

LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aereostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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



SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

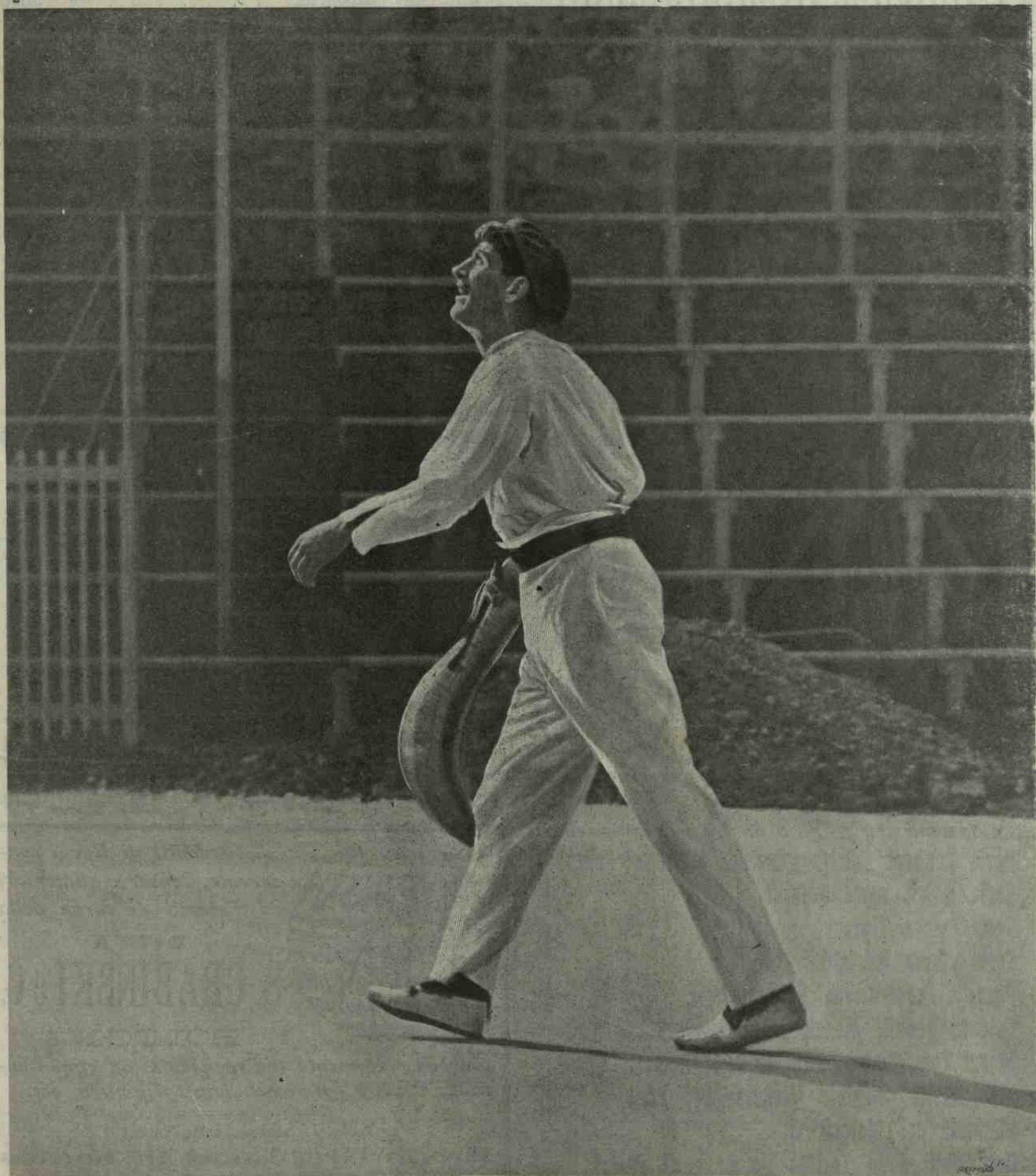
(Conto corrente colla Posta).

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

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero Separato Cent. 10

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



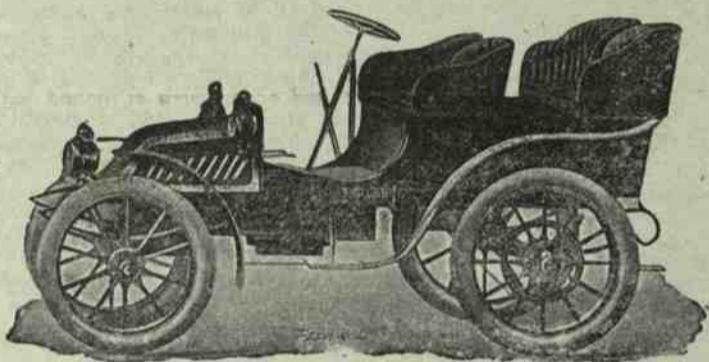
Il gioco della pelota: Un battitore.

Fratelli CEIRANO

TORINO

Corso Vittorio Emanuele, n. 9

Fabbrica di Automobili



Catalogo Gratis a richiesta

Specialità Esclusive

DELLA

Ditta CORRADO FRERA & C.

Milano-Torino

Gomme Monopol - Licenza Dunlop

Le migliori in commercio

tanto per velocipedi che per automobili

Motori Zedel della Società Lüthi Zürcher & C.

applicabili a qualunque bicicletta

Serie Neckarsulmer per velocipedi

e speciali con freno a nastro per motocicli

Serie Peugeot della Casa Les Fils de Peugeot Frères

Serie B S A marca 3 fucili

Serie marca Tigre

Serie marca Allright

Pezzi di costruzione Neckarsulmer

Calene, Pedali, Mozzi, Sfere Slyria

Mozzi con cambiamento di velocità

Motociclette complete Neckarsulmer Pfeil

Manuale per Motociclisti

Automobili della Società Delahaye di Parigi

Salon de l'Automobile et Auto-garage ALESSIO

22, Via Madama Cristina - TORINO - Via Orto Botanico, 13

CHASSIS F. I. A. T. - DE-DION BOUTON mod. 902

Prontissima consegna

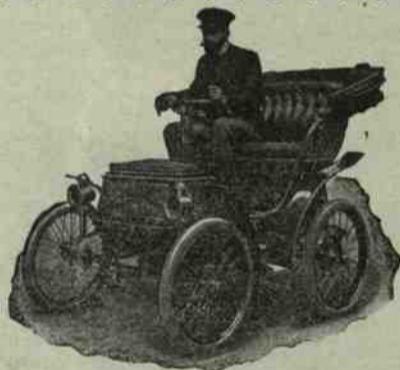
Vetture d'occasione in vendita.

FIAT	HP 12 Mod. 901 tonneau guarnizione extra lusso, accessori, ecc.	L. 10500
"	HP 12 Mod. 901, tonneau smontabile, riducibile da corsa, guarnizione lusso, accessori, ecc.	" 9000
"	HP. 8 Mod. 901, tonneau con Dais e giace, scorrevole, guarnizione di lusso, parti e gomme di ricambio (nuovissima) . . .	" 7000
PANHARD	HP. 7, tonneau guarnizione di lusso, con Dais e accessori, 2 Phari Projecteur, parti e gomme di ricambio	" 12000
DE-DION BOUTON	orig. HP. 5, tonneau con Dais e giace, smontabile, guarnizione lusso (riducibile da corsa)	" 4000
"	HP. 5, doppio Phaeton, ottimo stato . . .	" 3200
DARRACQ	HP 7, Mod. 901, tonneau con Dais	" 4500

Grande deposito accessori e parti di ricambio.

Officina meccanica - Noleggio.

Rappresentanza con deposito PHARI BLERHOT.



Ing. Emanuel di A. Rosselli

Via Nizza, 29 e via Baretti, 2

TORINO

MOTOCICLETTE

da 1 a 5 HP.

Motori "Lilliput", applicabili a biciclette.

Motori "Optimus", 3 1/2-7-12-24 HP.

per Automobilismo, navigazione, impianti fissi.

Vetture - Vetturette - Chassis

Accessori - Carica Accumulatori

SALA ESPOSIZIONE : CATALOGHI A RICHIESTA



I Prodotti di Carni conservate, Conserve alimentari ed Estratti di carne della

DITTA

S. GRABINSKI e C.

BOLOGNA

sono assolutamente indispensabili ad ogni Tourista, Ciclista, Automobilista, Alpinista, ecc.

Ultima creazione della Ditta:

Brodo Grabinski in boules

LISTINO GRATIS A RICHIESTA

LA CORSA AUTOMOBILISTICA SUSA-MONCENISIO (KM. 23)

Organizzata dalla "Stampa Sportiva", - (Domenica 27 Luglio)

Allorchè i nostri cortesi lettori leggeranno questo numero della *Stampa Sportiva*, saremo alla vigilia della nostra gran prova e forse nuove informazioni e nuove adesioni saranno venute ad allungare l'elenco che dobbiamo ora rendere noto.

Ma le esigenze tipografiche ci impongono di consegnare alla macchinina il giornale finito entro mercoledì e quindi dobbiamo, nostro malgrado, dire solamente di quanto ci è noto a quest'ora, rimandando al numero venturo un più completo cenno su tutte le adesioni pervenuteci che grandemente ci lusingano, poichè ci confermano da quali simpatie e da quale diffusione sia favorito il nostro giornale nel mondo automobilistico italiano ed estero.

Il favore insperato con cui fu accolto il nostro invito per la prova in salita al Cenisio, ha dolcemente sorpreso noi stessi e ci ha ancora una volta proclamato quanto sia vivo il desiderio e il bisogno che riunioni serie e pratiche vengano a incoraggiare le rapide e brillanti affermazioni delle costruzioni automobilistiche.

Le adesioni.

Già abbiamo accennato nel nostro precedente numero alle alte e lusinghiere adesioni accordate alla nostra iniziativa, prima fra esse quella graditissima di S. A. I. R. la Principessa Laetitia, che si degnava accettarne l'Alto Patronato, e quella di S. A. R. il Duca di Genova che accettava la Presidenza Onoraria del Comitato.

Abbiamo già pure fatto cenno dell'appoggio prezioso del Club Automobilisti d'Italia e dell'Unione Automobilistica Veneta, e ci è gradito aggiungere oggi l'adesione dell'Automobile Club di Francia, la fiorente e potente associazione automobilistica francese in cui si impernia il movimento motorista europeo. La Direzione dell'Automobile Club di Francia ha voluto mettere gentilmente a nostra disposizione un ricco premio, pel quale presentiamo qui ai colleghi francesi pubbliche e vive azioni di grazie.

Una preziosa adesione, fra quelle pervenuteci, è quella del Ministero dei Lavori Pubblici, che approvando i concetti seri e pratici a cui è ispirata la nostra iniziativa, ci faceva pervenire coi suoi augurii, un suo premio speciale.

Graditissima pure ci giunse la offerta d'una Coppa d'Onore che l'egregia gentildonna torinese signora Giuseppina Marsaglia ha voluto compiacersi di mettere a nostra disposizione e la cui assegnazione noi affidiamo alla deliberazione della Giuria.

Dobbiamo pure registrare altri premi pervenuti da ditte commerciali, come quello di una cassa di 12 bottiglie Moët-Chandon, offertaci dal Ristorante Molinari dell'Esposizione per il primo arrivato, ed altri che ci furono preavvisati e che potremo solo più tardi precisare.

Riassumiamo intanto l'elenco dei premi offerteci:
S. A. I. R. la Principessa Laetitia: Oggetto artistico.

S. A. R. il Duca di Genova: Oggetto artistico.
Automobil Club de France: 1 ricco premio.

Club Automobilisti d'Italia - Torino: 1 medaglia oro e due argento.

Unione Automobilistica Veneta - Padova: 1 medaglia oro.

Ministero Lavori Pubblici: Medaglie.

Sig.a Giuseppina Marsaglia - Torino: Coppa d'Onore.

On. Conte R. Biscaretti di Ruffia: 1 portasigarette in argento.

Ditta Pneumatici Michelin: L. 1300 in contanti e L. 1500 in oggetti, condizionati ai vincitori montanti i suoi pneumatici.

F. J. A. C. - Torino: Medaglia oro.

L. Storero - Torino: Oggetto artistico.

Auto-garage Alessio - Torino: Oggetto per signora.

Darracq: un faro Alpha per automobile.

Ristorante Molinari Esposizione - Torino: 1 cassa champagne Moët-Chandon.

Industria Chimica Nazionale - Firenze: 10 scatole «Freinol».

La gran Coppa nazionale.

Come abbiamo annunciato si disputerà inoltre in questa prova in salita la gran Coppa nazionale istituita dal giornale *L'Automobile*, col concorso dei Clubs automobilistici di Torino, Milano, Venezia, Firenze, Padova, Bologna, e che sarà destinata alla «vettura di fabbricazione italiana» che compirà il percorso nel minor tempo. Questa coppa verrà tenuta in deposito dal vincitore fino alla prossima gara, e solo chi ne sarà stato detentore per tre anni consecutivi ne diverrà proprietario.

Il Percorso.

E effettivamente 23 km. venendo data la partenza al piede della salita del Cenisio, uscendo da Susa ed essendo, fissato il traguardo, sul rettilineo che precede l'Ospizio, passata la scala della Gran Croce.

La partenza verrà data a Susa alle ore 8 per la categoria turisti e alle ore 9 1/2 per la categoria velocità.

I concorrenti però dovranno trovarsi al traguardo un quarto d'ora prima dell'ora fissata per la partenza, per la consegna dei numeri.

Le partenze verranno effettuate alla distanza di 5 minuti una dall'altra e per categorie.

La strada, come abbiamo annunciato, è facile e in ottime condizioni, la pendenza massima non supera il 13 0/0 e, data la sua larghezza, riesce facile anche alle grosse vetture il sorpassarsi la salita.

A cura di speciali ispettori e per gentile cooperazione del cortese Sotto-Prefetto di Susa, la strada al Cenisio sarà in quel mattino tenuta sgombra di carri e vetture.

Per gentile concessione del cav. Arata, maggiore comandante l'artiglieria da fortezza al Cenisio, durante il passaggio degli automobili presso la Gran Croce, verranno sospesi i tiri che in questa stagione hanno luogo lassù e che appunto domenica dovevano aver luogo.

La corsa approvata con decreto prefettizio.

Con decreto in data 23 corrente il Prefetto di Torino autorizzava la prova in salita indetta dal nostro giornale e ne permetteva l'effettuazione sotto le garanzie e i controlli stabiliti per legge.

Alla Dogana.

In seguito ad accordi presi col dirigente l'ufficio doganale di confine a Bar, d'accordo con questa Direzione di dogana, al passaggio della dogana di Bar (a metà strada del Cenisio) non sarà necessaria nessuna formalità, nè fermata.

Tutti i concorrenti muniti di numero saranno lasciati liberamente transitare, restando naturalmente vincolati a rientrare nelle 24 ore entro il confine doganale italiano.

Coloro quindi che intendessero scendere in Francia o rientrare per altra parte, dovranno farne anticipata dichiarazione.

L'arrivo.

Il traguardo sarà preavvisato da una bandiera a 500 metri e segnato da una striscia su cui è scritta la parola: *Arrivo*.

Ogni concorrente subito dopo l'arrivo dovrà presentarsi alla giuria per apporre la firma al verbale d'arrivo.

La colazione.

All'Albergo del Cenisio venne predisposta una colazione a cui parteciperanno tutti i concorrenti. La quota è fissata in L. 5 e deve essere pagata alla Direzione del giornale entro sabato a mezzogiorno.

Iscrizioni.

Le iscrizioni si chiuderanno il 26 luglio alle ore 12 e si ricevono presso la Redazione del nostro giornale in piazza Solferino, n. 20, accompagnate dalle rispettive quote che rimangono così fissate:
Turisti: 1ª categ., L. 5; 2ª categ., L. 10; 3ª categ., L. 15; 4ª e 5ª categ., L. 20.

Velocità: 1ª categ., L. 10; 2ª categ., L. 15; 3ª categ., L. 20; 4ª categ., L. 30.

Un Premio "Principe Amedeo", per corso automobili.

S. A. I. R. la Principessa Laetitia di Savoia Napoleone, Duchessa d'Aosta, il cui nome figura nel libro d'oro dei benemeriti dello sport automobilistico, di cui è una fervente e valente cultrice, ha voluto con munifica offerta dotare l'automobilismo italiano d'un grande premio *challenge*, intitolandolo alla memoria del compianto suo consorte «Principe Amedeo».

Si tratta d'una preziosa Coppa di grande valore, destinata ad essere disputata annualmente sulla prova di salita Susa-Moncenisio e di cui sarà detentore chi avrà fatto il percorso nel minor tempo e diverrà proprietario definitivo colui che per tre anni consecutivi ne sarà stato detentore.

La Coppa sarà internazionale e un apposito regolamento ne regolerà la gara.

S. A. I. R. con gentile pensiero ha voluto affidare la *Coppa Principe Amedeo* alla «Stampa Sportiva» perchè già in quest'anno fosse disputata durante la gara da noi indetta per domenica; e noi profondamente grati e riconoscenti dell'onore fattoci, rassegniamo all'Augusta Principessa i nostri migliori ringraziamenti, felici che la nostra modesta iniziativa abbia valso al mondo automobilistico italiano un Gran Premio, destinato a divenire classico come la Coppa Gordon-Bennet in Francia, e costituire uno dei più ambiti allora nelle gare motoristiche.

E alle espressioni di grazie, si uniscono quelle dell'intero mondo automobilistico italiano, di cui siamo certi interpretare i sentimenti devoti e riconoscenti per la munifica offerta e il segno di simpatia da cui fu onorato dall'Augusta Principessa.

La gran premiazione all'Esposizione.

La premiazione dei vincitori nella nostra corsa Susa-Moncenisio verrà fatta lunedì, 28 corrente, alle ore 11 ant., nella Galleria dell'Automobile e Ciclo all'Esposizione, coll'intervento dei Principi e delle Autorità.

Gli iscritti.

L'elenco si chiuderà sabato a mezzogiorno e quindi sarà certamente ricco di nuove adesioni, che come d'uso arriveranno all'ultimo momento.

Ne segnaliamo intanto alcune pervenuteci dall'estero oltre quella del noto *chauffeur* francese Cuchelet, che piloterà colla Peugeot di 16 HP, nonchè quella del sig. Tourand di Suresnes con vettura pesante e quella del barone E. Duchesne con triciclo De Dion Bouton.

Tra quelle italiane notiamo l'ing. Ghirardi di Milano che parteciperà con una Dechamps da 8 HP, facendo così debuttare questa nuova marca in Italia.

Ecco l'elenco a tutt'oggi:

1. E. Wehrheim - vett. legg. Darracq (velocità).
2. E. Wehrheim - id. id. (id.).
3. Sig.a Wehrheim - vettoretta Darracq (id.).
4. C. Festa - vettura leggera Peugeot (id.).
5. Cuchelet - id. id. id. (id.).
6. Lancia - vettura FIAT (id.).
7. Storero - id. id. id. (id.).
8. G. Nervi - vettura leggera Darracq (turisti).
9. M. Ceirano - vett. leggera Ceirano (velocità).
10. Id. - id. id. id. (turisti).
11. Id. - vettoretta Ceirano (velocità).
12. Id. - id. id. id. (turisti).
13. C. A. Billia - vettoretta Pahnard (id.).
14. Conte G. di Mirafiori - vettura FIAT (id.).
15. Ing. E. Rosselli - motocicletta (velocità).
16. Id. id. id. id. (id.).
17. V. Marsaglia - vettura FIAT (turisti).
18. Comm. A. Nasi - vettura FIAT (id.).
19. Cav. Agnelli - vettura FIAT (id.).
20. Tourand - vettura FIAT (velocità).
21. Ing. G. Ghirardi - vettura Dechamps (turisti).
22. Ing. V. Croizat - motoc. Rambler (velocità).
23. Avv. Vercellone - vettura De Dion (turisti).
24. Comi - vettura Isotta Fraschini (id.).
25. Nob. C. Bidasio - motocic. Rosselli (id.).
26. Bar. C. Duchesne - tric. De Dion (velocità).
27. On. conte R. Biscaretti - vett. FIAT (turisti).
28. Conte E. di Bricherasio - vett. FIAT (id.).
29. Lusso Rodolfo - motoc. Lusso (velocità).
30. Francesco Frascaroli - vett. De Dion (turisti).
31. E. Wehrheim - vettoretta Darracq (velocità).
32. Ing. Tedeschi - vettura Darracq (turisti).

Ultima Novità!!!

ACCUMULATORI ELETTRICI

speciali per l'accensione degli
AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE - IMBARCAZIONI

in Celluloide, Ebanite, Piombo

Cataloghi gratis

Per commissioni rivolgersi alla Ditta

ENSENBERGER SORMANI

Via Montebello, 18
MILANO

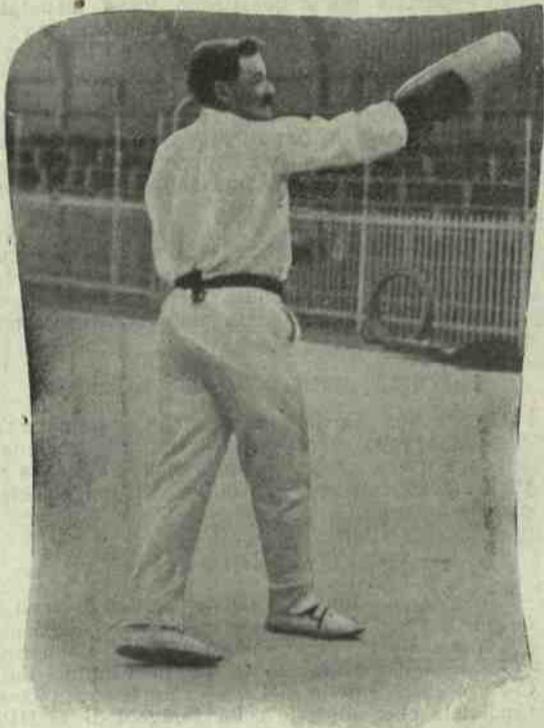
IL GIOCO DELLA PELOTA

Sua origine - Suoi pericoli - Come si gioca

In questi tempi di angomania sportiva e in cui si fa buon viso solamente a quanto porta etichetta inglese, è strano che vi sia uno sport che ha potuto fin qui sottrarsi alla ferrea legge della moda esigente, che nel regno dello sport, chi non è nato sulle sponde del Tamigi, vi vada almeno ad acquistarsi cittadinanza e torni al tetto natio con battesimo nuovo, e con un bagaglio di indecifrabili termin i tecnici, come è avvenuto col gioco del calcio.

Si, esiste un gioco sportivo che è bello, sano e divertente, eppure non finisce in *s*, o in *t*, non richiede la conoscenza della lingua inglese per poterlo giocare o seguire con interesse, e ha cultori numerosi nell'Europa meridionale; e questo gioco è la *pelota*.

Naturalmente l'inflessibile Albione se ne è vendicata e ha precluso al gioco ribelle le sue porte e gli ha sbarrato molte vie verso il Nord; ma nella natia Spagna, in Francia, e da qualche tempo anche in Italia, si gioca con successo questo bellissimo gioco, che nella dolcezza del nome rivela la sua origine basca.



Un colpo di battuta.

In Spagna e nell'America latina (dove vi fu importato colla dominazione spagnuola), la pelota si gioca da molti e molti anni, ed è gioco popolare come da noi il gioco del pallone, col quale ha qualche punto di contatto, come svolgimento e interesse.

Ma fu solo nel 1900, in occasione della grande Esposizione di Parigi, che questo gioco ha emigrato dalla natia Spagna e ha figurato in quella grande *feerie* di manifestazioni sportive, che la capitale francese ha svolto in quell'anno, e che rimarrà nella storia dello sport, come una delle più complete e grandiose affermazioni delle idealità sportive. Ma accadde allora alla pelota quello che avviene a tutti gli ultimi arrivati in una riunione, in cui vi sono grandi astri che sfolgorano; passò inosservato e pagò il suo noviziato coll'indifferenza.

Intanto però il mondo sportivo sapeva che esisteva un gioco che si chiamava pelota e presto o tardi, allorchè la sete del nuovo verrà a tormentarlo, ricorderà della trascurata Cenerentola.

Ed infatti non sono trascorsi due anni dalla sua prima apparizione in Francia, e già si contano numerosi campi di giochi di pelota, specialmente nella Francia meridionale, e a Parigi esiste a Neuilly-sur-Seine, un campo ben noto al pubblico parigino, che vi accorre numeroso ad applaudire i bravi giocatori.

Da noi in Italia la pelota comparve l'anno scorso per la prima volta a Milano, indi si tentò di giocarla a Roma, e da qualche mese esiste a Torino uno sferisterio, in cui si disputano interessanti partite.

Qui però è necessario aprire una parentesi per spiegare come un gioco bello e sano abbia finora incontrato da noi poco favore, e come siano ne-

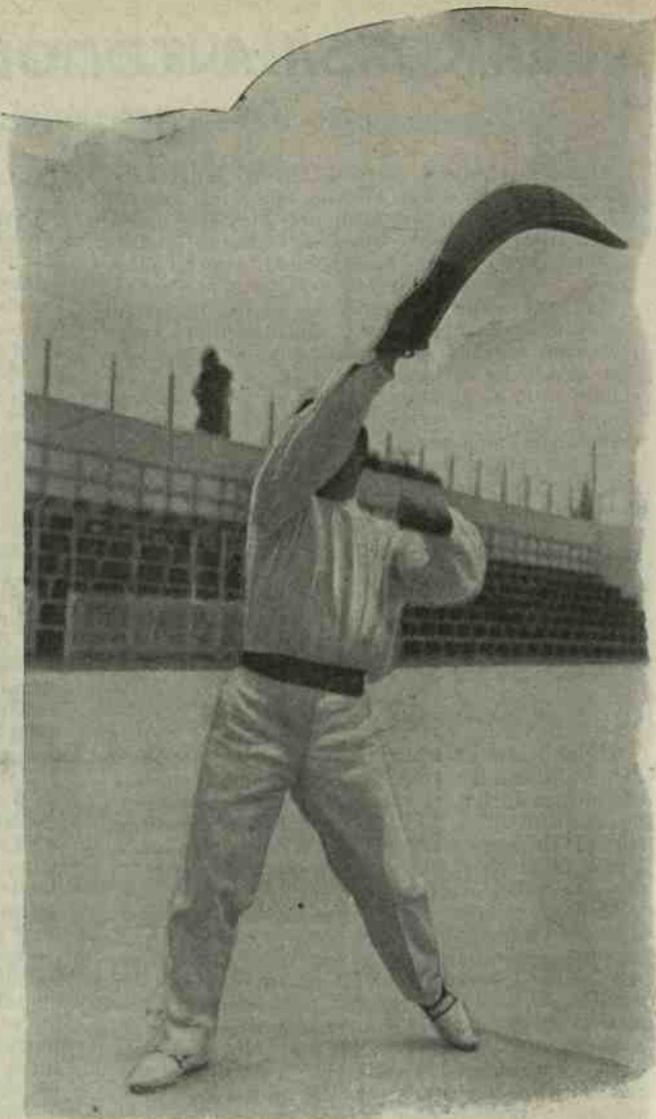
cessarie delle distinzioni allorchè si parla di questo gioco per non essere fraintesi o mal giudicati.

La pelota in sè come gioco è una cosa bella e ottima, e degna di essere incoraggiata e secondata; come speculazione però, questo gioco è fra quelli che devono essere trattati coi maggiori riguardi e precauzioni, poichè facilmente si presta a servire privati e non sempre confessabili interessi.

Anche la pelota, come la gran maggioranza delle manifestazioni sportive, è affetta dalla tate del gioco, che ne costituisce al tempo stesso una debolezza e una forza, poichè se è pericoloso innestare interesse di denaro e interesse sportivo, scommessa a sport, pure è dai proventi del gioco che essa, come la maggior parte delle manifestazioni sportive, traggono quei mezzi con cui possono impiantare e esercire campi di gioco, offrire interessanti spettacoli e compensare i grandi campioni che vi danno saggio della loro superiorità.

E' quindi l'eterna discussa questione delle scommesse nelle corse che ritorna a galla, colla differenza che mentre là il caso è l'unico elemento estraneo che può spostare dei risultati, poichè vi sono leggi e regolamenti che escludono ogni altro intervento, qui mancando questi controlli e dipendendo i risultati esclusivamente dalla volontà di uomini, è possibile che questa si pieghi a inviti o lusinghe e quindi venga ad essere viziato e con malsane tendenze e scorrette speculazioni un ambiente puro e sano in cui dovrebbero vivere e germogliare solo alte e nobili idealità sportive. Si rinnova per la pelota lo stesso pericolo che gravò sul polo-bicicletta, sul tiro al blanco e altre poche manifestazioni, che scesero nei sotterranei dei caffè-chantant, si incanagliarono in quei putridi ambienti, e da buoni e geniali esercizi sportivi si convertirono in loschi e riprovevoli spettacoli.

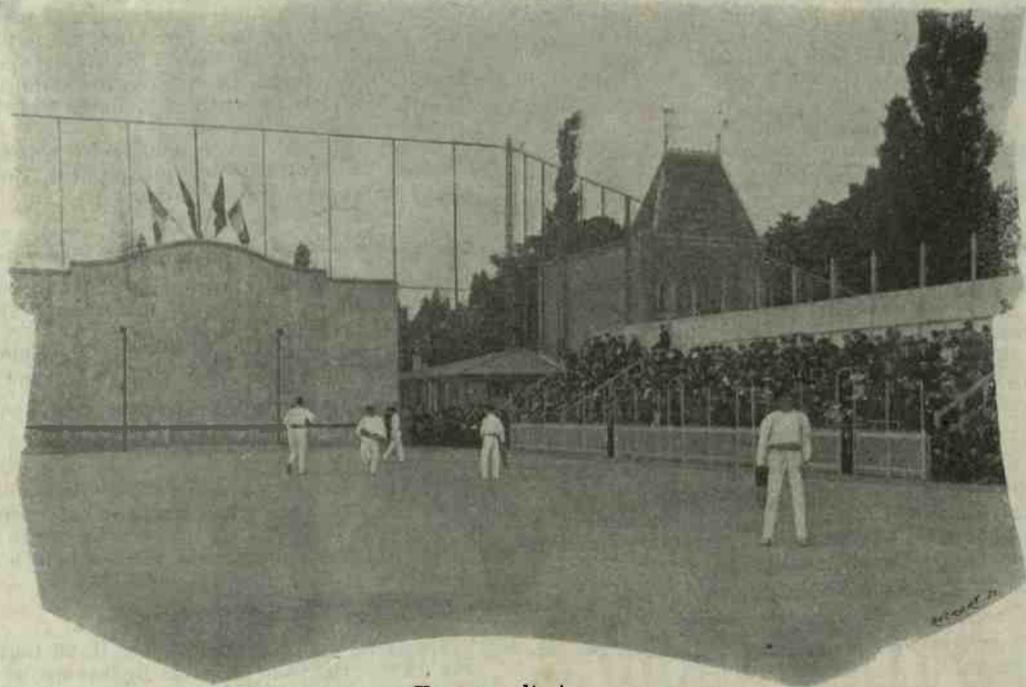
Questo pericolo (a quanto pare rafforzato da prove e risultati viziati, avuti al primo inizio da Milano), come ombra di Banco segue in Italia le riunioni della pelota, e dopo aver fatto chiudere lo sferisterio di Milano, ha reso impossibile l'apertura di quello di Roma, ed ora trattiene stampa e pubblico dall'incoraggiare quello di Torino, dove però finora nessun fatto è venuto a suffragare questa prevenzione.



Riceve la palla e la ribatte.

di sviamento, perchè è questo il peggior nemico che possa insidiare la vita dello sport, travisandone scopi e meta e distruggendogli ogni idealità e bellezza.

A combattere questa possibilità (e appunto perchè qui il male è giovane, il curarlo dovrebbe essere possibile) noi invochiamo il concorso delle società sportive, noi facciamo voti che sorgano



Un campo di gioco.

Ma, lo ripetiamo, il pericolo c'è, per cui occorre che stampa e pubblico stiano ad occhi aperti, e mentre volentieri e con slancio devono secondare un gioco bello, utile e interessante come quello della pelota, così devono essere inflessibili nel colpire e sferzare ogni tentativo di corruzione e

delle squadre di dilettanti, e che ad essi sia affidata la presentazione del gioco al gran pubblico italiano, certi come siamo che solo seguendo questa via la pelota potrà fare cammino e arrivare lontano.

Ed ora chiudiamo la lunga parentesi e veniamo

Automobilisti! Il FREINOL brevettato e premiato in tutti i paesi. **Unica pasta disgrassante per freni a nastro.** — Forza il freno evitandone gli accidenti. — Un tubo L. 1,20.

Si vende dai principali Negozianti d'Automobili e Cicli. — Concessionari esclusivi per l'Italia: **SOCIETÀ CHIMICA-INDUSTRIALE**, Via Nazionale, 6, Firenze. — Sezione speciale di prodotti primi per chauffage.

allo scopo del nostro articolo, ossia a spiegare in che cosa consista il giuoco della pelota.

Per giocare alla pelota occorre un campo di 65 metri di lunghezza, che da tre lati sia rinchiuso da una parete liscia alta 20 metri. Il quarto lato è chiuso da una rete piuttosto fitta, dietro cui sta il pubblico che è così difeso dal rimbalzo delle palle.

La palla è piccola (della grossezza di un arancio), ed è composta di un nucleo di gomma rivestita di lana e ricoperto di pelle, come le palle con cui si gioca in Italia al tamburello.

E giacche siamo a parlare del tamburello diremo che i lettori capiranno facilmente come si gioca la pelota, sostituendo al tamburello la *chistera* o guanto, che consiste in un apparecchio arcuato di vimini che ha la forma della membrana che è sotto il becco dei pellicani.

Questo guanto, che ha la lunghezza di un mezzo metro, è concavo e con esso i giocatori afferrano la palla che si arresta nel sacco in cuoio che vi sta in fondo.

il giocatore migliore e che sta nel mezzo del campo e il secondo che sta in fondo.

Tutti i giocatori sono rivolti verso il frontone, ossia la parete contro cui viene gettata la palla.

Il giuoco consiste nel far rimbalzare la palla contro il frontone e siccome la palla battuta da un rosso deve essere presa da un bianco, così nel battere la palla, ogni giocatore deve cercare di renderne difficile la presa e il rimbalzo.

L'elasticità della palla e la forza che la *chistera* imprime alla palla, fanno sì che questa compie dei voli dall'uno all'altro frontone del campo (m. 65).

Chi riceve la palla può afferrarla a volo, oppure al primo rimbalzo. L'afferrarla dopo il primo rimbalzo o mancare il colpo nell'afferrarla segna un *fallo*, il che vuol dire un giuoco per la coppia avversaria e un giuoco pel giocatore che ha battuto la palla, attribuendo a lui il merito del colpo mancato.

Quando nel lanciare la palla questa non rimbalza sul frontone o quando batte su una striscia in latta, dell'altezza di 1 metro che corre sopra e



lo gioca un impiego simultaneo e regolato di quasi tutti i muscoli: velocità di gambe, potenza di braccio, leggerezza e snellezza di movimenti, prontezza nello sguardo, astuzia e abilità di tattica, e dà a chi lo coltiva un'eleganza, una elasticità che non sono comuni a molti altri giochi sportivi.

Bisogna assistere a una di queste interessanti partite, seguire coll'occhio i grandi voli della palla, vederla rimbalzare instancabile sul frontone, sorprendere il giocatore mentre ne spia l'arrivo con occhio dilatato e l'attesa del gatto che vigila la preda, e ammirare la rapidità con cui si slancia incontro la palla, la sicurezza con cui la incanala nella *chistera*, e quindi il rotar ampio e possente delle braccia in alto e lo scatto fulmineo della palla che parte, come se invece di una forza umana la lanciasse la bocca d'un cannone.

Pochi esercizi sportivi danno una misura così palese d'uno sforzo velocissimo e possente, e pochi sforzi danno al corpo posizioni eleganti e snelle come questo della pelota.

Ecco perchè lo raccomandiamo come cosa sana e buona.

NINO G. CAIMI.



Il battitore comincia la partita prendendo la palla nella *chistera* al rimbalzo da terra.

La *chistera* si applica al braccio destro del giocatore per mezzo di guanto robustissimo in pelle, che sta nella parte superiore, e in cui il giocatore infila la mano, fermandola al polso con una stretta legatura.

Il giocatore prende la palla nella *chistera* di volata o al primo rimbalzo, la palla si arresta e quindi viene gettata facendo compiere un intero cerchio al braccio e accompagnando lo sforzo colla mano sinistra che poggia sulla impugnatura della *chistera* e aumenta la forza di proiezione.

sotto il frontone, il colpo segna un fallo per la coppia che batte e un giuoco per gli avversari.

Allorchè il giuoco si fa in tre o più gruppi, si stabilisce che ad ogni punto la coppia perdente esca per lasciar posto alle altre, e vince la coppia che prima raggiunge gli 8 punti.

Naturalmente l'abilità dei giocatori consiste nel rendere emozionante il giuoco con dei colpi elastici o dei colpi di sorpresa.

Specialmente allorchè si trovano in gara dei

RICORDIAMO!

Che i migliori amici d'un giornale sono i suoi abbonati, e che il miglior modo per dimostrare il proprio gradimento ad una pubblicazione e appoggiarla è quello di prenderne l'abbonamento.

Che l'abbonamento alla *Stampa Sportiva* non costa che L. 5 all'anno e dà diritto a ricevere tutti i numeri arretrati.

Che dal 1° luglio al 31 dicembre 1902 abbiamo aperto un abbonamento speciale a L. 2,50.

Che per abbonarsi basta inviare cartolina o versare importo all'Amministrazione in Corino, piazza Solferino, 20.



Come si lega al polso la *chistera*.



Ayestarran, uno dei migliori giocatori spagnuoli.

I giocatori si dividono in coppie e qualche volta a gruppi di tre, e giocano gruppo contro gruppo, vincendo il gruppo che ha fatto prima 8 punti, e rimanendo vincitore e piazzati i due giocatori che hanno al loro attivo il maggior numero di punti, anche se di gruppi diversi.

I giocatori si distinguono dai diversi colori delle giubbe e in ogni gruppo vi è il battitore, che è

famosi giocatori e giocano con pieno impegno delle loro forze, lo spettacolo che in apparenza sembra semplice e vuoto, assume pel pubblico un interesse vivissimo.

Ben a ragione un collega della stampa sportiva francese scriveva a proposito della pelota: che ben pochi giochi sportivi sono così completamente atletici come questo. Esso infatti richiede in chi



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

Rappresentante per l'Italia **EUGENIO PASCHETTA** TORINO Via Pietro Micca, 12.

Escursione Nazionale del Turing in Sicilia

Allorchè, in occasione del convegno torinese del touring, era ospite di Torino l'on. Brunialti, abbiamo sentito ripetere sovente da lui l'invito a partecipare alla escursione nazionale ciclistica in Sicilia, che si stava preparando dal 13 al 27 luglio. E con quella sua parola calda e suggestiva, e con quel suo entusiasmo patriottico che fanno di lui uno dei più valorosi campioni dell'ideale turistico, ci diceva: « Venite, o italiani, venite in Sicilia. Essa ci aspetta, ci desidera, ha diritto al nostro amplesso fraterno.

« Chi non vorrà percorrere con noi

.... l'isola bella a le cui rive
Manda l'Jonio i fragranti ultimi baci?

« Ivi le rovine del passato fremono di gloria, come palpitano d'amore i cuori dei suoi abitanti. Dal litorale benedetto da Venere all'Etna fumante, la natura è tutta un sorriso, e se anche siamo costretti dalle occupazioni che ci affaticano, a percorrere l'isola sotto il sollone, il suo ardore non sarà mai pari alla cortesia dei suoi abitatori.

« Al fascino delle memorie storiche, l'isola bella aggiunge un sorriso perpetuo di natura e di cielo. Noi vedremo le rovine gloriose e le città ferventi di vita, i vasti declivi baciati da un mare del più intenso azzurro e le catene di monti or brulli, or coperti di castagni, i verdi pascoli ricchi di fonti copiose e le aride lande, sotto le quali s'affaticano i minatori, i ruderi dei castelli medioevali e i villaggi accatastati come a più pronta e sicura difesa.

« Noi ci inchineremo riverenti sui campi del nostro riscatto: a Marsala, dove sbarcarono i Mille, a Calatafimi, a Gibilrossa, a Palermo, dove entrarono trionfanti col duce immortale. Saluteremo tutta l'isola della vetta dell'Etna fumante, sotto la quale freme Encelado fulminato e Vulcano prepara nuovi tormenti agli umani. Tra i boschi di aranci e di euforbie, lunghe le colline biondeggianti di messi, nei filari sterminati di mandorli, di carrubi, di olivi, noi interrogheremo i ricordi della bellezza ellenica, che vive di giovinezza eterna dopo venti secoli, mentre dalle fonti e dai campi ci sorrideranno Areusa e Ciane, Galatea e Proserpina. Senza uscire dall'Italia, noi ci affacceremo insieme alla Spagna e all'Oriente, in mezzo a un popolo che ha saputo vivificare le virtù dei Saraceni e dei Normanni, intelligente, allegro e pur non ancora del tutto uscito dalla miseria che lo abbattè, ma non lo vinse, per secoli.

« Noi porteremo ai ciclisti siciliani il saluto fraterno, non di Roma solo, ma speriamo di tutte le parti d'Italia. Dalle lave dove spunta la ginestra, alle sabbie marine, stringeremo le mani operose che dominarono i secoli, mentre sul viso si rifletteranno le anime generose, riaccese dalla fiducia

che anche questa nostra corsa gioverà ad unire in un solo palpito le aspirazioni comuni degli italiani ad una patria più felice e più grande ».

Come causa più bella e affascinante poteva trovare banditore più simpatico e valente dell'onorevole Brunialti, che fu uno dei pochi uomini di Stato che tutta comprese l'alta importanza del ciclismo come mezzo di educazione fisica e patriottica, e che malgrado i suoi sessant'anni, scendeva dallo scanno di deputato, dalla cattedra di professore, per inforcicare la bicicletta e capitanare la famosa carovana turistica Roma-Torino, e coll'esempio aprì così la strada a preziose e alte conversioni all'idea turistica?

Inoltre Attilio Brunialti aveva ideato e diretto la gita turistica in Sardegna dell'anno scorso, che tanto entusiasmo ha suscitato nell'isola ospitale.



I cinque soci del Veloce Club Napoletano che s'unirono alla carovana per compiere il giro della Sicilia. (Fot. Crocco Egeneta).

di riconoscimento, come già un tempo i crociati portavano sulle armi e nel cuore la croce. E se l'on. Brunialti era il Guglielmo Embriaco della spedizione, erano duci con lui il principe Giuseppe Lanza di Scalea (un prence autentico), antico e fervente apostolo degli ideali turistici in Sicilia, e primo ideatore della spedizione, l'instancabile rag. Fernando Trasatti, cassiere e segretario-nato di ogni grande manifestazione nazionale turistica, l'ing. cav. Alberto Riva e il neo cav. L. V. Bertarello della direzione del Touring, il dott. Arano, C. C. del T. a Napoli, il signor Perrotta di Paola, nonché lo stato maggiore dei consoli di Roma, cav. Pardo, cav. Magagnini, avv. C. Schupfer, R. Guglielmetti, G. Lega e cav. Sbricoli.



Un gruppo dei ciclisti italiani che si recano in Sicilia condotti dall'on. Brunialti. (Fot. Crocco Egeneta).

Nessuno quindi meglio di lui poteva farsi banditore della nuova crociata in Sicilia e guidare i novelli pellegrini alla scoperta di quella terra, tanto ferace di forti e nobili entusiasmi.

Ma la crociata era protetta dal nostro Touring Club Italiano, nel cui simbolo giuravano i novelli seguaci, e il cui segno portavano indosso a titolo

che qualcuno degli amici ha promesso alla *Stampa Sportiva*, diamo intanto alcune prime notizie di viaggio e le fotografie che il nostro solerte collaboratore napoletano sig. Crocco Egeneta ci ha favorito.

La partenza da Roma.

Domenica mattina, alle 3 e mezza, quando appena cominciava ad albeggiare, intorno all'obelisco di piazza Termini aggiravansi già i primi ciclisti, cui il desiderio di partire per la bella gita indetta dal Touring forse non aveva fatto dormire ed aveva fatto levare prima del bisogno.

Il numero dei convenuti in breve crebbe, e quando il giorno si fu fatto chiaro una numerosissima schiera di ciclisti s'era radunata; v'erano circa 40 degli iscritti alla escursione in Sicilia, vi erano due forti gruppi di ciclisti che volevano per un tratto accompagnare i gitanti, ed un buon numero di parenti ed amici venuti per il saluto della partenza.

Nel gruppo dei soci della Società velocipedistica romana noto il presidente cap. Pizzini, in quello della « Forza e Coraggio », il consigliere Bianchi ed il segretario Spalletti.

Per seguire i gitanti nel primo tratto è venuta in bicicletta anche la signora Dosolina Trasatti, moglie del direttore della gita ragioniere Fernando Trasatti, con la figlia.

Intanto il gruppo dei gitanti è quasi completo: l'on. Brunialti è giunto con in capo un elmetto di quelli usati dai soldati d'Africa; nella stessa tenuta sta il cassiere Trasatti, ma la macchietta più caratteristica è certamente quella dell'avvocato Schupfer, che ha nascosto il volto privato dei baffi sotto un largo cappello, fatto venire appositamente da Porto Said.



La partenza da Napoli della carovana accompagnata dai drappelli di pompieri e guardie municipali in bicicletta.

Trasatti consegna le medaglie offerte dal cavaliere Johnson, a chi non le ha ancora avute, mentre Augusto Berini distribuisce i bracciali ed i distintivi della gita; tutti fanno un'ultima verifica alle proprie biciclette.

Alle 4 e mezza tutti i preparativi sono terminati, si scambiano gli ultimi saluti, ed il gruppo dei ciclisti monta in sella e s'avvia verso Porta Maggiore.

L'on. Brunialti è alla testa seguito dallo stuolo numeroso dei ciclisti; in breve tutti scompaiono per il viale Principessa Margherita, s'ode ancora per qualche istante il rumore delle cornette e dei campanelli... e la carovana è in marcia.

Buon viaggio!

L'arrivo a Napoli.

Una forte squadra di ciclisti, stretti intorno agli stendardi di Roma e Napoli, è giunta in Sicilia portando alla nobile isola il saluto delle nostre

regioni. I gitanti, circa 50, con a capo l'on. Brunialti, partirono da Roma dal piazzale dei Cinquecento domenica scorsa, alle 4 del mattino.

Qui a Napoli, fin dalle 2 1/2 del lunedì, erano ad attenderli con la squadra napoletana, che è andata anch'essa in Sicilia, formata dai signori barone De Angelis, conte Mario Gaetani di Laurenzana, conte Ignazio Piscicelli, Giuseppe Turner, Carlo Rolandi, i consoli del touring: rag. Bova, Bottaro, dottor Arana, una rappresentanza del Club Canottieri Italia e numerosi ciclisti.

Alle 15 appare un primo gruppo accolto entusiasticamente con grida di « Viva Roma ». Sono i signori Goi, Morichini, Radi, dott. De Leo, Lotz, rag. Venti, Belloni, Picchetti, Ministrini, Verdesi, Mezzabotta, Boninazza. Chiediamo loro notizie del viaggio; dappertutto caldo estenuante; gli altri sarebbero giunti, per la polvere, a gruppi di tre o quattro. Difatti giungevano altri ciclisti, e fra gli ultimi l'on. Brunialti.

Alle 17 si forma il corteo per entrare in città;

precedono 12 guardie municipali e 12 pompieri ciclisti inviati dal Municipio, seguono gli stendardi di Roma e Napoli, la squadra dei gitanti, i ciclisti napoletani. Passando per via Toledo, via Caracciolo e viale Elena, il corteo si è recato alla sede del Veloce Club. Un plotone di guardie municipali rendeva gli onori e gran folla attendeva l'arrivo dei ciclisti.

Questi, giunti in bell'ordine, furono ricevuti dall'ing. Brenna, presidente del Club, dal segretario conte Carega, da numerosi soci, fra cui il vice-console turco Ali Riza Bey, da un numeroso gruppo di ufficiali, dal rappresentante il prefetto avvocato Abbrati e dal rappresentante il sindaco assessore Agresti. E' stato servito un sontuoso rinfresco, e l'assessore Agresti pronunziò un breve e applaudito discorso.

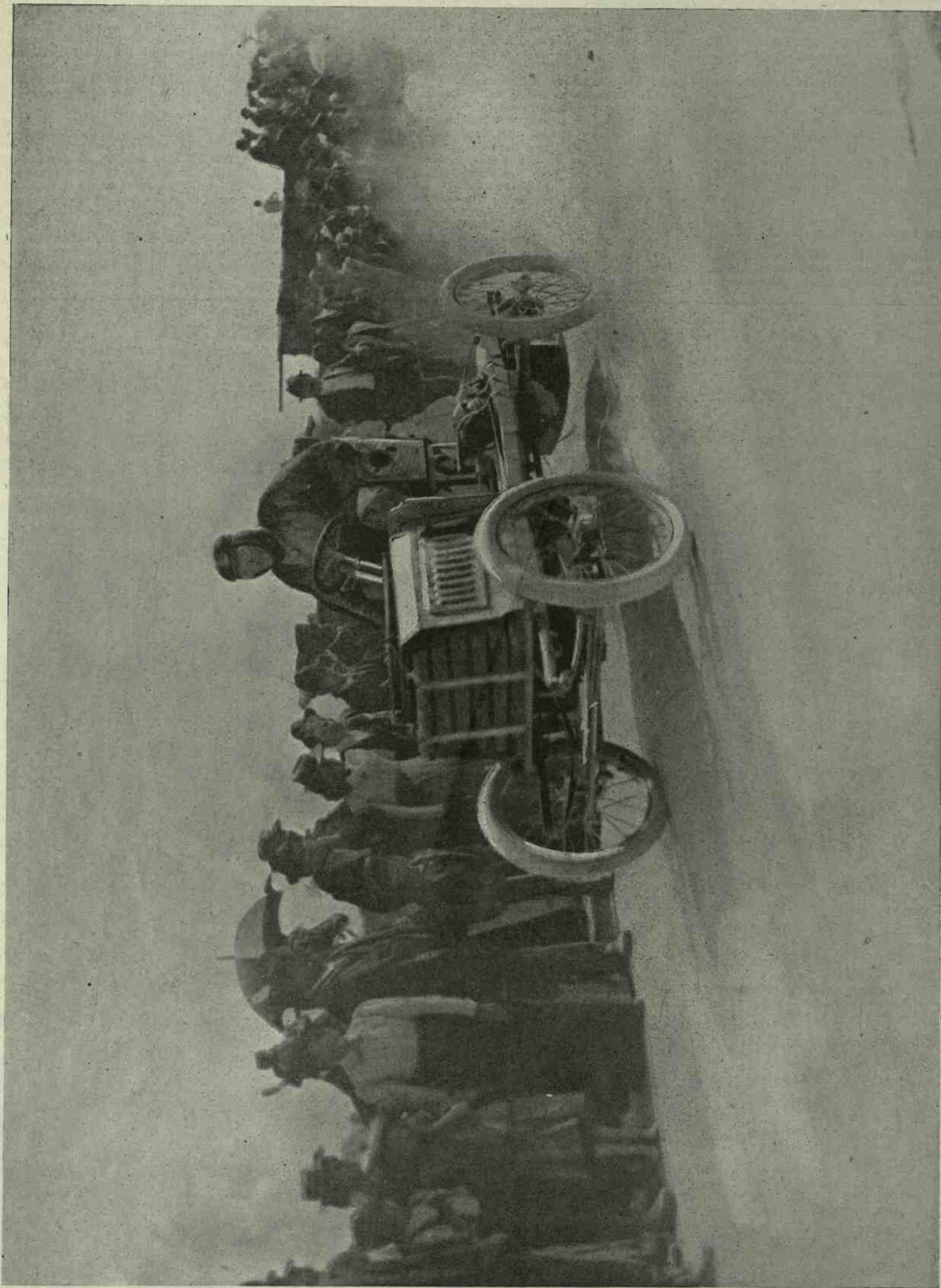
Alle ore 19 la squadra di Roma, alla quale si era unita la squadra napoletana, partiva sul piroscafo di Palermo fra i saluti e gli augurii di tutti.

Y.

I VINCITORI DELLA PARIGI-VIENNA



Marcel Renault, guidando una vettura leggera di 20 HP, vince la Parigi-Vienna.



L'arrivo di Guillaume a Salzbouurg.
Primo della categoria i vetturetti eppre la lista a Parigi-Vienna, in ore 19' 19" 28".

Finalmente lo spoglio dell'immenso incartamento è finito e l'Automobil Club de France rende pubblica la classifica finale e definitiva della grande prova Parigi-Vienna.

In essa sono dedotti i tempi neutralizzati e quindi si hanno i tempi impiegati effettivamente a coprire le tre tappe (essendo esclusa quella Belfort-Bregenz completamente neutralizzata).

Il percorso calcolato viene quindi ridotto sensibilmente, ma appare ugualmente meraviglioso il tempo impiegato dalle prime vetture arrivate.

Ecco la classifica dei primi dieci:

M. Renault rimane in testa con un tempo com-

pletivo di ore 15-47'-43"; 2° H. Farman (Panhard) ore 16-0'-30"; 3° Edmond (Darracq) 16-10'-16"; 4° Zborowski (Mercedes) ore 16-13'-29"; 5° M. Farman (Panhard) ore 16-19'-29"; 6° Baras (Darracq) ore 17-4'-52"; 7° Teste (Panhard) ore 17-13'-28"; 8° Hemery (Darracq) ore 17-23'-38"; 9° Marcellin (Darracq) ore 17-38'-36"; 10° Pinson (Panhard) ore 18-0-41'.

Rimane ancora una volta dimostrato che il grande trio vincitore della prova, Renault, Panhard, Darracq, ha dimostrato luminosamente che la perfezione delle costruzioni automobilistiche non è più una meta lontana e sognata, ma una

stazione a cui ci andiamo avvicinando a tutta velocità.

Della vittoria di Marcel Renault ormai tutto il mondo ha parlato, e noi riproducendo il fortunato vincitore non possiamo che rallegrarci cogli amici Isotta, Franchini, Di Milano, che ne sono i rappresentanti per l'Italia.

Diamo pure l'arrivo di Guillaume, l'intrepido chauffeur, che ha portato alla vittoria le piccole Darracq, la gran marca popolare dell'automobilismo, poichè la sua vittoria segna con quella di Renault, una delle caratteristiche della gran prova.

Le società "Rari Nantes", in Italia

La r. n. di Genova — Gare a Spezia — Campionato d'Italia

La prima « Rari Nantes » venne fondata a Roma nel 1891, presidente Gustavo Enrico Ciani, troppo presto rapito all'affetto di quanti ne ammiravano l'ingegno e l' eletto carattere. Fu però nel 1895 che la R. N. romana, presidente l'ing. Adolfo Pouchain, spiccò arditissima il volo e iniziò una vera crociata in favore del nuoto non solo come sport, ma come esercizio di educazione fisica e valido mezzo di soccorso e di difesa.

Nell'attiva propaganda il Pouchain fu coadiuvato dall'egregio r. n. Achille Santoni, al quale si deve attribuire la prima iniziativa delle R. N. di Genova e di Milano; a queste tennero dietro quelle di Aniguillara Sabazia, Genzano, Bracciano, Castel Gandolfo, quindi Napoli, Spezia e Torino.

Di queste R. N. e della loro attività sportiva parleremo nei prossimi numeri se gli interessati a far conoscere lo sviluppo di queste benemerite Società ci forniranno i dati necessari e fotografie di gare, atte a illustrare l'attività sportiva delle medesime.

Per oggi parleremo della R. N. di Genova, una certamente delle più gloriose ed al cui attivo si devono le più belle iniziative dei ludi marinaresechi avvenuti in Genova, e possiamo dire in Italia, in questi ultimi anni, mentre pare che il nuoto voglia assurgere all'importanza degli antichi tempi.

La « Rari Nantes » genovese.

La sua attività sportiva. — I suoi campioni.

Le note che pubblichiamo della R. N. genovese ci vennero cortesemente fornite da un egregio amico e collega, il prof. Luigi Negrini, il quale, come nessuno saprebbe meglio, può ben dire degnamente di lei; lui che ne fu fin dalla sua costituzione l'anima e la vita. Salvo poche, tutte le manifestazioni sportive della R. N. genovese furono organizzate da lui, instancabile sempre nella direzione e colonna principale della società: noi che lo vedemmo in più giornate di gare possiamo ben porgergli pubblicamente questo onore. La R. N. genovese deve al prof. Negrini le sue più belle glorie sportive.

I soci lo sanno e lo proclamarono già socio benemerito, decretandogli una medaglia d'oro e quest'anno lo elessero presidente.

La vita sportiva fu sempre brillantissima, e anche quando le condizioni finanziarie pareva volessero soffocare l'opera bella di tante gare, gli affezionati r. n. non mancarono mai di trovarsi pronti e solidali, ogni qualvolta, in nome della Società, erano chiamati a difendere i colori della sua bandiera.

Tra i più affezionati e valenti r. n. è obbligo mio ricordare: Aloè Emanuele, il quale il 31 agosto 1897 alla Foce, con un mare agitato, salvava un giovane pericolante, pel quale atto la Società gli decretava una medaglia e diploma artistico; Massa Giuseppe, attivo e detentore di rari campionati; Silvio Spinetta, il primo presidente e sempre amoroso ed entusiasta della Società; Barbieri Stefano, che insieme al Massa ed all'Aloè, si cura dell'insegnamento del nuoto ai giovani



Coriolano Bozzo.

studenti. Tra i giovani noto: Figari Bartolomeo, Muzio Aldo, Sacco Carlo Cesare, Sconnio Adolfo, Sconnio Roberto, Massa Augusto, Rossi Enrico, De Angelis Ariosto, Ricci Cesare, Solari Cesare, Canale Silvio, Morello Paolo e molti altri, nei quali pare siasi trasfuso un po' dell'umore e dell'entusiasmo dei primi r. n.

Le gare militari, le gare scolastiche, le gare di squadra Società ginnastiche, la Scuola di Nuoto per i giovanetti, sono il patrimonio migliore della R. N.: il nuoto, mercè sua, è ora uno degli esercizi più coltivati e alle gare da essa bandite accorrono sempre centinaia di giovani.

Una delle maggiori fortune della R. N. è stata certamente quella di aver avuto nel suo seno il più forte e temibile dei nostri nuotatori:

Bozzo Coriolano.

Oh mare! Tu sei l'unico amore di Bozzo Coriolano! — così si potrebbe esclamare.

E' nato e vive a Pieve di Sori, a pochi chilometri da Genova, in una bianca casetta in riva al gran mare, il cui fascino lo avvinse fin da fanciullo. Si presentò alle prime gare bandite dalla « Rari Nantes » genovese nel luglio del 1895 a Sturla, dove vinse tutti i primi premi e si guadagnò il titolo di Campione ligure.

Il suo stato di servizio è brillantissimo; pochissime volte venne vinto, sempre riuscì primo nelle gare di lungo percorso: solo nel 1898 perdette il campionato italiano a Como, campionato che poi si guadagnò nuovamente negli anni seguenti.

Impossibile ricordarle tutte le sue vittorie: la nostra R. N. ha vinto per opera sua i più impor-

tanti campionati, anche coll'invincibile inglese Jarvis egli fece ottima prova e lo stesso Jarvis lo proclamò forte e valentissimo.

Quest'anno gli arrideranno nuove vittorie. Altro ottimo nuotatore è:

Arrigo Barabino.

Fra i giovani r. n. genovesi si affermò subito valente, fin dai primi anni della R. N.

Dedicatosi al nuoto coll'ardore e col vero entusiasmo di un giovane che sa e comprende tutta l'utilità e la poesia dello sport, Arrigo Barabino prese parte ai campionati liguri per quattro anni, ad dimostrandosi nuotatore resistente ed elegante. Se nelle gare c'era Bozzo questi era primo e Barabino secondo: il suo medagliere è ricchissimo e conta pure parecchi premi in oggetti d'arte e di valore.

Vinse pure per due anni il campionato sociale; prese parte brillantemente a più campionati italiani ed a gare effettuate a Milano, compresi due cimenti invernali.

Un'altra sua passione è l'alpinismo, anzi questo lo ha tolto alle gare di nuoto, e ad entrambi questi sport presto lo toglierà una vaghissima e gentile fanciulla che egli fa sua sposa. Augurii ed urrah!

Altri nuotatori.

La R. N. genovese ha altri e buoni nuotatori: ricordiamo: Lanzola Patrizio, troppo presto ritiratosi dall'agone; Rossi Enrico, il quale quest'anno si presenta ottimamente allenato. Egli ha già vinto due primi premi nella gara avvenuta a Sampierdarena ed alla Strega qui a Genova per l'inaugurazione dei Bagni popolari; giovane robusto e simpatico terrà quest'anno testa ai più forti e valenti.

Così la R. N. continua a esplicare l'opera sua: dal canto mio faccio l'augurio che essa possa sempre maggiormente progredire, perchè nell'esercizio del nuoto stanno per molti giovani la salute, la forza, la felicità.

Genova, luglio 1902.

LUIGI NEGRINI.

Alla « Rari Nantes », Spezia. Una sezione femminile.

Domenica, 6 luglio u. s., alla fiorente « Rari Nantes » di Spezia ebbe luogo la prima giornata di gare dell'annata, che riuscirono benissimo per tutti i riguardi.

Concorso numeroso di pubblico e di concorrenti, affiatamento perfetto fra questi e Giuria, buon umore ed esattezza in tutte le più piccole cose. E questo era naturale perchè una società così ben organizzata e così ben voluta dalla popolazione come la « Rari Nantes » Spezia è difficile trovarla, e però essa trova quell'appoggio cordiale e quell'entusiasmo che sono doti precipue richieste per la buona riuscita di tutte le manifestazioni sportive, appoggio che ha permesso poi a questa società, prima fra tutte in Italia, di fare una vera sezione femminile vitale e forte che non mancherà, sotto la guida amorosa e diligente della signora Landucci, di dare presto delle prove della propria forza ed abilità.

Si debuttò con una gara *Juventus*, la quale fu vinta da un giovane allievo della « Rari Nantes », Ratti, un promettente nuotatore dalla nuotata esatta e degna di chi gliela insegnò; il r. n. Manfredini, il quale s'aggiudicò poi il primo premio nella gara *Seniores* su un percorso di metri 500, con uno stile superbo e distaccando di un bel tratto gli altri suoi forti avversari, fra cui il r. n.



Arrigo Barabino.

Ed ora, dopo questa presentazione di dovere, cediamo la parola all'amico.

**

La R. N. di Genova venne fondata il 28 aprile del 1895, e circondata dalle generali simpatie essa si affermò tosto solennemente, facendosi iniziatrice di gare, alle quali si cimentarono i migliori e più forti nuotatori genovesi e liguri.

L'azione eminentemente civile di educazione fisica della R. N. venne riconosciuta dalla Federazione Ginnastica Italiana, dai Ministeri della Pubblica Istruzione, della Guerra, della Marina e dalle Autorità Municipali, sicchè ad essa vennero assegnati medaglie e speciali diplomi di benemerita, senza ricordare che i valenti r. n. vinsero le gare dei campionati più importanti, corsi fino ad oggi in Italia.

Ne furono presidenti successivamente: Silvio Spinetta, cav. Leardo Parodi, Enrico Barabino, Bottaro Emilio Del Fino, Gazzo G. B. fu Paolo, e quest'anno i soci ne affidarono le redini all'umile sottoscritto.



Alle gare di Sturla. Prof. Negrini, cav. P. Vassallo e A. Santoni.

Il Campionato d'Italia.

Albano, secondo arrivato e Maioli terzo, mentre in una *Juniors* arrivava prima, dopo una bella lotta, il r. n. Viggiani.

E per finire una giornata così bella non ci voleva di meno che una caccia all'anitra, caccia che destò una vivissima ilarità ed un grande interesse e nei concorrenti e nella folla degli spettatori che gremiva il vasto stabilimento Selene.

Alla giuria erano i signori De Stefanis, Cipollina, Landucci, del consiglio della « Rari Nantes », il tenente di vascello Colombo, Mainoni, segretario della « F. Rari Nantes ».

CLIPPER.

La Federazione Italiana di nuoto, che quest'anno ha sede a Milano, ha bandito la IV gara per il Campionato d'Italia, dove vi è per *challenge* la Coppa di S. M. il Re.

Questa corsa si correrà ad Arona sul Lago Maggiore il 17 del p. v. agosto, su di un percorso di 1852 metri in linea retta.

E' libera a tutti i soci di società federate od ascritte alla « J. Rari Nantes », e le iscrizioni dovranno essere inviate al segretario della stessa sig. Fabio Mainoni, via Stampa, 9, Milano, non

più tardi del 6 agosto p. v. Esse dovranno essere accompagnate dalla tassa d'ingresso fissata in L. 5.

Oltre che la Coppa del Re vi è una medaglia d'oro grande e il titolo di Campione d'Italia pro 1902 per il primo, un'altra pure d'oro con castone al secondo, una terza anch'essa d'oro al terzo, e una medaglia d'argento grande a tutti gli arrivati in tempo massimo. Tutte le medaglie saranno di un conio speciale per questa gara, ed alla società meglio classificata verrà data una splendida targa di bronzo espressamente eseguita su bozzetto donato dallo scultore Cantù.

IPPICA - GALOPPO

I prodotti italiani dell'annata 1899

Nella lista dei cavalli vincenti nella primavera 1902 figurano ben 33 cavalli di tre anni, tra i quali il solo *Linaro*, il vincitore del premio Principe Amedeo, di scuderia estera. Circa 320,000 lire di premi toccarono alla generazione 1899, la quale, se non è buona, è certamente migliore delle due precedenti. Tolto *Belmore*, importato dai fratelli Bocconi, gli altri 31 sono nati ed allevati in Italia. *Melanion*, lo stallone erariale, figura alla testa degli stalloni vincenti, ma a lui in quest'annata sono state date le madri migliori; interessante

un solo successo in compagnia modesta, e le pretese della cavallina non possono andare più in là delle corse a vendere. In questa classe buone *performances* fornì *Italo*, un baio scuro da *Melania* e *Itala*, dei Bocconi Dall'Acqua. *Oak Apple* vinse tre corse brevi a Milano, tra cui il premio del Bersaglio di L. 5000. *Pergola* e *Quintilia*, in buona forma in principio di stagione, ottennero allora i loro migliori successi e *Quintilia* è la vincitrice del « Premio Adda » a Milano e del classico « handicap dell'Arno » di Firenze. Scomparso dalle

a vendere nell'ultimo giorno della riunione di maggio a San Siro, *Sirdar* poté contare la sua unica vittoria dell'annata. *Tor di Nona* ebbe l'incarico di sostenere in piano gli interessi della scuderia torinese, e l'utile cavallina guadagnò per più di 7000 lire di premi. Dopo la riunione di Firenze moriva *Brandimarte* che in essa aveva vinto un premio di 4000 lire.

Il bellissimo cavallo dell'allevamento di Bologna Ferrarese, sarebbe certo stato uno dei migliori puledri dell'annata e in cattiva condizione di salute già lo avevano veduto al quarto posto nel Derby, dove cadeva solo in ultimo dopo una corsa severissima. La sua perdita ha privato la sua scuderia di un ottimo *atout* nelle principali prove dell'annata.

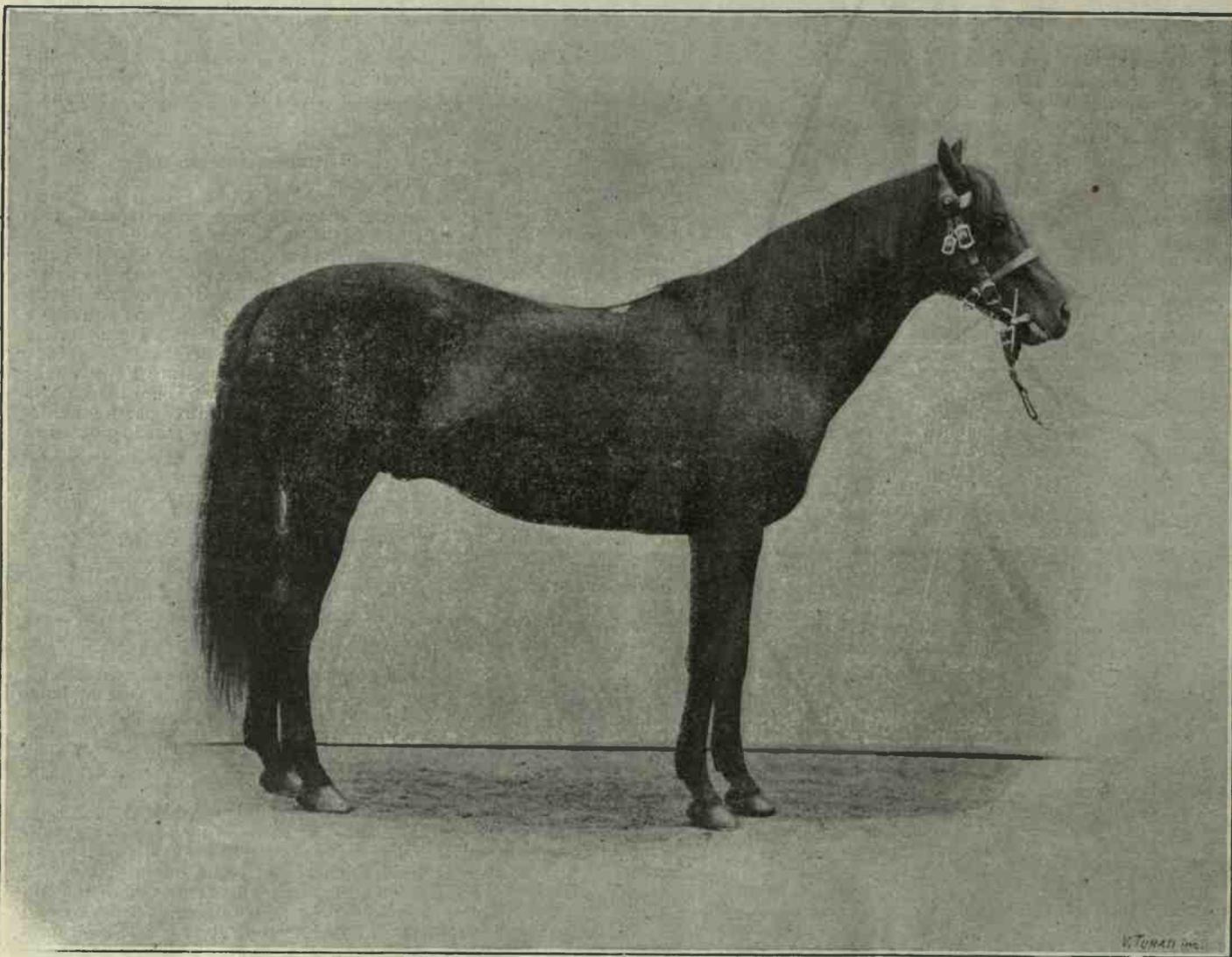
Ancora da Colgur Ferrarese proviene *Dorieonte* figlio di *Doralice* e *Melanion* del cav. Petrilli, che se non fosse troppo spesso stato abbandonato nelle mani di garzoni di scuderia, avrebbe fruttato assai di più al suo appassionato proprietario; 13,000 lire circa vinse *Hattiva* di sir Rholand, che conta tra i suoi successi l'handicap Parma a San Siro, ove battè *Euro*, *Madrigal* e *Royalist*, di razza Volta, ebbero una stagione non troppo fortunata. *Madrigal* fu squalificato nel premio « Città di Napoli » di lire 10,000 in cui si era trovato davanti a *Montalbano* e fu battuto nel « Premio Milano » da *October Brown*. Vinse 7350 lire.

Royalist, il terzo arrivato del Derby, vinse tre corse a Milano in campi limitati; il vincitore del premio *Empili* farà la sua rentrée nel S. Leger il 31 agosto.

Euro, *Tocsin*, *Isabella*, *Montalbano* e *October Brown*, sono i cinque campioni di questa generazione. E' nota la malattia di *Euro*, che fece rimanere il crack della scuderia Pancamo-Ragusa, lontano dalle piste, dal Derby, all'ultima riunione del giugno, in cui il cavallo, ancora a corto di lavoro, poté, l'ultimo giorno in un handicap, battere in un *carter* dei cavalli suoi coetanei di seconda categoria, dando loro otto chili e più dopo una corsa di attesa, che starebbe a provare come le sue qualità non si riducano ad una velocità fulminea ed a un cuore ben attaccato. La stagione autunnale dirà se questo

figlio d'*Entrève* sia superiore o no ai cavalli che lo precedevano nel Derby ed a *Montalbano*.

October Brown conta per sue migliori *performances*, dopo la brillante riunione di Firenze, la vittoria nel « Premio Milano » ed il terzo posto nel « Premio Principe Amedeo ». Nel Commercio non era disgraziatamente iscritto. Indubbiamente il cavallo di razza Casilina è tra i primi dell'annata; tuttavia noi lo vediamo nel « Premio Milano » davanti a cavalli come *Royalist*, *Madrigal*, ecc. che anche *Montalbano*, *Isabella* e *Tocsin* battono senza difficoltà; vediamo *Royalist* due volte innanzi a lui e nel Derby ed a Milano, ricevendone però del peso; lo troviamo infine terzo a Torino davanti a *Isabella* che, delicata, si ri-



Lo stallone governativo Melanion nato nel 1886 da Hermit e Atalanta.

sarà dunque il confronto tra la sua produzione e quella di *Sansonetto*, di *Arconte*, di *Saint Caprais*, di *Marcantonio* e di *Biveno*, negli anni venturi.

Esaminando i puledri di tre anni che scesero a misurarsi nelle nostre piste in questa prima metà dell'anno, notiamo che, pur ottenendo quale che secondo e terzo premio non vinsero: *Aurelia*, un infelice prodotto di *Orbend*, *Ginerva* di sir Good-buck, *Grifone* di razza Carmignano, *Opoponar*, che corse una sola volta in marzo a Milano, *Otello*, figlio degenero di *Ora* e *Silver Bend*, un altro *Orbend*, dalle gambe rovinato. Corsero e vinsero una sola volta *Etruria* di sir Rholand e *Bellini* di sir Harbert. Sulle brevi distanze *Arietta*, che si annunciava a due anni una specialista, raccolse

piste è pure *Oleander* che in marzo aveva fornito buone corse a Milano.

Della classe del figlio di *Punchinette* ebbero invece una stagione fortunata *Barsac* che vinse 16725 lire, ed *Ulisse* che ne vinse 15375. *Atlante* riportò due corse: il « Premio dei tre anni » a Pisa e una corsa a Firenze l'ultimo giorno. *Varisella* con pesi favorevolissimi poté fruttare al suo proprietario circa 6000 lire, non certo meritate per la sua qualità reale. *Sericana*, la bella figlia di *Sangarre*, che non vuol saperne di lottare, ha trovato la sua corsa nel premio dei Drags, dove per la prima volta vinse pure il piccolo *Rhymes*, che la montava. Contro il solo *Belmore*, che d'altronde aveva già vinto un buon handicap ed una corsa

CICLISTI! Se volete esser sicuri di un buon acquisto, provvedetevi delle rinomate *Biciclette TRIUMPH - CLEVELAND - DURKOP - MOTOCICLETTE* munite di tutte le ultime novità. - Prezzi eccezionali - Cambi - Riparazioni. **ATTILIO BERETTA, Corso Porta Romana, 69-71, MILANO.**

sentiva probabilmente della severa corsa del Commercio e davanti a *Tocsin*, che, dopo Roma, non fu più lui, per l'ostinata indisposizione, che paralizzò i suoi mezzi per tutta la passata stagione. Infine noi crediamo che *October Bronn* sia di alcun poco inferiore a *Montalbano*, *Tocsin* e *Isabella*. Tra questi tre cercheremo dunque sulla base delle *performances* compiute il migliore tre anni. *Isabella* fornisce le sue due migliori corse a Roma ed a Milano nel Derby del Commercio, precedute da *Tocsin* la prima volta per mezza lunghezza, da *Montalbano* per una testa la seconda. Fu osservato che il nostro Derby si corre troppo presto, e che per allora i cavalli non sono ancor pronti cosicchè una questione di condizione decide del valore di un puledro, che spesso è di qualità scadentissima come *Cloridano*, *Karito*, *Oranzet*, *Barone* ed altri. A Roma nel giorno del Derby infatti *Montalbano* scendeva in campo per l'handicap *Andreina* ed era battuto da *Hattirs* ed *Ulisse*. Nella riunione di Napoli il cavallo di D. l'Acqua Bocconi incominciava a farsi valere: primo per la squalifica di *Madriqal* nel « Premio Città di Napoli », nel « Gran Premio Partenope » finiva ad una testa da *Kikamba* nel meglio della sua condizione. Nonostante queste prove onorevolissime correva quasi dimenticato il « Gran Premio del Commercio », e con un coraggio da leone attaccato ai fianchi di *Isa-*

bella la rimontava sotto la frusta nella dirittura; dando tutto quello che poteva dare il figlio di *Rabicano* riusciva ad assicurarsi la corsa per una netta testa; e che il suo non fosse un fuoco di



Otello m. b. nato in Italia nel 1899 da *Melanion Ova* Proprietari sigg. Pancamo e Ragosa (Fot. Foli).

paglia lo prova a Torino sui tre mila metri del « Premio principe Amedeo », in cui finisce fortissimo secondo dopo *Linaro* in testa a tutti i cavalli italiani, mostrando ancora una volta il suo fondo e la sua costruzione robusta, avendo corso per bene quattro mesi consecutivamente nelle riunioni di Roma, Napoli, Milano e Torino. *Isabella* invece fu riservata per le grandi prove e non conta a suo merito l'aver nel « Premio Legnano » battuto con 16 chili in suo favore *Tarantella*, alla quale *Auretta* faceva fare un duecento metri di più di percorso.

D'altronde la figlia di *Melton* l'ha battuta facilmente in giugno a 13 chili.

Tocsin, dopo il Derby — corsa d'altronde esatissima — se non per tutti, almeno per la maggior parte dei concorrenti, vinse una sola corsa a Milano più per la sua classe, che per essersi impegnato con coraggio.

Dicemmo sopra che il figlio di *Melanion* non fu più lui dopo l'aprile. Anche i suoi fratellastri *Tristezza*, *Tarantella* e *Tichet* furono delicati a tre anni e quindi si rivelarono ottimi galoppatori. Si spera che così debba essere per lui. Concludendo queste note, non volendo toccare il tasto del confronto con la produzione d'oltralpe, fatto a tutte nostre spese a Torino, crediamo *Montalbano* il migliore dei nostri tre anni, preferendo dopo di lui nell'ordine *Tocsin* ed *Isabella*.
MARIO SPINELLI.

Il record turistico Torino-Berlino

Fra le prime conoscenze di *sportsmen* da me fatte in Torino, quando per la prima volta vi giunsi per stabilirvi il mio domicilio, ricordo il sig. Foa Paolo.

Il giovane torinese è un ammiratore entusiasta del nuovo e semplice mezzo di locomozione, la bicicletta che egli ha prescelto come fida compagna nei suoi lunghi viaggi all'estero. Quando le corse ciclistiche dei dilettanti erano più in voga, il Foa tentò di ottenere buone velocità in pista.

Partecipò a molte corse, sempre però con l'intenzione di compiere il suo allenamento preparatorio richiesto da un *grande turista*. Infatti da due anni non è più ricomparso nei velodromi, alle corse vi ha assistito da buon *amateur*, e i suoi *tours de force* furono compiuti su strada.

Resistente assai, ha già compiuto due *records* turistici.

L'anno scorso impiegava il tempo destinato agli alle vacanze, al *record* Torino-Madrid, riuscendo pienamente nel suo intento. Sfidando il tempo e le difficoltà presentate dalle strade percorse, passava da solo le Alpi e poi i Pirenei: attraversando la Francia si spingeva fino alla capitale della Spagna,

piendo un *record tour de force*, Torino-Berlino, passando per l'Austria.

Egli ci ha mandato il libretto controllo ricoperto di firme e timbri delle autorità di ciascun paese importante attraversato.

Presentando ai lettori il *cliché* del Foa, riassumiamo le note del viaggio, che certo interesseranno tutti i turisti.

Il 5 luglio alle ore 5 del mattino il Foa controllato dal Commissario del dazio della barriera di Milano, lasciava Torino in compagnia del signor Negro Attilio, figlio del presidente dell'*Audar*, Sezione torinese. Dopo una fermata di mezz'ora a Chivasso, per Vercelli e Novara, alle ore 15 il biondo *audar* è già a Milano, di dove nella stessa sera prosegue per Gorgonzola. Quivi pernotta, e domenica mattina passando per Brescia raggiunge la prima fortezza del famoso quadrilatero, Verona. Si ferma a Verona la sera e la notte per rimontare in macchina al lunedì di buon mattino. Nella giornata raggiunge la città di Bolzano, passando per Ala e Trento. Appena passata la frontiera italiana il giovane torinese è vittima di un incidente di macchina che per fortuna non ha gravi conseguenze. Tutto si limita ad una forcella rotta (ci dife niente!) e quattro ore di marcia a piedi per raggiungere l'officina di un meccanico di Trento. Il giorno 8 il *recordman* compie la salita del Brenner (1460 m. sul livello del mare), e si porta a Sterzing; il giorno 9 visita Innsbruck e raggiunge Roseim. Il giorno 10 visita Monaco. Appena lasciata detta città un furioso temporale lo sorprende in aperta campagna. Dopo aver assistito alla bufera sotto un vecchio pino, trova rifugio in una casa colonica dove pernotta. Il giorno 11 luglio sfidando il vento che spira fortissimo, contrario alla marcia, si porta fino a Regensburg passando per Altem.

Il giorno 12 raggiunge Senvendorf, il 13 Holg, il 14 Lipsia, il 15 è a Berlino, dopo aver percorso numerose salite, alcune delle quali per la loro rapidità, a piedi.

In dieci giorni, con 48 ore di vantaggio sulla tabella-orario di marcia, il giovane turista si è portato da Torino alla capitale della Germania, montando una Peugeot munita di pneumatici Clement, e di freno Bouden.

Il Foa portò con sé uno zaino, contenente gli accessori e il vestiario del peso totale di 6 kg.
V. G.

La "Serpellet",

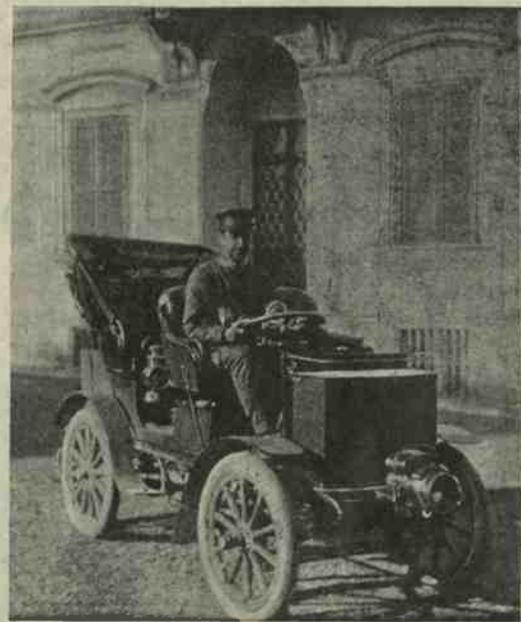
Si può essere partigiani della benzina anziché del vapore, si può credere all'avvenire e al trionfo finale dell'elettricità sulla benzina e sul vapore, ma non si può fare a meno di registrare dei fatti, quando questi sono suffragati da lunghi e controllati risultati e confermati dall'esperienza personale.

Queste ed altre mille considerazioni andavo svolgendo nella mia mente quasi per spiegare a me stesso la mia conversione, allorchè dopo una completa prova della vettura automobile *Serpellet*, mi ero impegnato a farne noti i pregi ai lettori della *Stampa Sportiva*.

La vettura era di proprietà dell'egregio amico comm. Alberto Rignano di Padova, già presidente

e anima di quella fiorentine Unione Automobilistica Veneta, e ora ospite da qualche mese dell'amena Cossila, a cui chiede vigore nuovo per la sua fibra ancor forte e fiorentine e solo affaticata.

La vettura era una *Serpellet* a vapore da 8 HP tipo 1902, il tipo della indimenticabile riunione di Nizza, in cui riusciva ad appropriarsi il famoso *record* dei 121 km. l'ora, che rappresenta per ora il supremo ardimento dell'industria automobilistica. *Chauffeur* era il carissimo amico ragioniere



Vettura *Serpellet*, 8 HP, tipo 1902. Proprietà del comm. A. Rignano.

A. Muledo di Genova, *Serpellet* n. 2, e rappresentante generale di quello n. 1 in Italia.

Il percorso vario e difficile, disseminato di salite al 10%, di strade scabrose, con fango e sassi, e di lunghi rettilinei, divorati a 80 all'ora.

La prova fu quindi completa come completo era il carico che portava la vettura e il risultato constatato si può sintetizzare in una parola! *splendido!* Prontezza di messa in marcia, motore silenzioso e senza la più piccola scossa, facilità di movimento, possibilità di raggiungere grandi velocità e di superare faticosissime salite e soprattutto sicurezza quasi assoluta di andare avanti e di arrivare.

La *Serpellet* non ha che un difetto; non è abbastanza conosciuta, e facilmente viene confusa con altri tipi non riusciti di macchine a vapore.

Persone anche competenti e in completa buona fede continuano a ripetere che in automobilismo non esiste che la benzina, come se la *Serpellet* non esistesse; mentre i pochi che la conoscono o fanno come il comm. Rignano e la comprano, o come il sottoscritto (non avendo in tasca in quel momento una dozzina di biglietti da mille) credono loro dover dirne tutto il bene che ne pensano.

N. C.



Paolo Foa.

dove la stampa locale a lungo di lui si occupava, ammirandone il coraggio con cui da solo superava monti, passava fiumi, attraversava paesi.

Anche quest'anno il Foa stabiliva di passare le vacanze (distraindo così per qualche giorno la mente dagli affari della sua grande azienda), com-

Ottica Fisica Fotografia ARTURO AMBROSIO

TORINO - Via Roma, 2 - TORINO

Gli ultimi trionfi
delle vetture **Renault**



1902

Corsa PARIGI-VIENNA

KM. 1393

1° arrivato: MARCEL RENAULT con vettura leggera **RENAULT**
 in ore 25 e 51'

battendo tutte le vetture delle altre categorie munite di motori da 30, 40, 60, 70 cavalli

1901

Corsa PARIGI-BORDEAUX

KM. 527

Le 4 vetture **RENAULT** concorrenti arrivarono: 1^a, 2^a, 3^a, 4^a

compiendo il percorso in ore 9 e 32'

e giungendo al traguardo in gruppo

Corsa PARIGI-BERLINO

KM. 1198

Delle 6 vetture **RENAULT** concorrenti arrivarono: 1^a, 2^a, 4^a, 5^a

compiendo il percorso in ore 18 e 37'

ISOTTA FRASCHINI & C.

MILANO - Via Francesco Melzi, 3 - MILANO

Agenti generali ed esclusivi per l'Italia delle Vetture leggere **RENAULT FRÈRES**

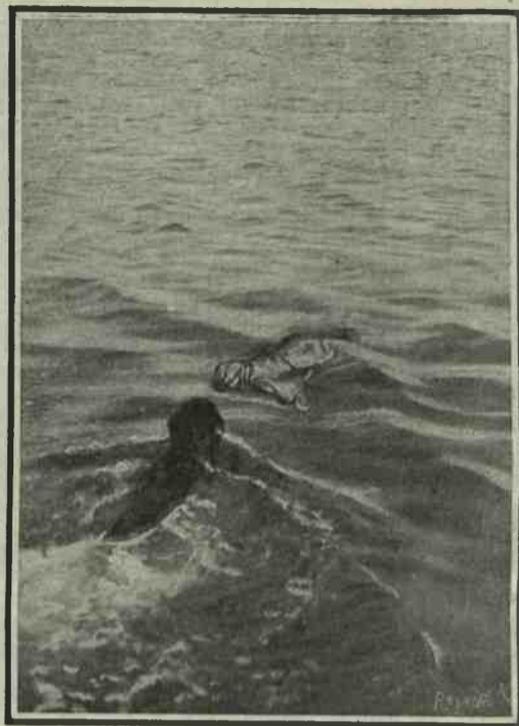
TELEFONO N. 2439

Indirizzo telegrafico: "AUTOMOBILI - MILANO",.

I CANI SALVATORI



I due terranova Saida e Pluton.



La scuola dei cani salvatori.

La Stampa Sportiva ha già parlato a suo tempo dei cani salvatori adottati a Parigi pel salvataggio dei suicidi o chi cade nella Senna, e abbiamo accennato ai primi esperimenti di questi nuovi *gardiens de la Seine*.

Un felice salvataggio compiuto in questi giorni ha richiamato sui cani salvatori l'attenzione della stampa francese, dalla quale apprendiamo che *Saida* e *Pluton* sono i due più valorosi militi del drappello, e che è in corso la loro nomina a

caporale, e che ogni mattina con due pupazzi gettati nel fiume continuano la scuola degli aspiranti *sauteurs*.

Il gruppo è numeroso di circa una ventina di adepti e ha già scritto al suo attivo pagine gloriose.

Società Anonima

Cie des Automobiles HURTU Capitale fr. 1.700.000

Chassy Hurta

MOTORE

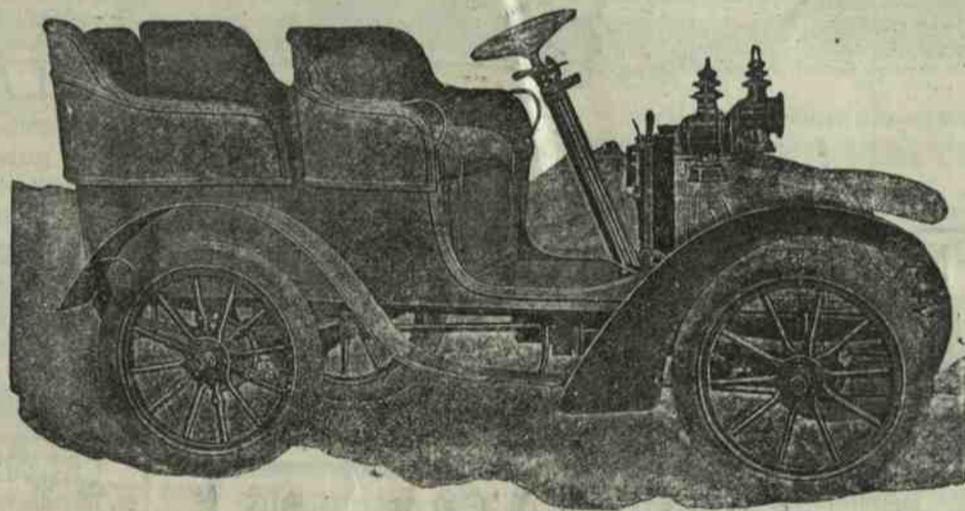
di 6-8-12 HP



Si può adattare a qualsiasi tipo di carrozzeria.



Cataloghi gratis a richiesta



Chassy Originali

DE-DION BOUTON

ultimissimi Modelli

6-8 HP.

Tutti i pezzi sono timbrati

Grandiosa officina per le riparazioni

Agente Generale per l'Italia della Compagnia "HURTU,"

Carlo Quagliotti - Torino.

MOTOCICLETTE

PIPPER

SONO LE MIGLIORI

Motore 1 3/4 HP, applicabile a qualunque bicicletta.

— PREZZO CORRENTE GRATIS —

Rappresentante Generale: **E. WEHRHEIM - TORINO** - Via Silvio Pellico, 24.

Ancora un Diploma d'Onore al T. C. I.

Ci giunge notizia che il nostro Touring Club Italiano ha conseguito all'Esposizione di Torino d'automobili e cicli il diploma d'onore pel suo elegante e ricchissimo stand, in cui ha esposto un saggio di tutte le sue pubblicazioni e che ha servito di efficace mezzo di propaganda e di informazione turistica, affidato come era alle cure dell'infaticabile sig. Minetti.

Abituati ormai a vedere tributati alla nostra grande associazione i massimi onori, non crediamo sia il caso di levare il peana della vittoria per questa nuova onorificenza, e quasi diremmo che ci saremmo stupiti se così non fosse stato. Ma è certo che in questa continua e vittoriosa affermazione della massima nostra associazione, vediamo un fatto che deve lusingare grandemente il nostro amor proprio di sportsmen e di italiani, poichè l'importanza e l'utilità del T. C. I. sconfinano ormai dal campo sportivo e assurge a gloria nazionale.

Ormai dall'estero si cita l'esempio del nostro Touring come un fatto luminoso di sviluppo e di utilità, e anche presso la gran maggioranza del pubblico italiano si riconosce la bontà degli scopi di una associazione sorta per iniziativa privata, e che nelle sole sue forze trova la possibilità di



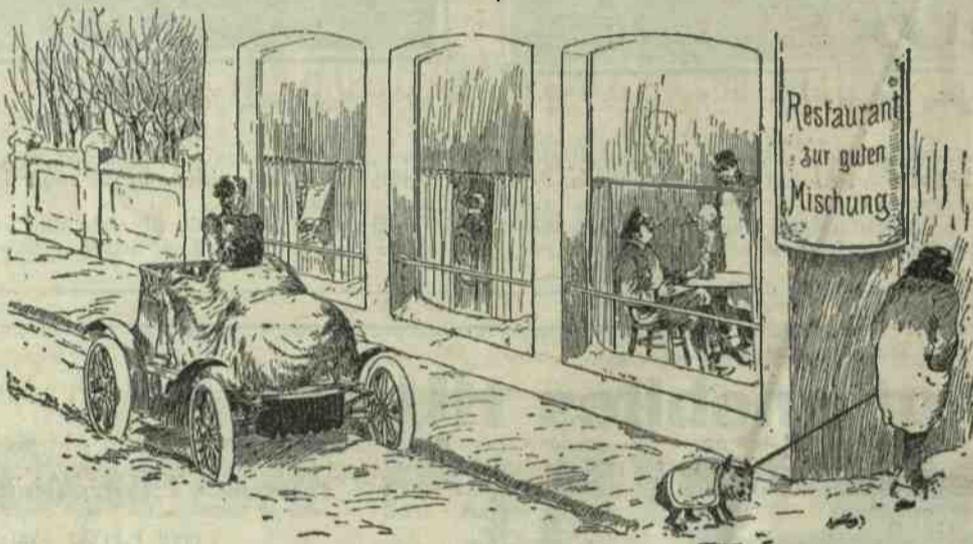
Lo stand del T.C.I. nell'Esposizione di Torino premiato con diploma d'onore.

esplicare un'azione altamente civile, utile e patriottica.

Lo ripetiamo, sono quasi soverchie le congratulazioni per la nuova distinzione, diciamo solo che ne prendiamo buona nota e ne attendiamo un'altra a una prossima mostra.

NOTA UMORISTICA.

Un chauffeur... poco cavaliere.



- Come potete lasciare quella povera signora al freddo?
- Zitto: voi non capite niente. La mia fiamma rimane fuori perchè l'acqua non si congeli!



L'Olio il più lubrificante ad alta temperatura per automobili. In latte piombate da Kg. 1, 2 1/2, 5.

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.

Estratto di Carne LIEBIG

in Tubetti di Stagno



Confessione Speciale per

TURISTI, SPORTSMEN, MILITARI, ecc.

Vendesi dai Droghieri, Salumieri,
Negozianti di generi alimentari, ecc.

Motociclisti!

È uscito il **Manuale per MOTOCICLETTA** in generale e per quella **Luthi Zürcher** in ispecie, utilissimo a tutti per saper eliminare i possibili inconvenienti.

Indispensabile ai Meccanici e costruttori di biciclette.

Inviare Lire Una con cartolina-vaglia o francobolli a

C. FRERA & C. - Milano

I Fari brevettati ad Acetilite

di Alessandro Barelli di Alberto

Via San Quintino, 33, TORINO

sostituiscono con vantaggio, nell'illuminazione degli automobili, qualunque altro modello nazionale od estero.

Si trovano in vendita presso l'Inventore o presso G. Canavesio, Corso Brescia, 15, Torino.

COMO AL LAGO

Grand Hôtel Volta (di 1° Ordine)

Garage per Automobili

Camere da Lire 3 a 5 (tutto compreso)

Colazione L. 3 - Pranzo L. 4.

CICLISTI!

Se non volete rimanere appiattiti, acquistate

LA VITTORIA

rivestimento atto ad impedire la sfuggita dell'aria dalle **gomme pneumatiche** perforate da chiodi, vetri, spine, ecc.

LA VITTORIA essendo a base di glicerina, non è essiccante, anzi preserva la gomma rendendola morbida.

Premiata con Medaglia di bronzo all'Esposizione Internazionale dell'Automobile e del Ciclo - Torino, 1902.

ENRICO BALBI

TORINO - PIAZZA CASTELLO, 18 - TORINO

CALZOLERIA DETTO SANTE

20, Via Ponte Vetere - MILANO - Via Ponte Vetere, 20

Specialità in Scarpe da corsa per Ciclisti e Podisti

Fornitore di tutti i migliori corridori mondiali

BRUSONI vince la corsa del 540 Km. con scarpe della Ditta DETTO SANTE

Album Automobili

DARRACQ

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

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** ✱



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.**

Société Anonyme des **MOTEURS & AUTOMOBILES DÉCHAMPS** ~~~~~ **BRUXELLES** ~~~~~

Le 4 vetture **Déchamps** iscritte nella corsa **Parigi-Vienna** del tipo "Touriste leggere", compiono tutte brillantemente il percorso, vincendo la **COPPA DELL'AUTO-VELO**, detta della *Regolarità e Resistenza*.

Rivolgersi al nostro Rappresentante Generale:

Ing. **GIUSEPPE GHIRARDI**, Via Passerella, n. 10 - **MILANO.**

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.

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 biciclette da corsa e da viaggio.

• Serie « **Eadie** » originali per motociclette.

• Freni « **Carloni** » 1892 con funzionamento dalla manopola.

• Mozzi « **Morrow** » a freno contropedale.

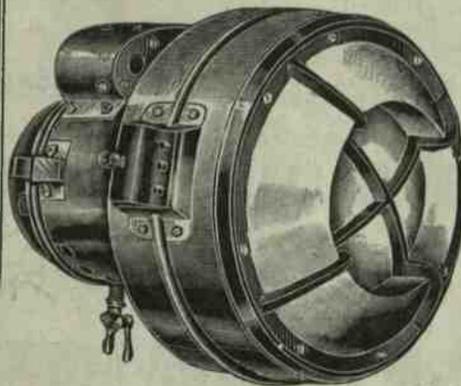
• Mozzi « **Twospeed** » con cambiamento di velocità.

Assortimento di tutte le Novità Ciclistiche.

REJNA ZANARDINI E C.

Bastioni Magenta, 14 - **MILANO** - Bastioni Magenta, 14

Fabbrica di Fanali per Automobili



Generatori a gas acetilene a carburo di calcio da chilogrammi 0.500, 0.800, 1.000, 2.000. Fari di grande potenza, fari lenticolari, fari autogeneratori. Fanali a petrolio, fanali posteriori con fuoco rosso. - Specialità in cofani, oliatori, casse per acqua, casse per benzina.

Onorificenze a tutte le Esposizioni.

➡ Visitate i nostri Fanali che sono esposti alla Mostra Automobilistica di Torino. ➡

I RECENTI RECORDS DELLA F.I.A.T.

Una vettura F. I. A. T. - 12 HP - Mod. 1902

guidata dal cav. G. Agnelli, copriua

2141 CHILOMETRI
in 57 ore di marcia

sul percorso: Torino, Genova, Pisa, Roma, Napoli,
 Sorrento, Napoli, Pescara, Forlì, Torino

SENZA ALCUN INCIDENTE

Una vettura F. I. A. T. - 12 HP. - Mod. 1902

guidata dal sig. Vincenzo Marsaglia, andava

da Torino a Roma (per Bologna) 831 Kilom.

in un giorno di marcia consecutiva

SENZA ALCUN INCIDENTE

nonostante il tempo cattivo e la strada pessima

Chiedere il Catalogo illustrato alla

FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI - SOCIETÀ ANONIMA

TORINO - Corso Dante, 35-37 - TORINO