

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcobaleno
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero } Italia Cent. 10
 } Estero .. 15 Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-58

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

FELICE NAZZARO, l'inarrivabile campione del volante



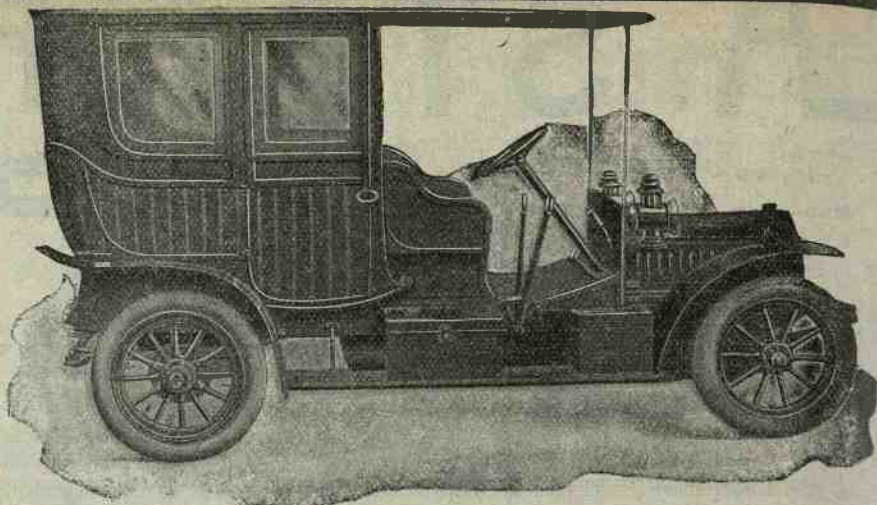
dopo aver vinto al Circuito di Bologna la COPPA FLORIO, rientra modesto e soddisfatto al quartiere dei corridori dove smonterà la valorosa "FIAT", compagna fedele di tutti i suoi invidiati trionfi.

Visitate i nuovi Modelli 1908 DE-DION BOUTON

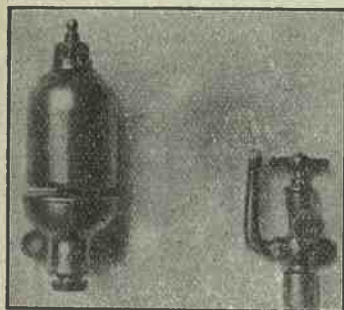
meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

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



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



Nuovo segnale d'allarme FISCHIO LOCOMOTIVA

(Brevetto Ing. MILLER)

Il più semplice da adattarsi

Azionato direttamente dal rubinetto di compressione

Prezzo L. 60

Concessionari esclusivi per la vendita:

D. FILOGAMO e C. - Via dei Mille, 24 - Torino

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 Fraucina (fuori dazio) Telefono 8-55.
Stradale di Nizza, 260 (id.)
Via Saluzzo, 11 bis (in città) Telefono 16-60.

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Cap.	Lire	Long.	Al. tot.	TIPO	NOME	Cap.	Lire	Long.	Al. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	2 I 5	Potente	125	58	132	162
2 F 2	Forte	23	25	115	65	2 I 4	Robusto	100	50	132	132
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	2 I 3	Durevole	75	42	131	102
2 K 2	Effette	20	24	154	65	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150
2 U 2	Humber	12	19	65	65	2 F 4	Marte	46	32	117	120
2 M 5	M.Sacoche	20	28	135	78	2 H 4	Normale	40	30	122	120

GARAGE SQUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Châssis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

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

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

Châssis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

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

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

Officine e Cantieri Napoletani

C. e T. T. PATTISON

(Granili) - NAPOLI - (Granili)

Costruzione di Canotti Automobili a benzina a 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

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).

Circuito di Bologna

2^a giornata

Quattro vetture partecipanti alla Corsa, delle quali due si piazzano **quinta** e **sesta**, montavano

PNEUMATICI

PIRELLI

Neppure una panne di gomme !!

Chiedere informazioni alle Case:

DIATTO-CLÉMENT

JUNIOR * SPA * ZÜST

DITTA PIRELLI E C.

Via Ponte Seveso, 21
MILANO

I cartelli di confine

Feste alpine.

Domenica scorsa si è svolta sul colle del Moncenisio una lieta festa per la inaugurazione del cartello di confine offerto dal Touring-Club Italiano.

Alla cerimonia erano presenti il capo-console del Touring cav. Rostain; i consoli Neri e Faure; il signor Gustavo Verona, direttore della *Stampa Sportiva*; il comandante del presidio, colonnello Palopoli; i capitani Raineri, Adorni e Dho; i tenenti Galassini, Sansonetti, Leone, Ramorino, Muller, Opizzi, Pastore ed altri. Il corteo è stato accompagnato sino al confine dalla fanfara del 4° reg-

gimento bersaglieri, da soldati e turisti. Dopo che il cartello fu collocato a posto, il cav. Rostain, in un discorso, ha inneggiato al Touring, all'Italia, alla Francia ed all'esercito. E' stato quindi inviato un telegramma di devozione al Re.

S. M. faceva così rispondere dal suo aiutante di campo al cav. Rostain, capo console del Touring: « Atto di omaggio compiuto da V. S. anche a nome del colonnello e degli ufficiali del 4° bersaglieri tornava gradito a S. M. il Re che ringrazia lei e gli ufficiali, dei quali Ella si faceva interprete.

« Generale Brusati ».

Altri pali vennero lo stesso giorno impiantati sulle rive del lago del San Bernard, a Pontebba, a Primorano, a Stupigza, a Peri, al confine ligure occidentale ed a Ponte Palnara.

NEL MONDO COMMERCIALE SPORTIVO

** La ditta *Ferrario e Rosa* di Legnano avverte che la *Fabbrica Italiana Automobili Legnano* è in liquidazione, e che essi hanno rilevato tutto il materiale, motori, vetturette, studi e modelli, per continuare nella medesima Sede la fabbricazione dei tanto accreditati prodotti *Fial Legnano*.

** L'ing. *Gino Galli* di Milano, già direttore del *Garage Florentia*, ha aperto a Milano (Foro Bonaparte, 44), uno Studio Tecnico Industriale e di Rappresentanze.

Così egli lascia col 1° ottobre la direzione della *Florentia* e si dedicherà specialmente al ramo Consulenza tecnica, Perizie, Collaudi di macchine, ecc., usufruendo della larga esperienza acquistata durante i quindici anni di lavoro nel ramo automobilistico.

Terrà anche la filiale per l'Alta Italia di alcune importantissime Case industriali, di cui darà presto l'elenco a chi glie ne farà richiesta.



Al confine franco-italiano sul colle del Moncenisio. — L'inaugurazione del palo indicatore del Touring Club Italiano.

(Fot. Ambrosio - Torino).

CICLISTI!!

È giunto il momento delle vacanze. — Se nelle vostre gite in montagna voi volete mettere la vostra vita in pericolo

non leggete

questo avviso

Se, invece, voi volete viaggiare tranquilli senza la minima noia e rientrare nelle vostre famiglie sani e salvi, esigete sulla vostra Bicicletta il **vero**

Freno BOWDEN

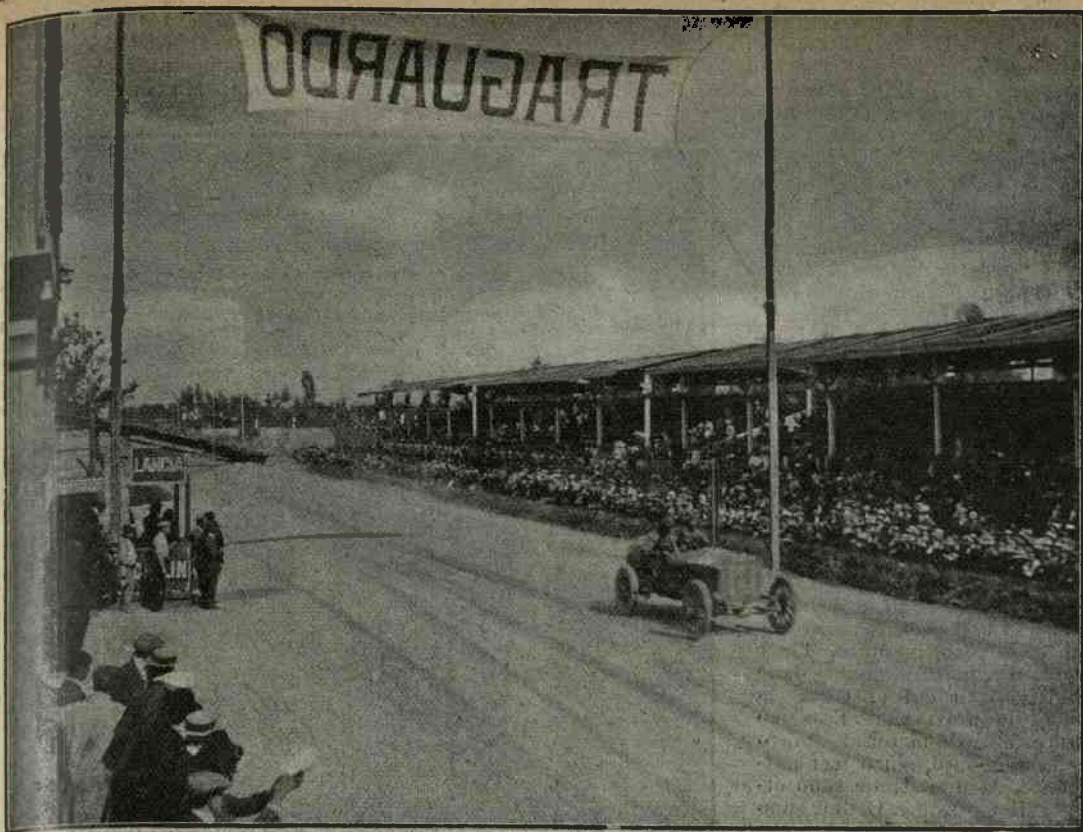
ed osservate che non vi forniscano una imitazione a buon mercato. Esigete che il nome BOWDEN sia impresso su ogni pezzo del freno.

In vendita presso tutti gli
agenti seri oppure presso il

Comptoir Général des Freins de Cycles Ltd.

MILANO

Via G. Sirtori, 16 bis.



Nazzaro (Fiat), giunge primo al traguardo d'arrivo. (Fot. A. Croce - Milano).

Dopo il Circuito di Bologna

Annotando

Intenderemo anche noi questi brevi appunti — brevi per esigenze tipografiche perchè il giornale va in macchina — col detto storico ed ormai sfruttato: Bonotto docet.

Insegnò questa bella cittadina che ha scolpito nei suoi palazzi le più belle età dell'architettura italiana, questa città, fino a tre anni or sono, non ancora dotata d'un Automobile Club, insegnò quanto possa la costanza, l'entusiasmo di pochi e per di più nuovi, ma fortemente volenterosi, organizzatori di un avvenimento dell'importanza morale e finanziaria di un circuito che ha in palio un trofeo dell'importanza, da tutte le nazioni riconosciuto, della Coppa Florio.

Pochi, ma buoni, ecco il segreto. Una mente eletta, pronta, geniale, alla Presidenza del Comitato, come si rivelò Gregorini Bingham, un intelletto sagace e pratico, come il dott. Sassoli, vicepresidente, elementi come l'ing. Brunelli, il dottor Sanguinetti, l'ing. Brunetti, il conte Isolani, il marchese Paolucci e i sigg. Fiorini e Stanzani, e l'organizzazione iniziata su di un terreno non completamente sgombro di invidiosi, ostacolata quasi da certa stampa e da certe personalità sportive del settentrione d'Italia, seppe man mano imporsi, affermarsi, meritarsi infine la piena, incondizionata lode degli stessi primitivi taciti ostacoli.

Merito maggiore quindi, questo degli amici bolognesi, che seppero lottare quando la critica li attendeva al lavoro per giudicarli, e rimanere sempre modesti prima e dopo la battaglia vinta, ma attaccata fra difficoltà parecchie.

Nel suo complesso, quindi, la riunione di Bologna fu sortita risultati ottimi e nessun incidente doloroso di qualche gravità venne a funestare la manifestazione che anche dal lato tecnico sportivo ebbe un risultato soddisfacente. Se osserviamo infatti i tempi coperti nell'ultimo circuito, quello del Grand Prix di Francia, noi vedremo che il vincitore Lautenschlager con la sua Mercedes effettuò il percorso ad una media di 111 km. e 276 m. all'ora, tempo questo di molto sorpassato da Nazzaro, che con la Fiat marciò a km. 119,440 di media oraria. Pure il giro più veloce che a Dieppe fu compiuto da Salzer a quasi 127 km., a Bologna, Lancia lo effettuò marciando a km. 132,607.

Tutti i tempi quindi dei precedenti circuiti, vennero battuti dalla gran marca italiana, che neppure a Dieppe avrebbe conosciuta la sconfitta se non si fosse presentata con migliore preparazione e maggior convinzione di propositi.

Ora, controllato il riacquisto fatto dall'Italia del primato sportivo automobilistico, ripeterò che il successo e l'organizzazione del circuito furono ottimi, doppiamente ottimi, perchè qui dove per la prima volta si disputava una corsa su circuito, degli uomini

entusiasti, ma del tutto nuovi all'organizzazione, riuscirono a ricevere, non solo il plauso degli sportsmen e l'approvazione della popolazione, ma la lode della stessa Commissione sportiva dell'Automobile-Club Italiano, che con telegramma al conte Gregorini per approvare quanto saggiamente aveva disposto l'Automobile-Club Bolognese e la Commissione tecnica, rimetteva allo stesso Gregorini un telegramma entusiasta per l'esito brillantissimo del circuito, ammirando in lui il trionfatore di tante difficoltà.

Ho voluto poi avvicinare questo uomo, che ha saputo mettere in azione ed attuare un programma sportivo così difficile, e avendogli richiesto quali intenzioni avesse per l'anno venturo, mi disse che i bolognesi sono pronti a rimettersi al lavoro, usufruendo dei suggerimenti venuti dall'odierna prova, se però i concorrenti tutti del Grand Prix di Francia assicureranno di intervenire.

Riassumendo, le due giornate di Bologna si può dire che abbiano segnato un miglioramento nella tecnica meccanica dell'automobile? Ecco il gran quesito che i competenti si affacciarono all'indomani delle corse, quesito al quale, a nostro modesto modo di vedere, risponderemo: sì e no.

Sì fu raggiunto un miglioramento nella velocità delle macchine in quanto che i chilometri divorati nella media oraria sul Circuito bolognese sorpassano di parecchio le medie fin qui raggiunte in simili circuiti.

No, in quanto che la percentuale degli arrivati fu minore di quella degli anni scorsi.

In altri termini: fu maggiore la velocità raggiunta, ma apparve minore assai la resistenza delle macchine.

Di fatti su 17 vetture, concorrenti in ambedue le giornate solo sei giunsero al traguardo, tutte le altre per incidenti vari, causati o da cattiva costruzione di pezzi o da eccessivo riscaldamento di motore, o per cattiva guida vennero selezionate lungo il percorso.

Noi non abbiamo mai negata la debita importanza alle corse d'automobili, ma nello stesso tempo ad una vettura velocissima per cinque giri di un Circuito e in testa alla metà di esso, noi francamente preferiamo la vettura che pur non raggiungendo eccessiva velocità, grazie alla sua marcia regolare, grazie alla sua resistenza compie intero il suo percorso, sostiene in altri termini, onorevolmente la sua piazza anche giungendo nel puro tempo massimo.

E' da questo tipo di macchina resistente per chilometri e chilometri, allo sforzo richiesto al suo motore, che noi vediamo scaturire, evolversi, perfezionarsi la vera automobile da turismo, la vera automobile utile, diremo di più, necessaria ai vari ceti di persone meno professionisti, come eleganti dello sport.

Riassumendo quindi, noi pure, registrando con indubbia compiacenza questa comunque miglione nell'industria, che ha tanta ed eletta e valida parte di intelligenza, di braccia, e di denaro della nostra Italia, ci auguriamo che l'anno prossimo, su di una strada ben preparata, su di un circuito ben disposto nella sua organizzazione, come questo ultimo di Bologna, accanto ai favolosi risultati di velocità fantastiche raggiunte, si possa registrare un maggior numero di arrivati, in altri termini una produzione più completa, più solida, più resistente al tour de force cui obbliga un circuito.

Ohiudiamo con un altro ed ultimo augurio, e cioè, che la Dea Vittoria, di purpureo ammantata, a lungo ancora si trattienga sotto il bel cielo d'Italia, e a noi sorrida, concedendo la sua palma fronzuta, non solo al concorrente, ma a chi dei concorrenti fece appello, a chi ai concorrenti offrì una organizzazione perfetta, seria, grandiosa, preciosa ed unica garanzia di un successo completo.

G. V.

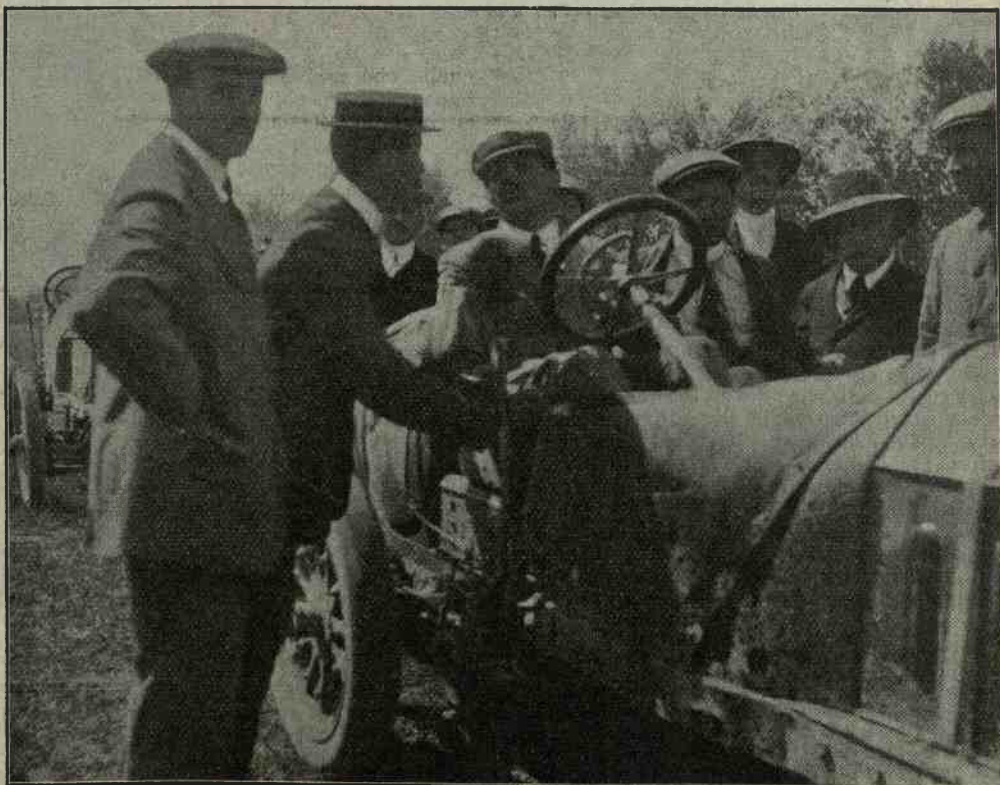
La Classifica ufficiale

Coppa Florio. — 6 settembre (10 giri, chilometri 528,220):

1. Nazzaro, Fiat, in ore 4 25' 21".
2. Trucco, Lorraine-De Dietrich, in ore 4 34' 7".
3. Cagno, Itala, in ore 4 56' 12".
4. Demogeot, Mors, in ore 4 57' 11".
5. Lancia, Fiat, in ore 5 8' 51".
6. Garcet, Motobloc, in ore 5 22' 7".

Targa Bologna. — 7 settembre (8 giri, chilometri 422,570):

1. Porporato, Berliet (pneumatici Dunlop), in ore 4 0' 56".
2. Appendino, Spa, in ore 4 14' 5".
3. Buzio, Franco, in ore 4 40' 57".
4. Tangazzi, Junior, in ore 4 43' 49".
5. Maggioni, Züst, in ore 5 7' 57".
6. Piccoli, Spa, in ore 5 15' 41".



Nazzaro (Fiat), mentre esce dal parco chiuso per recarsi alla partenza.

(Fot. Luca Comerio - Milano).



Il Grand Prix automobilistico d'America

In America non si parla della Coppa Vanderbilt, o, se si accenna a questa gara, è solo per constatare la scomparsa dal campo delle grandi corse mondiali. La Coppa Vanderbilt rappresentava il Gran Premio Americano, per il quale le grandi case esportatrici europee preparavano le loro macchine, ritenendo un successo in tale corsa uno dei migliori coefficienti per la vendita dei loro prodotti del nuovo mondo.

L'Automobil Club d'America non vuol rimanere vedovo della sua grande corsa. Esso ha già fissato il Circuito di Georgie come luogo d'effettuazione del suo Gran Premio, che avrà luogo il 26 novembre. La *Mercédès* e la *Benz* hanno assicurato fin d'ora il loro intervento; inutile dire che sia la Francia che l'Italia non vorranno mancare alla prova, la quale per esse rappresenta una questione non disprezzabile di vitalità.

Come al Grand Prix di Francia, come alla Coppa Florio, così anche in America, la *Fiat* inizia l'elenco delle iscrizioni. L'*équipe* avrà al volante Nazzaro e Wagner: Lancia probabilmente non potrà abbandonare per molto tempo i suoi affari e le sue officine *Lancia*, nè ancora è stato designato il terzo che dovrà rimpiazzare il posto lasciato vacante dal povero Cedrino. Alle tre *Fiat* si unisce la vettura americana a sei cilindri *Acmè*.

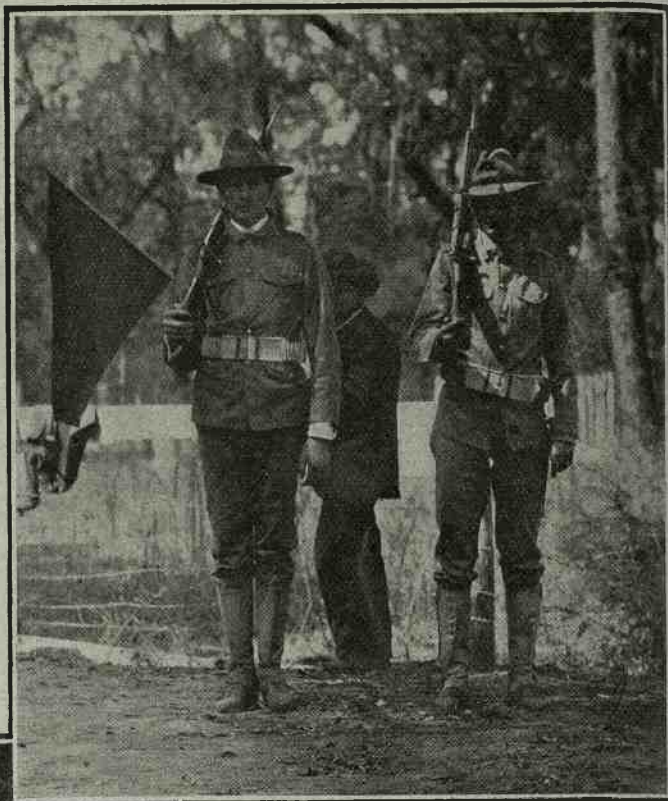
Ecco intanto la prima lista di iscritti:

1. *Fiat I* (Nazzaro); 2. *Fiat II* (Wagner); 3. *Fiat III* (X.); 4. *Acmè I* (X.).

dalla sua strada e di mettersi in viaggio per le vie dell'aria. Un fiotto di sostanza nera e viscida sparso sulla strada e le insidie della polvere sono diventate impossibili: essa è stata confinata nelle sue sedi naturali, aderente alla massicciata della strada, parte superficiale ma integrante di questa. E' il catrame che ha risolto il problema e può vantare i migliori successi. La polvere è stata presa e invischiata nella pasta bituminosa. Basta un semplice strato di catrame, una patina di pochi millimetri a trattenerla aderente alla compagine massicciata della via; millecinquecento grammi circa di catrame sono sufficienti a impedire per mesi e mesi ogni evaporazione polverosa in un metro quadrato di strada, soltanto quando la spalmatura adesiva debba essere straordinariamente accurata e durevole si richiedono poco più di due kg. di preparato.

Queste cifre sono le normali; ma ci vuol poco a capire che non sono però assolute. Tutto dipende, naturalmente, dalle condizioni in cui si trova la strada da incatramare. Essa può essere fatta di materiale più o meno spugnoso, più o meno attinente. Alcune strade sono ottime, altre pessime. Ottime sono

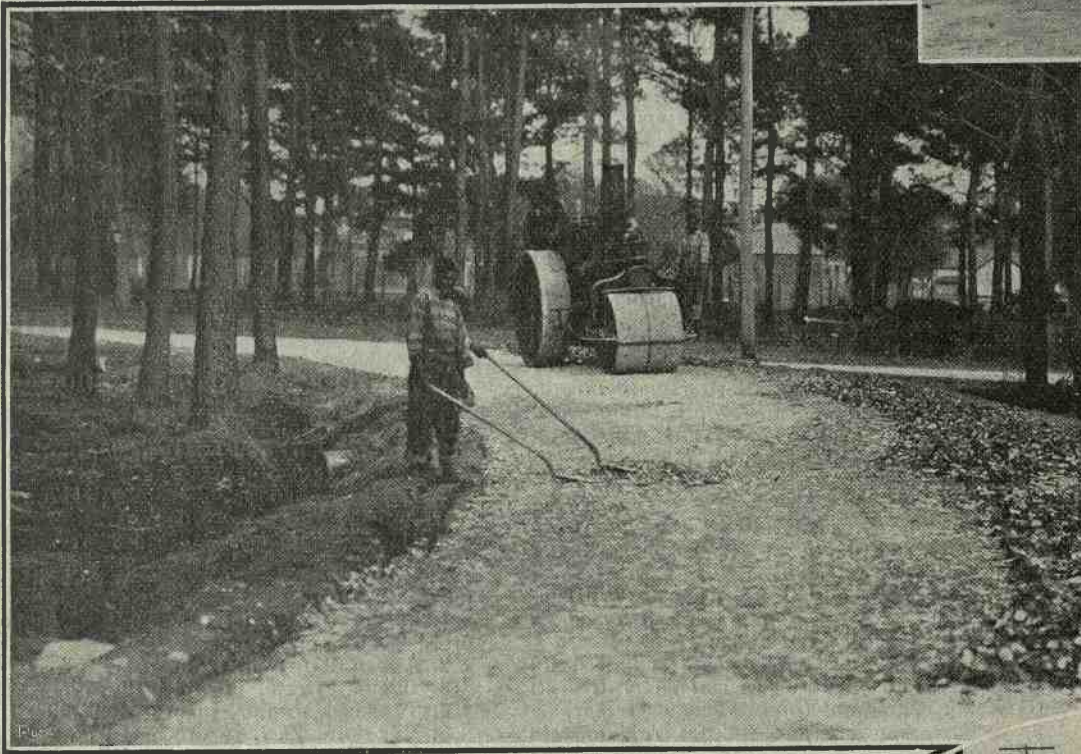
non bastasse la umile scopa a tanta opera di distruzione interverrebbero subito i veicoli a compierla rapidamente. Le ruote pesanti di alcuni carri, solcando la massicciata che è cedevole



Il Gran Premio d'America. - La guardia del circuito.

perchè è fatta di polvere, provocano degli sfaldamenti e della slabbatture sotto forma di terriccio catramoso. Basta anche uno scarso transito con queste conseguenze per ridurre in pochi giorni la superficie incatramata a una distesa di schianze, di carraie nude e di falle; è appunto quello che succede in qualche breve tratto della strada di Persiceto e di Sant'Agata: la piattaforma non è ivi fatta di agglomerati di breccia, ma di detriti raccogliuti e l'incatramatura non vi attacca, vi si rigonfia e vi si avvala. C'è poi un terzo inconveniente: se scopo della patinatura al bitume dovesse esser quello oltre che di stagnare la strada anche di levigarla, questo verrebbe a mancare del tutto. Accade del catrame liquido che cade su uno strato polveroso quel che accade dell'acqua: scorre prima qua e là e poi si raccoglie in tante piccole sferette abbastanza distanti l'una dall'altra. Non si ha più una superficie continua, ma punteggiata, non più liscia, ma grollolosa.

L'incatramatura di una strada consiste di poche operazioni. Esse sono molto semplici e molto evi-



Una curva pericolosa sul circuito americano.

Come si prepara la strada di un circuito

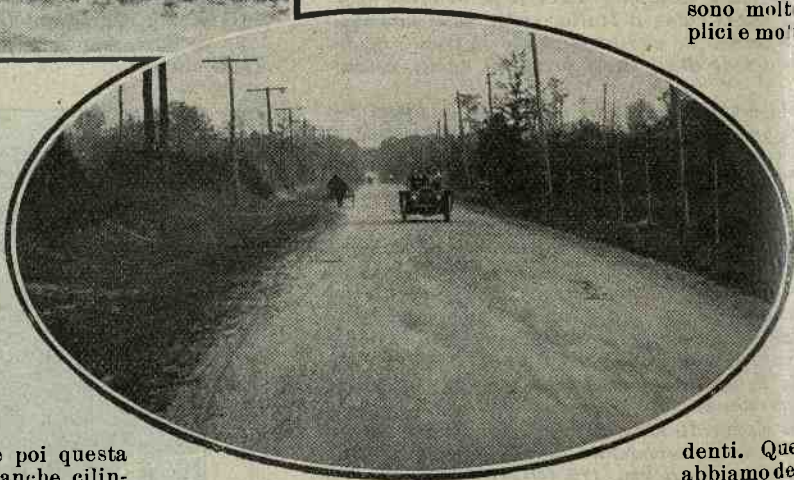
La strada conquistata dalla macchina si prende le sue vendette. L'automobile in corsa ne sfida e ne vince tutte le lunghezze e tutte le asperità ed essa si vendica circondandola d'una impalpabile insidia; non ha potuto respingere con la forza l'invasione e ne logora la vita e ne stanchezza l'assalto con miriadi di nemici microscopici. La strada si è armata del suo stesso detrito, la polvere, e si difende con quella. La polvere è il grande pericolo: essa si distende in istrati spessi sulla massicciata della via ed è sotto le ruote come un tappeto sdruciolevole e che alliga; essa si leva in volate dense davanti e dietro alla macchina sfrenata e la benda così come per una corsa alla morte; essa si addentra per minuscoli turbini o con molli volteggi in tutte le parti più segrete e vitali del meccanismo e condensa i lubrificanti e opaca le lucentezze e stria impercettibilmente tutto ciò che è liscio.

Una volta che è riuscita a liberarsi dalle prese del suolo e a involarsi e a volare è impossibile riprenderla. Bisogna invece impedirle di staccarsi

quelle che non assorbono ma che, però, non si rifiutano alla presa del guderaggio.

Quando la piattaforma sia omai costituita da alcuni mesi e la massicciata oltre ad essere compatta e stagna sia anche perfettamente asciutta, si può quasi garantire che l'incatramatura riuscirà: se poi questa compagine di strada sia anche cilindrata all'operazione non può mancare, diciamo, un successo brillantissimo.

Tutt'il contrario accade quando la strada non abbia una piattaforma compatta: il tentativo è disperato: costosissimo e inutile. Le ragioni sono parecchie e tutte molto chiare. La scopatura diventa una impresa impossibile: la scopa, mentre raccoglie i detriti pulverulenti già formati, ne raschia via degli altri col solo proprio leggerissimo attrito; è un circolo vizioso in cui la strada stessa, a lungo andare, si consuma. Ma quando



Un bel rettilineo.

tutto bisogna provvedere ad una accurata e ripetuta spazzatura.

Se non si vuol aver polvere bisogna cancellarne i germi: se prima di spandere il liquido rappresentativo non si mette a nudo la massicciata sassosa, la polvere si moltiplica con rapidità disperante. Soltanto quando ci si è bene assicurati d'essersi giunti alla sodezza infriabile della strada si può cominciare a distendersi sopra lo straterello di

denti. Quel che abbiamo detto fin qui ci fa capire subito che prima di tutto e innanzi

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

bitame. Le maniere per spandere il catrame sono parecchie e vanno dalla cospersione più grossolana e appiccaticcia agli inaffiamanti più fluidi e penetrativi. Ma due maniere soprattutto sono usate. La prima è elementarissima: consiste tutta nel versare alla meglio il catrame dal riscaldatore sulla strada e a provvedere poi con spatole e rullotti a distribuirlo dovunque più regolarmente che è possibile. La seconda maniera è un poco più complicata: quando il catrame è già caldo e liquido al punto voluto lo si mette in un recipiente che si sfoga sotto uno spanditore automatico munito degli orifici opportuni; è un vero irroramento della strada; il getto di catrame è uniforme e si distende dovunque da sé, esso è anche a pressione e si apprende, così, di più alla superficie stradale. Tutte due queste maniere sono state applicate in

Le regate sul Po a Piacenza

Se il campo delle regate è bellissimo e presenta ai canottieri una notevole economia di energia fisica, perchè tutta in favore della corrente, ha però il difetto eliminabile, della partenza in curva, che toglie al pub-



Le corse ciclistiche a Piacenza. - 1. Messori, 2. Singrossi Giuseppe, famoso Pinella. (Fot. Luca Comerio - Milano).

blico appassionato, una delle principali emozioni.

Il 4° Genio Pontieri, avendo gentilmente messo a disposizione del Comitato i propri pontoni fissi, ed il molo facilitò il compito del Comitato stesso, che si trovò ad avere una tale comodità di approdi, di gettate sull'acqua e di spazio per erigere le tribune, quale nessuna altra città può vantare.

Sotto un cielo minaccioso, che per nulla sgomentò il numerosissimo pubblico intervenuto, sabato 29 cominciarono le regate che ebbero termine la domenica successiva.

Nelle jole a 4 vogatori di punta e timoniere, fu prima la debuttante imbarcazione i « Gamberi » della Vittorino da Feltre di Piacenza, che batte la Baldesio e la Nino Bixio.

Al generale risveglio piacentino non vollero restar sorde le due locali società di canottieri, che da tempo dormivano la grossa, ed ai trionfi dei « Bimbi » della Nino Bixio, ora si unirono quelli dei « Gamberi » della Vittorino pure vincitori della gara Omnium.

Nelle outtigners ad otto, che il pubblico si riprometteva emozionantissima, mancò poi l'interesse essendovi l'Olonia di Milano fatta

trascinare fuori del filo d'acqua. L'equipaggio, per quanto anticipasse una stupenda serrata, non poté però riprendere tutto il perduto, e l'Adda di Lodi giunse prima per due lunghezze.

Nei perissoires, i 1000 metri di percorso, fu una continua arrancata fra i quattro contendenti e può guadagnare il tragnardo per prima l'Olonia seguita a mezza lunghezza dalla Ticino e terza Nino Bixio.

Nelle venete, per quanto tutti i conoscitori fossero sicuri della vittoria della Ticino, pure essa dovè poi disputarla con accanimento insolito; ed impiegando tutte le risorse fisiche nella serrata finale, riesci solo leggermente a guadagnarsi il premio contro la formidabile Baldesio.

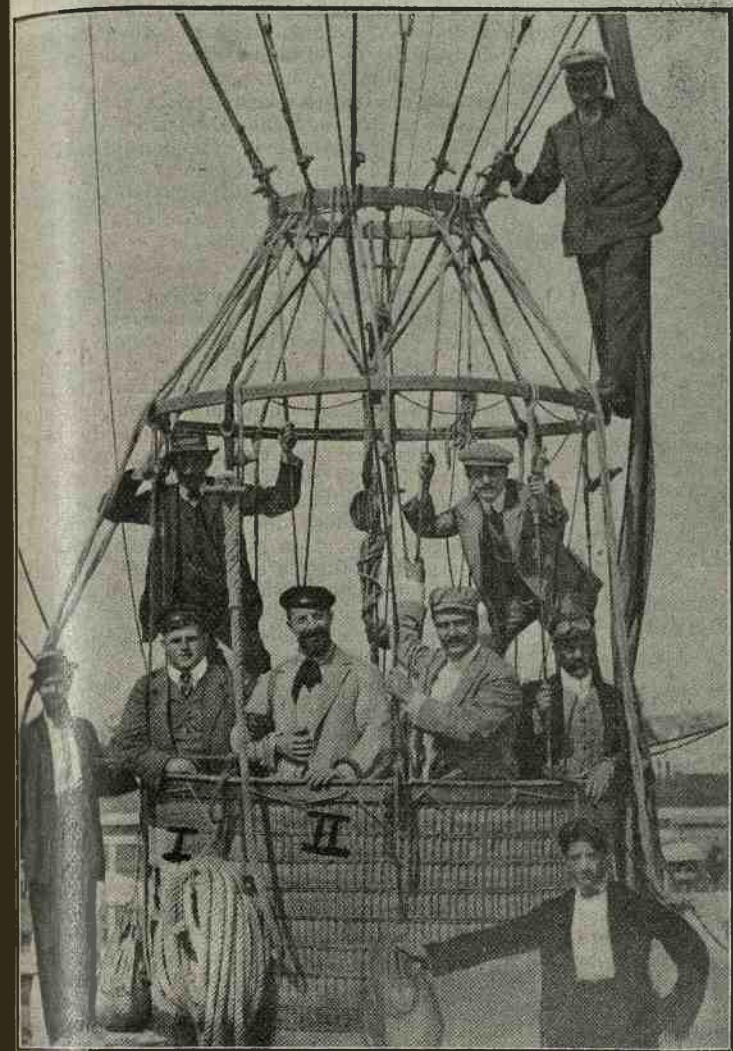
Questa si prese poi una superba rivincita in schiff dove il simpatico Pinotto, vogando con uno stile superbo ed una celerità di palate straordinaria, giunse primo di 20 imbarcazioni. Auguri per il nuovo anno e col crescere dell'entusiasmo aumenti pure la volontà ad un forte allenamento.

I « Bimbi » della Nino, sempre primi anche qui; al Camionato Italiano 908 e la Coppa Pirelli, aggiunsero il dono di S. M. il Re e la Coppa della Presidentessa.

Riuscitissime, ed alle quali il pubblico si appassionò con prolungati urrà, furono le gare fra le diverse compagnie del 4° Pontieri qui di guarnigione, corse con barchette e barconi di servizio.

Nel vedere quei tozzi e pesantissimi barconi, manovrati e guidati con una facilità da jole, il pubblico accolse le singole gare con manifestazioni di vero delirio, e quei baldi e forti giovani, lieti di tanta simpatia, ringraziarono salutando con i remi issati.

A. Casini.

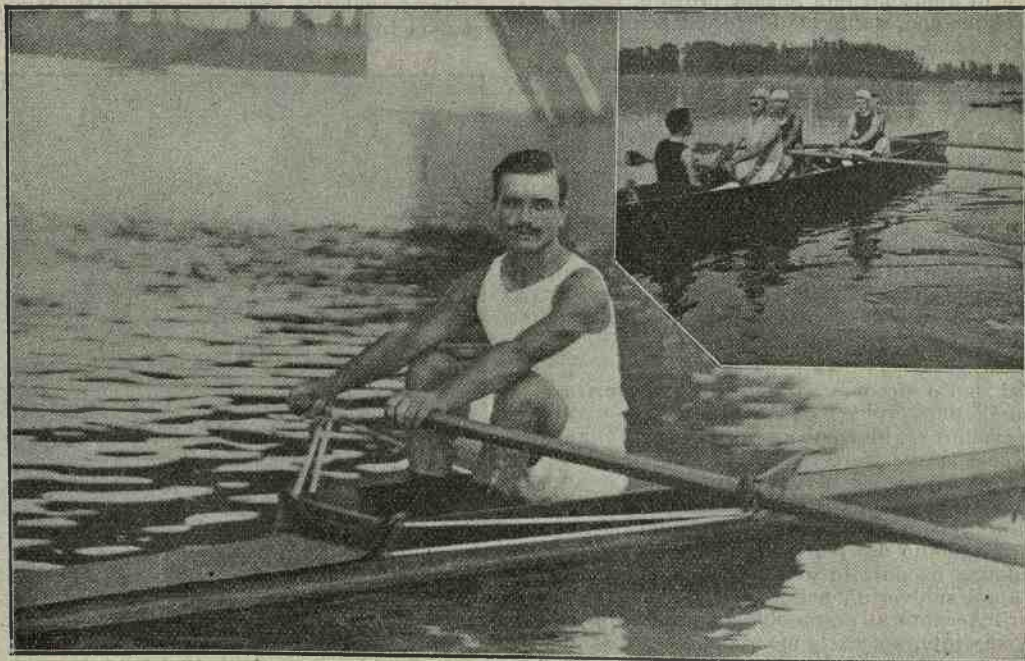


Aeronauti e campioni di lotta a Piacenza. - 1. Giov. Roirevich; 2. Emilio Cuminotti. (Fot. Luca Comerio - Milano).

occasione del Circuito: la prima dalla cinta daziaria alla sede delle gare, la seconda sul percorso del Circuito stesso.

Appena la strada è protetta da questo rivestimento sarebbe bene che nè veicoli, nè pedoni la percorressero: la rapprensione e l'impastamento sarebbero perfetti. Ma questo non è possibile: il transito non lo si può impedire. Bisogna allora salvaguardare la fasciatura di catrame dentro a un'altra custodia: la sabbia. Si dissemina della sabbia, quanto più è possibile fina, sul preparato, si attende che si impasti col bitume, gramolata dai carriaggi e dai pedoni che passano, e quando la composizione appar ben dura e sonora si asporta la sabbia rimanente e tutto è finito. L'incatramatura è compiuta. Essa avrà la durata di un anno all'incirca.

Ing. G. B.



Le regate di Piacenza. - Alberti Diego, 1. schiff juniore. In alto: L'equipaggio « Gamberi », della Vittorino da Feltre. (Fot. G. B. Bodini - Cremona).

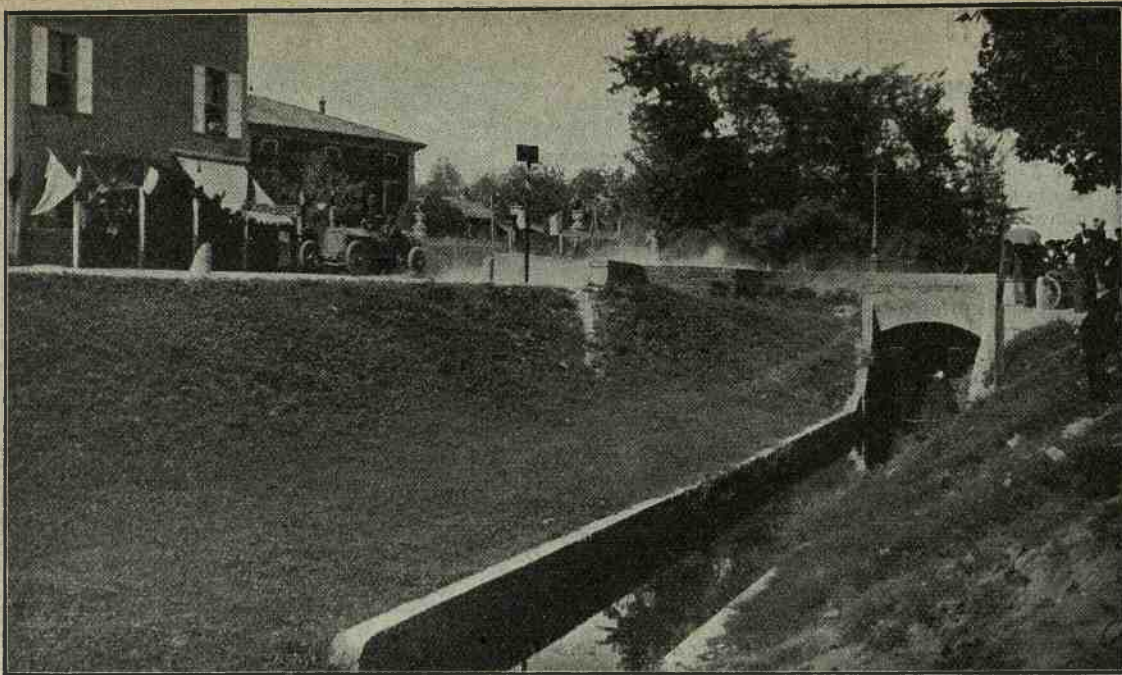
RASOIO di SICUREZZA
LUNA SEMPRE
REGOLATO
12 DOPPIE LAME DI RICAMBIO
LEIDHEUSER & C. TORINO
VIA PRINCIPALE 16

È IL MOZZO COL PIÙ
POTENTE FRENO E
CON RUOTA LIBERA LA
PIÙ SCORREVOLE

Eadie
REDDITCH

NON CONOSCE ARRESTI!
FUNZIONA SEMPRE E BENE!

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



Nazzaro (Fiat), al ponte di San Giovanni in Persiceto.

(Fot. A. Croce - Milano).

Le due giornate del Circuito di Bologna

(Dal nostro inviato speciale).

Bologna 6, ore 4.

Bologna ha profanato il silenzio delle sue notti, quel silenzio tanto caro ai suoi forti poeti. Nelle sue vie, nelle sue arterie strette pulsa violenta una vitalità novella. E' un intrecciarsi di voci, un grido scomposto, un sospingersi frettoloso, incassante. Ma sulle voci umane domina prepotente il rombo, lo scoppiettio sordo e irritante di mille automobili sbucanti fantasticamente da ogni lato, intrecciantesi, inseguendosi coi riflettori sprizzanti fasci di luce dai fari potenti. Paiono strani mostri infernali in fantastica ridda, mentre sibili di sirene, clangori di trombe e grida concitate si intrecciano in un diapason orribilmente lacerante le orecchie.

La gente, intontita, si scosta, fa largo, si rinserra dietro il veicolo passato, rispazia nuovamente. Avanti! Avanti! Tutti verso la medesima mèta, tutti verso al circuito. E la carovana lunga, folta, interminabile, iniziata fin dalla mezzanotte, continua ora, che sono le quattro, e proseguirà per un paio di ore ancora. Tutti vogliono vedere, tutti vogliono assistere alla grande battaglia. E' una ossessione morbosa, è un nervosismo di folla che non conosce, che non sopporta freni, che si sfogherà solamente quando le diciassette macchine, lottanti a tutta oltranza per una supremazia nazionale, inizieranno l'inseguimento terribile, tenace, spaventoso sui 53 chilometri del circuito bolognese, e coi loro passaggi fulminei, con la loro lotta impressionante avranno soddisfatta la folla avida sempre di emozioni non ancora provate.

L'idea poi che, stante le difficoltà di alcuni punti del percorso, possano accadere incidenti, eccita le menti, fa pronunciare lugubri previsioni, so-spinge vieppiù sul teatro della lotta.

Tutti i mezzi di locomozione sono reclutati! I privilegiati dell'automobile vengono in aiuto di amici improvvisati, andando e venendo dalla città alle tribune. Le vetture dalle ronze trotterellanti e grasse (tutto è grasso a Bologna, persino i ron-zini!) trasportano, stracariche, a peso d'oro, i fortunati che in piazza, nell'assaltarle, riuscirono vittoriosi. Innumeri schiere di biciclette traballanti, di motociclette, un esercito di podisti improvvisati in pellegrinaggio affrettato si portano sui paesi prospicienti il circuito.

**

A tal punto siccome io non sono chiamato a farvi della pura cronaca di corsa, corsa che avrete ansiosamente seguita sui grandi e piccoli quotidiani, così m'intratterò invece su alcune caratteristiche che presenta il ritrovo per un Circuito.

Di queste prerogative una, la più spiccata forse nelle grandi riunioni automobilistiche, è l'eleganza varia del mondo del *teuf-teuf*.

La donna ha portato una nota nuova, bizzarra, negli ampi spolverini, nelle *capotes*, nei veli svolazzanti. Accanto all'automobilista pratica, previdente, succinta, spicca la mondana elegantissima, dalle sfarzose toelette direttorio, *tailleur* ed *empire*; accanto alla *capotte*, al panama dalle ali

strette, bene appuntato e rinserrato dai veli, troneggia il *bolero* alla spagnuola, di cappellone dalle ali immense, piatto con garbata civetteria leggermente obliquo.

Così nell'uomo. L'automobilista consumato veste l'elegante costume sportivo dai calzoni ampi e corti, coi gambali di lucido cuoio rosso ed il berretto alla *Kaiser*; il raffinato che fa dell'automobilismo per snobismo, non si preoccupa di vestire l'abito chiaro, o pur anco, l'abito nero di società con gran sparato bianco.

E tutti comodamente assisi nell'automobile, per lo più scoperto, s'aprono la via a suon di tromba e si portano alle tribune.

**

Ore 5.

Giungiamo noi pure alle tribune e ci installiamo nella nostra, in quella della stampa. E' qui che grava il magico e non leggero pondo di comunicare a centinaia di chilometri, nel volgere di pochi minuti l'esito delle fasi di questa ultima grande battaglia automobilistica combattuta in terra nostra.

Innanzi a noi si distendono le tribune ufficiali che elegantemente addobbate e ornate di bandiere francesi e italiane, costeggianti perpendicolarmente al traguardo per 200 metri la magnifica strada persicetana, si ergono in sei corpi, di una trentina di metri ciascuno.

E' da questo punto del traguardo che fra un'ora vedremo sollevarsi dalla volta di Persiceto la prima nube di polvere, che annunzierà il primo passaggio, nube di polvere che subitamente scomparirà dietro la prima macchina che, ruggente e vorticosa, passerà innanzi a velocità indavolata.

Queste velocità verranno registrate dallo specialista in materia, cronometrista Marley. Diffici-

lissimo il suo incarico e pieno di responsabilità richiede una grandissima calma e sangue freddo. Per questo il cronometrista deve essere assolutamente solo. Un solo aiutante, muto come un pesce, non deve fare altro che scrivere le cifre dettate. Trattandosi di constatare i tempi in una corsa di automobili, durante la quale le vetture passano velocissime e spesso ad intervalli di pochi secondi una dall'altra, bisogna avere l'occhio molto esercitato per riuscire a notarle tutte senza sbagliare. Nel momento preciso in cui tagliano la linea del traguardo, un attimo di distrazione equivarrebbe alla certezza d'un errore. Si pensi che si tratta di vedere in un medesimo istante l'attimo preciso in cui la vettura passa sulla linea, il numero della vettura stessa, annotare ed essere immediatamente pronto a fare altrettanto per vettura seguente, che può essere vicinissima. Noterò ancora come un cronometro adatto per servizio di un cronometrista non costi meno di 1500 franchi, e solitamente ogni cronometrista dispone di due strumenti.

In sostanza essere cronometrista non è certo una cosa molto piacevole. Il nostro Marley è uno specialista ricercatissimo, indispensabile. L'unica comunicazione che si concede al Marley è coi commissari, conte Oldofredi, Guastalla, Mercanti Weilschott.

Ore 5,45.

Intanto l'ora solenne si avvicina. E' già di ritorno l'automobile della Commissione, che ha percorso l'intero circuito, dichiarandolo sgombrato. Questa automobile porta davanti due bandiere gialle, di dietro due rosse. Intanto i corridori scambiano le ultime loro impressioni, gli ingegneri delle Case ai posti di rifornimento impartiscono gli ultimi suggerimenti, pare una congiunta alla luce incerta dell'alba. Questi momenti di trepidante attesa hanno una ripercussione sui viseri di alcuni, anche dei vecchi campioni. Altri mantengono una certa vivace disinvoltura.

E' impressionante la sorte prossima di questi uomini, che fra breve voleranno dentro una breve scatola d'acciaio, nella quale, fra una selva di tubi di metallo e di meccanismi delicati, è imprigionata una bufera di fuoco.

Le macchine sono basse, quasi rannicchiate sulla pista. D'anno in anno lo *chassis* si abbassa, si stringe sempre più da vicino al suo gran cuore d'acciaio, diventa quasi niente più che una sella per quel centauro fantastico, che è lo *chauffeur*, che vi si rannicchia appiattato di contro al vento ostile, l'occhio conficcato oltre l'orizzonte, travolante come su di un ponte interminabilmente slanciato dinanzi a se stesso. L'ambiente, nella sua silenziosità solenne, eccita le fantasie.

L'alba chiarissima si risolve in un cielo luminosissimo, preannunziante una giornata splendida. Mi porto nel vasto recinto a fianco della nostra tribuna, dove le 17 macchine si sono allineate. Scorgo Duray ilare e motteggiante coi commilitoni. Porta in capo un berretto-cuffia a maschera, striato coi colori italiani. Faroux, pure sorridente e spensierato, come un *bon garçon*. Lancia, col maglione rosso, mi sembra preoccupato. Nazzaro invece è tranquillissimo, e veste un elegante costume sportivo in tinta *noisette*. I francesi quasi tutti indossano un maglione *bleu*.

Alle sei meno cinque le macchine, in fila in-



Cagno (Itala), terzo arrivato, mentre si avvia al traguardo di partenza.

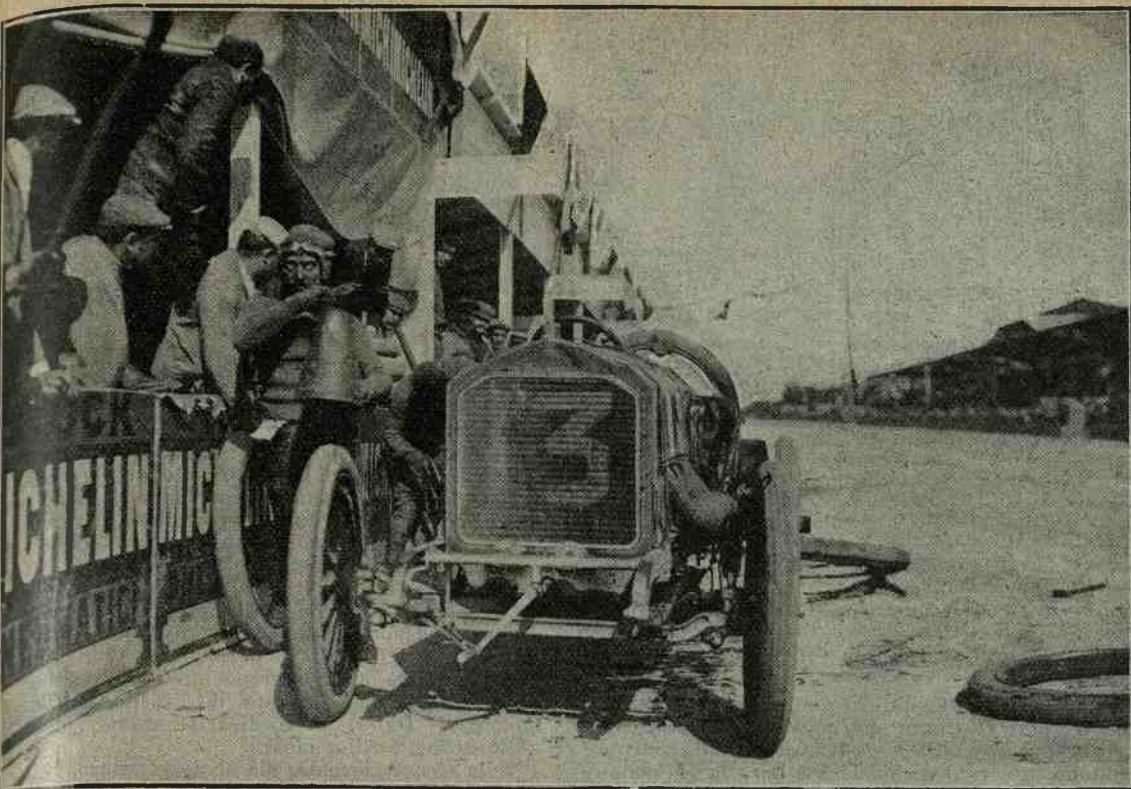
(Fot. A. Croce - Milano).

ZUST

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentanza Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO



Trucco (Lorraine-De Dietrich), secondo arrivato, al rifornimento.
(Fot. A. Croce - Milano).

diana, si portano al traguardo. Rintrona un colpo di cannone. E' il segnale del pronti.

Duray si porta, con la sua *Lorraine Dietrich*, con le ruote anteriori, sulla linea del traguardo. Sono le 6, Marley grida *l'allez*, e Duray parte, avviandosi dolcemente.

Così di minuto in minuto si susseguono le altre 16 partenze. Notato il collega Faroux dell'*Auto su Motobloc*, che riceve una vivissima ovazione dalla nostra tribuna. Egli porta sul viso una vera maschera molto buffa. Applauditissimo pure Nazzaro e Wagner su *Fiat*. Sul collo del radiatore porta un mazzolino di fiori, gentile, commovente pensiero di sua moglie.

Alle 6.18, ultimo, parte Piacenza, sull'*Itala*. L'attesa si manifesta subito vivissima. Gli sguardi del pubblico si volgono insistentemente ora al rettilineo da Persiceto, ora al quadro dei tempi. Il colpo d'occhio è magnifico; la folla è assai più folta che a Brescia l'anno scorso. Il successo è uguale solo al Grand Prix francese.

Alle 6.25 passa Duray vorticosamente innanzi alle tribune e solleva un nuvolò di polvere. Improvvisamente passa Lancia e scrosciano applausi formidabili. Dal quarto posto è al secondo, guadagnando due minuti. Terzo passa Gabriel su *Bayard*, subito dopo Gauderman arriva lentamente. E' una *panne*, e si porta al posto di rifornimento. Passa quindi il 7° Minoia su *Lorraine*. Velocissimamente, vertiginosamente inseguentisi, arriva Demogeot, seguito a pochi metri da Cagno, che prodigiosamente, innanzi alla tribuna reale, come saetta sorpassa l'avversario nella trepidazione del pubblico che scoppia in un'ovazione entusiasta.

E così via via per altre tre ore questi diciassette demoni s'incalzano, si inseguono, alcuni stremati di forze, altri ribaltati nei fossati si ritirano, fino a che il lotto selezionato, decimato, ma per fortuna incolume, nei suoi guidatori, se non nelle macchine, inizia il decimo ed ultimo giro.

Nazzaro che dal quinto giro non ha più abbandonato la testa tenuta nei primi giri fulmineamente da Lancia, è annunziato dal telegrafo successivamente passante velocissimo da tutti i paesi lungo il circuito.

Quando l'ultimo telegramma ce lo annuncia felicemente attraversante il Ponte del Lavino, scoppia un applauso entusiastico, fremente, delirante.

La Francia è sconfitta! Ecco la nostra vittoria. Alle ore 10.35 Nazzaro taglia primo il traguardo, vincendo la Coppa Florio. Un'ovazione entusiastica accoglie il campione mondiale, che coperse una media di circa 118 chilometri all'ora, con otto minuti di vantaggio su Trucco, secondo.

Dopo il trionfale arrivo di Nazzaro la Marcia Reale saluta la vittoria italiana. Nazzaro scende dalla vettura ed è abbracciato dalla fidanzata, mentre il pubblico applaude calorosamente al

gentile episodio. Nazzaro lavatisi gli occhi sotto la tenda della Croce Rossa, si porta alla tribuna reale ed è felicitato dalla principessa Laetitia insieme all'ing. Formaca.

Il nostro campione impiegò a percorrere i 10 giri (km. 528,220), ore 4,25'21" con una velocità media oraria, mai raggiunta su di un circuito, di km. 119,439.

A dieci minuti di distanza lo segue la *La Lorraine De Dietrich* di Trucco.

Seconda giornata, 7, ore sei.

Un'alba serena succede alla notte splendidamente stellata. L'affluenza del pubblico è grande, benchè minore di ieri. I commissari, col conte Gregorini, fino dalle ore 4 si trovano presso le tribune, impartendo ordini per evitare l'invasione della pista da parte del pubblico. Il capitano Araldi ha istituito presso le tribune un cordone di carabinieri. Mentre il sole spunta, la pista è fatta sgombrare dal pubblico curioso. Le macchine partenti si radunano al posto loro riservato.

Il pubblico che occupa fino dalle 5 il *parterre* lungo la linea d'arrivo, segue attentamente lo svolgimento delle operazioni. Al posto di cronometraggio si trovano, pronti a svolgere il loro difficile e delicato mandato, i signori Marley e Legnazzi. Tutto è pronto.

I concorrenti e i commissari vanno raccomandando prudenza ai corridori, segnalando i punti maggiormente difficili. La lotta si prevede vivissima, inquantochè abbiamo in gara i migliori

dilettanti italiani, coraggiosi ed animati da grande entusiasmo, qualcuno appare anche temerario. Alle ore 5,30 le prime note della Musica rallegrano l'ambiente. I fotografi sono pronti ovunque a ritrarre il ricordo delle fasi dell'avvenimento. Il colpo d'occhio è magnifico.

Mezz'oretta prima della partenza dà una capatina nel recinto dei corridori, dove le macchine si allineano ordinate contro lo steccato, con numero progressivi. Dà un'occhiata a questi campioni, pressochè tutti *gentlemen*, osservando la estetica delle macchine concorrenti. Si presenta molto bene la *Züst* di Maggioni, elegante e slanciata, tinta d'un bel rosso carminio. Maggioni veste un irrepreensibile abito sportivo di frustagno marrone. Gli occhi dei competenti sono attirati dalla solida struttura ed armonia e dal modesto aspetto turistico delle due *Spa*, specie di quella del dottor Sassoli, che sarà pilotata da Appendino. Pure slanciate la *Berliet* e la *Diatto-Clément*, che ricorda le linee delle vetture di grande alessaggio. Imponenti le *Junior* e le due *Franco*. Si sono ritirate dalla gara l'*Isotta-Fraschini* di Landini, la *Züst* di Otto, l'*Itala* di Rovetta e la *Itala* di Pizzagalli. Rovetta monta una *Darracq* in luogo di Florio. I concorrenti appaiono tranquilli e per nulla preoccupati, benchè parecchi siano al loro esordio. Partono, gran favorite, la *Spa* N. 3 di Appendino, la *Züst* N. 5 di Maggioni, la *Bianchi* N. 4 di Tomaselli.

Cinque minuti prima della partenza due colpi di mortaretto avvertono i concorrenti che escono dal loro reparto e si portano presso la linea del traguardo dove li attendono i commissari e il cronometrista.

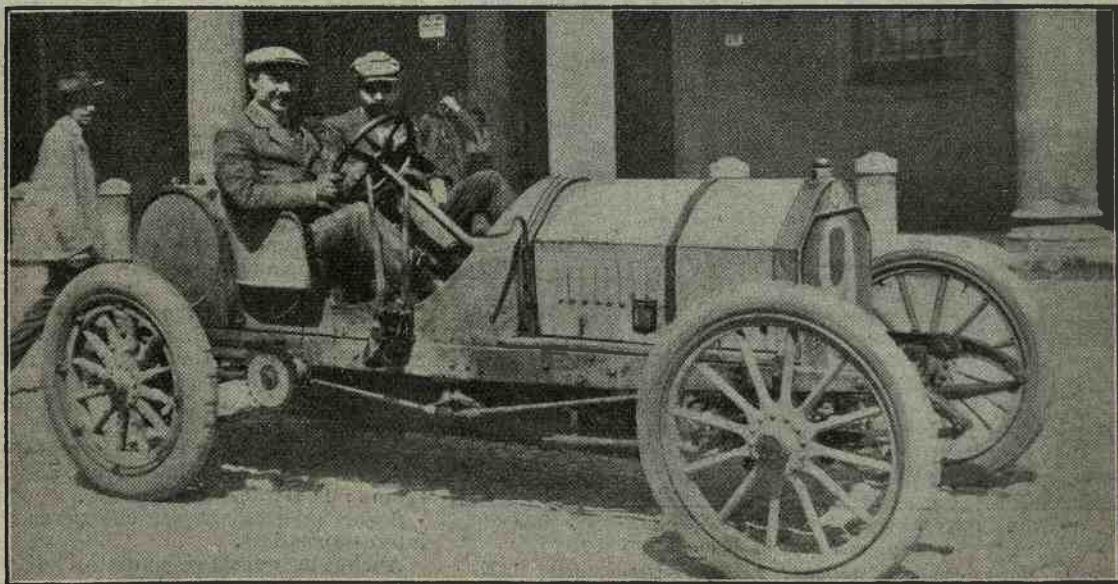
Questa giornata se riuscì più emozionante per i frequenti incidenti che venivano comunicati dai posti telegrafici lungo il circuito, sportivamente però riuscì meno interessante della Coppa Florio.

Di fatti a metà percorso la fisionomia della corsa era delineata. Prima la macchina francese, seconda l'italiana.

Porporato sulla sua velocissima *Berliet* infatti dopo d'aver compiuto una corsa meravigliosa per regolarità, tagliò prima il traguardo, impiegando a percorrere gli otto giri del circuito ore 4,55. Appendino su *Spa*, handicappato nel primo giro di oltre venti minuti, riuscì bensì ad avvantaggiare sul ritardo di circa un quarto d'ora, assicurandosi anzi il *record* del giro con minuti 27 3/4, cioè ad una media di oltre 117 km. all'ora; ma non poté più raggiungere l'avversario. Gli altri posti furono disputati abbastanza accanitamente dalle macchine italiane.

Il mio compito è quindi finito. Come mia impressione personale vi dirò che mai tanta cordiale ospitalità trovammo presso nessun Comitato organizzatore di circuito. Il nostro giornale nelle persone del suo direttore e del sottoscritto, fu ospitato come una vera *équipe*, e come una vera *équipe*, si era infatti in tre, terzo fra cotanto senno il benemerito nostro corrispondente bolognese signor Umberto Nobili, nella splendida e civettuola casa di cura dell'esimio dottor Sassoli, vice-presidente dell'A.-C. B., spiccata notabilità medica ed intrepido automobilista che ci fu largo di informazioni, cortesie e premure d'ogni specie nella sua deliziosa *Villa Verde*.

G. C. C.



Porporato (Berliet), vincitore della Targa Bologna, mentre si reca al peso.
(Fot. A. Croce - Milano).



FABBRICA TORINESE PNEUMATICI

G. DAMIANI & CO. TORINO

VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. 30-49





I concorrenti alla Gara Reale, Coppa di Padova.

Da sinistra a destra: Bronner, Mazza, Muzzi, Mariuzza, Signorini, Moda, Picc nini, Bettini, Gemelli, De Pasquali, Tuviani, Giacometti, Solesin, Rieti, Vissa; seduti: Fasoli, Conzani, Feretto.

La triade fiorentina. - Da sinistra a destra: Signorini, Muzzi e Tuvani.

(Fot. M. Bertolazzo - Padova).

Gli sports dell'acqua

I campionati italiani di nuoto.

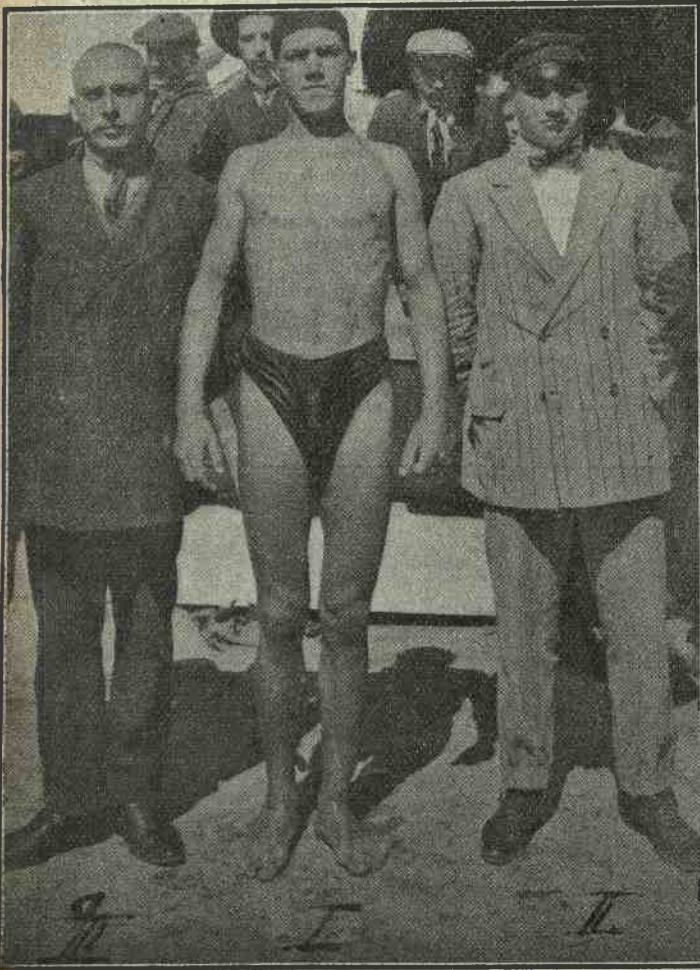
Fino dal mattino un vero diluvio imperversava sul lago rendendo tetto lo splendido paesaggio di Omegna.

Ciò nullameno, le corse, improrogabili, attirarono enorme pubblico che s'interessò alle gare, cosa nuova per Omegna.

Il campionato dello stadio (metri 185) corso sotto un acquazzone terribile ebbe 10 partenti su 13 iscritti.

La partenza è regolarissima, ma dopo 70 metri circa, i corridori serrano la linea determinando uno scompiglio, nel quale Baiardo danneggia Beretta che si ritira. Arrivano:

Calvi, in 2,50; Baiardo, in 2,50 1/5; Jacometti, in 2,50 3/5; Luscardo, Ferraris, Barberis, Rappi.



I campionati italiani di nuoto

1. Massa Mario, campione italiano; 2. Muzzi Oreste, della R. N. Fiorentina, secondo classificato; 3. De Pasquali Francesco, della R. N. di Spezia, terzo classificato.

(Fot. Fanchini - Omegna).

La gara però in seguito ai numerosi reclami presentati alla Giuria, è da questa annullata con conseguente squalifica di Baiardo per 30 giorni; votando un voto di biasimo a Beretta che sommersse Baiardo dopo che questo l'aveva abbordato.

Il Campionato Italiano su m. 1852, è la prova dalla quale risulta il vero valore. Il lago agitato ed il vento contrario, favorisce i nuotatori di mare. La partenza è regolarissima: Massa e Muzzi a braccetto, staccano nettamente sin da principio gli altri concorrenti continuando poi all'over la nuotata favorita per i lunghi percorsi; Massa appoggia a destra, allungando considerevolmente il percorso, per evitare l'onda breve che gli sforza il viso; la tattica dà risultato splendido: Muzzi che aveva spostato in senso opposto, deve sforzare per mettersi in linea.

Massa raddrizza la rotta portandosi sicuro al traguardo arrivando in 34'14" 1/5; Muzzi lo segue ed arriva in 36'23"; 3° De Pasquali in 36'30"; 4° Signorini, 37'30"; 5° Consani, 37'51"; 6° Jacometti, 38'23" 1/4.

Nella Coppa del Cusio (Challenge triennale metri 500) arrivano: 1° Ciana Clemente dell'Unione Sportiva Omegnese; 2° Bonola Guido di Corconio; 3° Frascaia Giuseppe, dell'Unione Sportiva Omegnese.

Giorno 31 - 8. Il tempo rimesso al bello attirò un numero stragrande di pubblico che assiepa le rive del lago. Alle ore 11 ha luogo la gara dello stadio annullata ieri, corsa splendida nella quale si assiste ad una lotta straordinaria tra Beretta e Signorini il primo dei quali, che aveva staccato l'avversario è da questi ripreso quasi al traguardo.

L'arrivo, splendido, avviene nel seguente ordine fra l'entusiasmo del pubblico che applaude i concorrenti:

1° Beretta r. n. Milano, in 2'43"; 2° Signorini, r. n. Firenze, 2'43" 3/5; 3° Ferrari, r. n. Pavia, 2'50"; 4° Giacometti; 5° Barberis Pierino, U. S. O.

Nel pomeriggio si corre la gara giovanetti riservata ai concorrenti del lago; raccoglie 14 concorrenti, arrivano: 1° Bardes; 2° Brusorio.

Segue la gara squadre che riesce interessantissima.

Anche in questa i nuotatori di mare sono favoriti dal lago agitato, arrivano: 1° Squadra Spezia, con De Pasquali, Consani, Mantero.



NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS".

CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA *E LA PAROLA AQUILAS* FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

2° Squadra Milano, con Cova, Luè, Beretta.
3° Squadra Firenze, con Signorini, Granati, Muzzi.

Gare di nuoto a Napoli e Padova.

Questo sanissimo sport dell'acqua, l'unico veramente utile, massime per chi vive sulle rive del mare e che ancora pochi anni fa era quasi ignoto a Napoli, va ora ogni giorno prendendo più piede. Difatti le gare si vanno succedendo l'una dopo l'altra con un crescendo meraviglioso, dstando sempre più l'interesse nel pubblico profano che vi interviene applaudendone i vincitori.

La prima gara della stagione è stata quella dello Sport Club Audace, di metri 500, riservata ai nuotatori non classificati. Quantunque non approvata dalla F. I. R. N. pure radunò 17 partenti e primo giunse meravigliosamente il giovanissimo Patrizi Napoleone, 2. Franz de Pinedo, R. Club Canottieri Italia, 3. Audica Guardato, idem, 4. Edoardo Petrillo, idem.

Nella stessa giornata, ma al dopo pranzo, vi fu una seconda gara riservata ai non classificati, ma però questa bandita dalla Società Sportiva Napoli, con approvazione della F. I. R. N. col percorso di metri 200, nella quale giunse buonissimo primo Franz di Pinedo del R. Club Canottieri Italia; 2. Petrillo Edoardo, idem; 3. Ferraris Cesare, libero; 4. Conforti Michele, R. C. C. I.

Nella giornata successiva vi fu una gara po-



Il campione

A sinistra: Bonnet. — In alto: Il nuoto sotto l'acqua. A destra: Il record del salto. Peyrussan batte si

polare di metri 400 libera a tutti, bandita nuovamente dalla Società Sportiva Napoli. La vittoria arrise nuovamente al valentissimo nuotatore Franz di Pinedo del R. C. C. I., seguito per un due terzi di lunghezza da Cansullo Gennaro dell'Ausonia; 3. Napoleone Patrizi, della Rari Nantes Partenope; 4. Cancelli Cesare, idem.

Nella domenica successiva, l'attiva Sezione Sportiva della Corda Fratres Partenopea, bandì due importantissime gare, l'una di metri 100, per il Campionato Corda Fratres, e l'altra di metri 300 per il Campionato Universitario.

L'organizzazione fu ottima quantunque un'acqua torrenziale e inopportuna mettesse in fuga la

"The Pearl,"

Marcia depositata

La migliore Serie per costruzione di Biciclette

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

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
I VELOCIPEDI

"ATALA"
LA RIVELAZIONE DEL 1905

Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

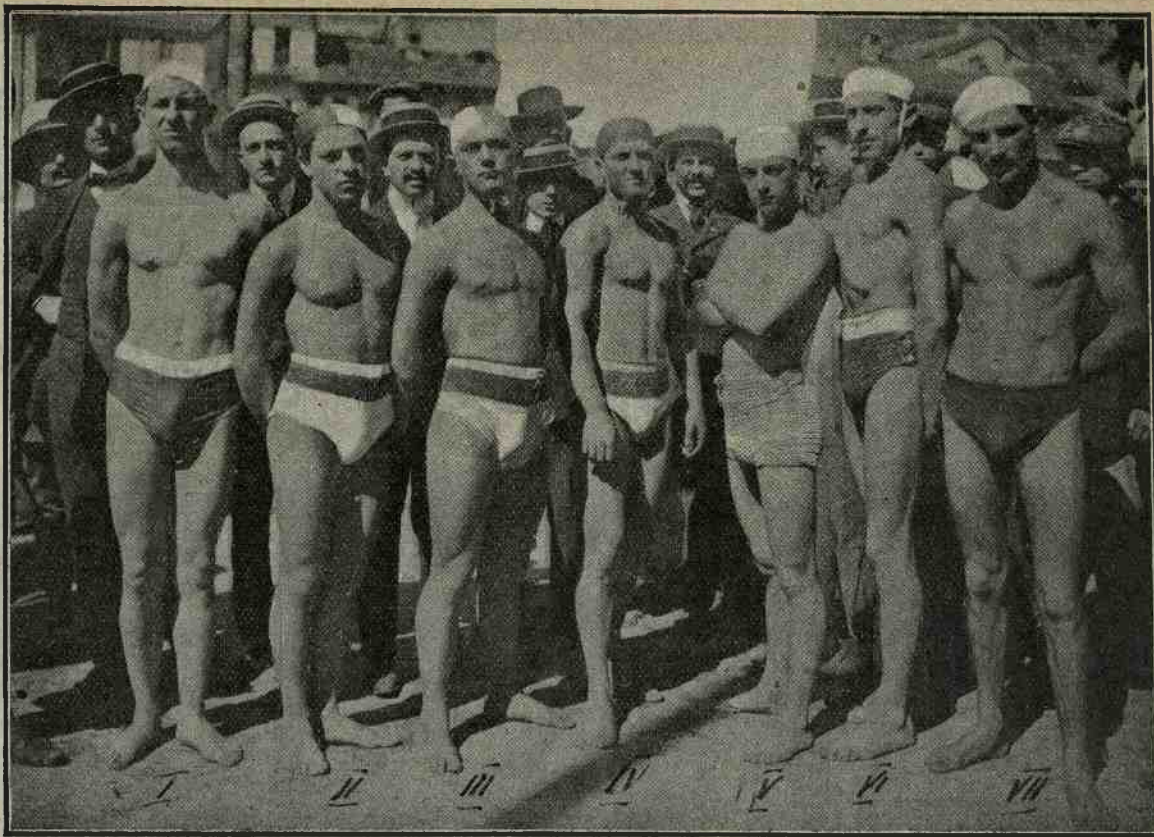
falla numerosa di gentili signore e signorine che erano intervenute per assistere alla gara. L'importanza ed il valore dei bellissimi premi avevano radunate numerose iscrizioni. Nel *Campionato Corda Fratres* la vittoria arrise facilmente per varie lunghezze al Petrillo Edoardo; 2. Sessa Guido; 3. Sessa Gustavo; 4. Luigi Fusco; 5. Biagio Giudice.

Il *Campionato Universitario* toccò invece allo studente di medicina Magliulo Luigi, seguito da Petrillo Edoardo, 3. Granata, 4. Bevilacqua, 5. Costagliola, un nuotatore meraviglioso, dato che egli nuota con un braccio solo, essendo monco dall'altro.

Tutto questo risveglio sportivo in questa regione che sino a pochi anni fa era completamente sorda ad ogni voce sportiva, non può far che piacere a chiunque ne curi le sorti, massime quando si pensi che lo sport oltre essere un segno di civiltà, è pure una fonte di benessere. (h. m. b.).

Si svolse a Padova domenica la grande gara di nuoto attraverso la città nel Bacchiglione; eravi in palio la Coppa di Padova *challenge* per la Società ed al primo arrivato venne data la grande medaglia d'oro, dono di S. M. il Re d'Italia.

Ben 22 furono gli iscritti, comprendenti i migliori nomi dello sport natatorio, ne fa prova l'elenco: Beretta, Cova, Piccinini, Gemelli, R. N.



I partecipanti al Campionato Stadio (m. 185).

1. Barberis Pierino, r. n. dell'U. S. Omegnese; 2. Guadagni Lirio, della Rari Nantes di Pesaro; 3. Giacometti Sante, della R. N. Palavicino; 4. Beretta Amilcare, della R. N. di Milano; 5. Signorini Michele, della R. N. Fiorentina; 6. Ferrari Mario, della R. N. di Pavia; 7. Mantero Emanuele, della R. N. di Spezia. (Fot. Fanchini - Omegna).

COSE LIETE.

La scorsa settimana il nobile signor G. B. Raggio, il simpatico *gentleman* e il famoso corridore vincitore della corsa di Brescia nel 1905, sposava in Torino la nobile signorina Ida Palamidessi.

Ai giovani e felici sposi, che ora viaggiano in Francia, i nostri auguri e le nostre congratulazioni.

lotta coi due forti campioni; seguono a 50 metri Signorini, Conzani, Bronner, De Pasquali; più indietro gli altri. Fino a circa 100 metri dal traguardo non avvengono mutamenti notevoli, tranne il ritiro del forte De Pasquali, che abbandona scoraggiato dal passo fortissimo tenuto dai tre *leaders*, i quali a 50 metri fanno uno splendido spunto fino a; Muzzi, prendendo la corrente buona, si mette di fianco a Giacometti e lo sorpassa; intanto s'avanza velocissimo Massa che passa di qualche centimetro il Giacometti, battendolo proprio sulla linea del traguardo. 4. arriva Signorini; 5. Conzani; 6. Bronner; 7. Ritti; seguono Moda, Fasoli, Piccinini, Solesin, Nariuzza, Bettini, Tavrani, Vissa, Gemelli. Presenziarono la gara tutte le autorità cittadine, e il Sindaco comm. Levi Civita avv. Giacomo, senatore del Regno, consegnò i premi ai vincitori, avendo per loro parole d'elogio.

La Giuria era composta dei signori:

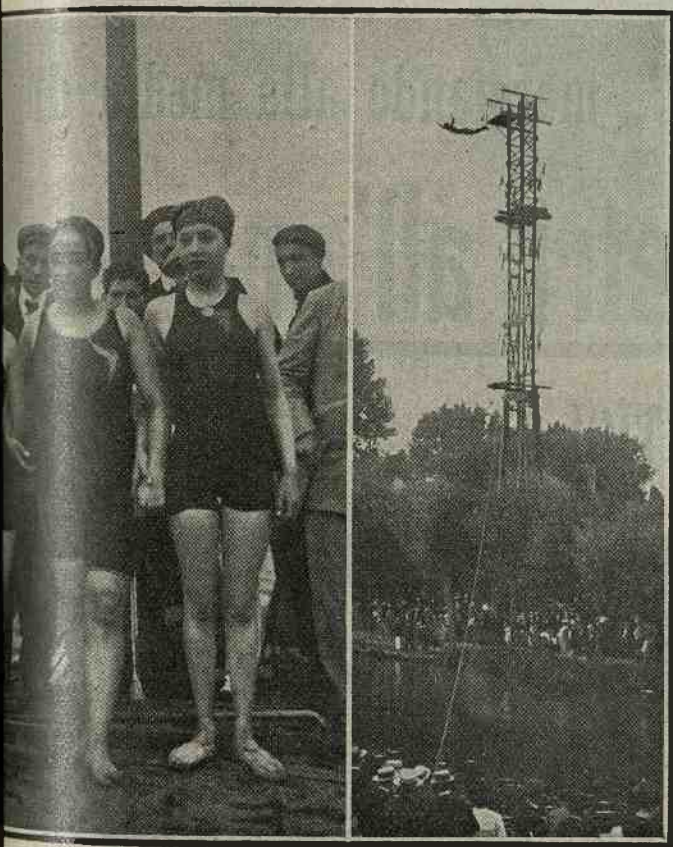
Presidente, Cesarano Federico II. — Starter Camporese Alberico — Segretario, Zavana ing. Marco — Giudici d'arrivo, Grossato Giovanni, Sambo, Prendato Enrico, Giudici di percorso, Bronner Giulio, Pengo e Mario Bertolosso. (M. B.).

Nelle gare di nuoto organizzate dalla S. G. Maurina ed avvenute domenica scorsa 30 agosto a Porto Maurizio, arrivava primo (vincendo una medaglia d'argento grande e diploma d'onore) il giovane e valente nuotatore 1. Mario Boine, della Rari Nantes; 2. G. Pastore, dilettante; 3. C. Donte, dilettante; 4. Mario Battaglia, S. G. Maurina; 5. Camillo Rosso, S. G. Maurina.

Al quarto venne aggiudicata una medaglia argento come primo arrivato della S. G. Maurina.



1. Massa Mario, dell'Ardita Juventus di Nervi, (m. 1852, miglio italiano); 2. Beretta Amilcare, della R. N. di Milano, campione dello Stadio (m. 185); 3. Ciana Clemente dell'U. S. O., campione di Cusio. (Fot. Fanchini - Omegna).



Parigi.
30 metri sotto acqua. — Nel centro: Le nuotatrici precipitandosi dall'altezza di 30 metri e mezzo.

Milano; Muzzi, Signorini, Tavrani, R. N. Fiorentina; Giacometti, Fasoli, Feretto, Xilo, R. N. Juventus; Massa, Ardita Juventus di Nervi; Bettini, Nariuzza, Bettini, Vissa, Moda, Solesin, Piccinini, Franco, Querini di Venezia; Bronner della Romana di nuoto; De Pasquali, Conzani, R. N. di Spezia.

18 furono coloro che si presentarono allo starter Camporese, essendosi ritirati Beretta, Cova, Xilo, Scolari.

Al via, Muzzi e Massa prendono subito la testa, dopo 300 metri s'aggiunge a loro il Giacometti, il quale prende risolutamente la testa impegnando durante tutto il percorso una bella

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.

Targa di Bologna

(Otto giri - Km. 422 e m. 576)

16 partenti fra i quali **2** montavano

Pneus DUNLOP

1° arrivato **PORPORATO**

su vettura BERLIET in ore 4, 0' 56", marciando alla media di

105 Km. e 233 metri all'ora

grazie ai PNEUMATICI



DUNLOP

Durante l'intero percorso Porporato ha cambiato soltanto un copertone della ruota posteriore perchè egli desiderava, per prudenza, avere in sua vece un Pneu Antidérapant.

Alla Riunione di Bologna, come già a Dieppe, destarono la generale ammirazione i Cerchi smontabili DUNLOP per la loro assoluta resistenza, sicurezza, prontezza e facilità di ricambio.

The Dunlop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^a - Milano
Telefono 12-70 — Indirizzo telegrafico: PNEUMATIC.



Gerbi, vincitore del campionato piemontese.
(Fot. Ambrosio - Torino).

Trionfa la bicicletta

Le corse d'ieri e d'oggi.

Tutti i campioni di un'era... ciclistica passano oggi innanzi agli occhi del nostro assiduo lettore. Sono gli attori del grande record della straordinaria performance, i recordmen dell'ora. A fianco a questi giovani ed anziani eroi dello sport ciclistico mondiale, altre giovani speranze dello sport italiano sono pure ricordati. Nessun ramo di sport si presenta oggi così ricco di manifestazioni come il ciclismo. La *Stampa Sportiva* fedele al suo programma e cioè: « tutti ricordare, tutto incoraggiare e nulla dimenticare » oggi sofferma la sua attenzione su questo esercito di giovani ciclisti e alle loro gesta, al loro coraggio, ai loro allori dedica un meritato ricordo. Così continuiamo la nostra rassegna delle più importanti manifestazioni dell'ultima settimana.

Gerbi continua le sue gesta da grande campione e vince con onore.

L'ottavo Campionato Piemontese ci ha procurato il piacere di salutarlo nuovamente primo.

Domenica scorsa si svolse sul percorso Torino-Fossano-Alba-Asti-Chivasso-Torino, km. 200, l'ottava gara di Campionato Ciclistico Piemontese di cui è premio la splendida Coppa intitolata al Principe di Piemonte e donata da S. M. il Re. La gara è annualmente bandita dalla Società *La Torino* e quest'anno raccolse 32 iscritti, fra cui tutti i migliori corridori del Piemonte, eccettuato Cuniolo. Le ope-

razioni di controllo di partenza si effettuarono presso la sede della *Pro Sport Barriera di Nizza*, gentilmente e signorilmente concessa. Si presentarono allo starter i seguenti corridori Litia (*La Torino*), Vianzone (*idem*), Chiodi (*Robur*), Gerbi (*Forza e Coraggio*, di Asti), Libero (*Audace*), Pesce (*U. S. T.*), Fournier (*Libertas*), Montecucco (*Audace*), Luino (*Libertas*), Bianco Eligio (*Robur*), Verdi (*Sport Club Alessandria*), Marchesa (*Robur*), Remondino Massimo (*Alessandria*), Borgarello (*Robur*), Sannazzaro (*La Torino*), Vaccaro (*Audace*), Uberti (*U. S. T.*), Cravotto (*P. S. B. N.*), Boasso (*Hermes*) Cappella (*idem*), Galia Mario (*Robur*), Romano (*La Torino*), Necchi Pierino (*Sport Club Alessandria*), Cellerino (*idem*), Chionio (*Audace*), Aymo (*U. S. T.*). Si ritirarono Borio, Peraudi e Musso della *Torino* Durando dell'*Hermes*, Rabbione dell'*Atalanta* e Gallia Pietro dell'*Audace*.

La partenza è data alle 7.4.



Adriani, campione ligure di velocità.
(Fot. G. B. Rota - Genova).



Bonino-Sannazzaro, della società « La Torino » vincitori della Coppa dilettanti a coppie della « Pro Sport Barriera di Nizza ».
(Fot. Ambrosio - Torino).

Il gruppo prosegue compatto fino oltre Fossano, in seguito cominciano le prime dispersioni e dopo Alba, per frequenti tentativi di fuga di Asti, il gruppo di testa si assottiglia ed al controllo di Asti rimangono Gerbi, Necchi, Chiodi, Sannazzaro, Borgarello e Pesce. Dopo 10 km. Chiodi è costretto rallentare per forature di gomme, poi cede Necchi ed in seguito sulla salita di Gallareto perdono contatto Sannazzaro e Borgarello. Restano così in testa Gerbi e Pesce che proseguono indisturbati fino all'arrivo ove Gerbi distanzia il compagno di circa 100 metri. Ecco l'ordine d'arrivo.

1. Gerbi Giovanni, *Forza e Coraggio* di Asti, in 6,51' (Pengeot-Maino).
2. Pesce Mario, *U. S. T.*, a 100 metri.
3. Sannazzaro Pietro, *La Torino*, in 7,10'.
4. Borgarello Vincenzo, *O. C. Robur*, in 7,10'30".
5. Chiodi Luigi, *id.*, in 7,11'30".
6. Capella Domenico, *Hermes*, in 7,21'.
7. Marchesa Giovanni, *Robur*, a ruota.
8. Fournier Emilio, *Libertas*, ad una macchina.
9. Bianco Eligio, *Robur*, in 7,34'.
10. Necchi Pierino, *Sport Club di Alessandria*, in 7,40'.
11. Littia Vittorio, *La Torino*, in 8,9'.

Gli altri ritirati.
Così la Coppa Principe di Piemonte passa fino all'anno prossimo alla *Forza e Coraggio* di Asti e Gerbi per la prima volta iscrive il suo nome fra i palmati del Campionato Piemontese, perchè finora alcun reclamo è pervenuto alla Società



Pesce, secondo arrivato nel campionato piemontese.
(Fot. Ambrosio - Torino).



Zanzottera, vincitore della Coppa Val d'Olena.
(Fot. G. Ferrari - Legnano).



Mirancelli, 1° nel campionato ciclistico ligure di resistenza.
(Fot. G. B. Rota - Genova).

ZEDEL

Vetturetta 10-14 - 4 cilindri

Carrozzeria a due e a quattro posti.

La più conveniente per professionisti e per città.

SOCIETÀ ANONIMA FRÈRE - MILANO



"STUCCHI"

già PRINETTI e STUCCHI

La gran Marca
Italiana

Stabilimento **STUCCHI e C.**
MILANO

Agente per TORINO: **PIETRO ROSSO** - Corso Valentino, 19

DIFFIDA

Accorgendoci che delle **Motosacche** (Brevetti H. e A. DUBAUX e C.) sono introdotte in Italia senza passare per il nostro tramite, avvisiamo il pubblico di quanto segue:

1° Avendo comperato il brevetto H. e A. DUBAUX e C. abbiamo di conseguenza il diritto di vendita esclusiva nel Regno e sequestreremo d'ora innanzi tutte le Motosacche messe in vendita da rivenditori non autorizzati, ed introdotte senza il nostro consenso.

2° Avvertiamo pure il pubblico che le Motosacche vendute da rivenditori non autorizzati hanno spesso dei numeri falsi e che non sono garantite da noi.

3° Abbiamo constatato che un buon numero di queste macchine introdotte illegalmente sono vecchi modelli modernizzati.

4° In caso di riparazione o di compera di pezzi di ricambio i detentori delle Motosacche di provenienza dubbiosa troveranno grandi difficoltà.

AGENTI ESCLUSIVI

Auto-Garage, Perugia	per la prov. di Perugia
Apergi Curzio, Padova	» » Padova
Baldanza Lodovico, Bologna	» » Bologna
Bardella Enrico, Polesella	» » Rovigo
Bertoldi G. B., Vicenza	» » Vicenza
Bertolotti Frat. Cremona	» » Cremona
Bruni Santo, Brescia	» » Brescia
Brunoro Attilio, Spezia	» » Spezia
Cannara Gualtiero, Tolentino	» » prov. Macerata
Carmelini Primo, Forlì	» » Forlì e Cesena (distr.)
Desati e Mastropetro, Sulmona	» » Aquila e Chieti
Ferro Cesare, Savona	» » Savona e Circondario
Galasso G. M., Carovilli	» » Campobasso

Gaggia Aristide, Verona
Giovannelli Augusto, Sernide

Giuliani Vincenzo, Roma
Grignola Giannino, Milano
Gualini Frat., Trescorre Baln.
M. Ivini Giuseppe, Genova
Marangoni Silvio, Mestre
Marchi Guido, Firenze
Marl Fausto, Ferrara
Masi Nicola, Imola
Masotto Enrico, Mantova

per

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

Verona e circond.
Sernide circ. e Re-
vere mandam.

» » la prov. Roma

» » » Milano

» » » Bergamo

» » Genova e Chiavari circond.

» » Mestre e Venezia circond.

» » la Toscana

» » la provincia di Ferrara

» » Imola e circondario

» » la prov. di Mantova escluso

Sernide e Revere (circ.)

Moretti Umberto, Lecco
Oriandi Nicola, Ancona

Pederzoli e Borsari, Modena

Pinna avv. Luigi, Torino

Saviotti Osvaldo, Faenza

Scipioni Fiorenzo, Parma

Soldi Ed. ardo, Reggio Emilia

Small Luigi, Belluno

Sramondo Prospero, Catania

Tortina Giovanni, Palermo

Verza Augusto, Udine

Zillotto Giuseppe, Treviso

per la prov. di Como e Sondrio

» » Ancona e dintorni

» » la prov. di Modena

» » il PIEMONTE

» » Faenza e circondario

» » la prov. di Parma

» » Reggio Emilia

» » Belluno

» » Catania

» » Palermo

» » Udine

» » Treviso

Torino, 29 Agosto 1908.

Società Meccanico Italo-Ginevrino - Torino.

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

bisogna munire i vostri Automobili
del **Fari**

B. R. C. ALPHA

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



I Fari

B. R. C. Alpha

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

BOAS RODRIGUEZ & C^{IE}

PARIS - 67, Boulevard de Charonne - PARIS

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

Carpignano, Casalis e C.

Via dei Fiori, 53 - **TORINO** - Telefono 22-06

Rappresentanti Esclusivi:

delle

Biciclette EDOARDO BIANCHI

La migliore Marca Italiana

Motociclette F. N.
MOTOSACCHES - MOTO - RÈVE

Accessori per Biciclette, Motociclette, Automobili
Grande Officina per riparazioni

GARAGE

Affittamento Automobili per città e fuori



Edouard Taylor.

54 km. 55 nel 1898, poi 59 km. 486 e 62 km. 313 nel 1900.



Elkes.

55 km. 831 nel 1898.



Tom Linton.

Nel 1899, 56 k. 966; nel 1902, 63 k. 410; poi 71 k. 660.

La Torino e tutto lascia credere che l'ordine d'arrivo sarà pure quello di classifica.

Ecco la lista dei diversi campioni torinesi.

1901. Mattia Daneo, La Torino.

1902. Cedrino Emanuele, id.

1903. Remondino Massimo, Circolo Velocipedistico, Alessandria.

1904. Cuniolo Giovanni, idem.

1905. Della Ferrera Federico, C. S. Torinese.

1906. Ceretti Giuseppe, Unione Sportiva Casalese.

1907. Cuniolo Giovanni, Circolo Velocipedistico di Alessandria.

1908. Gerbi Giovanni, Forza e Coraggio, Asti.

... I signori Luigi Bava, geom. Bertolè Lodovico, Vittorio Sogno e il commissario regionale dell'U. V. I., signor Ettore Florio, componenti la Giuria della corsa dilettanti a coppie, organizzata dalla Pro Sport Barriera di Nizza, si sono riuniti nei locali di questa Società per la classifica ufficiale.

Dopo una seduta assai movimentata, dove sono venute alla luce irregolarità di corsa per allenamento prestatato a corridori, la Giuria, sentiti i giudici d'arrivo, signori Bert Perino e G. Bianco, ha emanata la seguente classifica:

1^a la coppia Bonino-Sannazzaro (Acyon), della Società La Torino, che percorse km. 115 in 3,38'1" 4/5, con una media di km. 31 e 700 metri all'ora; 2^a la coppia Chionio-Vac-

caro (C. S. Audace), in 3,44'39" 1/5; 3^a la coppia Berra-Forno (Pro Sport Barriera di Nizza), in 3,46'28"; 4^a la coppia Bianchetta-Marchese (Unione Sportiva Rivarolo-C. O. Robur), in ore 3,46'39" 3/5; 5^a la coppia Dematteis-Uberti (Unione Sportiva Torinese), in ore 3,58'48" 1/5; 6^a la coppia Sitia-Vianzone (Società La Torino), in ore 4,48'40" 1/5.

L'artistica Coppa Challenge passa quindi in possesso temporaneo, fino al 1909, alla Società La Torino.

Il traguardo di Bra (km. 45,6) è stato vinto dalla coppia Berra-Forno, in ore 1,25'20"; il traguardo di Alba (km. 60,1) dalla coppia Bonino-Sannazzaro, in ore 1,49'5".

Bandite dall'attivissima Società Sportiva Napoli, la fiorentissima associazione napoletana, quantunque non abbia ancora un anno di vita, è già

si prosperosa, ebbero luogo due corse ciclistiche, l'una riservata ai neofiti del pedale e l'altra ai postelegrafici, sul percorso Napoli-Caserta-Napoli, km. 45, tempo massimo 2 ore. La corsa aveva l'approvazione dell'U. V. I.

Data la serietà degli organizzatori, la corsa sortì un esito splendido, radunando alla partenza un lotto straordinario di corridori.

Nella Gara Incoraggiamento, Postiglione V., della S. S. N., giunse 1^o al traguardo; 2^o Gagliotta Gennaro, della R.A.I.; 3^o Iovine Domenico; 4^o D'Amelio Luigi, della S. S. N.

Nella Gara Postelegrafici la vittoria arrese invece al Bellatalla Alceste, che batteva di un minuto il tempo del 1^o arrivato della prima categoria; 2^o Turchi Umberto; 3^o Pucci Teodoro; 4^o Di Napoli Arturo.

Legnano si è levata per tempo domenica, 30 u. s., per recare il suo saluto ospitale ai valorosi campioni del nostro ciclismo, convenuti a disputarsi la vittoria della prova pittorica e caratteristica per la Coppa Val di Olona.

Alle 6 1/2 già Canepari, Rossignoli, Galletti, Brambilla, Albini, Zanzottera, Oriani, Cittera, assieme ad una coorte secondaria, sono al loro posto.

Alle 6,47 precise viene dato il segnale della partenza. Il gruppo si invola compatto e ve-



Bauclé.

Recordman nel 1900, con 63 km. e 800 m., poi con 64 km. 350.



Bor.

Nel 1899 con 58 k. 53 m.



Michael.

Recordman dell'ora nel 1902 con 75 k. e 273 m.



Robl.

65 k. 742 nel 1901, 67 k. 353 e 72 k. 560 nel 1902, 80 k. 663 nel 1903 e 91 k. 303 nel 1905.

L'inglese

Ha fatto, allenato agosto, a Munich, km. e 57 (attuale

Wills.

da Bertin, il 18 in un'ora, 99 recordman).

Contenel.

Recordman nel 1902 con 77 km. 592, poi nel 1903 con 78 chilometri e 360 m.

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.



I Pneumatici più moderni, più resistenti, più leggeri, più scorrevoli

CONTINUI TRIONFI

I primi arrivati sempre con Gomme

“LABOR”

Campionato Ligure di Velocità - Savona, 16 Agosto:

1° e 2° arrivati macchine **Bianchi**, gomme “**LABOR**”

Corsa Nazionale di Resistenza - Savona, 16 Agosto:

1° arrivato macchina **Bianchi**, gomme “**LABOR**”

Corsa Stayer - Savona, 16 Agosto:

1° arrivato macchina **Bianchi**, gomme “**LABOR**”

Corsa di velocità “Velo Juventus” - Savona, 23 Agosto:

1° arrivato macchina **Atala**, gomme “**LABOR**”

Gara ciclistica “Società Sport Perseveranza” - Moncalieri:

1° arrivato gomme “**LABOR**”

Corsa Venaria Reale:

1° e 2° arrivati macchine **Musso**, gomme “**LABOR**”

Corsa Forno Riva:

1° arrivato gomme “**LABOR**”

Corsa Fontanetto Po-Crescentino - 31 Agosto:

1° arrivato macchina **De-Bernardi**, gomme “**LABOR**”

Corsa Torino-Caluso - 9 Agosto:

1° e 2° arrivati macchine **Farfallini**, gomme “**LABOR**”

Corsa Alessandria-Cassine - 24 Agosto:

1° arrivato macchina **De-Bernardi**, gomme “**LABOR**”

Gran record Italo-Svizzero-Francese di Km. 900 circa
con macchine **Aiglon** (Minelli)

con Gomme smontabili “**LABOR**”

MANIFATTURA ITALIANA PNEUMATICI

TORINO — Via S. Secondo, 86

Camere d'aria
tubolari (Palmar)



Marca di Fabbrica

M.I.P.



Marca di Fabbrica

Coperture
Tele ingommate

Grande Fabbrica Nazionale Macchine Parlanti

Marca Volard (marca depositata)

SOLAVO e C.

TORINO

Corso Vittorio Emanuele II, n. 88

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**, **PATHE FRERES**, **EDEN FAVORITE**, ECC.



FABBRICA DI PNEUMATICI

CLÈMENT TOMEAZZI e C.

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

Coperture e Camere: “**LE PNEU CLÈMENT**”

“**FELSIÑA**”

Coperture “**AMERICANO**”

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

Fillale in TORINO: Via Sant'Anselmo, 28.



Dickentmann, recordman dell'ora nel 1901, con 65 km. 621.



Stinson.
L'americano Stinson, recordman dell'ora nel 1900, con 64 km. 673.



Dangla.
Recordman dell'ora nel 1903 con 81 km. 108.

perdendosi nella massa disordinata, che dai lati delle vie si chiude sul suo passaggio. Seguo i corridori in automobile.

All'ultimo chilometro s'impegna formidabile tra Zanzottera, Cittera e Canepari la volata per la conquista del primo posto.

Eccovi gli arrivi tutti a macchina: 1. Cesare Zanzottera, dell'Unione Sportiva Legninese; 2. Domenico Cittera, pure dell'U.S.L.; 3. Canepari Clemente, dell'Unione Sportiva Milanese.

Dieci minuti dopo il gruppo di testa, che è arrivato alle ore 1,38, giungono:

4. Galetti Carlo, dell'Unione Sportiva Milanese; 5. Rossignoli Giovanni, idem.

Alle ore 2,20, ultimo in tempo massimo, arriva Ariani Carlo, dello Sport Club di Gorizia.

La Coppa Val d'Olonza, biennale, rimase perciò aggiudicata per il primo anno all'Unione Sportiva Milanese, alla quale lo Zanzottera appartiene.

Cuniolo, reduce dall'Australia, inizia la serie dei suoi trionfi. Domenica, 30 u. s. ha partecipato ad una corsa nel Bolognese di 252 km.

Con un tempo magnifico s'è svolta l'annunciata corsa ciclistica nazionale sul circuito San Pietro in Casale-Poggio Renatico-Malalbergo-Bologna-San Giorgio di Piano-San Pietro in Casale (84 chilometri da ripetersi tre volte.)

Con una magnifica punta finale giunge primo Cuniolo; 2. ad una macchina, è Azzini, 3. Ferrari, 4. Corbatta, 5. Danesi, 6. Filippi, 7. Cavani, 8. Gambellini.

Filippi, appena passato il traguardo, cade, ferendosi gravemente. Gli si è sviluppata una commozione cerebrale, ragione per cui si teme che egli debba soccombere.

Prima dell'arrivo si sono svolte delle corse di velocità su 1000 metri, con questo risultato: 1. Favoriti, 2. Manarini, 3. Tassinari, 4. Gardini.

L'organizzazione delle gare è stata perfetta.

Il Campionato Ligure di resistenza è stato per l'anno 1908-909 promosso dal Veloce Club Ligure di Genova. L'itinerario era Pontedecimo-Giovi-Serravalle-Novi-Pozzuolo-Spinetta-Tortona-Voghera-Casteggio e per Cassano ritorno a Serravalle: in tutto 145 km. da compiersi nel tempo massimo di 6 ore.

La pioggia abbondante caduta il giorno innanzi e il tempo minaccioso del mattino, se assottigliarono le file dei concorrenti, non diminuirono l'importanza della gara.

A Casteggio, dopo la firma del controllo, si voltano le macchine per far ritorno a Ser-

ravalle, punto di arrivo. Il vento, che aveva fino ad allora sospinto i corridori, permettendo loro di battere un passo di circa 31 km. all'ora, contrastava ora il ritorno, non permettendo che una velocità media da 26 a 27 km.

I corridori Mirancelli, Jacchino, Biancheri e Ghiglione, che tengono sempre la testa, decidono di battere il passo per turno, e così giungono a pochi chilometri dal traguardo. A questo punto

Mirancelli e Jacchino con un'ardita volata distanziano gli altri due competitori, che giungono presso i giudici di arrivo nel-



Bruni, recordman nel 1904 con 87 km. 679.

l'ordine seguente:

Il Mirancelli, che ha compiuto i 145 km. in ore 5,14"11", a mezza ruota Jacchino. Seguono Biancheri, in ore 5,25; Emilio Ghiglione, in ore 5,29; ultimo, in ore 5,47, Olivieri, a due macchine.

Un'altra prova importante si è svolta in Toscana, da Firenze a Viareggio. La corsa per la Coppa Bastogi è stata un grande successo per il Club Sportivo Firenze. Questo conviene dire, poichè Firenze, che ha sempre portato il suo concorso allo sviluppo dello sport ciclistico, era oggi, si può dire, alla sua prima grande organizzazione su strada, e l'aver raggiunto in questa prima prova la perfezione, spronerà certamente la gloriosa Società a nuove e più ardite iniziative.

Le iscrizioni avevano raggiunto un numero non facilmente sperabile, dato che parecchi fra i migliori corridori italiani erano tratti in Lombardia per la disputa della Coppa Valle d'Olonza. Vi sono stati infatti 63 iscritti e 49 partenti, comprendenti i migliori



Tommy Hall.
Recordman nel 1903, con 84 km. 140, poi con 87 km. e 393 m.

corridori dell'Italia centrale. Da Roma era venuta una larga schiera di campioni, fra i quali Beni, Jacobini, Celli, ecc.

Data la relativa brevità del percorso — 100 km., per lo più in pianura — avevano tenuto poi ad iscriversi alcuni buoni elementi da pista, come Tabacchi, Portioli, Lodesani, Bocchini e Fiaschi.

Ecco ora la classifica definitiva:

1. Fiaschi, di Firenze, in ore 3,9'; 2. Moschini, di Pisa; 3. Beni, di Roma; 4. Mazocchi, di Firenze; 5. Matteoni, id.; 6. Boschi, di Pisa; 7. Celli, di Roma; 8. Portioli, di Mantova; 9. Innocenti, di Firenze; 10. Marchetti, id.; 11. Carduselli, di Crema; 12. Tabacchi, di Ferrara; 13. Jacobini, di Roma; 14. Galetti, di Gallarate; 15. Niccoli; 16. Lombardi; 17. Giannini; 18. Pinzandi; 19. Romagnoli; 20, 21 e 22. Giulietti, Capacci e Ajazzi a parità di punti; 23. Reidano.

La corsa odierna ha dimostrato che anche in Toscana vi sono delle ottime fibre di corridori, ai quali mancano soltanto la frequenza delle corse e l'esempio dei grandi campioni per estrinsecare tutte le loro qualità. Dopo la prova di oggi molti dovrebbero sentirsi spinti a partecipare alle prossime grandi corse e molti elementi ci potrebbero riservare delle grandi sorprese.

Nuova Società

Si è costituito in Roma, fra gli ex-alunni dell'Istituto degli Artigianelli, un Circolo sportivo-drammatico-musicale, che, dalle proprie iniziali prende il nome di *Cezart*.

Ne fu nominato presidente il prof. Giuseppe Romeo Seganti, insegnante di educazione fisica in vari Istituti della capitale; segretario il signor Autero Gabrielli; a direttore sportivo il signor Alberto Canali, noto sportman; e a direttori drammatico e musicale i signori Placidi Giovanni e Wirth Romolo.

L'infaticabile opera della direzione e la buona volontà del forte e crescente nucleo dei soci, fa sperare moltissimo per la gloriosa vita di questo nuovo circolo.

Da parte nostra augurii sinceri.

Sportmen!

Abbonatevi alla
STAMPA SPORTIVA



Guignard, recordman nel 1905, con 89 km. 904, poi nel 1906 con 95 km. 26.



Darragon
Ha battuto il record del mondo dell'ora in 87 km. 859 m. nel 1904.



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 — Diplome d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906



Sede Centrale
TORINO

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



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 RIFORMIMENTO: Accessori diversi - (VESTIARIO)

STOCK "MICHELIN", - LUBRIFICANTI - BENZINA

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

"AUTOLOC ??,"

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC,"

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

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

VITTORIA dei MAGNETI

NILMELIOR

GRAND PRIX delle VETTURETTE

Indetto dall'Automobil Club de France
(Dieppe, 6 Luglio 1908)

1° GUYOT su Delage

3° GOUX, su Lion Peugeot

4° BOILLOT, su Lion Peugeot

5° THOMAS, su Delage.

8° THIEULIN, su Thieulin

11° ZETWOOD, su Thieulin

12° LUCAS, su Delage

Coppa di Regolarità: MAGNETI NILMELIOR, con squadra Delage

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

LA GRANDIOSA

Riunione Ciclistica di Firenze

(6 Settembre 1908)

ha segnato un nuovo clamoroso trionfo della
BICICLETTA

GOERICKE

Corsa Internazionale Velocità Professionisti:
Decisiva: 1° Verri, il trionfatore delle Olimpiadi di Atene, battendo il viennese Kudela. — Portioli, pure con GOERICKE passa al 4° posto.

Corsa Tandems Internazionale Professionisti:
Decisiva: 1° Verri-Fontani, battendo il tandem estero di Kudela.

Come si vede GOERICKE è sempre l'indivisibile Bicietta dei più temibili corridori, poichè è la detentrica delle Corse e dei Records più importanti.

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**

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.

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

" 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.

Dopo il RECORD MONDIALE DELLA PISTA (Broockland) il RECORD MONDIALE DELLA STRADA!

FELICE NAZZARO, inarrivabile campione del volante, con Macchina

F.I.A.T.

- 1° arrivato alla Targa Florio in Sicilia,
- 1° arrivato alla Coppa dell'imperatore in Germania,
- 1° arrivato al Grand Prix di Francia a Dieppe,
- 1° arrivato sul Motodromo di Broockland in Inghilterra (km. 199 all'ora per 3 miglia RECORD DEL MONDO),

PRIMO arrivato nel GRAN CIRCUITO DI BOLOGNA (6 Settembre) COPPA FLORIO

percorrendo kilom. 528 e metri 200 in ore 4, 25' 21" alla velocità **MAI RAGGIUNTA** su strada, di circa 120 km. all'ora, battendo il suo Record precedente di km. 118.

Mentre **Vincenzo Lancia**, campione assoluto di audacia, pure con **F.I.A.T.** compieva il GIRO DEL CIRCUITO (km. 53) nel tempo più veloce di minuti 23 e 54 secondi, vale a dire alla spaventosa velocità su strada di circa 135 kilom. all'ora.

Quale Marca del Mondo potrà avvicinare questi Trionfi?
Quali Vittorie può ancora desiderare la **F. I. A. T.** dopo un successo così clamoroso ed invidiato?

Fabbrica Italiana Automobili Torino (**F.I.A.T.**) - Corso Dante, 35.