

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
 Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
 Giuochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Aerostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

DIRETTORE: NINO G. CAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

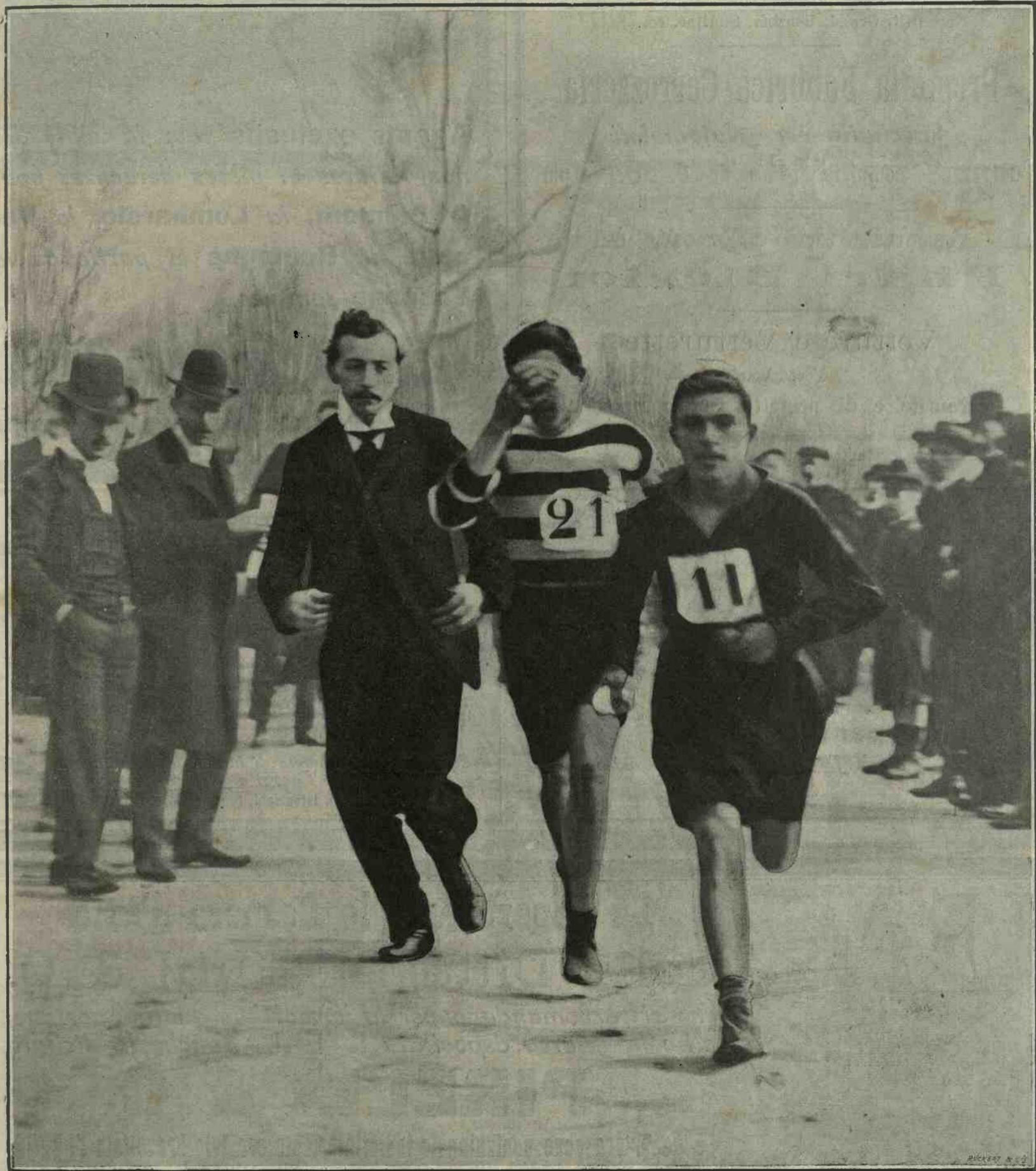
Anno L. 5 - Esterero L. 10
 Un numero separato Cost. 10 - Esterero Cost. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
 TELEFONO 11-86

INSEGNAMENTI

Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale



LE GRANDI CORSE PEDESTRI IN FRANCIA

L'arrivo dei concorrenti al Campionato del Cross-Country.

AUTO-GARAGE ALESSIO

Via Orto Botanico, TORINO

IL PIÙ IMPORTANTE D'ITALIA

OFFICINA MECCANICA

con annesso riparto nel Parco dell'Esposizione

Automobile e Ciclo

Deposito di Accessori e parti di ricambio

Olii, Grassi, Benzina, Stelline, ecc.

Premiata Fabbrica Carrozzeria

Specialità per Automobili

Carrozzerie complete di lusso da L. 600 in più

Rappresentanza e Deposito dei
Phari Bleriot

Vetture e Vetturette

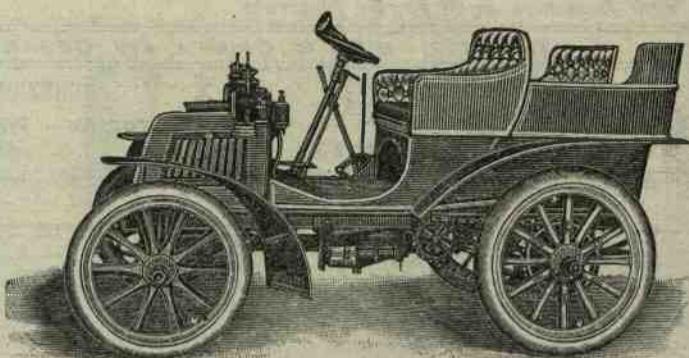
d'occasione

garantite e di perfetto funzionamento.

PANHRD & LEVASSOR

SOCIÉTÉ ANONYME

au Capital de 5.000.000



Agents exclusifs pour la vente des nos voitures et pièces détachées pour le Piémont, la Lombardie, la Venetie, la Romagne et partie de la Toscane sont les

Frères Ceirano de Turin

La Bicicletta

Rambler

anche per il 1902

sarà la preferita per eleganza,
scorrevolezza e solidità

La vendita in Torino quest'anno si farà **ESCLUSIVAMENTE** presso

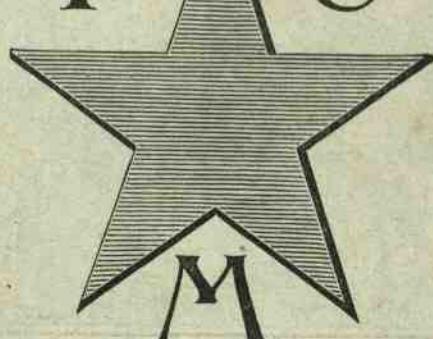
V. CROIZAT

Agente generale per l'Italia
VIA GIOBERTI, 11-13

presso il quale sono pregati di rivolgersi tutti i possessori di biciclette Rambler, ancorchè dal medesimo non direttamente acquistate, per quanto potesse loro occorrere.

Completo assortimento di tutti i Modelli 1902
e di tutti i pezzi di ricambio.
Cataloghi, attestati, istruzioni, ecc. gratis a richiesta.

P & C



Marca di Fabbrica

Le Coperture e le Camere d'aria della Ditta PIRELLI & C.

che si raccomandano per la loro ottima qualità, portano,
oltre la Marca depositata STELLA, anche la dicitura

PIRELLI & C.

Le Coperture sono confezionate indistintamente con tela brevettata FLEXOR.

A richiesta possono essere eseguite con forte tela di cotone espressamente confezionata.

Filiali per la vendita: **MILANO - TORINO - NAPOLI.**

La Coppa di Francia

Vinta dal yacht «Artica» del Duca degli Abruzzi

La prima prova della Coppa di Francia si è disputata la mattina del 5 maggio.

Un cielo parissimo splendeva sul turchino del mare agitato, rabbioso, spumeggiante sotto le raffiche del maestrale; sul *quai* del vecchio porto, ove stavano ancorati presso il galleggiante del «Club Nau-

membro supplente del Comitato per la Coppa di Francia, il sig. Lacour, gli aiutanti di S. A. R. tenenti di vascello Ducati e marchese Lubelli.

La seconda prova si è disputata il 7 maggio con maestrale fresco che obbligò i due campioni a serrare una mano di terzaruoli.

Prima della partenza *Suzette* ed *Artica* lottano sagacemente per mettersi in buona posizione per tagliare la linea di traguardo.

Artica manovrando abilmente riesce a piazzarsi al vanto di *Suzette*, ma per un contrattempo parte.

Il cap. Ernesto Cosci, cui S. A. il Duca aveva affidato *Artica*, per presenziare all'inaugurazione del monumento eretto alla memoria del Principe Amedeo, tentò di avvicinare al bordeggio *Suzette* che per un po' di tempo riuscì a mantenersi prima.

Prima però di virare la boa di ponente, *Suzette* subisce un'avaria ai tiranti dell'albero ed abbandona la corsa!

Artica durante il terzo giro deve diminuire la sua velatura per avaria identica a quella di *Suzette*.

tique», Nella coi due campioni concorrenti per la Coppa di Francia, *Artica* di S. A. R. il duca degli Abruzzi e *Suzette* del sig. Donault; una folla compatta attendeva l'uscita dei due racers, impaziente di conoscere il primo risultato.

S. A. R. il duca degli Abruzzi uscì verso le 8,45 con *Artica* per tastare il vento, e il campione prese subito due mani di terzaruoli, ma ce ne volle una terza per metterlo in condizioni di corsa migliori.

Più tardi *Suzette*, il campione francese, uscì anche esso a tastare il vento, facendo nella sua randa una mano di terzaruoli; ma venne costretto ad entrare nel porto della *Juliette* per farne una seconda.

Dato il cattivo tempo si ricorse al piccolo triangolo, e la corsa cominciò con la partenza di *Artica* alle ore 11,54". *Suzette*, in quel momento nell'avamposto della *Juliette*, lavorava, anzi, faticava ad alzare la vela.

S. A. R. il duca degli Abruzzi era uscito a vela con un'audacia marinara un po' temeraria dalla stretta gola del Porto Vecchio. *Suzette* restava ansante sull'onde fuori del porto della *Juliette*, senza poter alzare le vele di prora per correre sulla boa di traguardo.

Dopo qualche tempo *Suzette* vira in poppa e rientra con una velocità straordinaria nel Porto Vecchio.

Artica correva sulla boa di levante sulle acque biancheggianti e nereggiante per le raffiche impetuose.

L'eccellente barca italiana, l'eccellente equipaggio italiano, guidato da un Principe di Savoia con mirabile costanza per 5 ore e 36 minuti (20 miglia) entusiasmavano la folla che attendeva l'arrivo a Porto Vecchio. Appena *Artica* approdò, il cav. Coltelletti d'ede un triplice hurra, che ebbe una speciale eco dall'equipaggio di *Suzette*.

Fra i presenti notavansi l'ammiraglio Rouvier, il marchese Caccane, console d'Italia a Marsiglia, il conte Tattara, console italiano a Tolone, il marchese Ginori, presidente del «R. Y. I.», il conte Rochechouart, il sig. A. Grandval, presidente della «Société Nautique», il sig. Ettore Bocciardo, segretario del «R. Y. C. I.», il cap. Ernesto Cosci,



Sulla tribuna.

(Fot. Giulard Marsiglia)

Ciò non impedisce però la continuazione della corsa e alle 15,18 taglia trionfalmente la linea di traguardo vincendo l'ambita Coppa di Francia.

L'arrivo di *Artica* fu salutato da vere ovazioni. La cortesia francese non mancò. Mentre si ammirava

l'eleganza attica e la solidità della costruzione di Costaguta, si rendeva omaggio alla valentia dei marinai di Voltri c'è ne formavano l'equipaggio.

La Coppa di Francia fu vinta nel 1897 dal yacht *Gloria* (inglese), che batteva *Stérel*. Detta prova fu disputata presso Cannes.

Nel 1898 la gara non si disputò; nel 1899

S. A. R. IL DUCA DEGLI ABRUZZI.

e nel 1900 l'yacht *Anna*, del conte Boni de Castellane e *Quana-Méme*, del duca Decazes, tentarono invano di togliere agli inglesi la Coppa. Nel 1901 il duca Decazes metteva in gara un secondo *Quand-Méme*; gli inglesi, però, non ebbero alcun yacht pronto a sostenere la prova, e la Coppa tornò in Francia.

Il campione francese è di 10 tonnellate, *Suzette*, costruito sui piani del sig. Guedon per conto del sig. A. Donau't.

Suzette ha fatto le sue prime prove a Cannes, misurandosi con *Union*, che era il vero campione francese, e con *Molly*, un 10 tonn. inglese, senza dimostrare una spiccata velocità.

Suzette è più lunga di *Artica* ed ha maggiore spostamento ed è tipo fin-keel vero. Le previsioni erano incerte, perché, con bonaccia di vento, *Suzette* sembra un discreto corridore, ma, con vento fatto, *Artica* appare una costruzione di concezione più moderna e per conseguenza più veloce.

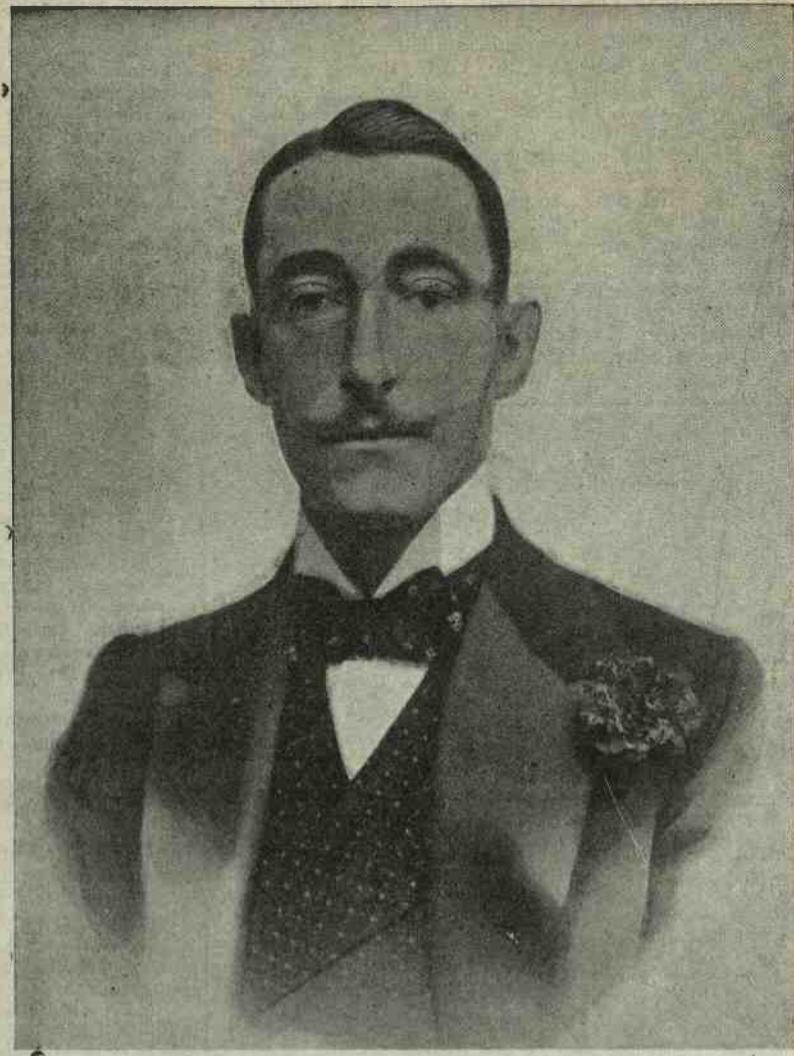
Splendido è riuscito il banchetto offerto dalla Società nautica di Marsiglia a S. A. R. il Duca degli Abruzzi ed agli yachsmen stranieri venuti in occasione delle regate internazionali e delle corse per la Coppa di Francia.

Una tavola di 100 coperti, decorata di fiori e ornata delle coppe in argento disputatesi nelle regate, riuniva nella vasta sala del padiglione galleggiante della Società nautica il fior fiore della cittadinanza marsigliese.

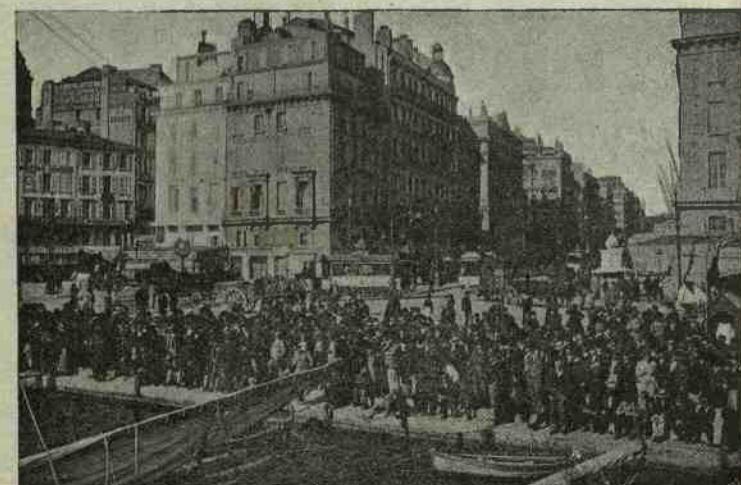
Presiedeva S. A. R. il Duca degli Abruzzi, e con



Ancorando - Il Duca è quello in piedi, in caschetta, al piano superiore.



La folla che applaude al Duca al basso della Cannebiere.



lui alla tavola d'onore stavano l'ammiraglio Rouvier, rappresentante il ministro della marina, il marchese De Rochechouard, vice-presidente dell'Yacht-Club di Francia, il marchese Carcano, nostro console generale, l'avv. Grandval, presidente della Società nautica, il senatore marchese Ginori, presidente del R. Yacht-Club Italiano, e i comandanti dell'incrociatore e delle due torpediniere che hanno presenziato le regate.

Il sig. Grandval, per primo, ringraziò, in nome degli yachtsmen marsigliesi, il Duca degli Abruzzi, di aver voluto prender parte al banchetto e lo felicitò di aver riportato la vittoria, augurandosi che la Francia possa al più presto riconquistare la Coppa perduta in questa prova.

L'ammiraglio Rouvier prende a sua volta la parola e, molto eloquentemente, dice quali affinità legano

cellente brindisi, sfiorando la questione del riavvicinamento franco-italiano.

Termina la serie dei brindisi il sig. Douault, proprietario del yacht *Suzette*, brindando al Duca degli Abruzzi.

S. A. R. il Duca degli Abruzzi ha offerto, in ricordo della sua visita, una splendida Coppa in argento alla Società Nautica di Marsiglia.

Ed ecco che anche la Coppa di Francia passa finalmente in Italia per merito di un giovane principe di Casa Savoia.

Il giovane Duca degli Abruzzi riassume in sè tutte le virtù di un cavaliere antico, generosità di cuore, intrepidezza, acume di mente, saldo coraggio, cortesia.

Della nostra marina da guerra è vanto e decoro. Lo ricordano le tre memorabili campagne oceaniche compiute sul *Veneto*, sul *Volturno* e sul *Colombo*.

Lavoratore instancabile, studioso, s'occupa con intelletto d'amore di cose scientifiche e di letteratura.

Dopo un viaggio, senza prender riposo, Egli organizza una arditissima ascensione alpina, una partita di caccia o una regata, essendo della vita sportiva un ammiratore entusiasta.

Egli è riuscito ad attuare la leggendaria ascensione del monte Sant'Elia nell'Alaska, di fama imperitura.

Ma l'Alaska non è stato l'ultimo suo sogno alpino.

Il Polo Nord lo interessò molto, alla ricerca del quale organizzò la più grande spedizione col migliore risultato.

Non solamente l'Italia, ma tutto il mondo civile ammira questa nobilissima figura che sfida i più duri cimenti, le più bieche collere della natura, disagi, pericoli senza nome e senza numero per l'impresa ardimentosa di scrutare il mistero del Polo.

Dopo l'impresa del Polo, un'altra vittoria del Giovane Principe interessa la stampa di tutto il mondo.

Ieri era la terribile svinge dei ghiacci che era costretta a rilevare il suo segreto, oggi sono i picchi più ardui del Monte Bianco che vengono soggiogati.

L'impossibile, così, l'inaccessibile più non esistono per Lui, ed una meta tosto che veduta è raggiunta. Il culmine sublimi e diruto delle *Dames anglaises*, il picco più difficile del Monte Bianco era il sogno di tutti gli alpinisti italiani e stranieri.

Inglesi, tedeschi, russi, invano vi si erano provati; i più arditi dovettero desistere, e la montagna irta di rocce e di ghiaccio, pareva davvero inaccessibile.

Ora il Duca, lasciandovi molti addietro quanti avevano tentato la scalata prima di lui, toccò quasi la vetta, e per suo merito ecco un'altra volta sventolare la bandiera italiana trionfale su una vittoria.

Il nome del giovane ed ardito rappresentante della nostra Casa di Savoia ora interessa, come abbiamo detto, tutto il mondo sportivo per un'ascensione alpina, ora per una partita di caccia, ora per una regata.

Da quest'ultima, appunto, oggi trae argomento il nostro scritto, rivolto al vincitore di una fra le più importanti gare dell'yachting europeo.

Il Duca degli Abruzzi ha saputo portare in Italia l'ambito trofeo che per più anni apparteneva agli inglesi e poi ai francesi, la Coppa di Francia.

Ha saputo con *Nella* prima e con *Artica* poi, far risaltare i pregi delle costruzioni italiane, di cui è benemerito il Costaguta di Voltri.

A Lui il riverente saluto nostro, il fervidissimo voto che non l'abbandoni il sorriso della fortuna, dell'amica dei forti.

La Coppa di Francia viene in Italia, il costruttore U. Costaguta può esserne ben lieto, quantunque l'opera sua — date le considerazioni fatte più so-

Sfinge, 2 tonn., di Amatra (Italiano).

pra — non abbia avuto il risultato che si meritava. — Ed ora a noi il difenderla dall'assalto che il yachting francese ci darà per conquistarla l'anno venturo.

Il cav. Garibaldi Coltelletti, vice-presidente del R. Y. C. I., pare che in proposito abbia delle eccezionali idee. E noi lo attendiamo all'opera, perché in lui, e nel solerte segretario della nostra massima società nautica sig. Ettore Bocciardo, sono riposte gran parte delle speranze dello sport nautico italiano.

I lettori della Stampa Sportiva conoscono già i dettagli di lavorazione di *Artica*. Anche questo yacht continuerà in Francia l'ammirazione che i yachtsmen stranieri hanno dovuto sentire per i nostri prodotti sportivi.

Come concezione relativa alla nuova formula di stazza, il costruttore U. Costaguta ha cercato di

Démon, 6 tonn., di Dall'Orso (Italiano).

l'yachting alla marina da guerra. Dopo lui, il marchese De Rochechouard felicita il principe del suo successo ed annuncia — tra vivissime acclamazioni — che, in nome dell'Yacht Club di Francia, reca la sfida per la *Coupe de France* per il 1903.

Il Duca degli Abruzzi prende allora la parola e con molto tatto e semplicità egli si dichiara felice del suo successo, dispiacente però che le avarie del suo competitore abbiano, in qualche modo, tolto alla lotta il suo principale carattere. Egli si dichiara, inoltre, deciso a difendere la *Coupe de France* contro ogni sfida, ed accetta quella recata dal marchese De Rochechouard, augurandosi che la nuova gara abbia presto a disputarsi nelle acque italiane. Beve alla marina francese, all'yachting francese e al sig. Douault, suo cortese avversario.

Il marchese Ginori pronuncia poi un breve ma ec-

Azio F, lugger 1 tonn., di Centurini (Italiano).

unire alla sveltezza elegante la stabilità, quantunque si sia attenuto piuttosto alla strettezza dello scafo. La poppa in confronto di quella di *Nella* è assai più nutrita, ed in complesso il nuovo *racer* appare che nello sbandamento troverà veloce tenuta nel prolungamento pressoché completo delle sue linee di corsa; come sembra che debba avere un bel cammino al lasco.

Per quanto un nuovo yacht abbia sempre in sè elementi incogniti, *Artica* ha fatto l'impressione di essere studiata con acutezza di mente e di racchiudere in sè quegli elementi di vittoria, ai quali il suo autore ci ha abituati.

Le regate di Marsiglia terminarono domenica 11 maggio. Nella gara della quarta categoria si misurarono nuovamente i due yacht che concorsero alla Coppa di Francia.

Suzette vinse *Artica*, del Duca degli Abruzzi, di cinque secondi.

Gustavo Verona.

Suzette, 10 tonn., di Douault (francese).

Il negro volante Mayor Taylor in Europa

Il suo debutto a Parigi

Venne, se ne andò e... ritornò. Così si può dire di questo grande campione americano dalla pelle nera e dai garretti invincibili. Torinesi lo ricordano questo negro volante che nella sua prima *tournée* in Europa non volle mancare di una visita al nostro velodromo dove, nonostante il giorno feriale, un pubblico imponente (forse mai così numeroso) accorreva per salutare il re del ciclismo americano. A Torino il negro subiva la sua prima sconfitta in Europa, pur destando nello stesso tempo un entusiasmo indescrivibile. Taylor dopo quella sconfitta inaspettata ha giurato di ritornare fra noi per segnare una vittoria. E presto, più presto di quello che si poteva credere, il negro volante si presenterà al velodromo Umberto I, invitato dalla solerte Direzione del Ciclisti club, che in suo onore organizza per il 31 maggio una grande riunione internazionale.

Nel 1901 il famoso negro riuscì capo lista nella tabella dei guadagni dei *re della ruota* di tutto il mondo.

Vinse 56,300 franchi. La stagione sportiva del 1902 gli frutterà non minori vittorie e quattrini.

Mayor Taylor si trova a Parigi da un mese. Il suo allenamento in questo frattempo segui regolare. La corsa in bicicletta fu alternata con la corsa pedestre e Taylor è apparso elegante come podista e come ciclista.

Tutti lo pronosticano il trionfatore delle prossime riunioni. Nel 1901 Taylor ha battuto più volte Grogna, Arend, Ellegaard, Ferrari, Bixio, Prevot, Huber, Van den Born, Conelli, e i tandem Lambrecht - Lagarde a Lione e Gougoz-Humber a Ginevra. Egli fu solamente battuto una volta da Jacquelain, Arend, Ellegaard.

Taylor, Lawson (che ora pure si trova a Parigi) e Kramer sono i tre migliori sprinters campioni degli Stati Uniti.

Taylor nel 1901 si incontrò 23 volte con Lawson. Sedici volte Taylor vinse; sette volte passò secondo al traguardo.

Il debutto del negro in Europa doveva aver luogo giovedì, giorno dell'Ascensione, sulla pista di Buffalo a Parigi, la pista da lui preferita e dove compì il suo allenamento.

Causa la pioggia la riunione venne rimessa al venerdì seguente, ed ecco come si svolse.

L'atteso debutto del nero Taylor segnò una brillante vittoria per il corridore americano che arrivò splendidamente primo in batteria e in finale. Ecco il risultato tecnico:

Grand Prix - Prima batteria: 1º Louvet, 2º Grogna, 3º Heller; *Seconda batteria:* 1º Bourotte, 2º Mayer,

3º Colombo; *Terza batteria:* 1º Jenkins, 2º Anzani, 3º Vendredi; *Quarta batteria:* 1º Taylor, 2º Muringer,

3º Lorrain; *Quinta batteria:* 1º Meyers, 2º Erante,

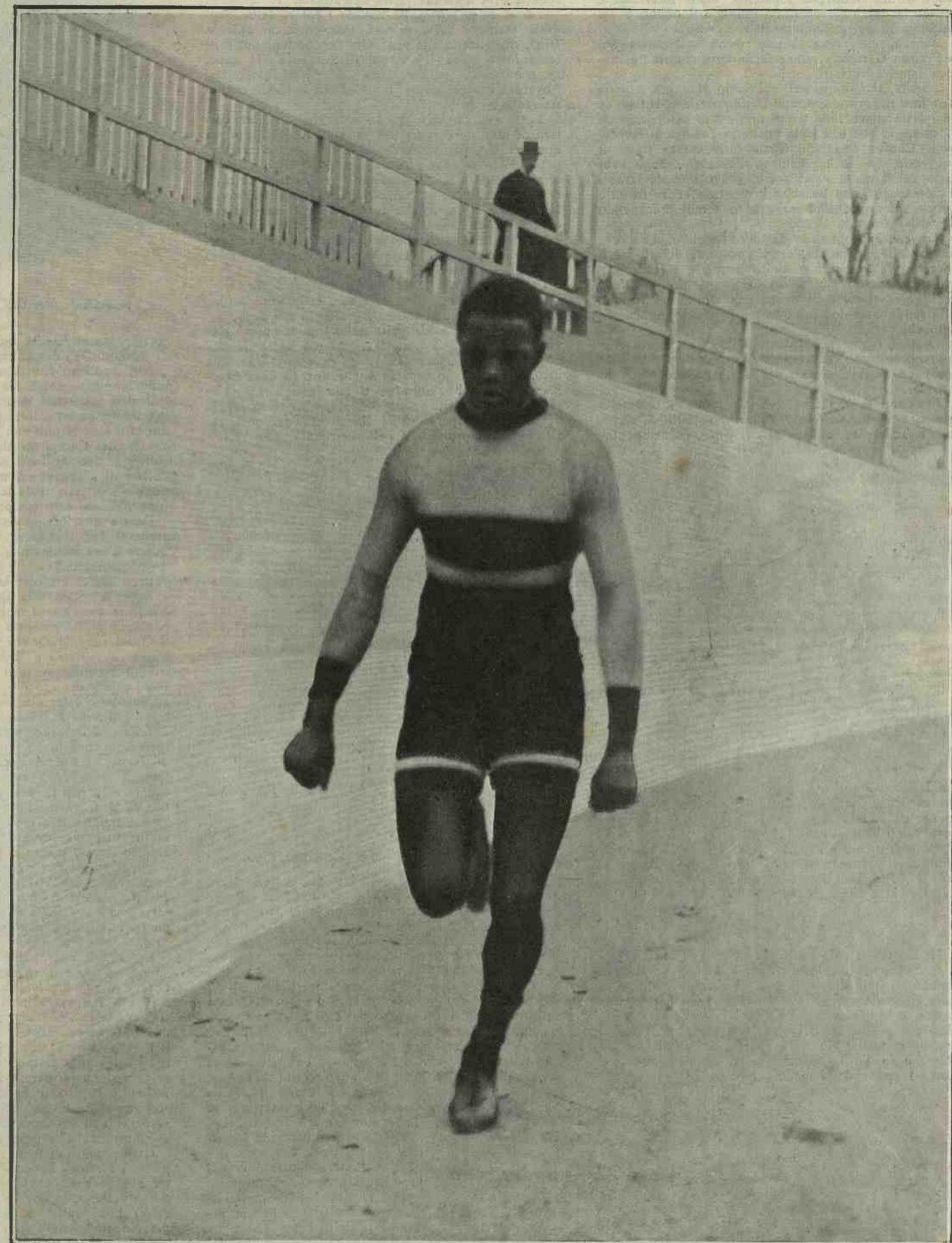
3º Lysur; *Sesta batteria:* 1º Rutt, 2º Danjou.

Prima Semifinale: 1º Mayor Taylor, 2º Jenkins, 3º Bourotte; *Seconda semifinale:* 1º Rutt, 2º Meyers, 3º Louvet.

Repechage: 1º Jenkins.

Finale: 1º (benissimo) Mayor Taylor, 2º Rutt,

3º Jenkins.



Mayor Taylor in allenamento

dirlo. Infatti Taylor ha già fissato nel suo calendario sportivo le date dei *meetings* a cui parteciperà.

Dal 19 al 25 maggio correrà in Germania e più precisamente si presenterà sulle piste di Berlino, Annover e Lipsia, il 26 correrà ad Anversa, il 29 a Colonia e il 31 (come abbiamo già detto) a Torino.

Ma ed è Taylor a Maestrich si misurava con l'olandese Harry Meyers battendolo facilmente in entrambe le prove. La sua volata destò grande entusiasmo.

Curiosi sono i particolari della sua vita. Il mondo sportivo si trova di fronte ad un nuovo fenomeno, ad un campione d'America recante l'impronta di una razza forte, ma nella storia del progresso apparsa oppresa dalla schiavitù e dall'ignoranza.

Questo corridore che non teme rivali, questo negro dai muscoli d'acciaio è un gentiluomo, perfetto *clubman* e *sportsman*, bravissimo suonatore di pianoforte e di mandolino, dilettante fotografo e persino pittore. Mayor Taylor durante il suo ritorno in America ha sposato a Worcester una creola deliziosa.

Taylor non è punto ambizioso e non dimostra di sentirsi superiore per il fatto di avere una volata formidabile.

Da buon cristiano metodista, non corre nei giorni

Nonostante il tempo piovoso il pubblico accorse assai numeroso a Buffalo per applaudire il sim-

festivo. Taylor ha ora 24 anni ed è di statura media. Corre dal 1890, nel quale anno debuttò a Indianapolis, città dove era impiegato in un hotel. Dappresso coltivò le corse di fondo, poi si dedicò alle corse di velocità e come sprinter fu dalla stampa di tutto il mondo segnalato campione imbattibile.

Rutt, che è stato una rivelazione dello sport ciclistico del 1901 e che oggi con Ellegaard e Taylor si disputa il primo posto fra la classe degli sprinters, a giorni si misurerà in un match col negro volante al velodromo di Buffalo.

L'aspettativa per questo match è grande. Noi però crediamo nella vittoria del negro.

V. G.

RIUNIONI IPPICHE IN ITALIA

Galoppo: Milano-Asti - Trotto: Firenze-Asti - Concorso ippico a Milano

Il Gran Premio del Commercio

Il tempo continua cattivo e le corse non ottengono naturalmente il successo che la Società Lombarda a buon diritto si doveva aspettare. Poco interessante riuscì la terza giornata, quantunque il pubblico sia accorso un po' più numeroso a San Siro.

Sidonia, che faceva la sua *rentrée* nell'annata nel « Premio Certosa », vinse facilmente contro tre modestissimi avversari.

Aureta, si riabilitò nel « Premio Magenta » della sconfitta del primo giorno battendo *Sericana*, che anche in questa corsa dimostrò di non avere assolutamente il coraggio per una lotta anche in condizioni favorevoli. Cattiva terza fu *Gina*. Interessante riuscì il « Premio del Jockey-Club ». *Tarantella*, dopo aver fatto l'andatura a suo piacere, arrivò fermata davanti a *Montalbano*, che Brockbank montava senza frusta e senza speroni. *Otello* era cattivo terzo, precedendo *Quintilia*.

Belnore, approfittando del peso leggero, che aveva avuto dall'handicapper, arrivò per due lunghezze e mezzo nell'« Handicap delle Scuderie » (L. 4000), che era la corsa più importante della giornata. *Italo* lo seguiva al secondo posto con *Atlante* ai fianchi, che rendeva ai due primi rispettivamente undici ed otto chili.

Dumroe, per cui si pagava due o anche tre, vinse da lontano la corsa dei gentlemen, in cui *Beaujolaise*, con un buon rush finale strappava il secondo posto ad *Airolo*.

Il signor Tesio raccoglieva la seconda vittoria nella giornata con *Goodfellow* che, dopo l'ultima siepe, aveva facilmente ragione di *Ceryphens*, finitosi nel far-

mente concentrato sul « Gran Premio » e quindi fra la disattenzione dei più si svolsero le corse che precedettero la massima prova dell'annata.

Tor di Nona portò alla vittoria i colori della Scuderia torinese nella prima corsa battendo *Sidonia*. *Gina*, che ritorna alla sua bella forma, dopo una brillante lotta vinse l'« Handicap Seveso » (L. 4000, m. 1000) e due puledri della scuderia sir Rholand si trovarono innanzi all'arrivo nel « Premio dei Coscritti » riservato ai due anni.

Tanto per cambiare questa volta *Kiboko* poté battere di una corta testa *Cecilia* che aveva la prima monta e che partiva favorita. *Pique Nique* fu terzo.

Nel lotto dei batuti, tutti indietro di condizione, non credo ci siano dei cavalli di grande avvenire; i migliori per la costruzione dovrebbero essere *Pretoria*, *Ortruda* ed *Upesi*. Anche le corse che seguirono il « Premio del Commercio » passarono quasi inosservate, quantunque alcune presentassero assai interesse, mentre il pubblico commentava animatamente l'esito della gran corsa.

Alardo, montato dal nuovo proprietario sig. Ferriati, vinse la corsa di gentlemen facilmente contro dei cavalli che quasi tutti gli rendevan del peso.

Zola per la seconda volta nella riunione portò alla vittoria i colori di Simonetta, trionfando nella classica corsa di siepi Milano (L. 5000, m. 4500). Una sola incollatura però lo separava al traguardo da *Pasqualino*, che avrebbe vinto se il suo fantino (*Lispis*) lo avesse chiamato un poco prima. *Aline* terza precedeva un lotto sparso di cavalli, alcuni dei quali seriamente compromessi nelle estremità.



Brockbank, il fantino vincitore del Gran Premio.

reale superiorità del figlio di *Rabican* che i colori di Bocconi-Dall'Acqua riportarono la palma?

Noi crediamo che *Montalbano* sia un buon cavallo, indubbiamente dotato di un gran coraggio, di fondo e di una resistenza non comune; è noto infatti che il puledro ha fatto tutta la riunione di Roma e quella durissima di Napoli sull'ippodromo, fatale per certi cavalli, del Campo di Marte; e a Napoli aveva raccolti già due brillanti successi nel « Premio Città di Napoli » che vinse, e nel « Gran Premio Partenope » ove una sola testa lo separava dalla vincitrice *Kikamba* e in cui precedeva *Tarantella*.

Fino a ulteriori prove in contrario, ben lieti di riconoscere, noi riteniamo che *Montalbano* debba a un quarto d'ora fortunato la sua vittoria nel Gran Premio del Commercio.

Ecco come si svolse la corsa.

Dopo la sfilata alla quale non partecipò *Sericana*, condotta a mano al palo, i cavalli presero il canter per recarsi alla partenza.

Quasi subito la starting-gate si abbassò su un start ottimo, e *Sericana* e *Sirdar* al primo passaggio delle tribune conducevano leste il plotone ben aggruppato. Poco prima dei cancelli i leaders scomparivano, ed allora Manchester portava rapidamente *Tarantella* in testa e dietro a lei si piazzava *Coucou*. Ai cancelli *Isabella* e *Montalbano* prendevano posto dopo di loro mentre invano Jones tentava di migliorare il posto di *Tocsin*, che seguiva quinto già evidentemente battuto. A metà della curva *Tarantella* era la prima a cedere e la partita era perduta per la Razza Volta. *Coucou* si trovava allora avanti galoppando in una azione lunghissima e impressionante tale che per un momento parve dovesse vincere. Ma Childs gli aveva chiesto troppo presto il suo sforzo, e anche *Coucou* doveva all'entrare nella linea retta rinunciare alla lotta, schiacciato dal peso in quel terreno pesante. *Isabella* e *Montalbano* a fianco entravano primi nella retta finale e *Isabella* alle prime tribune aveva una buona incollatura di vantaggio sul rivale allo stec-

cato.

Brockbank allora alzò la frusta e *Montalbano* rispondendo con gran coraggio, dando tutto quanto poteva dare, tornò all'altezza di *Isabella*. Goddard sorpreso di trovare tanta resistenza dove certo non supponeva in uno dei suoi finish migliori, impegnò una lotta emozionante.

Pareva che la gara si risolvesse in un *dead-heat*, ma negli ultimi cinquanta metri *Montalbano* riusciva in uno sforzo disperato a metter la testa davanti ad *Isabella* e il piccolo figlio di *Rabican* conservava il suo vantaggio fin sul palo. Applausi vivissimi accolsero la duplice vittoria italiana. Tra *Isabella* e *Coucou* che finiva al terzo posto c'eran ben cinque lunghezze.

Congratulazioni meritate raccolsero i simpatici proprietari i fratelli Bocconi e il sig. Dall'Acqua che per tre anni aveva già visto i suoi colori al secondo posto nella corsa (Saint Caprais 1899-900 e Sidonia 1901). Lodi pure vanno date a Smith, l'allenatore del vincitore, che aggiunge questo trionfo ai molti già riportati e come fantino e come allenatore.

Brockbank, il fantino di *Montalbano*, monta quest'anno per la prima volta in Italia; egli godeva di buona fama in Francia.

Isabella, seconda nel Derby, fu pure seconda nel Commercio. È una *guigne* replicata, che però sta a prova del valore della cavalla. Congratulazioni dunque ai signori Schreibler-Leonino proprietari ed a Corser suo allenatore. Una bella soddisfazione fu pure questa per il cavalier Calderoni, che vide due prodotti nati nel suo allevamento a Cologna Ferrarese ai due primi posti. Infine notiamo la buona prova data da *Coucou*, che è certamente un ottimo cavallo e che i 14 e 16 chili che lo separavano dai due vincitori non impedirono figurasse degnamente all'arrivo.

La corsa di *Tocsin* è troppo cattiva per esser esatta. Confidiamo che la razza Volta si rifarà presto.



Montalbano vince il Gran Premio del Commercio per una testa.

(Fot. Ganzini).

L'ultima corsa fu una facile vittoria di *Venus II* di Chantre che partiva favorita.

Il Gran Premio del Commercio.

Fin dall'apparire nel paddock i cavalli destinati a contendere il Gran Premio del Commercio furono tosto sottoposti ad accurato esame per parte degli sportsmen.

Le voci eran disparatissime. Si sapeva che *Sericana*, *Royalist* e *Sirdar* erano in corsa solo per fare l'andatura e naturalmente eran trascurati.

Tra gli altri cinque i più cercavano *Coucou*, il cavallo che rappresentava l'allevamento francese. Questo figlio di *Polygone* è un robustissimo cavallo alto con appiombi perfetti e la spalla ed il passo leggero di cinghie bellissimi. La sua condizione ottima lo faceva ricercare nella quota. *Tarantella*, dopo la bellissima corsa del giovedì, era salita al posto di favorita nel betting,

e la popolare figlia di *Melton* raccoglieva sempre intorno a sé il maggior numero di partigiani. *Isabella* era perfettamente fit-and-well e si sapeva che essa godeva dell'intera fiducia dei suoi proprietari e del suo allenatore.

Tocsin e *Montalbano* tranquilli erano pure ammirati per la armoniosità delle linee.

Tuttavia se il vincitore del Derby era ricercato nelle scommesse, il figlio di *Rabican* partiva abbandonato nella quota perché pareva che *Tarantella* gli dovesse inesorabilmente chiudere la speranza di vittoria dopo il loro ultimo incontro.

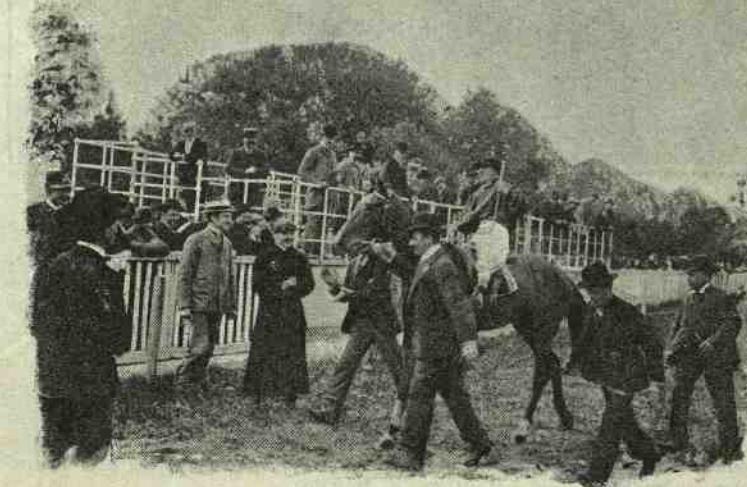
Fu invece *Montalbano* che ripeté la gran corsa. Fu in causa della pioggia che da una quindicina di giorni scendeva immancabile quotidianamente?

Fu per il modo col quale fu condotta la corsa, che pose fuori combattimento alcuni fra i più temibili avversari, od è per una

l'andatura. *Traveller*, disarcionato il cavaliere alla prima siepe, compiva poi tutto il percorso correttamente ed in fine aumentando progressivamente faceva sul palo *dead-heat* col vincitore.

Pasqualino, nel « Premio Busto » — lo steeple che chiudeva la giornata — non durò fatica a battere la sola *Vistola*. Il figlio di *Royaumont*, fatta tutta l'andatura, vinse di quanto volle...

Un raggio di sole ha voluto allietare la quarta giornata della riunione lombarda, ed il pubblico accorse numerosissimo all'ippodromo. Nell'ampia pelouse la folla si accalcava intorno al bookmaker ed al totalizzatore, e la fila delle carrozze si stendeva lunghissima per più di cento metri. Nel pesage si eran dati convegno tutti i più noti sportsmen d'Italia, e da Roma e da Torino specialmente eran venuti i più noti ed appassionati ippofili. L'interesse era natural-



Entrata del vincitore nel pesage.
Antonio Dell'Acqua comproprietario accompagna Montalbano.

di questo insuccesso e che la giubba bleu avrà dai figli di Tristeza ancora altre soddisfazioni.

MARIO SPINELLI.

L'ultimo numero del nostro giornale contenente la storia del « Gran Premio del Commercio » e la fotografia del suo vincitore Montalbano, ebbe, specialmente a Milano, una vendita insperata. E questo, malgrado la poca fraternanza di certi colleghi della stampa sportiva milanese che hanno creduto sbarragli le porte dell'ippodromo di San Siro.

Ma fortunatamente la Stampa Sportiva avanza vittoriosa sul suo cammino, lontana e ben al disopra di tutte queste piccinerie, che riducono la vita sportiva a una misera questione di bottega.

N. d. R.

La società d'incoraggiamento per le corse al galoppo, che esiste da oltre un anno, ha tenuto la sua prima riunione ad Asti.

Le corse, benchè molti degli iscritti avessero disertato, riuscirono bene.

Il maggiore Giacometti vinse con *Testy Tommy* le due corse riservate ai gentlemen-riders, precedendo *Sbrigati*, *Leonetto* e poi *Sbrigati* ed *Alga*; *Electriseur* del sig. Chantre, venuto appositamente da San Siro, non ebbe ad affaticarsi per vincere il « Premio Società Incoraggiamento » ed il « Premio Tanaro » contro l'unico concorrente *Archer*, un rifiuto della scuola di cavalleria di Pinerolo.

Il terreno era buono, ed il tempo ha assecondato la riunione a cui assisteva molto pubblico. S. A. R. il Duca di Genova presenziava alla prima riunione.

Molti cavalli si trovarono esposti alla fiera; una gran parte furono venduti ed anche a prezzi più che discreti.

Un buon lotto di trottatori ha preso parte alle corse al trotto di Firenze; il tempo le fu però contrario.

Data l'assenza di Domera, che si trova in una forma invidiabile, la piccola *Abnet* dei fratelli Giorgi, dando 10 metri a tutti i suoi avversari, ha vinto il « Premio dell'Indiana » (L. 1500) contro *Bonnatella* del cav. Rossi, *Hornelia Wilkes* del sig. Valentini, *Arlecchino*, l'unico prodotto italiano presentatosi in questa corsa; completava il campo *Saracinesca* di Tamberi Gargiulo, ritirata dopo la prima prova.

Otto partenti ha riuniti il « Premio delle Tribune » (condizionato L. 1400); la vittoria è ancora toccata alla scuderia modenese dei fratelli Giorgi; *Fosforo* (metri 1651) ha vinto la prima e terza prova contro *Dixima* (metri 1707 vincitore della seconda prova) del signor Gerini, *Favora II* (m. 1623) del

signori Chimi, Gianotti; completavano il campo *Lando* (m. 1637), *Lince* (m. 1609), *Glenville* (m. 1609), *Lisipo* (m. 1679), *Palmira* (m. 1609).

Il « Premio dell'Arno » toccò a *Sorio* del signor Zipoli, che precedette *Prince* del sig. Valentini, *Ezio* del signor Baldisseri, *Jork* del sig. Colzi; la corsa gentlemen drivers si ridusse ad un match tra *Bardaro I* del sig. Poli e *Tarantella* del sig. Isola.

Per la terza giornata, che causa il cattivo tempo dovette essere protratta di due giorni, finalmente il cielo ha regalato un po' di sole, che ha invogliato il pubb-

Tezio (m. 2493) di Baldisseri, *Brighella* (m. 2493) di Tamberi-Gargiulo.

**

Il morello dell'Ing. Macerata Gianni M. guidato da Gallo, ha vinto due delle quattro corse disputatesi ad Asti. Nel « Premio Esposizione » (L. 1000) precedette *Musetta* e *Genio* dell'Avv. Rossato, *Gianduja* della Scuderia Ambrosiana; nel « Premio Tribune » si trovarono dopo Gianni M., *Musetta*, *Diana* del sig. Manna, e *Gianduja*.

Niobe del sig. Biraghi vinse le altre due corse, battendo *Aurora* del Cav. Berti, *Marconi* dell'ing. Macerata; poi *Genio*, *Aurora* e *Marconi*.



Ferdinando Bocconi, junior riceve le congratulazioni per la vittoria di Montalbano.

blico a recarsi numeroso alle Cascine. La scuderia del cav. G. Rossi, non troppo fortunata in quest'annata, ha riportato due vittorie colla sua *Bonnatella* (m. 1669).

Nel « Premio Commercio » (L. 2000), nella prima prova precedette *Hornelia Wilkes* (m. 1669); *Carrie Shields* (m. 1649), *Saracinesca* (m. 1629). Nella seconda *Domera* (m. 1699), *Hornelia* e *Carrie*.

Nel « Premio Cascine » (L. 1500) *Bonnatella* (m. 3518) batté *Carrie Shields* (metri 3498) di Lamma, *Prince* (m. 3218) L. Valentini, *Lisipo* (m. 3398) di Chini-Gianotti.

Il vecchio *Dixma* di Gerini, partito a m. 1739, ha vinto brillantemente il « Premio Ippodromo » (L. 1300) contro *Favora II* (m. 1659) di Chini-Gianotti, *Lina* (m. 1619) di Baldisseri, *Curzio* (m. 1729) di Tamberi.

Il « Premio Consolazione » toccò a *Glenville* (m. 2473) di O. Calari, che si trovò davanti a *Lando* (m. 2533),

Il Concorso ippico di Milano si disputa sempre il martedì che segue la giornata del Gran Premio, il quale raduna a Milano i più appassionati sportsmen italiani.

L'incertezza del tempo e la pioggia caduta non hanno allontanato il pubblico del Concorso ippico indetto dalla Società milanese di caccie a cavallo.

Nelle tribune, moltissime signore sfoggianti ricche toelette primaverili, molti sportsmen, rappresentati tutti i reggimenti della nostra cavalleria. È pure presente un capitano del genio norvegese.

Le due prime categorie del concorso erano riservate agli attacchi a quattro ed in pariglia.

Vennero premiate le quadriglie del sig. Huber di Milano, del sig. Gallina e Figli di Torino, del signor Nobili Mariano; le pariglie del sig. Gallina e del signor Nobili.

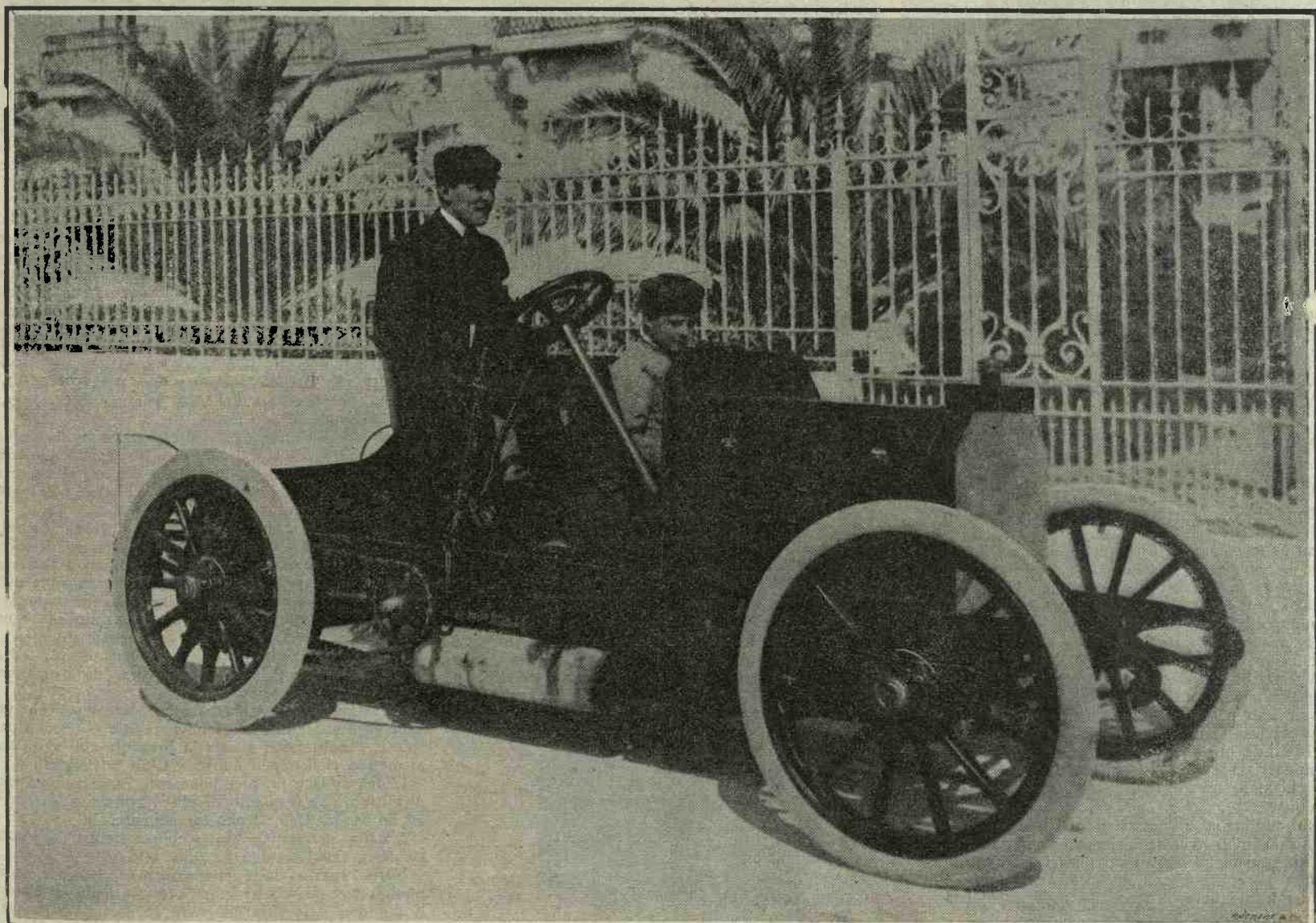
Ventisei cavalieri disputarono la gara riservata ai signori ufficiali in attività di servizio.

Vennero premiati: 1º (dono di S. M. il Re) *Sivah*, del tenente Luigi Guarini dei Lancieri *Vittorio Emanuele*; 2º (Coppa del Ministero della guerra), *Awked* del sig. capitano Campioni dei Cavallleggieri *Caserta*; 3º (Oggetto d'utilità) *Degrieux* del tenente sig. Sacchetti dei Cavallleggieri *Guide*; 4º (Medaglia vermeil) *Snap* del tenente conte Arrivabene, *Genova Cavalleria*; 5º (Medaglia d'argento) *Rataplan* del tenente Nobili dei Lancieri *Vittorio Emanuele*.

Nella categoria libera ad ogni cavallo furono premiati:

1º *Lyon Hart* (L. 1000) del signor Carlo Silva; 2º *Wagner* (L. 300) del tenente Stagni; 3º *Moleido* (L. 200) dei Fratelli Huber. A questa categoria prese parte 40 cavalieri.

Nella terza categoria si presentarono 21 concorrenti; vennero premiati: 1º *Niniche* del tenente Po; 2º *Grigia* del tenente di San Germano; 3º *Sivah* del tenente Guarini.



Degrail sulla vettura "Mercedes", con la quale partecipò al meeting nizzardo e coprì il chilometro in 35" 45, e il miglio in 19" 35.

La grande riunione degli Audax a Torino

La prova dei 540 chilometri

Il Convegno turistico di Torino, che doveva aver luogo oggi, è stato rimandato al prossimo giugno.

Avrà luogo precisamente nei giorni 22-23-24. Negli stessi giorni avrà luogo la gita del Veloce Sport di Genova in Val di Susa.

La prova dell'Audax, se Giove Pluvio non vorrà impedirla, avrà luogo anche se rimandato il Convegno turistico. In caso di pioggia si effettuerà domenica prossima.

Alla grande manifestazione degli Audax abbiamo creduto bene dedicare oggi due pagine che contengono scritti di competenti come Pardo, Barberino e Pennino.

L'idea dell'"Audax",

Eravamo nel 1897; epoca d'oro per l'entusiasmo ciclistico, che divampava in tutto il suo splendore di febbre attività, di smaglianti iniziative e di robuste affermazioni.

Durante le mie lunghe gite nelle campagne del Lazio, così tristi e suggestive, e più nella Roma-Milano avevo osservato come il fare a bicicletta cento o centoventi chilometri al giorno riuscisse cosa molto



Vito Pardo, direttore generale dell'Audax italiano.

facile e comoda a quei partecipanti che per la loro età e attitudine erano fra i migliori delle gite. Tratti i calcoli mi convinsi che un percorso anche del doppio — data una razionale condotta di marcia — si sarebbe potuto ottenere senza grave sforzo e non allontanandosi dai sani principii del turismo puro.

Mi ricordavo anche di aver compiuto anni addietro la Roma-Napoli in un giorno e mezzo. E pensai: ora che le macchine sono tanto migliorate e che il ciclista inforsa molto più spesso il suo *cavallo d'acciaio* perché lo usa anche per i suoi affari, non si dovrebbe saper percorrere i duecentotrentadue chilometri di quella strada in un giorno solo pur essendo in comitiva?

Fittami in testa quest'idea non ebbi più pace finché — preso il coraggio a due mani — decisi di tentare l'ardua prova; indissi una pubblica marcia Roma-Napoli in sole 18 ore, e compii l'audacia dandone il programma rigido e minuto dell'itinerario.

Non lo avessi mai fatto!

Fu come un colpo di fulmine che desse principio alla tempesta. Mi si scatenarono contro i ciclisti che si credevano, a buon diritto, perché in fama di autorità, di far cosa buona e pia a combattere la mia iniziativa invocando in loro appoggio la serietà turistica e la salute pubblica che vedevano già..... seriamente minacciata!!

E fui chiamato sui giornali e sul viso stesso: sognatore, insensato, pazzo....

Non mi sgomentai e contrastando palmo a palmo il terreno ai miei avversari, riuscii dopo parecchi sforzi a riunire un gruppo di cari amici coi quali ci accingemmo, trepidanti ma decisi a lottare sino in fondo, ad intraprendere la tanto discussa, ostacolata prova di ciclismo.

La notte del 12 giugno 1897, alle due precise, mentre luccicavano in tutto il loro splendore le stelle che rendono così poetico il nostro cielo, partimmo

dal piccolo caffè Compagnucci di via Nazionale diretti a Napoli. I miei compagni erano undici baldi giovanotti pieni di resistenza ed allegria.

Perchè non ricordarli?

Floridi, conte Morlacchi, Spalazzi, Arioli, Salvatori, Nautier, dott. Ascarelli, Volpi, Farina, Turchi, Cipolla; questi tre ultimi non arrivati alla meta'.

Ci facevan corona una cinquantina di ciclisti che ci lasciarono alla *Salita della Colonna* augurandoci felice esito al nostro tentativo.

L'alba però che spuntava lenta e grave dietro l'altura illuminava in quel momento il sorriso beffardo delle loro labbra mendaci!!

Una piccola fermata a Frosinone, la antichissima e bellicosa città dei Volsci, un pranzo succolento a Cassino — ai piedi della celebre Abbazia del vi secolo — bastarono per farci riposare lungo la via e a compiere il percorso facilitato anche da leggere nubi che velavano il sole, rendendo sopportabile il calore della stagione avanzata.

Arrivammo nella bella Partenope quasi sorpresi di noi stessi alle otto di sera, in perfettissimo orario, accolti da una folla enorme ed ancora abbastanza freschi per girare la città fino a mezzanotte assieme ai colleghi napoletani che vollero in modo invero splendido, affettuoso, fraterno, festeggiare la riuscita di questa marcia che spezzava d'un colpo le sciocche prevenzioni che dicevano essere impossibile la Roma-Napoli in un giorno a chi non fosse un forte corridore, ed in lunghi percorsi alle comitive e numerose.

Fu un nuovo campo inesplorato aperto al progredire del turismo.

Napoli ciclistica volle un mese dopo restituire la visita alla Capitale e lo fece con l'istesso ardore di cui Roma aveva dato l'esempio. I giganti mirabilmente condotti da Vittorio Jannon compirono l'escursione in 18 ore, in pieno agosto, e fra contrarietà d'ogni genere. Un vero miracolo!

Partiti anch'essi da Napoli alle 2 ant. non appena al di là di Capodimonte furono sorpresi da un temporale che li costrinse a marciare a piedi per 10 chilometri.

Giunsero alle 11 del mattino a Terracina, pranzarono, e dopo 2 ore ripartirono ostacolati da vento contrariissimo. A notte fatta, arrivarono alle Frattocchie, ove più di 150 ciclisti romani erano ad incontrarli ed a far loro corteo fino alla Capitale.

Quel lungo stuolo di velocipedisti, colle lampade accese marciavano — luciole moderne — per la campagna romana, ordinati e silenziosi, faceva un effetto strano, imponente, e che nessuno dei presenti certamente dimenticherà mai.

Durante il banchetto dato in onore dei partecipanti a questo turismo nuovo ed audace — fra l'entusiasmo più sincero e lo spumeggiare dello *champagne*, fu decisa la fondazione dell'Audax.

— E faremo una nuova società?

— Sì.

— Come si chiamerà?

— Audax.

Hip, hip, hip,... hurra all'Audax!.... ripeterono cento voci, mentre cozzavano lietamente i bicchieri ricolmi, bene augurando alla nascitura associazione.....

Vito Pardo.

Il suo sviluppo.

Sotto modestamente, l'Audax Italiano si è ormai affermato in tutta Italia. Facciamo un po' la storia del suo sviluppo.



Signorina Alessandrina Maffi Cosenza
la prima audax italiana.



Ernesto Barberis, vice-presidente dell'Audax Milanese.

L'Audax Roma-Napoli (1897), società certamente nuova nel genere e che servì di base a'le altre che sorse nei principali centri ciclistici d'Italia, fu composta dei ciclisti che compirono fe'icamente ed in orario le due prime gite Roma-Napoli e Napoli-Roma: Vito Pardo, Arioli, Morlacchi, Floridi, Faviselli, Ascarelli, Volpi, Nautier, Salvatori della *Roma-Napoli*; e Jannon, Caso, Pitterà, Natali, Benedetti, Revello della *Napoli-Roma*.

Furono inoltre di diritto soci aggregati tutti i partecipanti alle gite che per ragioni varie non poterono fare il percorso in un giorno.

Qualunque carica o parvenza di carica — il vero tarlo roditore di ogni associazione — venne abolita; tutti i soci furono eguali; soltanto vennero destinate due persone corrispondenti, l'una a Napoli, l'altra a Roma. Niente quota e niente sede. Due gite indette dall'Audax ogni anno, una Napoli-Roma per la festa di *San Giovanni* in giugno, l'altra Roma-Napoli per la tradizionale notte di *Piedigrotta* in settembre.

Ben presto l'idea di un turismo di resistenza e di una società prettamente democratica e ciclistica si propagò in tutta Italia. Qualunque carica o parvenza di carica — il vero tarlo roditore di ogni associazione — venne abolita; tutti i soci furono eguali; soltanto vennero destinate due persone corrispondenti, l'una a Napoli, l'altra a Roma. Niente quota e niente sede. Due gite indette dall'Audax ogni anno, una Napoli-Roma per la festa di *San Giovanni* in giugno, l'altra Roma-Napoli per la tradizionale notte di *Piedigrotta* in settembre.

Le sezioni si fecero sempre più numerose: a quella anziana di Napoli, che fa capo agli egregi ed autorevoli ciclisti Vittorio Janon ed Enrico Natali, si aggiunge quella poderosa della capitale piemontese sotto la direzione dell'avv. G. Negro.

Bologna trovò il terreno già preparato da un ciclismo touristico vitale ed ordinato, e là l'Audax, sotto la direzione di Antonio Pezzoli, sta facendo numerosissimi adepti. Il dott. Orlandini, insieme a Cleto Calosi, due colleghi in giornalismo ed in entusiasmo ciclistico, pensarono alla città dei fiori e... dei forti. In meno di un mese la sezione fiorentina fu concepita, nacque e crebbe splendidamente, accolta dovunque da lodi da approvazioni. Modena pure costituì la sua sezione.

Questo — in brevi tratti — il bilancio consuntivo di soli pochi mesi di vita embrionale della nuova associazione italiana, l'Audax, che tracciava e precedeva nel sentiero del suo sviluppo sociale con lena adeguata al suo nome.

Con iniziative proprie e presa a tempo il giorno 16 gennaio 1898, Vito Pardo, il geniale ideatore dell'Audax, chiamò in Roma a raccolta i rappresentanti dei vari Comitati di Napoli, Firenze, Bologna e Torino.

La riunione ebbe luogo nel suo studio, studio d'artista, in via Piemonte, 111. Assistevano parecchi ciclisti di Roma; in tutto una cinquantina di persone.

Per acclamazione si approvò la formazione dell'Audax Italiano con sedi nei principali centri sportivi.

Si discuse quindi lungamente lo statuto che è un vero modello del genere per chiarezza e brevità.

A sede dell'Audax venne proclamata Roma, ed a direttore generale con entusiasmo dimostrazione venne chiamato il Pardo.

Lo statuto dell'Audax, come dicemmo, ha un vantaggio supremo: la grande brevità. — Poche parole e... molti fatti: questa la bandiera che agita ora al mondo ciclistico il nuovo « Club privilegiato ».

L'idea audace fu splendidamente rappresentata nel distintivo, che è quanto di più originale e grazioso ad un tempo solo, si può immaginare.

L'Italia geografica sta racchiusa dentro la ruota ciclistica che l'avvolge da tutte le parti.

Nello spazio dalla pneumatica si legge: « Minimum 200 chilometri in 18 ore », e, sotto il nome, il cognome e la città di sede del fortunato possessore del distintivo.

Una fascia obliqua porta attraverso l'Italia e la ruota, simbolo del ciclismo, un nome solo inciso a

grandi lettere dorate « Audax », e, sopra tutto, campeggia l'aquila dei forti, colle ali spiegate al vento e la stella italica sulla fronte.

Lo sviluppo dell'associazione è ora quasi completo. Ben 51 sono le sezioni sparse in tutta Italia, e 1189 i soci che racchiudono quanto di meglio abbiamo nel nostro ciclismo. Anche in Svizzera stanno ora formando delle sezioni di quest'Audax, unico ancora in Europa, che noi auguriamo abbia ad esplicarsi ancor più potentemente a gloria dell'Italia nostra e del felice suo iniziatore Vito Pardo.

Per concludere, colla statistica alla mano, diremo che lo sviluppo splendido dell'Audax è determinato da questa tabella molto significativa:

Anni	1897	1898	1899	1900	1901
Sezioni	2	12	23	28	51
Soci	22	246	549	747	1189

AUDAX.

La nostra Bandiera.

*Con l'ali spiegate - un'aquila audace
(che l'italia stella - par renda più alta)
si libra, ed afferra - con l'unghia rapace
la nostra bandiera.*

*Ma sotto a l'artiglio - si move una ruota,
la ruota del ciclo - veloce e leggera;
la ruota che rese - simpatica e nota
la nostra bandiera,*

*E al centro è la bella — italica terra
dal duro servaggio - risorta a nuov'era;
ma è simbol per essa - di pace, non guerra,
la nostra bandiera.*

*È simbol di forza - salute, energia,
di luce, di aria - di fede sincera;
di fede alla patria - che grande desia,
la nostra bandiera!*

Pennino.



La Sezione milanese dell' "Audax" ...

La marcia dei 540 km.

La gran marcia internazionale ha luogo sul percorso Milano-Crema-Brescia-Verona-Reggio-Alessandria-Torino (540 km. in 36 ore) ed è indetta nei giorni 18 e 19 maggio 1902, dalla Sezione Milanese dell'Audax Italiano, sotto il patrocinio della Direzione generale. La marcia è riservata ai soli audaces approvati dalla Direzione generale prima del 18 maggio venturo. I partecipanti hanno diritto al distintivo artistico in argento smaltato offerto dalla Direzione generale a tutti i partenti; alla medaglia d'oro di conio speciale della Sezione milanese a tutti gli arrivati nel termine fissato dalla tabella di marcia e secondo le norme del regolamento; allo speciale diploma rilasciato dalla Direzione della Sezione milanese.

Tutti i partecipanti sono forniti di un profilo antimetrico del percorso, nonché del bracciale col numero d'ordine da portarsi in modo visibile sull'avambraccio sinistro.

A tutte le Sezioni rappresentate la Sezione milanese offre una medaglia d'argento di conio eguale a quella per gli arrivati; — alla Sezione che conterà il maggior numero assoluto di arrivati verrà data invece la medaglia in oro.

Alla Sezione che avrà il maggior numero d'arrivati in relazione al numero dei partenti sarà conferita una medaglia artistica in vermeil offerta dalla Sezione Audax di Bellinzona.

Gli iscritti.

Martegani rag. Maurizio, Milano; Mustacchi Alfredo, id.; Marcora rag. Mario, id.; Moneta Ettore, id.; Moneta Giuseppe, id.; Secchi Edoardo, id.; Monti Ugo, id.; Lovati Cesare, id.; Riva Egidio, id.; Strumig Gastone, id.; Vassena Emilio, id.; Miele Alfredo, id.; Laudriano Ernesto, id.; Negro avv. Giovanni, Torino; Ferraris Augusto, id.; Ferraris Leopoldo, id.; Bonelli Ugo, id.; Urbini Giovanni, id.; Gado Giuseppe, id.; Tarlarini Enrico, id.; Sciolli Giuseppe, id.; Picena Giovanni, id.; Negro Attilio, id.; Michel Luigi, id.; Porta Giovanni, id.; Hann Gustavo, id.; Rolando avv. Gaddo, id.; Gi-

lardi Carlo, id.; Pessina Cesare, id.; Italo Canavesi, Milano; Algisi dottor Daniele, Crema; De Barbieri Alfredo, Genova; Ottolenghi Cesare, id.; Tamburini Giacomo, id.; Luccarda Giuseppe, id.; Passerini Mario, Milano; Taccani Piero, id.; Lorenzetti Silvio, id.; Guarneri Francesco, id.; Bossi rag. Oscar, id.; Jacquier Paolo Alberto, id.; Bigatti Giampiero, id.; Barberi Ernesto, id.; Testa Aurelio, id.; Serati Carlo, id.; Farinelli Italo, Bellinzona; Haufman Jacob, id.; Buni Carlo, id.; Gattia Alarico, Milano; Ghisi Pietro, id.; Coro Angelo, Torino; Borsotti Francesco, id.; Principe Luigi, id.; Nepoti Luigi, id.; Levi Dorino, id.; Torre rag. Emilio, Genova; Alberti Rodolfo, id.; Viganigo Vincenzo, id.; Mariani Aldo, Milano; Marcara Carlo, Busto Arsizio; Marcara Pino, id.; Colombo Alfredo, id.; Della Torre Mario, id.; Leva Ermenegildo, id.; Allieri Andrea, id.; Panzetti Riccardo Bergamo; Donadoni Ferrante, id.; Bottigelli Edoardo, Busto Arsizio; Sonzi Eugenio, Monza; Picena Cesare, Torino; Sesquero Carlo, id.; Gay Angelo, id.; Sordo Vittorio, id.; Rebuffo Giacinto, id.; Ceresi Vincenzo, id.; Carignani di Valoris conte Edoardo, id.; Toselli Paolo Emilio, id.; Aglietta Ugo, Biella; Gremmo Antonio, id.; Negro Pierino, id.; Ramella Giuseppe, id.; Torregiani Umberto, Modena; Buni Romolo, Milano; Tubino Eugenio, Genova; Mazzarino Vittorio, Milano; Minonzio Luigi, id.; Valsecchi Arturo, id.

Totale 87.

Le Sezioni dell' "Audax" ...

La Sezione milanese.

Fu tra le prime a costituirsi in Italia dopo la geniale idea di Vito Pardo; accolta sul principio con diffidenza, cominciò ad essere meno discussa e più apprezzata.

Vi furono vivaci polemiche sui due giornali sportivi milanesi sui famosi 200 chilometri, e sulle non meno discusse 18 ore, e Luigi Masetti, *Pennino*, e qualcun altro, colle loro più o meno giuste argomentazioni, fecero sì che qualcuno prendesse l'iniziativa, e questi fu Riccardo Rapazzini (ora console del T. a Pisa), il quale per la sera del 25 luglio 1898 invitò i volenterosi ad una riunione nei locali dell'*Orologio* per gettare le basi di una sezione milanese, ed il 21 agosto la prima marcia ufficiale venne effettuata, e tredici iscritti avendola compiuta « su quel numero di soci, venne dichiarata costituita la sezione dell'Audax a Milano.

Il primo anno di vita fu monotono, benché pochi volenterosi, quali il Bossi, il Cosenza ed il buon Rapazzini si sforzassero a far attiva propaganda per invogliare gli amici e conquistare l'ambito distintivo promesso dalla Direzione Generale. E, dopo aver raccolto 17 soci, tra cui la coraggiosa signora Alessandrina Maffi, che fu la prima signora in Italia ad essere nominata Audax, dopo aver effettuato poche passeggiate insignificanti, si attese il secondo anno colla certezza che esso avrebbe portato un nuovo soffio di vita.

E così avvenne infatti. Fu appunto nel 1899 che da questa sezione venne indetta la prima gran marcia dei ciclisti scelti, libera anche ai non Audax, la quale raccolse 39 iscrizioni tra le diverse sezioni, offrendo agli arrivati una bella medaglia d'argento di conio speciale. E siccome l'appetito vien mangiando, fu allora che sorse subito l'idea di bandire presto un'altra gran marcia, non più di 335 km. in 21 ore, ma di 540 km. in ore 36, non più libera a tutti, ma riservata agli audax, e di offrire una medaglia d'oro anziché d'argento; ma ad effettuare questo sogno, che ora viene realizzato, ci vollero tre anni! Ma furono tre anni di gloria per la sezione. Le file degli audaci si ingrossarono, le gite più frequenti presero un aspetto maggiormente turistico e anche nell'inverno, non potendo far altro, si organizzò un carosello ciclistico in un veglione al teatro Carcano, in cui gli audax milanesi ottennero la bandiera d'onore.

Ed il 1900 segnò un nuovo passo in avanti; gite domenicali, escursioni alle prealpi, marce ufficiali in abbondanza, furono all'ordine del giorno ed in tutti i convegni turistici indetti nell'Alta Italia, sempre fu vista sventolare la bandierina della sezione milanese.

Ed un fatto di grande importanza diede nuovo alimento all'avvenire di essa, e fu la costituzione della sezione in società turistica.

Noi sappiamo benissimo che l'idea prima di Vito Pardo, allorché fondò l'Audax, era di far sorgere un'associazione ciclistica ideale, cioè senza tasse; ma l'esperienza diede un risultato opposto. Non vincolati da nessuna quota benché minima, i soci sentivano che il loro semplice numero non avrebbe potuto far esistere una società, la quale era impossibile che esistesse mancando di mezzi. E lo scrivente propose allora una quota trimestrale che collo svilupparsi della sezione divenne mensile; venne redatto un regolamento interno, in virtù del quale appena compiuta la prima marcia ufficiale, ogni approvato è lasciato libero di accettare o non di far parte della società il cui scopo è l'affratellamento degli audaces mediante frequenti riunioni e manifestazioni turistiche.

Poche furono le defezioni, le quali diminuiscono col progredire della sezione.



Rag. Marcora, direttore della Sezione di Milano.

Ed in quell'anno cominciò una nuova vita attivissima per l'Audax milanese. Prese parte a dieci convegni, alla marcia Firenze-Roma per recarsi ai congressi del Touring e dell'Audax, indisse settimanalmente escursioni alle quali i soci accorrevano con entusiasmo, e compiendo individualmente lunghi viaggi per ogni parte d'Italia.

Ed allo spuntare del nuovo anno ebbe la rara fortuna di scovare tra i propri soci un direttore che ha il merito grandissimo di aver portato la sezione al grado attuale di prosperità che forma l'ammirazione delle altre sezioni consorelle. Il rag. Mario Marcora, coadiuvato da appassionati audax che i soci elessero a dirigere le sorti della sezione, ha dedicato ad essa tutta l'attività di cui poteva disporre, promuovendo una sottoscrizione che fruttò l'ammiratissima bandiera sociale, e dotando infine l'Audax milanese di una sede propria.

E nello scorso anno venne da lui ideato il riuscitosissimo convegno degli Audax a Vercelli. Non vi furono regioni che gli audace non esplorassero da lui condotti; dai passi alpini della Furka, del Semiponte e del Maloja alle sponde del Tirreno e dell'Adriatico, dalle pianure lombarde alle incantate regioni dello Spluga e dell'Engadina, e le escursioni ciclo-alpine si alternarono alle marce ufficiali ed ai convegni in cui la sezione milanese, sempre ammirata, compariva a gettare la sua nota gaia e ad indicare collesempio la forza raggiunta coll'unione raterna di tutti gli affigliati.

Ed in quattro anni di vita si raccolsero un centinaio di soci, approvati in quindici marce ufficiali, e per accontentare gli aspiranti occorrerebbero non tre ma dieci marce all'anno per reclutarli, tanta è la simpatia di cui è circondata dal mondo ciclistico milanese.

Ed or son otto giorni ha pure conquistato il più popolare dei corridori, Romolo Buni, che abbandonata la pista, si è ora volto con passione alla nuova triomfante emanazione del ciclismo.

Ed ora che per iniziativa di questa fiorente sezione si compie un avvenimento veramente grandioso che illumina l'audax italiano di una luce più fulgida, non crediate che la grande marcia sia la maggiore manifestazione che essa sappia escogitare; per questo anno forse, ma per gli anni venturi chi vivrà vedrà e applaudendola ne ammirerà le idee geniali.

Barberino.

La Sezione bolognese.

È presidente di questa Sezione Antonio Pezzoli. L'Audax bolognese fu fondato nel 1898 con la marcia tenutasi da Bologna a Torino, di 24 ore, km. 334 (6-7 agosto).

In seguito essa compi 2 marce ufficiali di 200 km. in 14 ore nel 1899, una pure di 200 km. in 14 ore nel 1900 e due nel 1901, raggruppando in tutte queste marce 63 soci. Anche quest'anno verranno compiute due marce.



Antonio Pezzoli, corrispondente dell'Audax Bolognese.

Officine Giuseppe Ricordi - Automobili

MILANO, Via Porta Tenaglia, 9

Rappresentante esclusivo per l'Italia
delle Case

DE DIETRICH e C. di Niederbronn
BENZ e C. di Mannheim
COTTEREAU e C. di Dijon
CLÉMENT di Parigi

Vendita esclusiva per la Lombardia delle rinomate vetturette Fratelli Ceirano di Torino.

Vetture PANHARD e LEVASSOR - Pronta consegna

Sempre pronti nel vasto Garage per la prova e la vendita diversi CHASSIS e VETTURE COMPLETE delle Case rappresentate.

Vetture e Vetturette nuove e d'occasione
Omnibus - Carri-trasporto, ecc.

Grande Atelier adatto e montato
per qualsiasi riparazione.

Ricco assortimento d'accessori d'ogni genere.
Oggetti e vestiario per Automobilisti.

MARQUART & ISENBURG

MILANO

Grande Deposito di Materiale ed Accessori
per Velocipedi e Motocicli

Esclusivi Rappresentanti e Depositari delle

- Serie « Eadie » originali della Eadie Mf. C. di Redditch per bicicletti da corsa e da viaggio.
- Serie « Eadie » originali per motociclette.
- Freni « Carloni » 1892 con funzionamento dalla manopola.
- Mozzi « Morrow » a freno contrappedale.
- Mozzi « Twospeed » con cambiamento di velocità.
- Assortimento di tutte le Novità Ciclistiche.



Ing. Emanuel di A. Rosselli

AUTOMOBILI E MOTORI

Torino

Via Nizza, 29 e Via Baretti, 2

Fatti e non parole...

Essendomi ammalato potei provarla una sola volta e posso dirle che, grazie alle sue gentili indicazioni, mi bastò quella volta per apprezzare il valore del funzionamento di sì caro ginello. Non le sto a dire che dopo poche pedalate infilai una strada di campagna, e filai come un direttore, non di quelli della linea Torino-Cuneo. Debbo dirle che non aspetto che la buona stagione per consumare delle benzina che qui ho trovato buona e a buon prezzo; debbo dirle che quando il motore si è scaldato, si fila d'incanto, tanto che ho superato varie salite che colla bicicletta comune mi davano da fare, con meraviglia di questi buoni Friulani abituati a vedere altri automobili che s'impennano spesso e volentieri.

SALVADORI VITTORIO, Capitano Direttore dei Conti
Reggimento Cavalleggeri Saluzzo - UDINE.

VETTURETTE

PEUGEOT

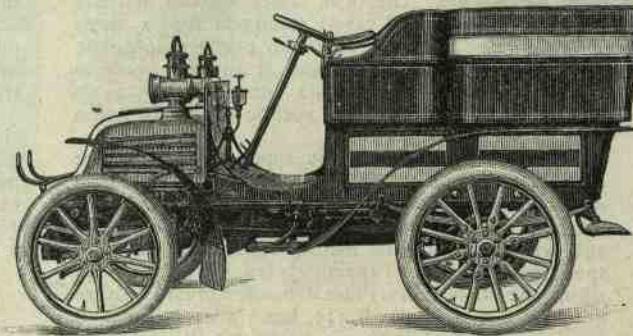
5 Cavalli

Motore verticale avanti

Velocità fino a 45 km. all'ora.

Prezzo Franchi 3500.

Ing. A. Tacconis Rappresentante generale per l'Italia



Vetture leggere

Cavalli 6 1/2

Motore verticale avanti

Monocilindrico.

Prezzo Franchi 4800.

DITTA CARLO FESTA E C°

ROMA - Via Due Macelli, 59 B - ROMA

Gran Garage con Officina per Riparazioni

ROMA — Via Corsi, 18 — ROMA.

VETTURE

10 e 20 Cavalli

Motore verticale avanti

4 Cilindri

Velocità fino a 80 km. all'ora.

Vetture leggere

8 Cavalli

Motore verticale avanti

2 Cilindri.

Oesterreichisch-Amerikanische
Gummifabrik = Actiengesellschaft
Vienna XIII. Breitensee.

Fabbricanti di ogni sorta di camere d'aria, fascie Dunlop, coperte pronte tipo Dunlop e tipo Continental, e tutti gli accessori in gomma per Biciclette ed Automobili, nelle più differenti qualità ed a prezzi convenientissimi.

BANCHIERI, TREMONTANI & C. - MILANO

Nuova Fabbrica di Articoli di gomma elastica con Stabilimento in VIA SAVONA, 28

Specialità in coperture
e camere d'aria per Biciclette

NUOVA COPERTURA BREVETTATA

Fascia di gomma indistaccabile dalla tela

La fascia di gomma è unita alla tela
mediante un nuovo sistema brevettato di vulcanizzazione in blocco

* SOLIDITA' E DURATA SENZA PARI *

La Sezione genovese.

La Sezione genovese, costituita nel 1898 da un gruppo di volenterosi, dove fu eletto segretario l'attuale corrispondente, non poté esplicarsi, perché il corrispondente avv. Cesare Grondona diede le dimissioni, trovando che il compiere i 200 km. regolamenti era cosa difficile data la topografia della nostra città fra un cerchio di monti; lasciata così in abbandono, sorse la Sezione di Sampierdarena e la corsero in gran numero i Genovesi, i quali fecero due e più marcie.

Il signor De Barbieri, quale segretario nella sua fondazione di quella di Genova, compiute le due marcie con Sampierdarena, scrisse alla Direzione di Roma per il da farsi; e si ebbe in risposta di accettare la carica di corrispondente per Genova indicando subito una prima marcia, la quale fu eseguita per la prima

volta il 20 agosto 1899 e così resta questa la data definitiva di fondazione; a questa ne seguirono altre sino al numero di 13 comprese 2 gran marcie di km. 300 in 18 ore, con metà percorso sui monti, le quali raccolsero ognuno oltre 40-45 partenti e poco meno arrivati: molte altre furono le manifestazioni indette e non eseguite causa il tempo; non va dimenticata la gran marcia Genova al convegno di Bologna, km. 300, in ore 18, con 50 partecipanti, partiti da casa con acqua e bloccati a Tortona da un diluvio; partecipò ai convegni audax di Alessandria, Vercelli, Cremona, a quelli del T.-C. I.; i suoi soci raggiungono il numero di 120 circa.

Quest'anno costitui una sede propria in via XX Settembre (Caffè Alessandro Volta).

Il corrispondente della Sezione, pure console del T.-C. I., che è suo intento riunire ed affratellare il ciclismo genovese, può essere soddisfatto della gior-

nata del convegno di Voghera cui parteciparono 40 soci conquistando il primo premio di rappresentanza.

La Sezione romana.

Vito Pardo è una delle più caratteristiche figure del ciclismo italiano. Questo scultore ha portato nel ciclismo la sua indiscussa genialità d'artista: egli ha nella capitale italiana tenuto sempre vivo il fuoco sacro del ciclismo, cercando di non lasciare che si confondesse fra i comuni mezzi di trasporto, ma facendone un modo efficace di ginnastica simpatica e salutare.

Della Roma-Milano egli seppe essere grandissima parte: della Roma-Torino fu addirittura l'anima, come fu l'anima di quell'Audax Club di Roma, che in così poco tempo seppe divenire nazionale, e che è certamente una delle più caratteristiche e simpatiche manifestazioni dell'attività ciclistica italiana.

I GRANDI TIRI AL VOLO A BOLOGNA

Nei tiri ha funzionato in modo inappuntabile l'impianto elettrico dello Stand Sociale, azionato dal distributore automatico del sig. Dagna. L'apparecchio ingegnoso, di cui si è ripetutamente occupata la cronaca sportiva dei giornali locali con parole molto lusinghiere per l'inventore, ha ricevuto in questa occasione il suo battesimo definitivo riscuotendo il plauso generale dei più forti tiratori d'Italia, che lo hanno giudicato *insuperabile*, in quanto che soddisfa nel modo più semplice ed elegante a tutte le esigenze nel tiratore che vede in esso una sicura salvaguardia della perfetta regolarità delle gare. Messo in movimento dal tiratore stesso l'apparecchio sorteggia segretamente la cassetta, e mediante la marca di pagamento, che il tiratore deve introdurre, nell'apposito congegno, si predispose il circuito elettrico corrispondente alla cassetta sorteggiata. Al comando di *full* si determina lo scatto della cassetta colla semplice pressione di un bottone elettrico ordinario. Si tende che se il tiratore dimentica di pagare il piccione, la cassetta non si apre. Quando il tiratore ha diritto di ripetere il colpo senza pagamento, si prevede al caso mediante speciale congegno.

I pappi commutatori a leva situati sotto il commutatore girante rendono possibile l'apertura delle cassette a numero prestabilito per le coppiole o per qualsiasi altra combinazione che i tiratori volessero fare.

Latì l'impressione straordinariamente favorevole che ne hanno riportata tutti i tiratori, è da ritenersi che l'apparecchio troverà larga applicazione anche perché si può applicare a qualunque tipo di cassette. Ecco ora il risultato delle gare:

Prima giornata - Giovedì 8.

Ore 1,30. — *Poule* apertura, 1 piccione a metri 26. Premio unico 75 o/o sulle entrate, L. 240. Viene

diviso fra i signori Tarchioni, Stagni Federico, Stagni Alfredo, Catenacci, Perego, Monari e Berselli con piccioni 5 su 5. Fu accordata la divisione per non ritardare il principio della gara del Tiro regolamentare n. 1. — 1 piccione a m. 26, gara fino a m. 29. Premi L. 1600.

Inscritti 51 tiratori, e vi figurano i migliori fucili d'Italia: il Dalla Casapiccola, Fadini, Giudicini, Catenacci, Perego, Herculani, Gregorini (Castoldi, Cavallini, due tiratori forti che daranno da torcere del filo nel gran premio di domenica) ed altri. Dopo molte padelle, viene vinto il

1° Pr. di L. 1000, Cavallini di Bologna (f. tir.) pic. 11 11
2° » 400 Miola di Vicenza » 10 11
3° » 150 Peclerzoli di Carpi » 9 10
4° » 100 Herculani di Bologna » 9 10

I piccioni vengono lanciati colla cassetta elettrica del cav. Dagna, che lavora con vera precisione e venne elogiata da tutti i presenti, dove si spera che venga adottata in altri tiri.

Seconda giornata - Venerdì 9.

Giornata piovosa. Fra i tiratori notasi il marchese Torrigiani di Firenze, uno dei primi fucili d'Italia, celebre nelle scommesse, nelle quali una che tenne anni or sono, uccise 936 piccioni su 1000, in 7 ore e mezza, invece delle 12 ore stabilite. Oggi è stato l'eroe della giornata.

Ore 13. — *Poule* d'apertura, come prima, giovedì, L. 140 divise fra Torrigiani, Sagri Alfredo, Sani Giovanni con 9 su 9.

Ore 14. — Tiro regolamentare n. 2. (Vedi tiro regolamentare n. 1).

Tiratori iscritti 54. Notasi i migliori tiratori d'Italia; dopo una lunga lotta:

1° premio L. 1000, Torrigiani di Firenze, piccioni 18 su 18; 2°, 3° premio, L. 400, 150, divisi: Herculani e Stagni di Bologna, 17 su 18; 4° premio, L. 100, divisi: Gregorini di Bologna, Riva di Modena e Grezzoli di Torino.

Furono molto ammirati i sigg. Herculani e il presidente Gregorini per i bei tiri fatti.

Sul campo viene improvvisata una *poule* doppietta con piccioni lanciati a mano: 14 iscritti, L. 240. Dopo una discussione di belle doppiette viene vinto dal Fadini.

Un'ultima doppietta colla cassetta, 10 tiratori, L. 150, viene vinto dal sig. Isolani di Bologna che col tempo diverrà uno dei migliori. (Giornata tutta piovosa, l'apparecchio elettrico del cav. Dagna non ha potuto funzionare).

Terza giornata - Sabato 10.

Giornata nuvolosa, si riapre con la *poule* alle ore 13. L. 315, divise al 3° piccione (per non perdere tempo per tiro regolamentare) dai sigg. Guianni, Torrigiani, Sani, Grandi, Castoldi, Catenacci, Vignoli, Perego, Salma e Zonda: concorsero 21 tiratori.

Ore 14. — Tiro regolamentare n. 3. (Vedi tiro regolamentare n. 1). Concorsero 48 tiratori; dopo una lunga lotta vince:

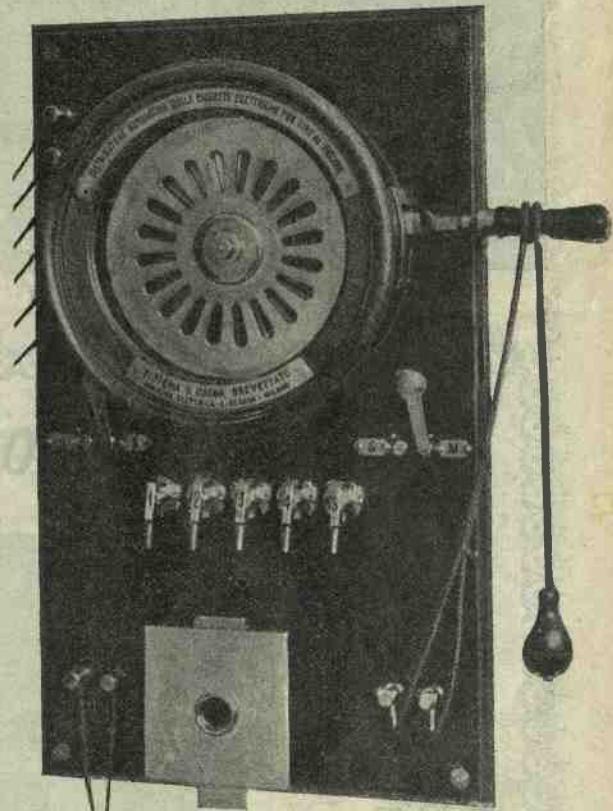
1° Pr. Fadini di Crema L. 1000, picc. 17 17
2° » Catenacci di Milano » 400 » 16 17
3° » Guianni di Firenze » 150 » 15 16
4° » Randi di Lugo » 100 » 14 15

Poule libera, L. 315, tiratori 21. Dopo una lunga lotta vivace vincono i signori fratelli Stagni Federico e Stagni Alfredo.

E' stato in funzione l'apparecchio elettrico del cavaliere Dagna, con una precisione massima.

Domani domenica grande aspettativa del gran premio (Gran tiro, 5 piccioni a metri 26, gara a m. 28). Sono pervenute iscrizioni di nuovi tiratori.

1° Premio, L. 3000; 2°, L. 1000; 3°, L. 500; 4°, L. 300; 5°, L. 200.



Distributore elettrico delle cassette per tiro al piccone che ha funzionato nello Stand di Bologna per le grandi gare di maggio. (Sistema Dagna, brevettato).

Entrano in questa gara, senza bisogno di entrata, i signori Herculani, Randi, Catenacci, Fadini, Miola, Grewy e Castoldi, che a tutto ieri avevano ucciso 21 piccioni.

Quarta giornata - Domenica 11.

Ore 14. — Gran tiro, premi L. 5000. Inscritti 50; vi si presentano i migliori fucili d'Italia. Dopo una lotta vivace vince:

1° Premio, L. 3000, Fadini di Crema; 2° premio, L. 1000, Stagni Alfredo di Bologna; 3° e 4° premio, L. 500 e 300, divisi fra Torrigiani di Firenze e Grewy di Torino; 5° premio, L. 200, Guidicini di Bologna.

La nuova Società Torinese di Tiro a Volo

Si è costituita in Torino una nuova Società tra i dilettanti di tiro a volo.

La Società si propone lo scopo di promuovere, in modo economico, l'istruzione per i tiri a volo.

Provvisoriamente la Società ha scelto come campo di tiro un terreno sulle sponde del Po, nei pressi di San Mauro. Presto però possederà un campo cintato nei pressi di Torino e forse alla Barriera di Stupinigi (campo delle corse).

La Società, che conta un numero notevole di soci, ha già tenute diverse gare nelle domeniche scorse. Una importante per numero di premi e per tiratori iscritti è indetta per domenica 25 maggio, giorno in cui avrà luogo l'inaugurazione ufficiale della Società.

La Direzione della Società si compone dei signori avv. Omero Agostini, presidente, dott. cav. Enrico Arnellino, vice-presidente, e di quattro consiglieri.

È presidente onorario l'avv. cav. F. Presbitero.

Se volete essere sicuri di un buon acquisto, provvedetevi delle rinomate Biciclette

Triumph, Cleveland, Durkop, ecc., munite di tutte le ultime novità.

Prezzi eccezionali
Cambi e riparazioni

Attilio Beretta, C. P. Romana, 69-71 - Milano

CICLISTI!

Agostini avv. Omero
Mina Edoardo Mocagatta avv. V. Marchisio F. C.
Brezzi Carlo

La Presidenza della nuova Società di tiro a volo Torinese.

SCHERMA ITALIANA ALL'ESTERO

Enrico Casati

Tra i maestri di scherma italiani che all'estero onorano l'arte nostra, è da annoverarsi Enrico Casati, milanese.

Dopo di essere stato maestro militare, in Montebello (8°) e in Saluzzo (12°) cavalleria; insegnò alla *Forza e Coraggio* e in vari Circoli milanesi. Ma un giorno (circa dieci anni o sono) gli venne il ticchio di emigrare e andò a fondare una sala d'armi a Montevideo. In breve il suo nome fu popolare quanto la sua scherma nella capitale dell'Uruguay, dove riuscì a conquistare le simpatie universali dell'arte italiana, praticata ormai dalla migliore società della Repubblica Orientale.

Maestro alla *Cristoforo*, al *Casino Italico*, al *Club Uruguay*, vi raccolse gli elementi per fondare *El Círculo des Armas*, forse il più importante centro schermistico del Sud-America, e una sala propria, della quale è qui riprodotta la fotografia.

Tra gli ultimi avvenimenti organizzati dal Casati a Montevideo, è da ricordare l'Accademia, alla quale, tra gli altri, parteciparono Pini e Greco, due gagliarde spade italiane.

Per coloro che non lo conoscono, e per quelli che per avventura l'avessero dimenticato, qui abbiamo riprodotto l'effigie del bravo Maestro.

Lo si guardi bene; se



Il maestro di scherma Casati.

ne sta abbottonato come un vecchio soldato; e, sapete il perché?... Perchè la sua modestia non gli concede di far vedere la grossa ed artistica medaglia d'oro, della quale recentemente e spontaneamente gli fecero omaggio gli schermitori di Montevideo! I. GELLI.



La sala di scherma Casati.

MILANO

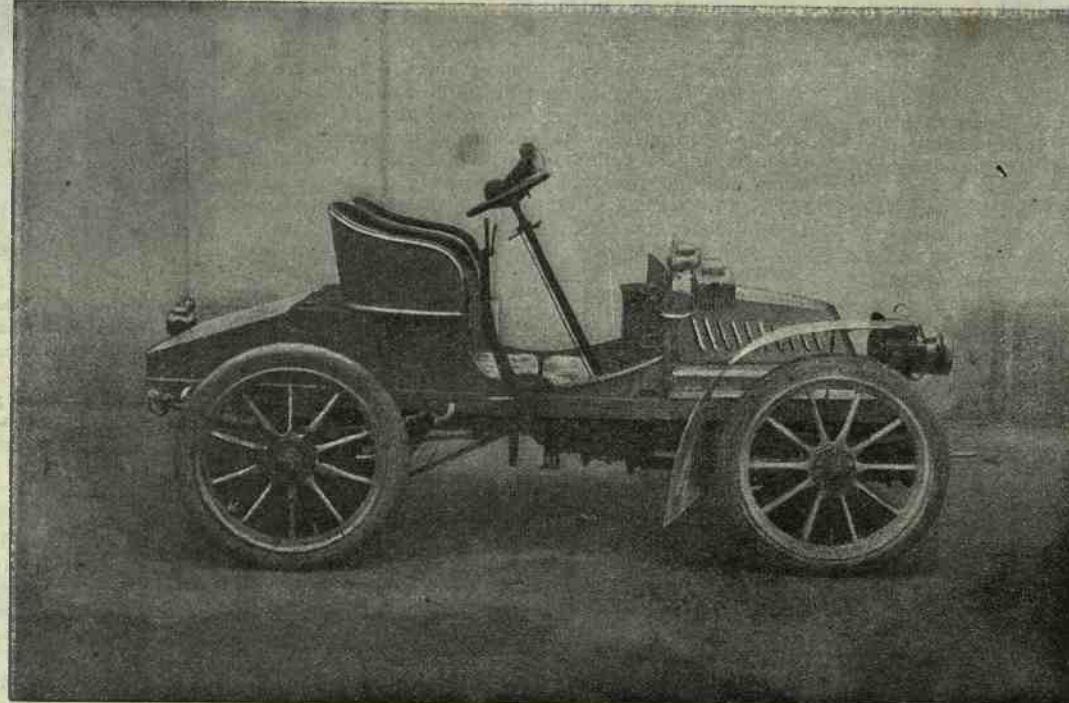
Via Francesco Melzi, 3

Isotta Fraschini e C.

MILANO

Via Francesco Melzi, 3

Vetture leggere
da 6 1/2 - 8 - 12 HP
Tutte le forme di Carrozzeria



Indirizzo telegrafico:

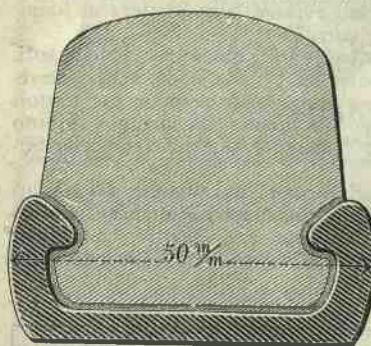
"Automobili - Milano",

Telefono num. 24-39

ISOTTA FRASCHINI e C., Rappresentanti per l'Italia delle Case :

RENAULT Frères, di Billancourt - Vetture leggere da 8 HP (motore De Dion) col nuovo cambiamento di velocità.

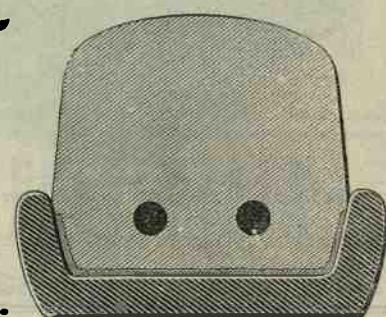
ASTER, di Saint-Denis - Motori da 6 1/2, 9 HP a un cilindro.
Motori da 8 e 12 HP a due cilindri con regolatore.



MAISON S.T. TALBOT

Gomme piene per Carrozze
Pneumatici per Automobili
Pattini pneumatici per cavalli

CASA DI MILANO - 46, Foro Bonaparte.



Cicli WANDERER

Rappresentante per l'Italia

Unica marca Tedesca premiata col **GRAND PRIX** all'Esposizione Mondiale di Parigi 1900. - La preferita dai Principi della Casa Imperiale e della Confederazione Germanica.

EUGENIO PASCHETTA via Pietro Micca, 12.

TORINO

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

AUTOMOBILISMO REGALE. — Domenica scorsa S. M. il Re e la Regina, trovandosi a Torino per le feste di questi giorni, vollero fare una gita in automobile senza dare alcun preavviso. Discesero dai loro appartamenti e saliti in un'automobile Panhard, guidata dal signor Giovanni Ceirano, partirono in compagnia del generale Brusati.

I funzionari ed agenti dell'Ufficio di Casa Reale, appena furono informati dell'improvvisa uscita dei Sovrani da palazzo, si misero in moto — alcuni in bicicletta, altri in vettura — per scoprire almeno la via presa dall'automobile reale, ma non vennero a capo di nulla.

Furono anche chieste telefonicamente notizie a tutte le barriere daziarie, ma le risposte furono negative. Solo più tardi si seppe che l'automobile reale era giunta in meno di un'ora a Racconigi dove i reali si fermarono un'ora e mezzo circa per visitare i lavori del castello.

Acclamati da enorme folla, accorsa non appena la notizia si sparse, ripartirono verso le 16.30 ed alle 17.30 rientravano a palazzo reale.

MOTORISMO FLOREALE. — Una festa d'eleganza e di fiori con automobili adornati si sta concertoando dal C. A. d'Italia per il prossimo giugno ed avrebbe luogo nel Giardino reale a scopo di beneficenza.

UN CONCORSO AUTOMOBILISTICO riservato alle signore venne aggiunto al

programma delle feste di Pentecoste a Bexhill (Inghilterra).

IL RECORD DEL CHILOMETRO



automobile a benzina venne sabato scorso coperto dal signor K. W. Vanderbilt, sulla strada da Ablis a Saint-Arnons in 32' 2/5, ciò che da una media oraria di km. 111.660. Il sig. K. Vanderbilt guida una vettura Mercedes di 40 HP pesante in assetto di marcia chilogrammi 980.

«LE CIRCUIT DU NORD» richiama sempre più l'attenzione dei motoristi francesi, che si ripromettono dal medesimo grandi risultati anche per l'industria nazionale. Gli iscritti alla categoria *vitesse* sono 88.

CICLISMO

UN NUOVO CIRCOLO CICLISTICO AD ALESSANDRIA. — Nel popoloso sobborgo del Cristo si costituisce recentemente un Circolo sportivo, che ben presto raccolse numerosi soci.

La presidenza riesci così composta:

Agente Esclusivo

GHELFİ EMMO
Piazza Statuto, 13
Via Cernaia, 27
TORINO

AUTOMOBILI

*Le Biciclette
Nalmann
sono le migliori!*

Riparazioni - Cambi - Noleggi - Ingrosso - Dettaglio

Presidente, Ricagni Francesco; vicepresidente, Bruni; cassiere, Migliora; segretario, Marchesotti.

L'AUDAX BIELLESE. — Causa il cattivo tempo e le pessime strade, solo domenica scorsa ebbe luogo la prima prova ufficiale dell'*Audax Ciclistico*, sezione di Biella.

Oltre ai numerosi soci, cui presero parte pure cinque aspiranti, si presentarono al traguardo, percorrendo km. 202 in circa 14 ore, partendo da Biella, toccando Arona, Stresa, Pallanza e Griffa.

LE RIUNIONI DI PARIGI. — Giovedì scorso al Parc des Princes, nonostante il tempo cattivo, si effettuarono alcune gare. Nella corsa *scratch* riuscirono: 1. Van den Born (reduce da Torino); 2. Jue; 3. Didierants.

Segui il *match* Lawson-Jacquelain. In entrambe le prove vinse quest'ultimo, come era da prevedersi, non essendo l'americano ancora in forma. La seconda prova si svolse sotto l'acqua.

LA RIUNIONE DI COLONIA. — Favorite da una splendida giornata, giovedì 8 ebbero luogo le corse ciclistiche, cui parteciparono gli italiani Bixio e Ferrari. Nella gara *scratch* giunsero: 1. Ellegaard; 2. Ferrari; 3. Arend. Nella gara *tandem* furono primi: Ellegaard-Arend; secondi, per poco, Ferrari-Bixio.

UNA GRANDE RIUNIONE A BOLOGNA. — Sulla pista della Montagnola, col concorso della Società *Risveglio della vita cittadina*, avrà luogo, nei giorni 31 maggio e 1° giugno, una importante riunione di corse internazionali.

I premi ammontano a 2500 lire.
CHILOMETRI 72 E 560 METRI IN UN'ORA. — Domenica al Parc des Princes si è disputata la corsa dell'ora. L'americano Elkes conduce dapprima la corsa. Linton dopo 5 chilometri accelerà, prende la testa e conserva il primo posto sino alla fine battendo tutti i records precedenti.

Nell'ora Linton copre km. 71 e 660 metri; 2. giunge Robl, km. 70 e 338 m.; 3. Elkes, km. 61 e 338 m.; 4. Edoardo Taylor, km. 56.

Il forte tedesco Dickentmann cadde durante la corsa e abbandonò.

Il record di Linton fu martedì abbassato da Robl che copri km. 72.560.

UNA RIUNIONE A NOVARA. — Sotto l'alto patronato delle signore novaresi, e per cura di quel solerte veloce club, nei giorni di giovedì 29 maggio e domenica 1° giugno, avranno luogo al velodromo Sociale di Novara importanti corse ciclistiche, con ricchi premi in medaglie ed oggetti d'arte.

CANOTTAGGIO

AL R. C. C. «BARION» DI BARI. — (*Biondino*). — La stagione primaverile inoltrandosi, molti soci del «Barion» ritornano alla spiaggia ed incominciano ad interessarsi del canottaggio.

Finora, all'infuori di qualche uscita di piacere, il lavoro d'allénamento non è incominciato.

Nell'ultima assemblea, fu riconfermata per il biennio 1902-1903 la passata amministrazione e cioè:

Presidente cav. uff. F. Manzari,
Vice-presidente Nicola Chiarappa,
Segretario ragioniere F. Lapeagna,
Tesoriere Arturo Capellini,
Economista Cesare Narducci,
Consigliere ragioniere L. Gambarini,
Id. avvocato A. Russo,
Direttore canottaggio P. Diana,
Ispettore M. Russo.

GIUGNO SPORTIVI

I CAMPIONATI NAZIONALI DEL TENNIS. — Venerdì si è chiuso il torneo nazionale di *law-tennis* a Bologna.

Nella gara semplice singolare riuscirono: 1. Turthou, di Firenze; 2. Pfleiderer, di Napoli; 3. Pirelli, di Milano; 4. Nathan, di Roma.

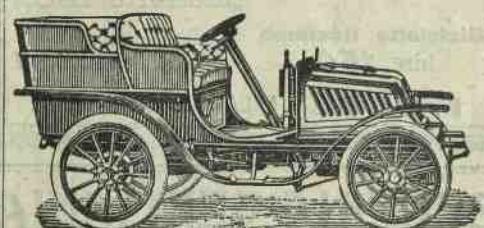
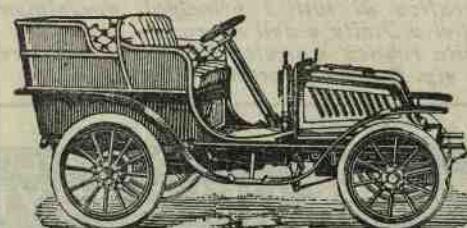
Nella gara a coppie semplici fu 1. la coppia Turthou-Daccia, di Firenze; 2. la coppia Malvezzi-Carega, di Bologna; 3. la coppia Pfleiderer-Ricciardi, di Napoli; 4. la coppia Peccioli-Zucchini, il primo di Firenze, il secondo di Bologna.

Nella gara singolare *handicap* riuscirono: 1. Nathan; 2. Carega; 3. Caccia; 4. Turthou.

Nella gara a coppie *handicap* furono 1. Nathan-Tamburini; 2. Peccioli-Zucchini; 3. Malvezzi-Carega.

Nella gara singolare semplice finale riuscirono: 1. Nathan; 2. Malvezzi; 3. Peccioli.

Automobili
Darracq



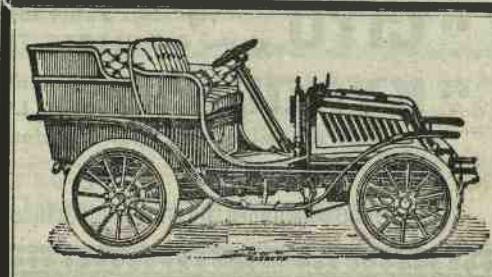
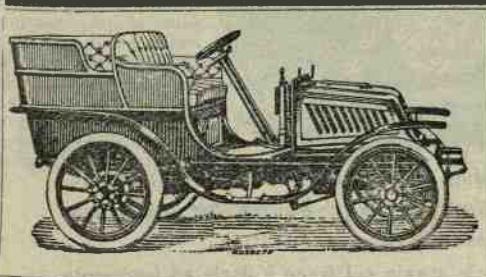
Prima di comperare un'Automobile venite a vedere lo STAND della

DARRACQ

all'Esposizione delle Automobili di Torino, dove potete vedere e provare delle vetture da 9, 12, 16 e 20 HP, e troverete delle vetture sempre pronte dal Rappresentante generale per l'Italia:

E. WEHRHEIM - Torino

Via Silvio Pellico, num. 24



IPPICA

CONCORSO IPPICO A BARI. — (Lapagna). Domenica 4 maggio con tempo splendido si è svolta la prima giornata di corse al Campo San Lorenzo; un pubblico numeroso ed elegante assisteva, tanto nelle tribune come nel prato.

Ecco l'esito delle corse:

Prima corsa, galoppo: Premi L. 1000, 500, 300; metri 1000. Inscritti 5. Corrono: *Speranza* di G. Marchio, *Sunembe* di T. Pomponi, *Elù* di G. Chalcangi e *Tina* di O. Spagnoletti.

Vincere due prove.

Primo premio, *Speranza*; secondo, *Sunembe*; terzo *Elù*.

Seconda corsa, trotto: Handicap dilettanti. Premi L. 1500, 1000, 500; metri 1609. Inscritti 5. Corrono: *Fedora* di A. Angeli, m. 1589; *Pin* di G. Carsana, m. 1589; *Nino* del conte Sabini, m. 1519; *Ida* di G. Marchio, m. 1519.

Vincere due prove.
Primo premio, *Fedora*; secondo, *Ida*; terzo, *Nina*.

Terza corsa, Handicap internazionale: Premi L. 2000, 1000, 500; metri 1609. Vincere due prove. Inscritti corrono: *Lincoln*, m. 1500, di E. Massini; *Galante*, m. 1550, di G. Seghetti; *Jena*, m. 1580, di T. Pomponi; *Centella*, m. 1609, di T. Pomponi.

Prima prova. — Arriva primo, *Centella* (2' 18''); secondo, *Galante*; terzo, *Jena*.

SCHERMA

IL TORNEO INTERNAZIONALE DI TORINO. — Il torneo sarà iniziato il 29 maggio ed i concorrenti dovranno in tal giorno, alle ore 7,30, trovarsi riuniti al teatro Vittorio Emanuele.

La Giuria sarà composta dei signori: tenente generale comm. Manfredo Cagni; conte Alfonso Ripa di Meana; comm. An-

tonio Arlotta; tenente-colonnello cavaliere Carlo Miozzi, dell'11° bersaglieri; cav. Masaniello Parise, direttore tecnico della Scuola magistrale militare di scherma; ing. cav. Agostino Nasi; cavaliere Roderico Rizzotti; prof. Giovanni Montemartini, della R. Università di Pavia; Eugenio Grimaldi, vice-presidente della Società genovese di scherma; Enzo Barbera, del Circolo schermistico palermitano; rag. Antonio Azzano di Venezia.

Fungeranno da giudici di campo i maestri: Luigi Scalenghe, della Scuola di guerra; Paolo Vergiai, id. id.; Ettore Dabbene, id. id.; Carlo Guasti, della Scuola d'applicazione d'artiglieria e genio; Ernesto Vertecchi, dell'Accademia militare; Giorgio Gallanzi, id. id.

Qualora il numero dei concorrenti superasse le previsioni, l'inizio del torneo dovrà essere anticipato di qualche giorno.

ATLETICA

IL TERZO CAMPIONATO PIEMONTESE SOLLEVAMENTO PESI. — Ebbe luogo domenica nei locali del Club Sport Audace. Prese



AUDASSO PAOLO gerente responsabile.

SPLENDIDA OCCASIONE

Causa partenza cederebbe subito vettura De-Dion Bouton originale 5 HP, carrozzeria di lusso, quasi nuova, in ottime condizioni di funzionamento.

Prezzo convenientissimo.

Rivolgere richieste A. P. presso Stampa Sportiva, Torino.

DITTE RACCOMANDATE

Milano - Hôtel Suisse, via Visconti, 15, vicinissimo a Piazza del Duomo. Luce elettrica, bagni. Unico Hôtel in Milano con giardino, rimessa per biciclette.

Garage - Benzina - Meccanico.

Nuovo proprietario: Negri Vincenzo.

Alessandria. Albergo Nazionale. Savio Gio. e C., via Milano, 31. - Vicinissimo strade naz. Torino-Milano. Prezzi modici. Garage. Benzina.

Novara. Albergo d'Italia - Fratelli Mazzetta.

Gressoney (Aosta). Hôtel Lyskamm - Rimessa per automobili - G. Busca.



I Prodotti di Carni conservate, Conserve alimentari ed Estratti di carne della
DITTA
S. GRABINSKI e C.
BOLOGNA

sono assolutamente indispensabili ad ogni Cou-
rista, Ciclista, Automobilista, Alpinista, ecc.

Ultima creazione della Ditta:

Brodo Grabinski in boules

LISTINO GRATIS A RICHIESTA

GRATIS Catalogo**Biciclette Linton**

Modello 1902

Biciclette Réclame lire 150.

Deposito AUTOMOBILI e MOTOCICLETTE

F. SEGA - MILANO, via Dante, 15.

BENZINA GERMANIA

raffinata e rettificata

per Automobili ed illuminazione.

EDOARDO BIETTI

MILANO - Via Broletto, 43 - MILANO.

Le TOSSI
I CATARRI
Le BRONCHITI
Le POLMONITI
La TUBERCOLOSI

sono curate e guarite con
l'uso del GUAJACOLTERPIN
e del Guajacolterpin-cloricitolico. Dose L. 3, 6 e 9.
Farmacia e Laboratorio chimi-
co dell'Ospedale Maggiore
di San Giovanni Battista e
Città di Torino, diretto dal
cav. CARLO ROGNONE.

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL
SANGUE

NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale
da Tavola

**Album Automobili****DARRACQ**

in vendita L. 1. — Presso l'Agente generale per
l'Italia E. Wehrheim, Torino, via Silvio Pel-
lico, 24.

BARNETT & SCOTTI
• MILANO •

Materiale di costruzione ed accessori per Velocipedi

CONCESSIONARI ESCLUSIVI PER L'ITALIA DELLE RINOMATE SERIE:

"CITO" dello Cito Fahrradwerke di Coonia. Serie
,, per BICICLETTA, TANDEM, FURGONCINI.

"KYNOOH" MARCA TRE CARTUCCE della
Kynoch Ltd di Birmingham. Fab-
brica d'armi e serie per biciclette.

Specialità in camere d'aria INGLESI

Deposito delle rinomate ooperture CONTINENTAL

Corrado Frera e C. - Milano

Rivoluzione nell'Antisliping



ed ecco che a nulla serve l'antisliping. Ciò non succede invece colle nostre

Monopol Antisliping disegno Dunlop.

(Licenza esclusiva per l'Italia)

perchè le ondulazioni sono ai lati e lo spazio pel freno è liscio ed ingrossato.

Fu ad usura provata dall'uso che l'antisliping come viene fatto da tu ti i fabbricanti di coperture per biciclette, non risponde allo scopo, essendo nel mezzo della copertura, mentre lo slittamento è più facile sui fianchi. Oltre a ciò il continuo uso del freno corrode in poco tempo i rialzi del disegno,

I Records Mondiali

rimangono sempre ai PNEUMATICI



Marca di Fabbrica

DUNLOP Originali



Tom Linton su bicicletta munita di gomme
DUNLOP copre in un'ora Km. 71 e 600 metri.

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (CONT.) LTD

MILANO - Via Fatebenefratelli, 13 - MILANO

M O M O

seguita a mantenersi il Primo fra i Corridori italiani, grazie alla sua impareggiabile

" PEUGEOT "

Vedere i nuovi modelli Peugeot 1902, non ancora copiati da nessuna Casa, presso gli Agenti Generali in Italia:

G. C. FLLI PICENA - Torino

Speciale grande deposito di TUBI in acciaio - Mannesmann

per la costruzione di Velocipedi ed Automobili

GIUSEPPE MORO

MILANO - Via Monforte, 17

Concessionario per l'Italia della Deutsch-Oesterreichische Mannesmannröhren-Werke di Düsseldorf.

Materiale per la costruzione dei Velocipedi

Pneumatici per Velocipedi ed Automobili Marca Stella della rinomata Ditta Pirelli e C., a prezzi di concorrenza

CHIEDERE LISTINI



GRAND-HÔTEL GERESOLE REALE

Aperto da luglio a settembre. - 1500 metri sul livello del mare.

Informazioni: BAGLIONI, Hôtel Trombetta, Torino.

Ufficio Posta (193)

Sig. Giulio G.

LE NUOVE

Automobili F.I.A.T.

MODELLO 1902

La Fabbrica Italiana di Automobili ha creato recentemente un nuovo tipo di vettura leggera che riunisce in sè gli ultimi perfezionamenti studiati nel campo dell'industria automobilistica.

Il telaio è di legno con robusti rinforzi e con transverse metalliche: sovr'esso può applicarsi qualunque forma di carrozzeria. **Gli assi** e le **molle** sono robustissimi: le **ruote**, uguali, sono guernite di gomme Michelin. I vari cambiamenti di velocità si ottengono per mezzo di un carter di ingranaggi sempre in presa, di manovra facile e sicura. La **guida** è irreversibile; i **freni** sono istantanei e potenti.

Al detto tipo di telaio si applicano motori di 8, 12, 24 cavalli, con accensione elettro-magnetica, raffreddamento ad acqua con pompa e ventilatore, avviamento graduale, funzionamento silenzioso, economico.

**Chiedere il Catalogo illustrato alla
FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI - SOCIETÀ ANONIMA
TORINO - Corso Dante, 35-37 - TORINO**