore abbandona continuamente, dunque, calore, e questa perdita costante la si compie a spese dell'organismo intero. Quando si tratta di nuotare in queste condizioni per quindici o venti ore, si comprende facilmente che l'energia vitale diminuisce man mano.

Ma, si dirà, il nuotatore non viene alimentato per tutto il tempo che dura questo sperpero di forze, e l'assorbimento continuo di nutrimento non gli restituisce il calore animale indispensabile? E' evidente che sarebbe così, se si trattasse di circostanze ordinarie e se il mezzo fosse perfettamente normale. Ma, nel caso di un uomo che attraversa la Manica a nuoto, nè le circostanze, nè il mezzo possono essere considerati



Traversata della Manica.

Burgess    Burgess    Wolff    Cap. Webb    Wolff    Holbein



**NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS".**  
 CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA  
 «E LA PAROLA AQUILAS»  
 FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

A tutti i meccanici e costruttori consigliamo l'uso delle **SERIE** perchè le più convenienti per robustezza, eleganza e per il prezzo mite.



**S. A. F.**

Società Anonima FRERA - Milano

# L. BONOMELLI & C.

MILANO

Via Annunciata, 10 - Telefono: 36-86

**Gomme piene** } per Carrozze  
(Brevettate) } per Camions

**Pneumatici** } per Cicli  
} per Automobili

**Pattini brevettati per Cavalli**

*Soprascarpe - Impermeabili*

**Articoli per Chirurgia e Igiene**

Cataloghi speciali gratis a richiesta

## Canotti automobili

DA CORSA - DA SPIAGGIA - DA LAGHI - DA FIUME

**consegna pronta.**

**Motori delle migliori Case Italiane ed Estere**

Rivolgersi: Cantieri Baglietto S. I. A. M. - GENOVA  
Via Balbi, 21

Preventivi e Cataloghi a richiesta - Telegrammi SIAM - Genova

## “ 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 ”

A differenza delle sue concorrenti

# La MOTO-REVE

ottiene le sue vittorie con macchine **identiche** a quelle vendute ai Clienti: 2 Cilindri, 2 HP, 32 Kg.

**All'Esposizione di Piacenza figura il medagliere delle vittorie 1908**

**Lione** - Concorso di turismo:

**9 macchine iscritte - 9 macchine prime arrivate**

**Nizza** — Concorso di resistenza — 1°, 2° e 3° premio

” di velocità — 1°, 2° e 3° premio

” di salita — 1°, 2° e 3° premio

” di leggerezza — 1°, 2° e 3° premio

**Milano** — Corsa Nazionale — 1°, 3° e 4° premio

**Faucille** — Corsa in salita — 1° e 2° premio

**Chaumont** — Corse di resistenza — **Tre Coppe**

**Svizzera Orient** — Concorso resistenza — 1° e 2° premio

**Londra** — Corsa Londra-Edimburgo — 100 punti su 100 - **Medaglia d'oro**

**Touring-Club di Francia** — **Medaglia vermeil**

**Automobile-Club Svizzero** — **Medaglia vermeil**

per l'onore fatto all'industria automobilistica nazionale

Ma il favoloso successo continua:

il 15 corrente la **MOTO-REVE** vince la corsa **Firenze-Siena**, riportando il 1°, 2°, 3° e 4° premio, con 4 arrivati su 4 partiti, battendo tutte le Motociclette di 1, 2 e 4 cilindri.

il 16 corrente la **MOTO-REVE** vince il **Campionato di Alsazia-Lorena** (360 Km. - Friburgo-Mannheim-Strasburgo), arrivando **prima** in 8 ore e battendo motociclette **fino a 12 HP.**

**Milano** - Via Moscova, 10 — **MOTO-REVE ITALIANA** — FIRENZE: Sorelle Alberti - ROMA: Gerolamo Solani

come normali: si può anzi dire che sono affatto eccezionali. Lo sforzo inaudito che il nuotatore si impone mette ostacolo a tutte le sue facoltà di assimilazione; così, non ostante le dosi frequenti di nutrimento che vengono somministrate sotto forma assai assimilabile, il nuotatore è incapace di appropriarsi tutte le parti nutritive che sono contenute negli alimenti.

## Le gare di nuoto in Italia

In quest'ultima settimana se ne ebbero dappertutto. La traversata di Roma, il Campionato toscano, la traversata di Padova, la coppa Regina Margherita. Ecco le più importanti: Nella traversata di Roma erano iscritti i nuotatori Bronner, Della Porta, Cabera della Società Romana di nuoto, Brogani, Retacchi, Perret, Facconi della Lazio, Capri della Virtus, Trombetti della Società sportiva di Napoli. Al nuotatore che fosse giunto primo al traguardo, posto sopra un ponte di barche al porto di Ripa Grande, era assegnata una medaglia d'oro, offerta dalla Regina Margherita.

Al traguardo giunsero: 1. Bronner, in 41'50"; 2. Capri, in 42'41"; 3. Facconi, in 42'51"; 4. Della Porta, in 43'50"; 5. Trombetta, in 43'50" 2/5; 6. Cabera, in 44'25".

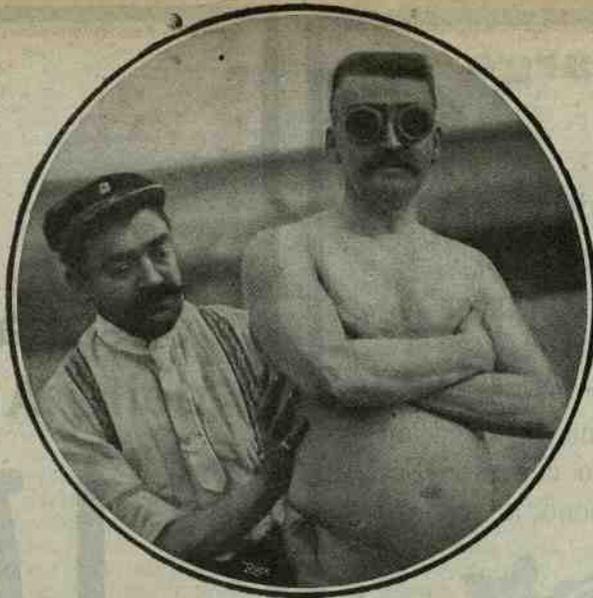
\*\* Le gare di nuoto, indette dalla Rari Nantes Patavium, seguirono domenica nel Bacchiglione, fra il più vivo interessamento della cittadinanza, che le attendeva come uno dei migliori avvenimenti della stagione.

Dopo le gare preparatorie, i maggiormente quotati erano il Muzzi, campione italiano dell'esercito del 1908, e il Signorini, della Rari Nantes di Firenze, entrambi volontari, che attualmente si trovano alle grandi manovre, e che ebbero dal comandante il permesso di partecipare alle gare.

Gli iscritti erano 22. Se ne ritirarono 4, di cui due di Milano, Beretta e Cova.

Alle 5,7 si dà il segnale della partenza e i nuotatori si lanciano e procedono compatti per un buon pezzo. Molta la folla nereggiante sui ponti, specialmente alla Saracinesca, che può dirsi alla metà del percorso. Giacometti si mantiene primo per un buon tratto, sempre in lotta però col Muzzi. Finalmente questi, con uno sforzo, lo sorpassa e Giacometti continua a perdere terreno.

La classificazione finale, sul percorso che è di 8500 metri, è la seguente: 1. Muzzi, in 32'45";



Paulus, prima di partire per la traversata della Manica, si fa ungerne il corpo di grasso.

2. Massa di Nervi, in 32'48"; 3. Giacometti di Padova, in 32'49"; 4. Signorini, in 33'44"; 5. Conzani di Spezia, in 34'20"; 6. Bronner di Roma; 7. Rietti, poi Moda, Fasoli e Solesin.

\*\* Col tempo minaccioso e mare leggermente mosso, si svolse nel golfo di Spezia, sul percorso di circa 7 km., e cioè dalla bocca est della diga allo stabilimento balneare *Selene*, l'ultima delle due gare di nuoto della stagione, organizzate dalla Rari Nantes.

Erano in palio la coppa d'argento della Regina Margherita, che era stata vinta lo scorso anno dal forte nuotatore, in velocità e resistenza, Francesco Di Pasquale, ed assegnata, per il primo sui tre anni in cui deve essere disputata, alla Rari Nantes di Spezia, alla quale il Di Pasquale appartiene.

La gara riuscì dodici partenti

sco Di Pasquale, in 1.23'16"; 2. Anchise Contani, in 1.27'8"; 3. Sanguinelli Giuseppe, in 1.36'29".

\*\* A Roma abbiamo pure avuto una gara nazionale di nuoto, promossa dalla Lazio, in cui si classificarono:

1. Kustermann Luigi (S. P. Lazio), medaglia d'oro piccola con castone d'argento; 2. Retacchi Fernando (S. P. Lazio), medaglia vermeil grande; 3. Immelen Ernesto (S. R. Nuoto), medaglia d'argento grande; 4. Tofini Romeo (S. P. Lazio), id.; 5. Brogani Remo (S. P. Lazio), medaglia vermeil media; 6. Facconi Augusto (S. P. Lazio), medaglia d'argento media; 7. Delle Fornaci Armando (S. P. Lazio), medaglia vermeil piccola; 8. Talacchi Carlo (S. P. Lazio), medaglia d'argento piccola; 9. Ortolani Arturo (Rari Nantes, Roma), medaglia di bronzo grande; 10. Galland Hubert (S. P. Lazio), medaglia di bronzo media.

\*\* Nel Campionato toscano di mezzo fondo, Coppa offerta dal municipio di Firenze, m. 500, 1. premio medaglia d'oro, 2. id. d'argento grande, 3. id. d'argento, 4. id. di bronzo, giunsero:

1. Oreste Muzzi, 2. Alessandro Mugnai, 3. Gastone Barsella, 4. Armando Barsella.

Nel Campionato toscano di velocità, Coppa offerta dal giornale *Fieramosca*, m. 100, 1. premio medaglia d'oro, 2. id. d'argento, 3. id. d'argento piccola, 4. id. bronzo; diploma a tutti coloro che compiranno il percorso in tempo massimo, giunsero:

1. Muzzi Oreste della R. N. F. di Firenze, 2. Barsella Gastone di Viareggio, 3. Del Vita Alessandro di Arezzo, 4. Barsella Armando di Viareggio. Muzzi rimane vincitore così della Coppa del *Fieramosca*.

Le due coppe, delle quali per gentilezza del signor Brogi, ne riproduciamo una, rimangono alla Società R. N. Florentia alla quale appartiene il Muzzi.



### IN BIBLIOTECA

Abbiamo ricevuto le seguenti pubblicazioni: *Trattato di scherma col bastone da passeggio* — Difesa personale — Assistenza ed infortuni, del maestro Gian-nini Martinelli di Milano.

*Attraverso la Svizzera*, note ed impressioni di viaggio del nostro ottimo collaboratore avv. Nino Salvaneschi. In vendita presso la libreria Lattes.



Il momento solenne. Paulus si getta in acqua.

# "The Pearl,"

Marea depositata

La migliore Serie per  
costruzione di Biciclette

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

Per vedere in **lungo** e in **largo**  
**Chauffeurs!**

bisogna munire i vostri Automobili  
 dei Fari

**B. R. C. ALPHA**

che vedono tutto ed anche quello che altri Fari non riescono a scoprire.



I Fari

**B. R. C. Alpha**

sono i **Fari dei Re**  
 perchè sono realmente i **Re dei Fari.**

**BOAS RODRIGUEZ & C<sup>IE</sup>**

PARIS - 67, Boulevard de Charonne - PARIS

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

" 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!

L'Esposizione di BRUXELLES ha decretato  
 con encomio solenne a Vincenzo Lancia una  
 speciale MEDAGLIA D'ORO.

**LANCIA e C. - Torino**

Via Ormea, 89-91.

KING-DICK  
 (marca Abingdon)



Dietro richiesta mandiamo  
*gratis* il nuovo catalogo illustrato delle

Biciclette Inglesi

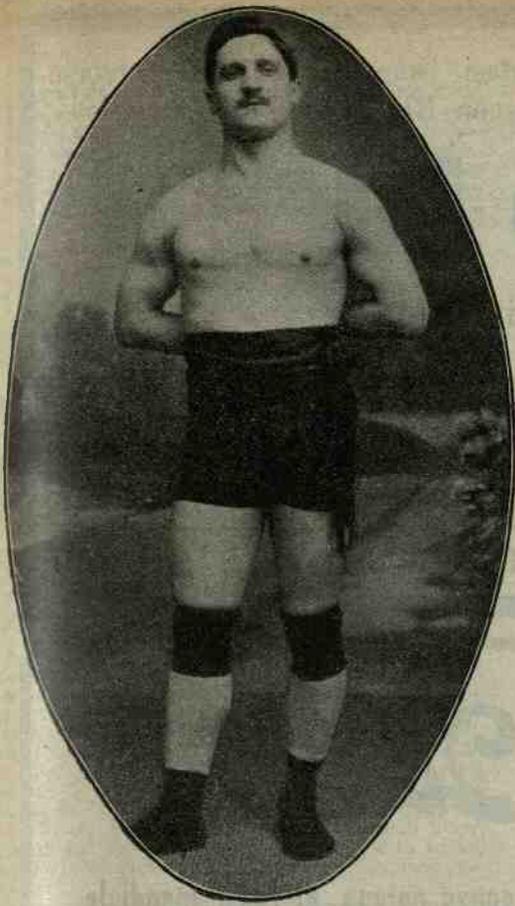
**ABINGDON  
 SUN  
 SOLAR ecc.**

e dei fucili e revolvers inglesi  
 e belgi

**Ellis, Leclercq, Anxion, ecc.**

**CAMILLO OGGIONI e C.**

Via Lesmi, 9 - MILANO - Via Ausonio, 6



Piccolo G. B., del Club Atletico Genovese, 2° del campionato Alta Italia e campione genovese di lotta.

## Dopo Dorando

A Napoli quando il popolo vuol denotare che una cosa dura poco tempo, si dice: « Quanto santo Durando! ». Calza esso come fatto e come parola al nostro caso. I giornali d'ogni specie hanno nell'occasione della vittoriosa sconfitta di Pietri Dorando, l'umile e vero eroe delle Olimpiadi 1908, elevato questo bravo giovane ai sette cieli, ed han fatto bene; ma nessuno di essi ha saputo durarla più di quattro o cinque giorni, essendo i bisogni urgenti dei processi celebri e degli omicidii piccanti superiori al fatto di un umile giovanotto che fa mostra di una collettività di possibili atleti, cresciuti in una terra quasi dimenticata dagli altri popoli e qualche volta a torto, molto a torto, tenuta in non cale.

Invece io avrei voluto che da questo fatto se ne fossero tratte le dovute conseguenze, fruttifere per l'avvenire del nostro popolo e dell'educazione fisica di esso.

Ben a ragione il senatore Mosso, l'infaticabile propugnatore di una forte e salda educazione fisica, volle far notare, a chi ne lo interrogava, che se dobbiamo essere orgogliosi di questo fatto che dimostra la singola possibilità di diventar forti campioni, tanto più lo dovremmo essere se potessimo davanti al mondo intero presentarci come complesso di forti, educando l'intero popolo a quelle discipline sportive, verso le quali egli si sente attratto con vero e santo entusiasmo.

E queste parole ammonitrici, severamente ammonitrici per quelli che fanno il buono ed il cattivo tempo nelle nostre organizzazioni sportive, dovrebbero, dopo tali esempi entusiastici, servire a scuotere certe apatie inspiegabili, e farci preparare non con il solo intento di mandare in prosimi agoni internazionali dei novelli e possibilmente vittoriosi campioni, ma per mostrarci come popolo educato e forte, vegeto e saldo, pronto ad ogni lotta di progresso per l'umanità.

L'italiano ha con sé la grande fortuna dell'entusiasmo facilmente eccitabile; sfruttiamolo, se è il caso di usare questa parola, ora che è il momento e risvegliamo qua e là, in tutti i centri grandi e piccoli della nostra terra, quella passione

sportiva che è in ognuno di noi latente sì, ma parata, pronta al minimo richiamo.

Questo risveglio però, intendiamoci, deve essere rivolto al popolo, alla parte più sana cioè dell'Italia. Non più chiesuole, non piccole ed inutili conventicole fatte di misere ambizioni e di perditempo inutili, ma si formino una buona volta quei nuclei, quei fasci, quelle associazioni di giovani appassionati, entusiasti, e tutti questi elementi non è facile trovarli fra gli impomatati damerini, frequentatori di circoli e *café chantants*, ma in quella parte di popolo non viziata, non annoiata, non indebolita.

Ed a darmi ragione basterebbero le biografie dei nostri campioni vittoriosi a Londra, e li vedreste tutti uscire dal popolo di umili lavoratori, sorti per volontà ferrea, ed educatisi senza mezzi, ma solo perchè nutriti di entusiasmo, il fuoco sacro che avvampa, che sostiene e che innalza.

L'esempio di queste ultime Olimpiadi, senza volere criticare il modo col quale esse si sono svolte, è per noi altamente istruttivo ed ammonitore; esso ci dice: la via io ve la ho mostrata, ora spetta a voi il non perderla di vista ed il seguirla ininterrottamente, via facile e piana, senza ostacoli, senza difficoltà alcuna se sarete guidati dalla buona volontà e dal pensiero fisso di fare opera buona e salda, duratura ed utile.

Raccogliete il popolo in gruppi, educatelo a quegli sports semplici, poco o niente costosi, preparatelo pian piano all'acquisto di quella forza, di quella tenacia alla quale la natura stessa lo ha preparato, e voi otterrete da esso non solo il campione vero, l'eroe della gara, che fa riflettere ed onorare il nome d'Italia, ma anche, e più utilmente, quel complesso di uomini forti che sono l'orgoglio di una razza e l'avvenire migliore di essa.

E se qualcuno (tra essi numero anche degli amici carissimi, che forse, scrivendo in epoca... caldissima, avevano perduto la visione di ciò che rappresentano la forza e la salute!) vi dirà che un rachitico può atterrare Ercole con un colpo di rivoltella, detraendo da un tale esempio la conseguenza dell'inutilità della forza e degli esercizi per acquistarla, voi dite loro che la gioia di vivere è fatta dal sentirsi uno stomaco sano, dei muscoli atti al movimento e dal prevenire una vecchiaia fatta di acciacchi e di bestemmie.

La salute è uno di quei doni che non si apprezza se non da quelli che la perdono. Noi rivolgiamo ogni nostro sforzo a formare un popolo forte, un popolo sano, e da esso ne avremo per derivato un popolo generoso e buono. Che se poi una mitragliatrice... americana ce lo spazzerà via non appena un generale... elettrico avrà con la mano rattappata premuto il bottone fatale, i pochi forti che ci resteranno rinnovelleranno il miracolo della creazione, fino a che l'uomo avrà acquistato quel sentimento di bontà, di giustizia, di eguaglianza che solo la gioia di vivere può far radicare nella sua volontà.

Napoli, 1908.

Raffaele Perrone.

## Le ultime gare podistiche

Il doppio giro di Busto Arsizio ha dato questo risultato:

Marcia chilometri 9. — Tempo massimo ore 1,15 — Partenti 50. — 1. Pietro Fontana, dello Sport Club di Busto Arsizio, in minuti 46; 2. Donati Pavese, della Post Resurgo Libertas di Milano; 3. Alberto

RASOIO di SICUREZZA  
**LUNA** SEMPRE  
 REGOLATO  
 12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO  
 VENDITA ALL'INGROSSO LEIDHEUSER & C. TORINO VIA PRINC ARTEGO 18

Piola, dello Sport Pedestre Robur di Torino; 4. Carlo Cantù, dello Sport Club di Busto Arsizio; 5. Egidio Urani, dello Sport Pedestre Robur di Torino; 6. Marco Vitali, dello Sport Club di Busto Arsizio; 7. Emanuele Rambaudi, dello Sport Pedestre Robur di Torino; 8. G. De Bernardi, dello Sport Club di Busto Arsizio; 9. Emanuele Carpani, idem; 10. Giuseppe Luciali dello Sport Club di Bergamo.

Corsa chilometri 9. — Tempo massimo minuti 45 — Partenti 42. — 1. Fortunato Zanti di Roma, dello Sport Club di Busto Arsizio; 2. Gerolamo Castiglioni, idem; 3. Pierino Contri, idem; 4. Emilio Giovanoli, dell'Agamennone di Milano; 5. Brumini, idem; 6. Lorenzo Lombardi, idem; 7. Mario Baruffaldi, dello Sport Pedestre Audaces di Torino; 8. Michele Marchi, dello Sport Club di Busto Arsizio; 9. Mario Castoldi, libero, di Legnano; 10. Luciano Domenico, dell'Atalanta, di Torino.

\*\* Nel giro di Sampierdarena giunse brillantemente primo il campione Emilio Lunghi, dello Sport Pedestre di Genova, il quale compì il giro, che è di circa 5 chilometri, in 15' e 30". Secondo arrivato è Francesco Rapetti, che giunse in 16' e 30". Seguirono Ernesto Carnevale, Gerolamo Franchi, Pietro Cortese, Vincenzo Diana, Luigi Ferrero, Carlo André, Agostino Vassallo, Carlo Ertreo, Socrate Prato, Guido Bertolino e numerosi altri.

\*\* La traversata di Lodi (85 concorrenti) riuscì benissimo con questo risultato:



L'arrivo di Dorando Pietri a Carpi - Sul palco, Dorando a destra e Braglia a sinistra.

1. (medaglia d'oro del municipio di Lodi) Emilio Giovanoli del Club Agamennone di Milano, in 21' 52"; 2. Fortunato Zanti, dello Sport Club di Busto Arsizio; 3. Alberto Riva, della Juventus di Milano; 4. Gerolamo Castiglione, dello Sport Club di Busto Arsizio; 5. Ferdinando Brnnini, del Club Agamennone di Milano; 6. Giuseppe Losi, della Post Resurgo Libertas di Milano.

\*\* A Porto Valtravaglia, nel pomer. di domenica si svolge una gara podistica di mezzo fondo, dotata di ricchi premi in medaglie d'oro e vermeil. Giunsero: 1. Giacomo Ambrosetti dell'Unione Sportiva Varese, campione lombardo; 2. Enrico Bianchi della Robur et Fides di Varese; 3. Marco Cadario di Intra, campione del Lago Maggiore; 4. Ettore Ammirati della Leonina di Luino, recordman del Lago Maggiore; 5. Giuseppe Quadri di Germignaga; 6. Giovanni Dai di Porto Valtravaglia.

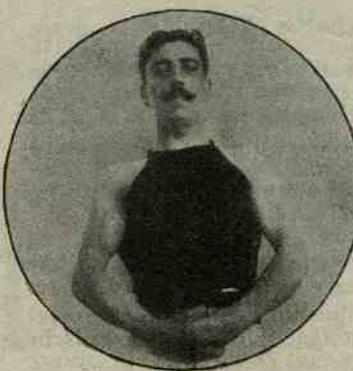
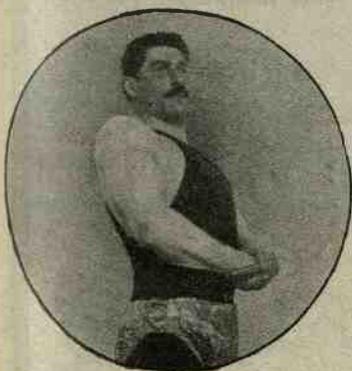
## Il campionato di lotta dell'Alta Italia

Ecco il risultato del Campionato di lotta per l'Alta Italia, svoltosi nella città di Porto Maurizio domenica scorsa:

Le gare erano dirette dal delegato ufficiale per la Liguria della Federazione Atletica Italiana, conte ing. Massimo Farlatti, e si svolsero brillantemente, con l'intervento dei migliori campioni del genere.

1. Elia Pampuri, del Club Atletico Milanese, medaglia d'oro, dono di S. M. il Re; 2. Piccolo G. B., del Club Atletico Genovese, il quale alla seconda ripresa si ritirò col Pampuri, per un incidente disgraziato, senza però essere atterrato, dimostrandosi suo degno competitore, che vince il cronometro d'oro, dono del conte di Rovasenda, prefetto di Porto Maurizio; 3., 4. e 5. a pari merito: Pizzorni, del Club Atletico Genovese; Gargano, della C. Colombo; Pugnetti, della Sempre avanti, Savoia; 6. Danovaro, della C. Colombo.

Il teatro Cavour, ove si svolsero le gare, era affollatissimo di pubblico, che applaudì vivamente i valenti lottatori.



I campioni di lotta a Porto Maurizio — A destra il campione del 1908.

La Grande Corsa Nazionale per la COPPA PRO SPORT (*coppie*) disputatasi Domenica 23, sul percorso *Torino-Bra-Alba-Canale-Poirino-Torino* (Km. 115) è stata vinta dalla Coppia con BICICLETTA

# ALCYON

(Pneumatici tubolari G DAMIANI - Torino)

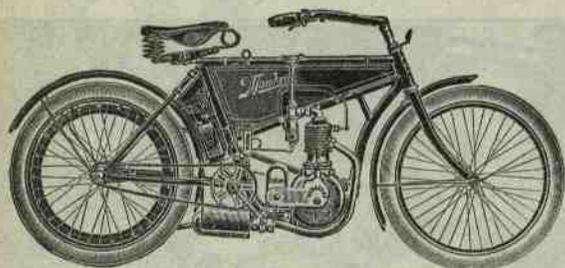
Nella Corsa *Ozzano-Moncalvo-Asti* e ritorno (Km. 70) disputatasi il 23 corr., il 1° e 2° arrivato montavano

**Biciclette ALCYON.**

Vetturetta **ALCYON** 10 HP, 4 cilindri, magneto, carrozzeria a due posti **L. 5500.**

TORINO, Via Volta, 5 - RAPPRESENTANZA GENERALE PER L'ITALIA - Via Volta, 5, TORINO

## Biciclette e Motociclette *Wanderer*



Il massimo della perfezione.

**Biciclette** con e senza catena, di fama mondiale.

**Motociclette** di 1½ HP, Novità assoluta.

**Motociclette** di 2½ HP, Tipo di montagna.

Stabilimento WANDERER già Winklhofer & Jaenicke S. - A. Schoenau presso Chemnitz (Germania).

## 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

### 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).

### Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti

Marca Volard (marca depositata)

## SOLAVO e G.

TORINO  
Corso Vittorio Emanuele II, n. 68

Tipo **Apollo** di gran lusso grandissimo . . . . . L. 175  
Tipo **Lion** di gran lusso medio » 90  
Tipo **Graziosa** di lusso . . . » 55  
Tipo **Miraphone** da L. 27 a » 35

Esclusiva vendita e rappresentanza per il Piemonte della **Società Italiana di Fonotipla ed Odeon** i migliori dischi cantati dai più celebri artisti.

Albums per dischi, supporti per macchine e punte marca **Volard.**

Assortimento completo delle macchine MONARCH originali e dei dischi GRAMOPHONE, ZONOPHONE, COLUMBIA PATHÉ FRÈRES, EDEN FAVORITE, ECC.



## Ciclismo trionfante

Come intitolare diversamente il nostro scritto? Sul tavolo di redazione sono scomparsi gli ultimi telegrammi del giro di Francia ed altri prendono il loro posto per annunciarci nuove battaglie sportive composte e vinte, per informarci che lo sport ciclistico continuerà ad interessarci in avvenire e che straordinarie prove di resistenza si bandiscono a destra ed a sinistra. Sono la maggior parte di queste prove riservate ai professionisti, agli uomini dai garretti di ferro che tutto sanno vincere pure di riuscire.

Una vera rifioritura di corse ciclistiche abbiamo in Italia; esse che un giorno veramente entusiasmarono la nostra folla sportiva e che forse per un momento risentirono dell'organizzazione automobilistica, tornano ad interessare il pubblico. Giornali, privati bandiscono e premiano.

Così prima di ricordare l'ultimo record mondiale storico stabilito appunto di questi giorni, ricordiamo a volo d'uccello le grandi prove di resistenza fissate.

Per cura del Comitato Panormitan si inizierà il 3 ottobre prossimo il giro ciclistico della Sicilia, cui parteciperanno i nostri migliori *routiers* ed i campioni di Francia; in primavera seguirà, per cura della *Gazzetta dello Sport* al Giro d'Italia con un percorso di 4000 km.; in estate poi si ripeterà l'ormai tradizionale Giro di Francia. Tre prove di un'importanza eccezionale che metteranno in gara a fianco degli anziani nuove reclute del professionismo.

Mentre in Italia la settimana scorsa registravamo il risultato di una nuova importante prova di resistenza, il Giro di Toscana, km. 809 m. 900, in cui giungevano: 1. Ernesto Azzini di Milano, in ore 13,25; Galoppini, in ore 14; 8 Magagnoli, in ore 14,22; Mino, in ore 14,40; 5. Foco, in ore 14,45, sulla pista di Monaco il corridore inglese Wils batteva il record mondiale dell'ora allenato dal motociclista Bertin. Al confronto dei tempi precedenti e di quelli nuovi risultanti dal seguente specchietto, risalterà subito al lettore la straordinaria performance compiuta dall'inglese.

**Records precedenti** — 10 km., Gombault, 6'36" 1/5; 20 km., id., 12'38" 4/5; 30 km., id., 18'40" 4/5; 40 km., id., 24'41" 4/5; 50 km., id., 31'14" 3/5; 60 km., Guillard, 36'55" 3/5; 70 km., id., 44'15" 4/5; 80 km., id., 51'35" 3/5; 90 km., id., 56'50" 1/5; 100 km., id., 1,3'6" 2/5; ora, id., 95 km. 026.

**Nuovi records** — 10 km., Wils, 6'26" 1/5; 20 km., id., 12'28" 1/5; 30 km., id., 18'20" 1/5; 40 km., id., 24'20" 1/5; 50 km., id., 30'19" 1/5; 60 km., id., 36'19" 1/5; 70 km., id., 42'23" 1/5; 80 km., id., 48'26" 1/5; 90 km., id., 54'29" 1/5; 100 km., id., 1,04" 1/5; ora, id., 99 km. 057.

Registrato un record mondiale in bicicletta con accessori meccanici, eccome un secondo non meno importante con allenatori umani sulla pista Buffalo. Brocco ha battuto tutti i records mondiali in una corsa di 50 km., con allenatori umani, nella quale correvano con lui Stol e Berthet.

A percorrere 10 km. egli ha impiegato 11'37" 3/5, contro l'antico record di Darragon era di 11'46" 2/5; percorrere 20 km. ha impiegato 23'30", Darragon aveva impiegato 23'53" 3/5. A percorrerne 30 km. Brocco ha impiegato 35'41" 3/5 e l'antico record di Pottier è di 36'24" 1/5; a percorrerne 40 km. Brocco ha impiegato 47'19" 1/5 contro il record Pottier di 48'37" 4/5. Finalmente Brocco ha coperto i 50 km. in ore 1,12" 4/5, contro l'antico record Pottier di ore 1,14" 4/5.

Il Ciclista-corridore.



Wils, lo stayer inglese che ha battuto sulla pista di Monaco il record mondiale dell'ora in bicicletta, (km. 99 m. 67). (Fot. A. Croce - Milano).

## La corsa New York-San Francisco e viceversa

Gli americani, in seguito ai risultati sortiti dal raid New York-Parigi, e specialmente alle discussioni date luogo dalla performance della vettura americana Thomas e della vettura italiana Züst, su proposta del giornale *Il Progresso Italo-Americano*, hanno deciso di bandire per il 4 luglio 1909 una corsa da New York a San Francisco di California e viceversa. In tale maniera un nuovo duello si apre fra le vetture americane e le vetture europee. Vi sono già iscritte nove vetture: la Fiat, la Züst, la Isotta-Fraschini, italiane; la Renault, francese; la Thomas, la Lozier, la Gearless e due Maxwellles, americane.

L'itinerario della corsa è dato dai seguenti punti principali: Albany, Syracuse, Rochester, Buffalo, Cleveland, Toledo, Chicago, Cedar Rapids, Omaha, Cheyenne, Ogden, Reno, Sacramento, San Francisco.

Nel ritorno: Los Angeles, Goldfield, Salt Lake City, Denver, Kansas City, Saint-Louis, Cincinnati, Pittsburgh, Philadelphia, New York. Forse l'itinerario comprenderà pure Detroit, Washington e Baltimore. E' stato appositamente studiato un severo regolamento.

Le varie eventualità che potrebbero sorgere in questa gara, come si è dovuto constatare nella corsa tra New York e Parigi e in altre corse transcontinentali, sono state tutte prevedute.

In questo modo si prevede che la gara sarà condotta su linee severe e giuste; poichè non vi sarà possibilità per nessuno di eludere le norme, e i competitori dovranno dimostrare in maniera convincente la potenzialità motrice e la resistenza delle loro macchine.

Ciascun automobile concorrente dovrà essere uno *stock car chassis* del tipo di quelli che regolarmente vengono venduti dal proprietario o dal fabbricante.

L'automobile dovrà avere una capacità almeno di quattro persone e sarà provvisto a volontà di benzina, olio, acqua, gomme e cerchi.

Non sarà richiesta alcuna tassa d'iscrizione, ma un deposito di dollari 1000 come garanzia, da essere restituito ad un dato punto della corsa, che sarà stabilito dai concorrenti.

Ciascun automobile dovrà essere preparato per trasportare quattro uomini, cioè un *chauffeur*, un meccanico, un ispettore ufficiale ed un *reporter*.

Tutte le sostituzioni ed i ripari nell'automobile dovranno essere fatti dallo *chauffeur* e dal meccanico, senza aiuto estraneo. Né lo *chauffeur*, né il meccanico potranno essere cambiati durante il viaggio, eccetto in caso di malattia o d'incapacità, regolarmente attestata da persone competenti.

Ciascuna macchina dovrà procedere esclusivamente colla sua propria forza dal principio alla fine del viaggio, eccetto nel caso in cui fosse addirittura impossibile procedere a causa di condizioni fuori dell'ordinario, come inondazioni, torrenti senza ponti e troppo profondi per essere passati a guado, o simili ostacoli naturali.

Per sormontare tali ostacoli può essere procurato aiuto estraneo, se inevitabile; ma resta sulle persone che stanno sulla macchina la responsabilità di dimostrare con prove la necessità, e, non riuscendo a produrre tali prove, può la macchina essere squalificata o penalizzata come il *Contest Committee* giudicherà.

Prima della partenza, ogni macchina dovrà essere suggellata in ogni parte possibile dal *Technical Committee*. Tali suggelli non dovranno essere rotti tranne che dall'ispettore ufficiale assegnato ad ogni macchina.

Ciascuna vettura potrà correre ogni giorno solo dalla levata del sole ad un'ora dopo il tramonto.

Ciascun automobile dovrà assolutamente osservare i regolamenti della velocità negli Stati che attraversa. La gara è resa possibile solo mediante l'assoluta osservanza della legge, ed ogni macchina che si permetta di violarla metterebbe in pericolo i diritti e gli interessi delle altre.

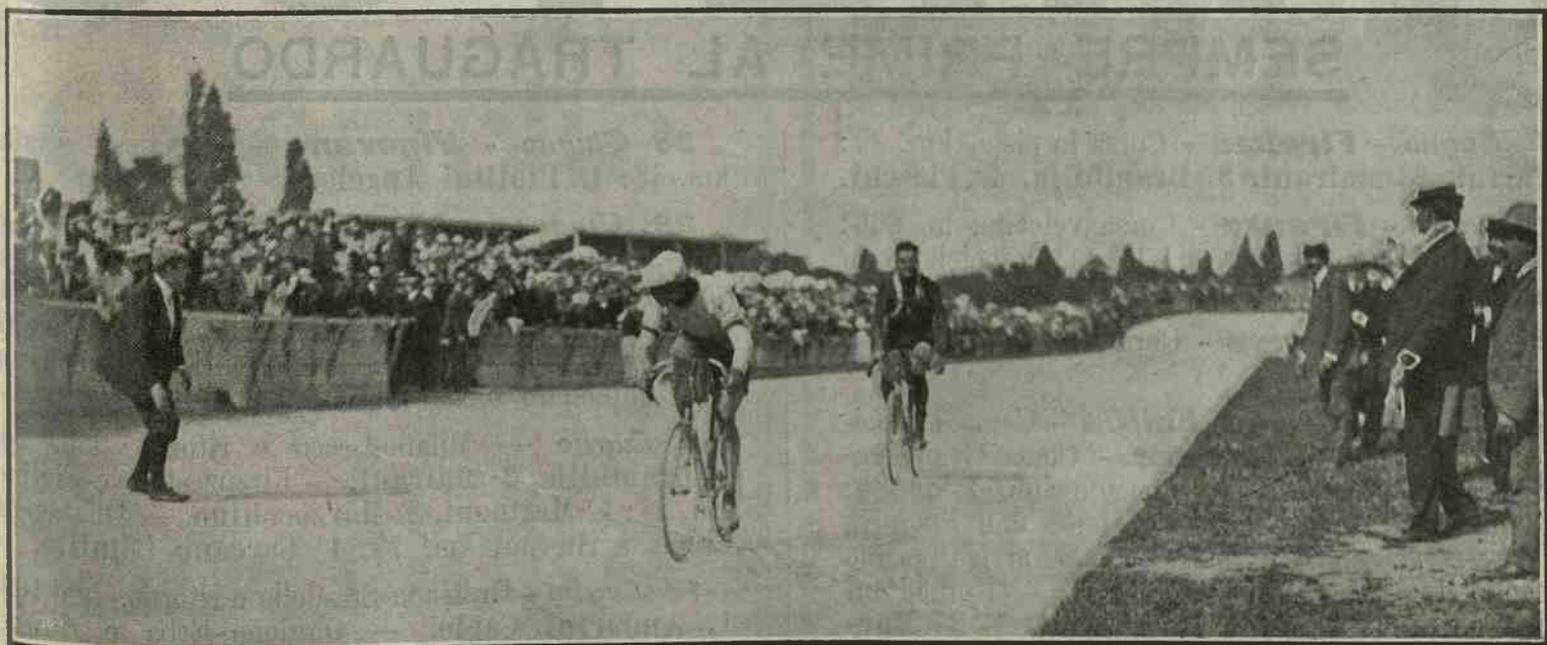
Vi sarà una fermata di 24 ore a Chicago, San Francisco, Los Angeles, Saint-Louis.

## Nuove Società.

A Livorno si è costituita la nuova società *Veloce Club Livornese Audace*, con presidente Egilio Novelli, segretario Bruno Casini.

A Genova, col titolo *Ardito Sport Genova*, si è inaugurata una nuova società sportiva, col precipuo scopo di ritrarre, dalle varie manifestazioni dello sport, tutti quei benefici ormai riconosciuti di pratica utilità al benessere individuale e collettivo.

Abbonamenti alla STAMPA SPORTIVA - Lire 5 all'anno



L'ultimo sforzo dei concorrenti al Giro di Francia. — Petit Breton sulla pista del Parco dei Principi prende due lunghezze di vantaggio su F. Faber.

# FRENO BOWDEN

Copiato sempre - Superato mai  
Venduti oltre 3 milioni

Premiato con Medaglia d'Oro all'Esposizione Internaz. di Milano 1906

Sindacato Francese del Brevetti E. M. BOWDEN - MILANO - Via Giuseppe Sirtori, 16 bis - Telefono: 97-13.

**MOTO-RÈVE** LA PIÙ PRATICA  
E PIÙ LEGGERA  
DELLE  
BICICLETTE  
A MOTORE



MILANO  
Via Moscova 10  
Cilindrino 2 Cent al Km.  
Dalla 50 Km. Ora

MOTORE 2HP. PESO Kg. 13,5 - 2 CILINDRI - MAGNETE  
SENZA RIVALI IN SALITA

**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 catena per Omnibus a 8 o 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.

**EDOARDO BIETTI**  
Via Bertani, n. 8 - MILANO - (Arco del Sempione)  
Telefono 24-71

**BENZINA**

Esposizione Internazionale Milano 1906  
MEDAGLIA d'ARGENTO - Massima onorificenza

**E. LA MANNA - GUIDOTTI & C.**  
MILANO



RAPPRESENTANZE  
AUTOMOBILI

BICICLETTE  
ACCESSORI

NEGOZIO: Via Tomm. Grossi 5 -  
TELEFONO 65-99

**"CENTAUR"**  
della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry

Solidi - Scorrevoli - Convenienti

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

**CANTIERE NAVALE NAPOLI**  
= Spiaggia delle Marinelle =

**F.I.T.**

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo  
Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina  
Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.  Telegrammi: FIT - Napoli.

MANIFATTURA PNEUMATICI

**Francesco Damiani**

Specialità Tubolari da pista e strada.  
Riparazioni garantite a Coperture a Camere d'aria d'Automobili.

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

LE COPERTURE IMPERFORABILI

**ATRETOS**

SEMPRE PRIME AL TRAGUARDO

7 Giugno - **Firenze** - Corsa in pista, km. 20:  
1° Parini, 2° Mairani, 3° Brambilla, 4° Fiaschi.

8 Giugno - **Firenze** - Corsa velocità, m. 666:  
1° Bocchino. — **Bologne** - Corsa motociclette in  
pista, km. 50: 1° Piccioni.

12 Giugno - **Parma** - Corsa motociclette, kilo-  
metri 20: 1° Maffeis.

14 Giugno - **Reggio Emilia** - Corsa motoci-  
clette: 1° Maffeis. — **Firenze** - Corsa Gran Pre-  
mio: 1° Bocchino. — Monza-Lecco e ritorno, km. 80:  
1° Brambilla, l'unico dei 43 partenti che montava  
gli **imperforabili ATRETOS** arriva primo  
staccando il gruppo di cinque minuti. — Rotta-Pon-  
tedera-Fucecchio, km. 40: 1° Matteoni - 2° Mar-  
zocchino.

19 Giugno - Piadena-Bozzolo e ritorno, km. 60:  
1° Azzoni Aldo, 2° Storti Achille.

28 Giugno - **Vigevano** - Corsa su strada,  
km. 33: 1° Pioltini Angelo.

29 Giugno - **Mede** - Corsa di Lomellina,  
km. 36: 1° Pioltini Luigi. — **Cagliari** - Corsa  
velocità: 1° Fiaschi. — Corsa mezzo fondo: 1° Fia-  
schi. — Corsa resistenza con allenatori: 1° Fiaschi.  
— **Firenze** - Gran match dilettanti: 1° Bocchino.  
— Campionato sociale velocità: 1° Bocchino.

5 Luglio — Milano-Lecco e ritorno, km. 90:  
1° Brambilla, 2° Mairani. — Firenze-Greve-Figline,  
km. 85: 1° Matteoni, 2° Marzocchino. — Offanengo-  
Crema e ritorno, km. 75: 1° Carcano Camillo.

12 Luglio - Bressana-Stradella e ritorno, km. 100:  
1° Andarini Carlo. — Oggiono-Erba e ritorno,  
km. 103: 1° Casale, 3° Brambilla.

19 Luglio - Verdello-Chiari e ritorno, km. 119:  
1° Casale.

**SOCIETÀ ANONIMA ATRETOS** - Capitale L. 780.000.

Sede ROMA - Via Due Macelli, 66 — Stabilimento MILANO - Via Carroccio, 3.

Ditta MARIO BEANO - Via Gioberti, 12 - Torino - Rappresentante per il Piemonte.

# 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.

## AVVISO

Col 1° Settembre p. v. saranno esposti  
gli splendidi

**MODELLI 1909**

delle

Biciclette

# Goericke

Serie

# Goericke

Mozzi

# Goericke

(ultima creazione)

**A PREZZI DI  
assoluta concorrenza**

Agente Gener. per l'Italia: Ditta **ENRICO ALTERAUGE** - MILANO  
Via Nino Bixio, 17  
Succursale di Torino: Signor **I. B. RICCO** - Via Petrarca, 7  
Deposito presso: **ERMINIO VENTURELLI**, Corso S. Maurizio, Torino

## Cacciatori!!!

usate sempre

# LANITE

e

# D. N.

le migliori polveri senza fumo per Caccia e Tiro al piccione. - Esse danno la massima penetrazione con basse pressioni - Sono inalterabili all'umidità.

Hanno dato splendidi risultati in tutte le gare, riportando i migliori premi.

*La LANITE si vende in cariche dosate compresse nei Tipi: Normale, Forte ed Extraforte per Caccia, e Speciale per Tiro al piccione.*

*La D. N. in grani (scatole da 100 e 250 gr.).*

➡ I migliori armaioli ne sono provvisti. ➡

Per acquisti all'ingrosso, chiedere prezzi ed istruzioni alla:

“ **DINAMITE NOBEL** „ Società Anonima - **AVIGLIANA**

# S. I. A.

Società Internazionale Automobili  
Anonima per Azioni

## Bologna-Torino

*Vendita esclusiva della Fabbrica*

**Moteurs et Automobiles “ LUCIA „**  
di **GINEVRA**

## Châssis 6 cilindri

con tutti i perfezionamenti moderni

**Frs. 17500 a Ginevra**

# La MOTOSACOCHÉ

Brevetti H. & A. Dufaux & C.

## REGINA

delle **BICICLETTE A MOTORE**  
*vince tutte le corse*

PERUGIA - 9 Agosto 1908

CORSA IN SALITA DI 8 Km.

Prima categoria

1° LUSCHI - 2° MAZZOTTI

su **MOTOSACOCHÉ** battendo  
*1 motori 2 cilindri*

15 Agosto 1908

FIRENZE-SIENA - km. 69 con forti salite - Categ. 1/4 di litro

1° BORGOTTI - 2° BALLEGGI

3° CIPOLLONI

tutti su **MOTOSACOCHÉ**

battendo le macchine potenti 2 cilindri ed altre, compiendo i  
69 km. con 37 secondi di differenza sulla prima macchina della  
categoria superiore.

## La MOTOSACOCHÉ

la più leggera - la più silenziosa - la più elegante

delle **BICICLETTE A MOTORE**  
**VINCE SEMPRE**

Fabbricante: Società Meccanica Italo-Ginevrina - Torino.

## Il Bicietto

PIÙ LEGGERO

PIÙ ELEGANTE

PIÙ SOLIDO

PIÙ SCORREVOLE

## Rudge-Whitworth

### Britain's Best Bicycle

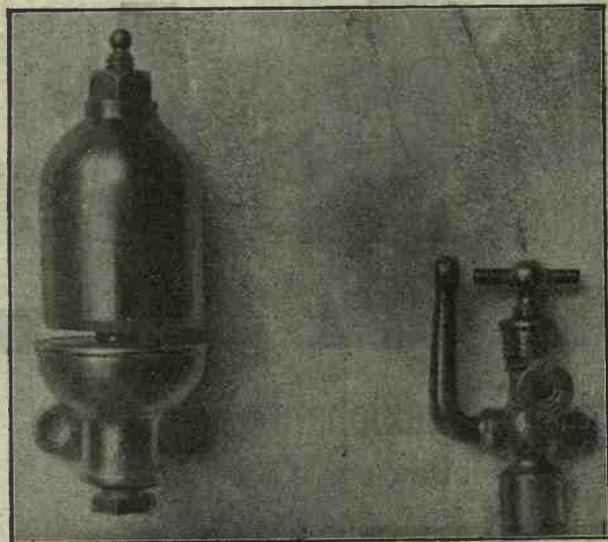


Agente Generale per l'Italia:

## UGO VELADINI

MILANO

Via Vittor Pisani, N. 12-14



## Nuovo segnale d'Allarme

# Fischio LOCOMOTIVA

(Brevetto MILLER)

Il più potente — Il più semplice da adattarsi

**Non più gas di scappamento**  
né ingranaggi — né frizioni.

Azionato direttamente dal Motore per mezzo del RUBINETTO DI COMPRESSIONE.

PROBLEMA RISOLTO PER I TURISTI

Il Fischio "LOCOMOTIVA", emette un suono così assordante che fa  
cedere il passo e costringe a dar libera strada.

**Prezzo L. 60 (Completo).**

Concessionari esclusivi per la Vendita:

**D. FILOGAMO e C.** = Via dei Mille, 24 = **Torino**