

# LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Acrostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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



# SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente della 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

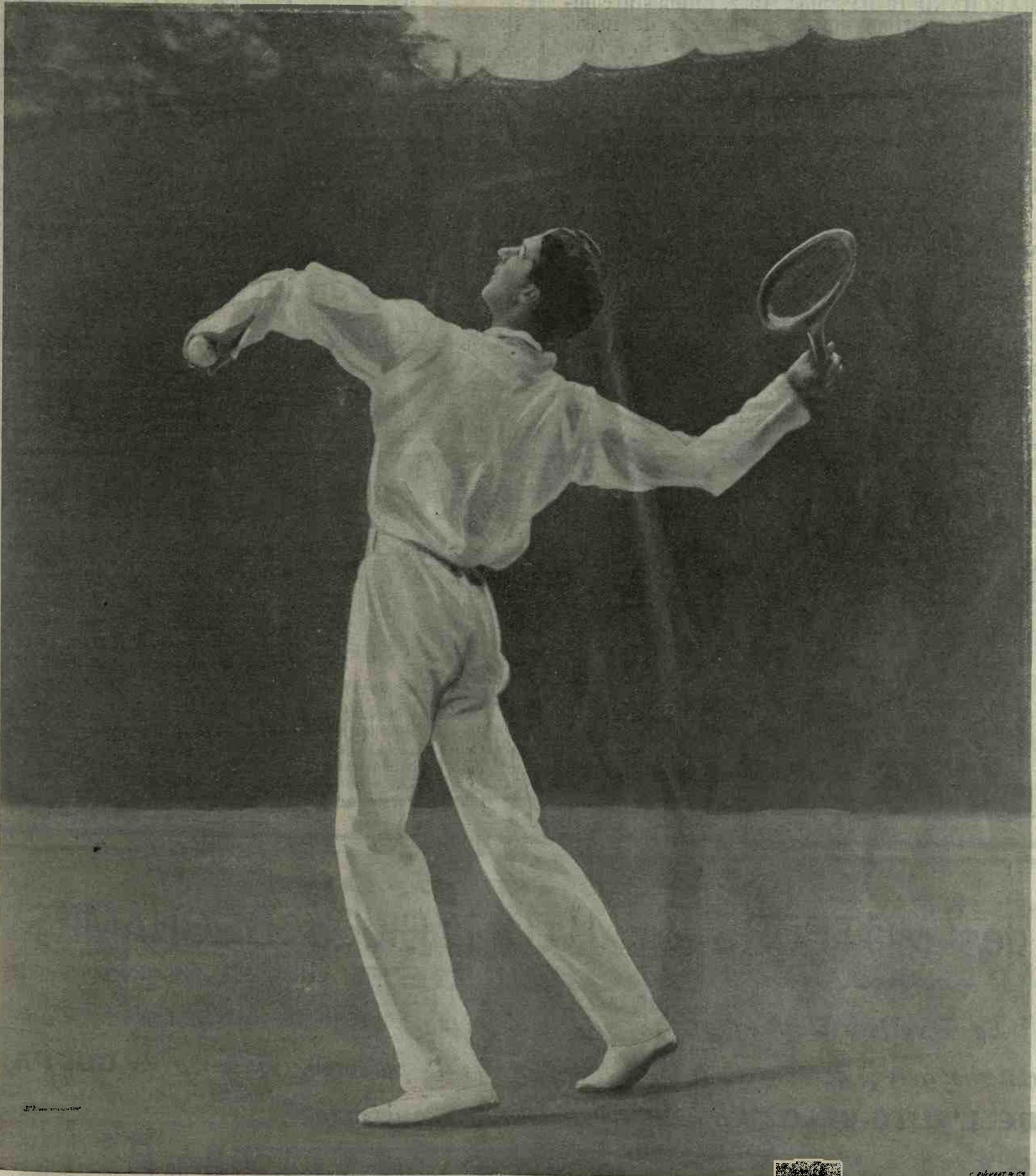
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO

TELEFONO 11-26

### INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



Uno dei migliori giuocatori europei di Tennis:  
R. F. DOHERTY, vincitore del Campionato di Parigi.

C. RUCWERT & CO

## AUTO-GARAGE ALESSIO

Agenzia Centrale per la vendita di Automobili ed accessori  
Via Orto Botanico, 13 - TORINO - Via Orto Botanico, 13

*Vetture nuove disponibili:*

DE DION BOUTON 9 HP, mod. 1903, 3 velocità.  
FIAT 8 HP, mod. 1902, pronta consegna.

*Vetture d'occasione:*

FIAT 8 HP, mod. 1902, carrozzeria Vagonette  
6 posti, guernizione di lusso, fanali, Phari  
Bleriot . . . . . L. 12.000  
MARCHAND 10 HP, mod. 1902, Limousin com-  
pleta, ottimo stato, carrozzeria di lusso,  
fanali, accessori, ecc. . . . . L. 7000  
DE DION BOUTON 8 HP, mod. 1902, carrozzeria  
doppio Phaeton, 4 posti, guernizione di lusso,  
ottimo stato, accessori, ecc. . . . L. 6500  
PANHARD 4 HP a 2 posti, ottimo stato, fanali,  
accessori, ecc. . . . . L. 2800  
DÉCAUVILLE 4 1/2 HP, 2 cilindri, raffred-  
damento acqua, carrozzeria a 3 posti, ottimo  
stato, accessori, ecc. . . . . L. 2000  
MERCEDES 16 HP, mod. 1902, tonneau completa,  
guernizione di lusso, Phari Bleriot, acces-  
sori e parti di ricambio, soffierto americano.

Grande Deposito accessori Panhard, De Dion,  
F.J.A.T. - Assortimento Pellicce ed Imper-  
meabili per Automobilisti.

Rappresentanza: **PHARI BLERIoT.**

## LE GAULOIS

Pneumatico per Automobili

*È vulcanizzato interamente sul suo  
scheletro.*

*È di scorrevolezza massima avendo  
sezione ovale.*

*È di lunga durata e robustissimo.*

ASSORTIMENTO COMPLETO

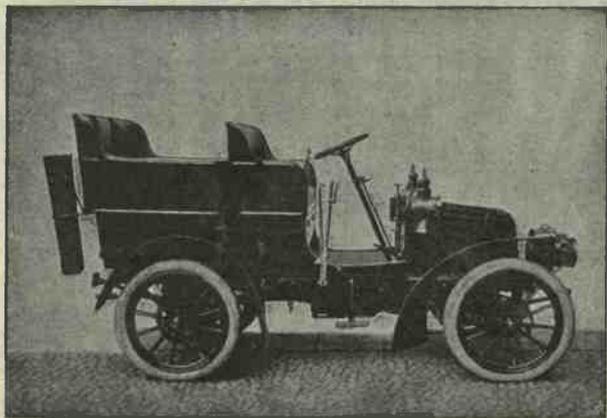
presso gli Stabilimenti

già **Bender e Martiny**

TORINO - GENOVA - MILANO - NAPOLI - PADOVA

Società Anonima - Capitale versato L. 1.500.000

## AUTOMOBILI F.lli CEIRANO - TORINO



La **VETTURA F.lli CEIRANO** premiata con **medaglia d'oro** all'**ESPOSI-  
ZIONE DI TORINO 1902** e vincitrice delle corse in salita di **Superga** e **Moncenisio**  
rappresenta quanto di più perfezionato esista nel genere. Si distingue specialmente per la sua marcia  
regolare e silenziosa, per la facilità a superare forti pendenze, per la sospensione speciale che permette  
di fare grandi velocità anche su strade cattive; è in una parola la vettura più **confortable** per  
campagna e la più deliziosa per città. — Confermano queste eccellenti qualità i numerosi attestati  
che spontaneamente ci giungono da ogni parte.

Siena, 29 settembre 1902.

*Sigg. Fratelli Ceirano - Torino*

Credendo di far loro cosa gradita, rendo loro conto del viaggio compiuto colla  
loro vettura il dì 23 corrente. Movendo da Siena per Viareggio, Sampierdarena, Novi,  
Alessandria, Torino, Cuneo, Tenda, Ventimiglia, Genova, Viareggio e Pisa, feci ri-  
torno a Siena, superando benissimo le forti pendenze di Ruta (2 volte), Bracco (2  
volte), i Giovi ed il colle di Tenda **senza nessun inconveniente**.

Impiegai così 50 ore di marcia per fare km. 1125,8.

Li saluto.

Firmato: Niccolò Buonsignori.

## Société Anonyme des MOTEURS & AUTOMOBILES DÉCHAMPS BRUXELLES

*Le 4 vetture Déchamps iscritte nella corsa Parigi-Vienna del tipo "Tou-  
riste leggere", compirono 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.**

# Le gare di Lawn-Tennis nel Friuli

## IL CAMPIONATO DI PARIGI

Il Friuli, benchè non sia spesso nominato nei giornali di sport, tuttavia non per questo manca di riunioni sportive importanti. Ogni anno si corrono nella provincia corse ciclistiche interessanti, l'automobilismo trova molti eletti cultori e cultrici, mentre i *cort di lawn-tennis* prosperano numerosi. In provincia soltanto, tre clubs si sono costituiti ed hanno numerosi soci, e le gare annuali sono molto frequentate anche dai forestieri che vengono dall'Austria.

Quest'anno, e precisamente pochi giorni fa, ebbero luogo le gare prima a Tricesimo indi a Santa Margherita. A Tricesimo doveva discutersi, oltre gare abituali doppie e singolari, il possesso di una grande coppa challenge (per possederla era necessario di vincerla tre volte): le partite furono animatissime ed il detentore del 1901, signor Carlo Braida, la difese vigorosamente; però la fortuna gli fu contraria essendo stata vinta dal signor Secheny ungherese, ufficiale di marina tedesca. La vittoria fu con giochi 6-4 7-5. Così la coppa parte per l'Ungheria; i Friulani però si preparano per l'anno venturo a riprenderla, e faranno a questo fine qualunque sforzo; le gare venture si presentano quindi molto interessanti.

Dopo Tricesimo fu la volta di Santa Margherita. Dal tennis si gode di una vista deliziosa da parte della pianura. Le gare che riuscirono interessantissime durarono quattro giorni e furono molto animate. Nella singolare uomini vinse il primo premio, consistente in un servizio da scrivere, il sig. Sandro dal Torso ed il secondo il conte Gino di Caporiacco.

Nella doppia uomini il primo fu vinto dal conte Fabio Asquini, uno dei più forti campioni friulani e dal signor Tullio Trevisan, mentre il secondo fu riportato dai signori Ascanio di Brazzà e Gino di Caporiacco.

La doppia mista venne vinta dalla coppia cont.na Guendalina Asquini e conte Fabio Asquini ed il secondo dalla contessina Elodia Orgnani e dal conte di Caporiacco. Quest'ultima partita fu molto interessante e spesso applaudita.

Numerosa gente assisteva e la colazione fatta all'albergo del Panorama, poco distante di lì, fu animatissima essendo rallegrata dalla presenza di molte gentili signore e signorine.

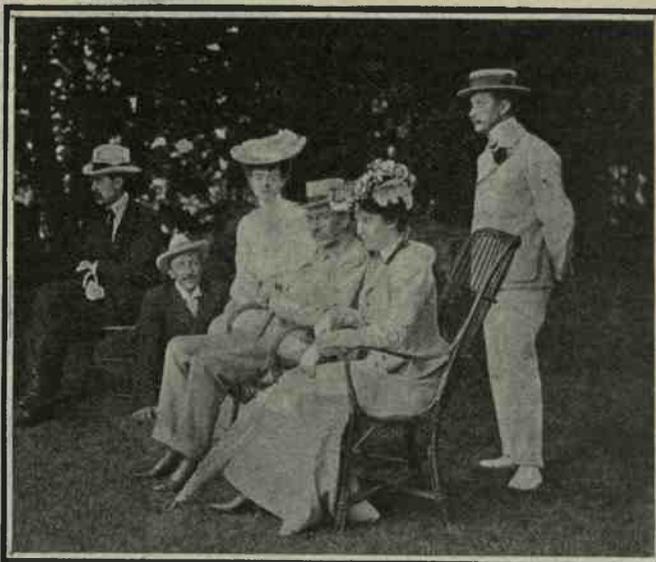
Il Comitato dell'Esposizione che si terrà ad Udine nel 1903 ha intanto stanziato una vistosa somma per istituire delle gare internazionali in quell'epoca, che promettono di riuscire benissimo, come del resto è sempre avvenuto per tutte le riunioni sportive friulane.

FRANCESCO DI BRAZZÀ SAVORGNAN.

taggi delle manifestazioni sportive è il lasciare vincitori e vinti come altrettanti compagni pronti a ricominciare delle lotte pacifiche che escludono qualunque antagonismo di sorta.

La fraternità del *turf* non è forse la fraternità ideale come la si concepisce dal punto di vista filosofico; ma per un seguito lungo di generazioni essa è stato il ponte lanciato fra le diverse classi della società inglese, che avvicinava duchi, bookmackers, jockeys e milionari, i quali si trattavano con una familiarità giustificata solo dai bisogni reciproci su un terreno comune.

Durante venti anni gli sports furono nazionali, vale a dire che essi non riunirono che inglesi della metropoli o delle dipendenze; ma poco a poco, data la grande facilità delle comunicazioni e l'estensione delle relazioni commerciali, divennero internazionali e raddoppiarono d'interesse non solo per gli inglesi, ma per tutte le nazioni che convenivano.



Il barone Jean de Bellet giudice arbitro al Campionati di Parigi.

lotta fra il yacht di sir Thomas Lipton, il *Shamrock II* e i yachts americani.

Agli occhi di alcuni moralisti atrabiliari, le corse di Sandy-Hook hanno sul carattere della razza una azione così deprimente e così storicamente nociva quanto l'antica rivalità dei verdi e degli azzurri di Bisanzio. Bisogna però dire che questo argomento si basa un poco sulla realtà dei fatti; perchè nella quindicina precedente la corsa dell'*America-Cup*, i progressi della campagna del Sud dell'Africa erano nella stampa come nello spirito pubblico relegati al secondo piano, per far posto ai racconti dettagliati della lotta dei yachts rivali.

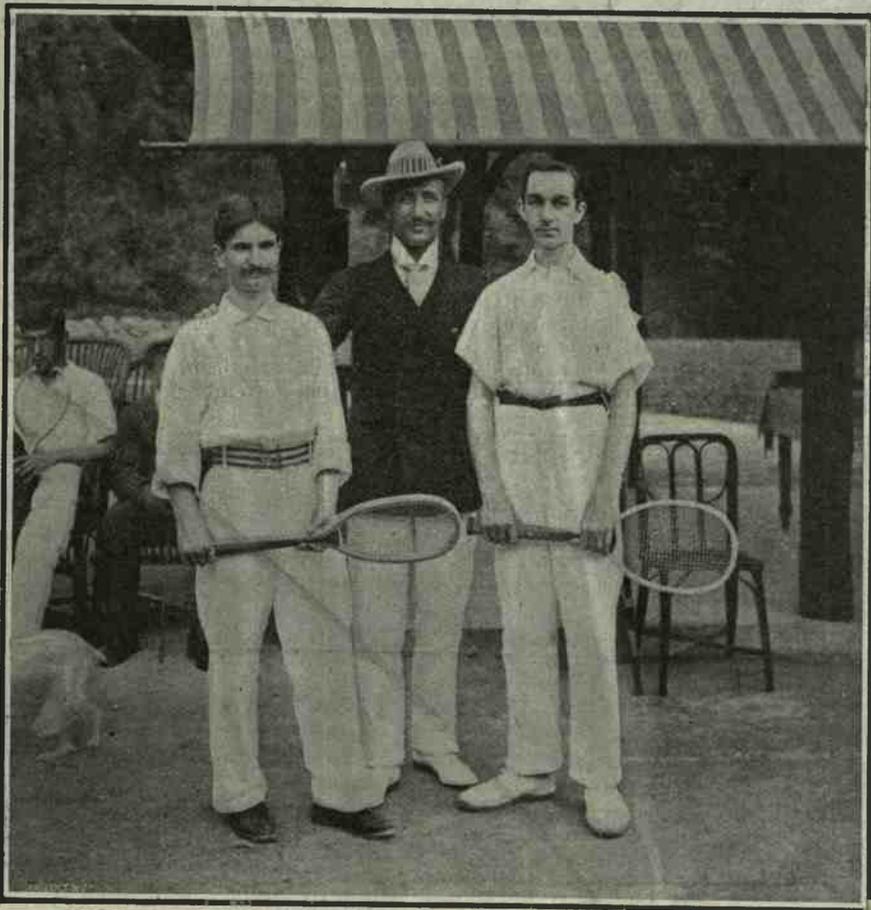
In questa corsa internazionale gli inglesi sono stati battuti completamente, ed è l'undicesima volta che i sudditi di Edoardo VII tentano di levare l'*America-Cup*, l'undicesima volta che fanno scacco matto.

Ma sir Thomas Lipton non ha detto l'ultima sua parola ed è probabile che nel 1903 egli tenterà ancora di lottare contro l'America; ma se egli rinuncia alla lotta è dubbio che un altro campione si presenti, e la sua astensione non sarà senza significato, quando si saprà che sir Thomas Lipton è un irlandese parzialmente americanizzato. Prima di sir Thomas Lipton, il *challenur*, vale a dire colui che inviava il cartello per disputare la coppa, era lord Dunraven, che è pure un irlandese e che, come sir Thomas, faceva costruire i suoi yachts in Scozia. E la ragione è che l'Inghilterra, fatta eccezione per la manifatturazione della tela da vela, ha cessato di tenere il primo posto nella costruzione dei bastimenti leggeri.

Bisogna considerare pure l'eventualità di una vittoria dei canadesi e degli australiani, benchè questi ultimi non sembrino disposti per ora a mettersi in evidenza.

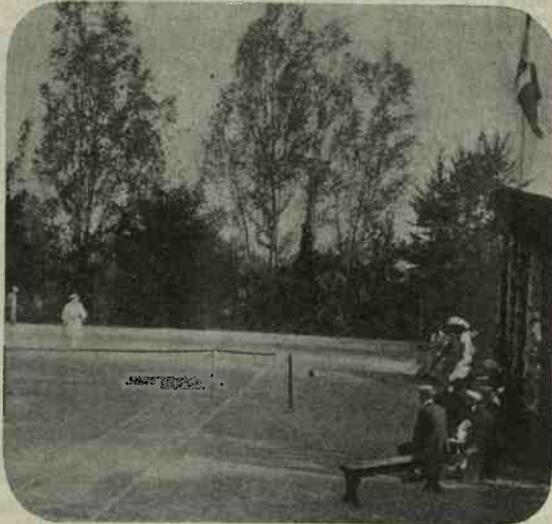
Qualunque sia il risultato delle corse future, bisogna ammettere che finora gli americani hanno affermato una superiorità che fa onore ai loro disegnatrici e ai loro costruttori di yachts. Un'altra forma di sport acquatico, che appassiona gli americani, è la corsa dei canotti (*sculling-matches*) a due rematori, lasciando volontariamente da parte tutti i canotti a otto rematori, che sono generalmente impiegati nei *matches* universitarii.

Dopo lo sport acquatico, quello che eccita il più grande interesse in America è il *turf*. L'anno 1901 è stato famoso negli annali; per la prima volta nell'istoria di queste due grandi corse classiche, i Derby e gli Oaks, le prove sono state guadagnate dagli americani. Volodyowki era stato allevato da lady Meux e adottato da M. W.-C. Whitney, un americano, sotto i colori del quale corse; ma era stato portato da un americano M. Huggins e montato da un jockey americano Lester Reiff. Una delle caratteristiche di quest'ultima corsa è che Whitney che l'aveva guadagnato abbandonò il suo guadagno ai poveri. Gli Oaks furono una vittoria più americana che quella del Derby, perchè *Cape Bells II* era stato allevato agli Stati



Lebreton - Baron de Bellet - Max Decugis  
Tre fra i migliori campioni del « Tennis Club » di Parigi

La manifestazione sportiva la più interessante del 1901, che chiamano gli inglesi *contest*, fu la



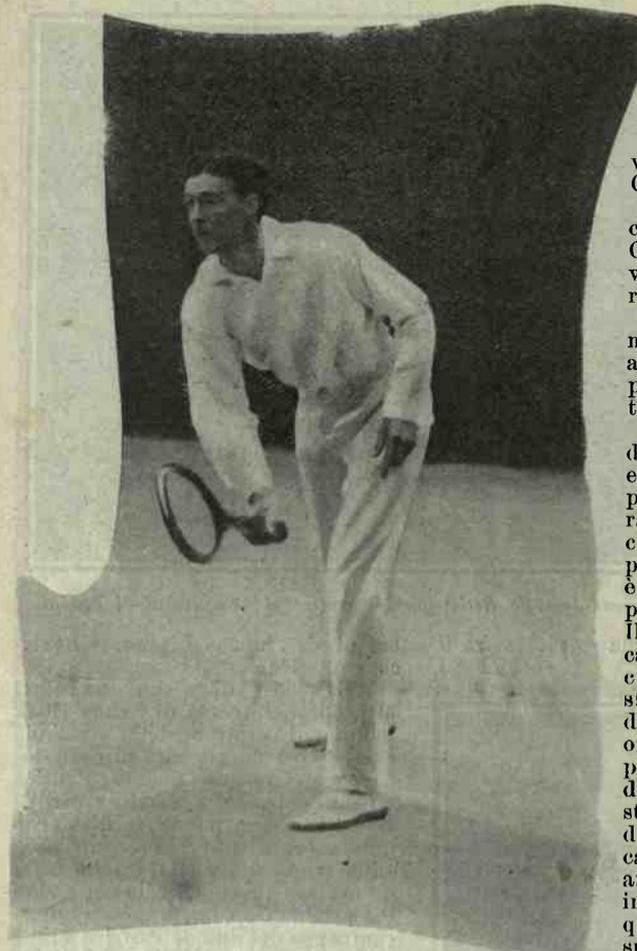
Durante una partita al gioco del tennis di Tricesimo.

## SPORT AMERICANO

Tutti i letterati che si sono dedicati allo studio della Grecia antica non hanno trascurato di osservare che gli sports atletici, in onore in tutte le città dell'Ellade, erano fra quelle città come un gigantesco tratto di unione. Infatti era per celebrare i giochi istmici che da tutte le città accorrevano i giovani rappresentanti i tratti differenti e i temperamenti del genio greco. Il forte spartano, indurito alle fatiche, il ionio profumato e amante di piaceri, il colto ateniese si identificavano come altrettanti prodotti differenti, che si fondono sotto l'azione della fiamma in un prodotto unico, vale a dire che non vi erano che greci ardenti dello stesso entusiasmo e riuniti in un solo scopo di gloria.

Ciò che è vero per la Grecia lo è pure per le isole britanniche o piuttosto per tutti i popoli di lingua inglese: inglesi, scozzesi, filandesi, austriani, canadesi, americani dimenticano le loro divisioni, i loro rancori, le configurazioni geografiche che li dividono politicamente, allorchè una manifestazione sportiva li riunisce su uno stesso punto. Il *cricket* fa dimenticare le piccole miserie umane e le vanità nazionali; ed uno dei van-

**M. TÜRKHEIMER** - Fabbrica Radiatori - Pompe per acqua, mozzi, ed altri generi per automobili  
I Bicycletti a motore Türkheimer sono i preferibili



R. F. Doherty  
vincitore del Campionato semplice di Parigi.

Uniti, appartiene ad un americano, Foxhall Keene e fu montato da un jockey americano, M. Henry.

dall'America Lexington e Priorns che riportò il premio del Cesarevitch dopo un *dead heat*; Whitney, che guadagnò quell'anno il Derby e minacciò di lasciare il *turf* inglese, non ha cominciato a far correre in Inghilterra che nel 1899. Il più notevole americano del *turf* inglese è Richard Croker.

Il 1901 vide trionfare gli americani; su le cinque principali corse, compresa quella di Cambridgshire, una sola fu vinta da un cavallo a cui gli americani non si erano interessati.

Il proprietario americano appare per la massa di un'importanza minore del jockey americano, la cui monta ha dapprima un poco stupito e stupisce ora i suoi competitori inglesi.

Il jockey americano si siede sulle spalle del suo cavallo, quasi sul collo, metodo che equivale a una riduzione di peso molto importante. Hoan e i due Reiff non hanno durato fatica a prendere il primo posto fra i jockeys vincitori in questi due ultimi anni; per sfortuna lo splendore dei loro successi è stato qualche poco appannato dalla censura pronunciata contro di essi dal Jockey-Club. Il verdetto che è pesato su Reiff si applicava su una corsa fatta a Manchester, per cui fu accusato di non aver fatto tutti i suoi sforzi per vincere. Hoan fu accusato nel 1899 di aver ricevuto 15 mila lire sterline come onorarii di corse e di aver guadagnato di più in scommesse. Huggius fu pure accusato di aver ricevuto un salario di 10,000 lire sterline annue, più una percentuale sul guadagno di scuderia. La discussione è stata calda per conoscere il segreto del successo americano e dei cavalli americani sul *turf* inglese. La teoria che sembra prevalere è quella che descrive il cavallo americano come superiore e più energico dei suoi rivali inglesi, i metodi di allevamento sono assolutamente differenti e la maniera con cui gli inglesi li praticano rendono i cavalli più nervosi del necessario.

Per le corse di ostacoli, i cavalli americani tengono il *record*. *Heatherhloom*, nel novembre



Signorina A. Prévost  
vincitrice del Campionato delle Signore di Parigi.

Finora gli americani non hanno fatto gran che nel *cricket*: ma incoraggiati da un successo recente in una corsa di seconda importanza, si preparano a disputare agli inglesi la palma.

Non è senza ragione significativa che i giuochi olimpici che si son visti rivivere verso la fine del XIX secolo, grazie agli sforzi intelligenti del barone Conhertin, trionferanno prossimamente a Chicago invece che ad Atene. Questa lotta atletica internazionale durerà un mese e sei settimane e si terrà nel settembre 1904. Le legazioni e i consolati degli Stati Uniti, in tutte le città dell'Europa, agiranno probabilmente come agenti di propaganda e daranno a tutti quelli che queste manifestazioni sportive interessano, tutte le informazioni per assistere a prendere parte a quella grande festa del mondo. NINO DE SANCTIS.



Al giuoco del Tennis di Tricesimo — Durante le ultime gare.

(Fot. Urbanis)

L'invasione americana del *turf* inglese non è nuova. Cinquanta anni fa Ten Broek condusse

1901, a New-York, ha saltato facilmente una barriera di 7 piedi e 8 pollici.

Non si può dubitare del successo dei domatori americani; si sono visti dei cavalli affidati alle loro cure, cavalli da cui non si aspettava nulla, guadagnare corsa su corsa.

Nessuno sforzo è stato tentato nel Regno Unito per sorpassare i *trotteurs* americani, e oggi *Crescens* è il *trotteur* campione del mondo, che quest'anno ha battuto tutti i *records*.

*Polo* prende egualmente il suo posto nelle riunioni internazionali. Nel 1900 gli equipaggi americani e inglesi si reclutarono a Hurlingham; gli americani furono battuti da otto *arrivate* contro due. Negli sports atletici, le lotte fra le due nazioni sono emozionanti, e, seguite d'avvicino, la bilancia pende sempre dal lato degli Stati Uniti. Nelle corse di celerità, gli americani, abituati a un *maximum* di rapidità, battono facilmente l'inglese flemmatico.

Gli americani hanno vinto gli inglesi nel ciclismo, nel box, dove è restato loro il campionato.

Quest'ultimo sport, che era da lungo tempo onore e gloria dell'Inghilterra, è praticato con superiorità dagli americani e lo stesso sarà pel *golf*. Già l'anno passato miss Genoveffa Heeker del Connecticut ha guadagnato il campione delle donne americane, e ora miss Genoveffa non ha che 16 anni.



Una delle migliori giocatrici del Tennis Club Friulano.



Una partita d'allenamento al tennis di Tricesimo.

Accumulatori DININ, BOBINE BASSÉE MICHEL preferiti da tutti gli intenditori, usati da tutte le primarie case costruttrici.

Depositario generale per l'Italia: M. Türkheimer - Milano

# Gli ultimi avvenimenti del Podismo

## La marcia nazionale di 100 km.

La Direzione generale dell'«Audax Podistico Italiano» non poteva chiudere più brillantemente l'anno sportivo che, come ha fatto domenica, 19 ottobre, con la marcia nazionale di 100 km., riservata agli Audaces Podistici Italiani, ed insieme 4ª prova ufficiale pel 1902.

Inutile dire che numerosissimi accorsero i giovani romani a partecipare all'ultimo ed arduo cimento, a cui li chiamava la valorosa istituzione. A ben 80 ammontarono infatti gli iscritti.

Poche manifestazioni sportive in verorichiamarono sì grande numero di partecipanti, segno evidente del grande favore in cui è entrato l'«Audax Podistico».

I concorrenti partirono la sera del 18 alle ore 20 dalla palestra di via Parma, gentilmente concessa dalla sezione ginnastica dell'A. C. D. G., salutati da numerosi amici ed ammiratori, che li accompagnarono plaudenti fin quasi a Porta Maggiore.

Il percorso della marcia era: Roma, S. Cesareo, Labico, Valmontone, Artena, Velletri, Genzano, Ariccia, Albano, Roma (km. 100). La prova ufficiale doveva terminare a Genzano (km. 75). Indescrivibili le accoglienze festose tributate ai baldi marciatori nei paesi traversati. A Velletri la pubblica assistenza «Croce Turchina» offrì loro un sontuoso rinfresco nella propria sede, ove parlarono applauditissimi il Presidente dottor Nanni ed il Direttore generale dell'«Audax» prof. Gualdi. A Genzano, termine della prova ufficiale, riuscirono 35 aspiranti, cioè: Mancini della Società Ginnastica «Alba»; Cingolani e Felci della «Forza e Coraggio»; Messini, Cappelletti A., Cappelletti G., Ricci e Volpi della «Lazio»; De Simone, Cinnelli, Conelli della «Libertas»; Frioni dell'«Esperia»; Iacopini, Ragusa, Mecchi, Gasperi, Fannucci, Agostini, Lauricella dell'«Umberto I»; Alberichi, Antonucci, Ventrella A., Ventrella G., Magnanti Cerbera e Graziosi del ricreatorio «S. Dorotea»; Novara, Cecchettani, Carpentieri, Celio e Cobelli del ricreatorio «V. E. III»; Tatagioli, Palazzani e Roberti del ricreatorio «Trastevere» e Fantini.

I 75 km. furono coperti in 13<sup>o</sup> e 55' comprese 2 ore di fermata.

Compirono i 100 km. gli audaces: Cav. Fortunato Ballerini, Macchia e Baroni della Società Ginnastica «Roma»; prof. Gualdi della Società Ginnastica, «Universitaria»; Torti, Antonangeli A., Antonangeli G. della Società Ginnastica «Alba»; il tedesco Lux della sezione ginnastica dell'«A. C. D. G.»; Martini della «Rari Nantes»; Balestrieri, Moxedano, Grassi, Zangrilli, Giannini, Secondari, Galvagni della «Lazio»; De Simone T., De Simone G., Guerrini e Cinnelli della «Libertas»; Frioni e Salsa della «Libertas»; Tarquini della «Forza e Coraggio»; Coccia, Agostini, Mecchi, Franzolini, Cantagalli e Lauricella dell'«Umberto I»; Speranza del «Natale Del Grande». Tempo impiegato ore 19, comprese 3 ore di fermata.

Ottime accoglienze furono prodigate ai forti audaces al ritorno a Porta S. Giovanni, ove sfilarono applauditissimi, preceduti dalla fanfara del ricreatorio «Umberto I» che s'era mossa ad incontrarli per parecchi chilometri. Diresse egregiamente la marcia il prof. Gualdi, direttore generale dell'«Audax Podistico».

Superiore ad ogni elogio il servizio sanitario. Pregevole sotto ogni riguardo quello d'ispezione,

fornito dai rappresentanti delle Società ginnastiche e sportive di Roma con a capo il Segretario generale dell'«Audax» Guido Annibaldi.

Ammirabili per freschezza gli arrivati dai 100 km. La fiorente sezione romana oggi ammonta a 129 soci.

## L'ultima riunione Milanese

La riunione podistica svoltasi sulla Piazza d'Armi di Milano, domenica, 19 ottobre, e organizzata dal Comitato dei corridori milanesi, presieduta dal sig. Rolando di Pavia, rimarrà memorabile per numerosi corridori che vi parteciparono.

I premi erano ricchissimi e la regolarità perfetta.

Tra i concorrenti primi notiamo il *Podisti Club Milano* con 25 partecipanti, la *Libertas* con 10, la *Comense* di Como con 7, *Chiasso* con 3 e numerose altre associazioni con piccole squadre di partecipanti. Risultato migliore non si poteva desiderare e un elogio va dato al signor Rolando di Pavia, ai signori Politti, Riva, Pozzi e Fogliarino di Milano.

Ecco il risultato delle singole gare:

*Gara di velocità m. 150 handicap, 13 iscritti.*

— 1ª Batteria: 1 Ghezzi, 2 Confalonieri. 2ª Batteria: 1 Mammola, 2 Albonico. 3ª Batteria: 1 Rabuffetti, 2 Celada. *Repêchage*. 1 Albonico.

Decisiva: 1 Mammola della *Libertas*, 2 Rabuffetti del *Podisti Club*, 3 Ghezzi del *Podisti Club*, 4 Albonico della *Comense*.



Ghezzi, Rabuffetti, Mammola, Albonico  
I vincitori della gara di velocità.

*Gara m. 2000 handicap; partenti 21.* — 1. Volpati (m. 200) *Podisti Club*, 2 Magri (m. 300) *Podisti Club*, 3 Rabuffetti (m. 200) *Podisti Club*, 4 Giovenzana (m. 300) *Pro Milano*.

*Gara di resistenza km. 12 handicap, partenti 8.* — 1 Volpati (scratch) *Podisti Club*, 2 Maggioni (m. 300) *Mediolanum*, 3 Ghezzi (m. 300) *Podisti Club*, 4 Vanzini (m. 600) *Podisti Club*.

*Gara di marcia km. 12 handicap, partenti 15.* — 1 Balzaretto (scratch) *Libertas*, 2 Freius (m. 50) *Comense*, 3 Milani (m. 50) *Libertas*, 4 Scotti (m. 300) *Podisti Club*.

## Il Campionato Piemontese di marcia.

Esito superbo sotto ogni rapporto ha ottenuto l'annuale Campionato Podistico Piemontese di marcia, effettuato domenica, 19 ottobre 1902, in Torino — Viale Stupinigi — sulla distanza di chilometri 20.

Manco a dirlo, anche in quest'anno l'appassionato e distinto sportsman signor Carlo Roggero (Fondatore di detto Campionato e Vice-Presidente



30 Audaces che compirono la marcia di 100 km. bandita dall'Audax Podistico Italiano.

Onorario dell'U. P. I.) si è fatta premura di offrire tutti i premi per l'importantissima gara, compresa una magnifica Coppa d'argento challenge, venuta a rimpiazzare altra Coppa triennale da lui pure offerta, ma già guadagnata dalla Società *Atalanta* di Torino, per merito del valoroso suo socio (ex-Campione Italiano) sig. Spada Giovanni, che negli anni 1899 (fondazione del Campionato) 1900 e 1901, confermandosi per tre volte campione, procurava un sì prezioso alloro alla sua Società.

Quest'anno poi, il Campionato, accresciuto di un'artistica fascia ricamata, ha avuto il pregio di ricondurre al cimento qualcuno dei vecchi campioni, da anni assopiti, quali il Bonzanino Edoardo e il Gila Alfredo.

Noi abbiamo visto con molto piacere questi due baldi rappresentanti di un glorioso passato scendere in campo; magari con più dose di speranza che di allenamento: pronti a lottare coi campioni dell'oggi giorno.

Ben 11 adunque (e starei per dire: 11 campioni) furono i partenti di questa classica gara, che allineati sotto gli ordini di una competente Giuria, presieduta dal signor Carlo Roggero e composta dei signori: avv. Emerico Cagnassi, prof. Matteo Bosco, prof. Francesco Barberis, Pietro Cigolini e Umberto Paroldi, si slanciarono con passo rapidissimo



La Coppa offerta dal sig. Carlo Roggero  
pel Campionato Piemontese.

sul magnifico Viale di Stupinigi, vera palestra del trionfo dei loro meriti ginnici.

Coi valorosi campioni, partirono in servizio di controllo i signori Ispettori: Diena Eugenio, Altieri, Bessone, Allasia, Canzi e Cavallero sotto gli ordini di Ettore Fiorio, il simpatico Presidente della Società Ciclistica *La Torino*.



I partecipanti alla gara di marcia del «Podisti Club». (Fot. Ballerini, Milano).

**Candele d'accensione E. I. C. senza porcellana, senza guarnizioni, indistruttibili, le più economiche, durata massima**

**M. TÜRKHEIMER - Milano**

La gara fu per tutta la sua durata velocissima, ora condotta dall'uno, ora dall'altro dei migliori concorrenti.

Ben presto però si delineano i vincitori nel Sabel, Mittone e Barbieri, che staccando il gruppo con passo celere marciano sul traguardo, stretti l'uno all'altro.

Quasi cinque o sei chilometri mancano all'arrivo quando si vede il Barbieri rallentare e a poco a poco lasciarsi staccare dai compagni, che procedendo sempre uniti e veloci, non lasciano a lui che la speranza del terzo posto.

Il traguardo non è più lontano e già si teme in un arrivo deat-deat.

Ma a poco più di un chilometro dall'arrivo, si vede Sabel attaccare una serie di impressionanti volate, che in breve gli concedono qualche metro di vantaggio sul Mittone.

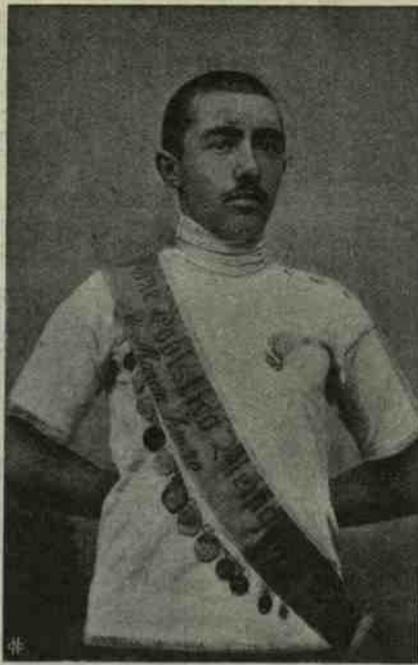
Incoraggiato dagli applausi Sabel continua trionfante verso il traguardo, che passa fra un subisso di applausi alle ore 4,34' 42" (la partenza fu data alle 14,40) coprendo così la distanza di venti chilometri esatti, in ore 1,54' 42".

Finalmente! Questo modesto e valoroso podista, che da lungo tempo non aveva fortuna, ha oggi ricevuto il battesimo glorioso di campione.

Secondo, vicinissimo, è il Mittone *Atalanta*. Terzo, alquanto staccato, è il Barbieri *Atalanta*, che però ha fatto una bella marcia. Quarto, Bonzanino Edoardo *Audace*, che meravaglia tutti per la sua freschezza e pel valore sportivo dimostrato, in rapporto al suo poco allenamento. Quinto Mare *Audace*, disgraziatissimo in gara, e che un incidente involontario privò di piazzarsi in modo migliore. Sesto, Grignani *Ginnastica*, un novizio del podismo, ma che ha dimostrato delle qualità eccellenti. Settimo, Fasano *Atalanta*. Ottavo, Proccace (estraneo). Nono, Franchino *Atalanta*; che fecero tutti ottima prova. Gli altri, parte ritirati, parte fuori del tempo massimo.

Sul campo della Gara, alla presenza del Presidente dell'U. P. I. signor M. L. Mina e del Segretario sig. Maccagno, vennero dalla Giuria distribuiti i Premi fra un grande entusiasmo, chiudendo la riunione, ben preparata ed altrettanto riuscita, con evviva al suo iniziatore ed allo sport.

Degno d'ogni lode il servizio dei RR. Carabinieri, delle Guardie Municipali e di Città che



Sabel Virgilio vincitore del Campionato Piemontese.

mantennero il massimo ordine al traguardo, dove il pubblico affollato avrebbe potuto causare serio impiccio agli incarichi della Giuria.

Ai modesti vigili, ai loro onor. comandanti e a quanti cooperarono al successo della gara vadano i maggiori ringraziamenti del Comitato ordinatore.  
AUDAX.

### L'ultima corsa "Maratona", per dilettanti.

L'ultimo grande avvenimento podistico d'oltre Alpe fu la corsa Maratona per dilettanti, organizzata dall'Unione Atletica di Parigi.

Fu questa la quarta classica prova che ebbe luogo il 5 ottobre. Duecento furono i concorrenti, 175 arrivati; vincitore fu questa volta il giovane Roffi dell'Unione Atletica Clodoaldienne, che coprì i 40 chilometri in ore 2.40' 25" 2/5. Fu ad Atene, durante i giochi olimpici nel 1896, che per la prima volta i dilettanti si misero in linea per una corsa di 40 km. su strada.

La vittoria fu allora di un giovane greco certo Louys, che impiegò ore 2.55'. Lo stesso anno il Vélo organizzò una simile prova detta Maratona, ma riservata ai professionisti. Questa corsa divenne annuale dal 1898.

La prima prova della Maratona dilettanti fu disputata il 14 ottobre dell'anno scorso. Fu Fillette del Racing Club di Francia che trionfò coprendo i 40 km. in ore 2.38' 15". Il corridore Lesage dell'A. C. di Bruxelles arrivò secondo e Theats che partì gran favorito fu terzo.

Il record della corsa Maratona appartiene dunque a Len Hurst (inglese) che nel 1900 coprì i 40 chilometri in ore 2.26' 47" 2/5.

v. g.

## Gli ultimi convegni Turistici

Vigevano - Schio - Rovigo

Riuscitissimo il convegno ciclo-automobilistico di Vigevano. Vi parteciparono squadre di ciclisti di Bergamo, Gallarate, Milano, Oleggio, Monza, Legnano, Lugano, Como, Gozzano, Magenta, Bologna e Alessandria. Dopo la sfilata per la città vennero assegnati i premi.

La squadra di Gozzano fu premiata perchè la più numerosa; Bergamo, proveniente da località più lontana; Oleggio, per eleganza di costumi; Gozzano per la fanfara.

Ebbero premi le signore dell'*Audax* di Milano e la squadra *Audax* di Milano.

Il ciclista più vecchio fu il cav. Ercole Carlo di Gozzano; il più giovane fu il bambino Cuzzi Mario, d'anni 5 e mesi 2.

Coll'intervento del comm. Jonhson, direttore del T. C. I., ha avuto luogo a Schio un grande convegno.

Vi hanno preso parte le seguenti sezioni del Touring: Cavarzere, Badia Polesine, Valdagno, Castelfranco, Lendinara, Piovene, Valle dei Signori, Vicenza, Padova, Marostica, Conselve, Bassano, Este, Lonigo, Breganze, Thiene, Piazzola sul Brenta, Cornego, Sarnano, Battaglia e Schio; dell'*Audax* erano rappresentate le sezioni di Genova, Brescia, Battaglia e Schio, e di Schio vi era pure il *Club del Pedale*. D'oltre Alpi sono intervenute, festeggiate, rappresentanze delle sezioni del Touring di Mori e Rovereto.

Si ebbe la seguente premiazione:

1° Medaglia d'oro, Mori; 2° Bandiera d'onore, Schio.

Di almeno sei ciclisti venuti da più lontano: 1° Medaglia d'argento, Brescia; 2° Bandiera d'onore, Mori; 3° Bandiera d'onore, Genova.

Più numerosa: 1° Medaglia d'argento, Valdagno; 2° Bandiera d'onore, Bassano; 3° Diploma, Vicenza.

Domenica scorsa ebbe luogo a Rovigo l'annunciato convegno ciclistico.

Dalle 8 alle 10 arrivarono continuamente squadre di ciclisti che furono accolti al palazzo Camerini. Dalla sezione del Touring fu loro offerto un vermouth.

Poi i ciclisti si radunarono in piazza XX Settembre e cominciarono a sfilare in corteo per le principali vie della città.



La comitiva di Gozzano che partecipò al convegno di Vigevano.

### Nel Commercio Sportivo

Dal 1° ottobre i signori Giuseppe Moro e Ettore Vezzoni di Milano si sono uniti in società e sotto la ragione sociale *Moro e Vezzoni* hanno aperto un grande deposito di tubi d'acciaio «Mannesmann» e di pneumatici per velocipedi ed automobili in *Milano*, via Torino, 51, e la filiale in *Torino*, via San Quintino, 11. I nostri augurii.



Roffi dell'Union Athlétique Clodoaldienne, vincitore della corsa « Maratona » per dilettanti, coprendo km. 40 in ore 2 40' 25" 2/5.

Serie: Stella - Lion - Vittoria - Dürkopp - Components

sono le migliori per costruire BICICLETTI PERFETTI

M. TURKHEIMER - MILANO

# AUTOMOBILISMO MILITARE

L'impiego degli automobili in guerra - Gli ultimi esperimenti negli eserciti europei - L'automobile alle manovre francesi.

In un paese come il nostro, nel quale è tanto scarsa la produzione equina, è della massima importanza lo studiare quali mezzi meccanici possano utilmente in guerra sostituire il motore animale nel servizio del traino.

Ecco i requisiti che deve avere un automobile militare:

Anzitutto — serva esso al trasporto di persone e materiali o al traino di veicoli — non deve essere complicato.

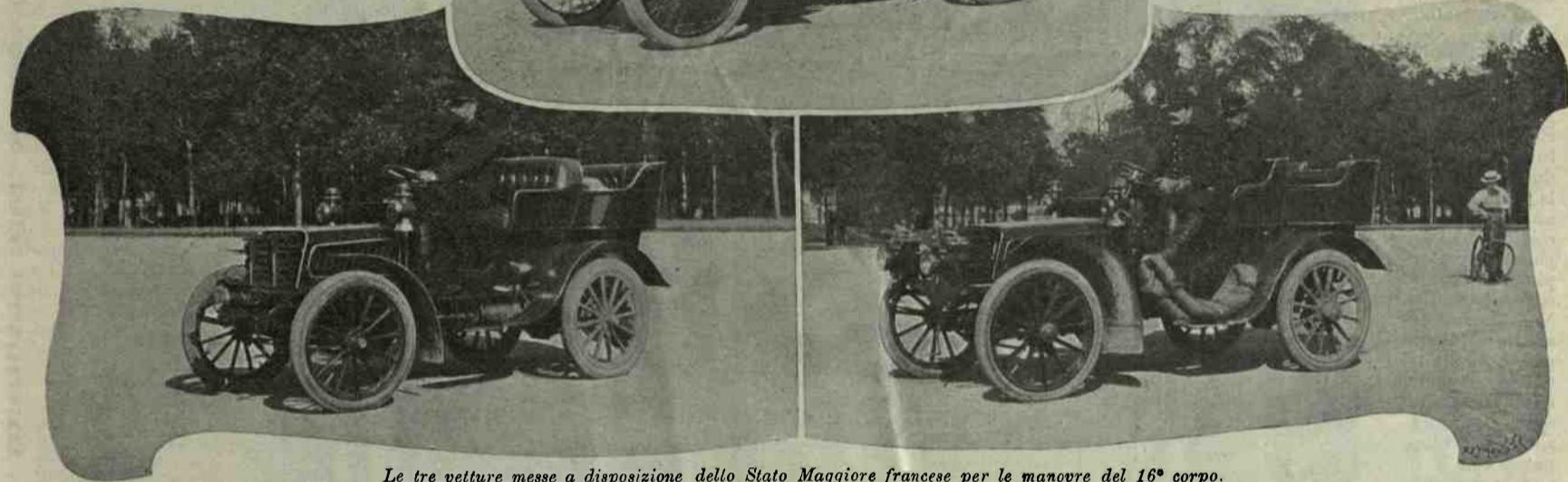
Una vettura motrice per scopi militari deve inoltre essere leggera e nello stesso tempo robusta, deve potersi manovrare facilmente e facilmente riparare; deve essere atta a superare pendenze abbastanza sentite, deve essere in grado di continuare a funzionare anche in condizioni sfavorevolissime di clima, di tempo e di terreno senza diminuire eccessiva-



corrono 23 attacchi a 3 pariglie. Orbene, lo stesso peso potrebbe essere trasportato da 9 automobili, il che val quanto dire che invece di una colonna di 600 m. se ne avrebbe una di 120 m. soltanto, cioè 5 volte meno profonda.

Per le sei colonne viveri di un corpo d'armata, che richiedono 144 attacchi a 2 pariglie, cioè 576 cavalli, bastano 65 vetture motrici; e 151 di queste possono sostituire le 420 pariglie occorrenti per trainare le sette colonne-carreggio dei parchi.

Il maggiore Bauer, in uno studio riportato dal *Militär Wochenblatt*, ha calcolato che per provvedere al solo vettovagliamento di un'armata di 4 corpi d'armata e 2 divisioni di cavalleria per una marcia di 135 km. occorrono 4900 uomini, 8100 cavalli e 4050 carri.



Le tre vetture messe a disposizione dello Stato Maggiore francese per le manovre del 16° corpo.

mente la sua produttività e deve soprattutto permettere di poter rifornire con facilità l'elemento generatore della forza di trazione.

Soddisfatte codeste esigenze, il motore meccanico potrà sostituire con profitto il motore animato e, oltre il vantaggio del risparmio dei quadrupedi, che per tal modo potranno impiegarsi nel combattimento, si avrà altresì la possibilità di un lavoro quasi continuato, di eseguire tappe di un centinaio di chilometri, di rimorchiare grandi pesi indivisibili, di rendere meno lunghi

i convogli, di impiegare poco personale e infine di spendere meno, per il fatto che il motore consuma soltanto quando lavora.

In considerazione di tali grandi vantaggi molti esperimenti vennero fatti in questi ultimi anni in quasi tutti gli stati militari — e segnatamente in Germania, in Francia e in Inghilterra — per dare al problema una soluzione pratica.

Quando si pensi che l'elemento più arretrato del grosso carreggio di un corpo d'armata attuale dista 35 km. dalla testa di questo, e quando si

consideri che per le grandi forze che scenderanno in campo nelle guerre dell'avvenire occorrerà spesso di incolonnare su una stessa strada più corpi d'armata, si comprenderà di leggieri quali immensi vantaggi avrà quello degli avversari che potrà diminuire la profondità di tali enormi colonne.

Citiamo in proposito alcuni dati, tratti da studi ed esperimenti fatti nell'esercito tedesco.

Per il traino di una colonna-munizioni per fanteria (621 mila cartucce rappresentanti un peso di 23,000 kg.) oc-

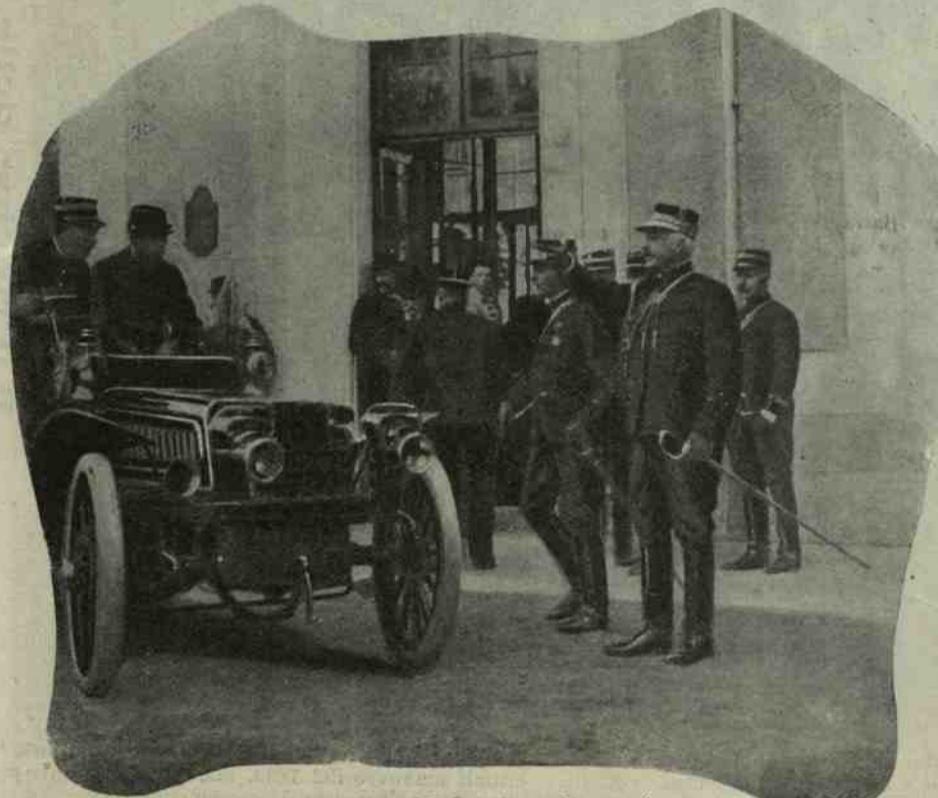
Lo stesso servizio, attuato con ferrovie da campo, richiederebbe 7 compagnie di ferrovieri, 4 settimane per la costruzione della ferrovia, e l'impiego di 60 macchine, 30 tender e almeno 500 carri. Se effettuato con automobili, richiederebbe



Gli ufficiali spagnuoli del seguito del Principe delle Asturie che hanno seguite le manovre in automobile.

soltanto 550 vetture e 2200 uomini in tutto, ossia il 13,5 % in carri e il 54,3 % in uomini di meno, lasciando disponibili nello stesso tempo 8100 cavalli.

Benchè questi calcoli non siano ancora stati sanzionati da esperienze eseguite su larga scala e in guerra vera, i principali eserciti d'Europa



L'automobile del Principe delle Asturie.

## BICICLETTI TÜRKHEIMER

Stella = Star Wheel = Cielo Alpino i più perfetti

M. Türkheimer, Milano - Fornitore dei Reali Carabinieri - Pubblica Sicurezza - Regio Esercito

hanno già adottato diversi tipi di vetture motrici.

La Francia ha adottato un carro-ambulanza, un carro per telegrafo da campo, un carro postale e un carro a vapore pel treno d'assedio.

Il carro-ambulanza è diviso in quattro compartimenti. In quello anteriore stanno il meccanico e due aiutanti di sanità, in quello posteriore possono stare due medici, in quelli centrali è riposto il materiale sanitario.

Il carro telegrafo può stendere comodamente in un'ora 32 km. di filo. La parte anteriore della vettura contiene due telegrafisti, la parte centrale ne contiene uno con tutti gli apparati per l'impianto dell'ufficio telegrafico. Nella parte posteriore trovano posto due altri telegrafisti i quali si curano della comunicazione degli apparati con la linea telegrafica esterna.

La vettura postale da campo è molto più semplice delle precedenti. Un impiegato postale ha il suo posto avanti accanto al conduttore e un altro impiegato nell'interno della vettura. Uno sportello, apribile verso l'esterno, permette di distribuire i pieghi postali durante il movimento.

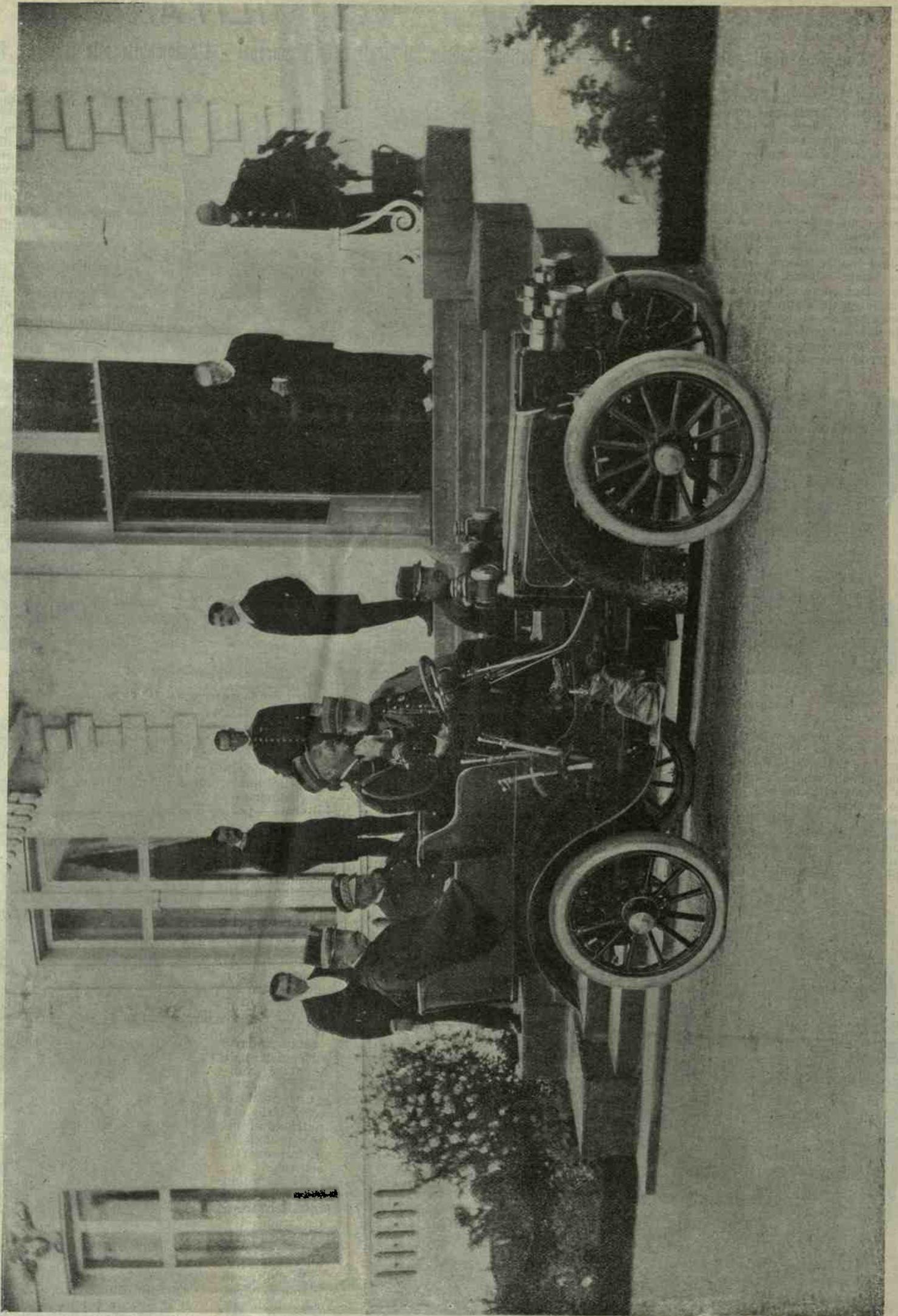
La locomotiva del treno d'assedio è a vapore e serve per il trasporto delle più pesanti bocche da fuoco e delle munizioni relative. Lavora con forza media di 27 HP, ma può raggiungere i 40; può trainare con una relativa velocità cannoni del peso di 25 tonnellate pur superando pendenze di 1:10.

Con 24 di queste locomotive si calcola in Francia — in 24 ore di lavoro continuo — di poter rifornire un corpo d'armata di 30.000 uomini (200 carucce per uomo) a 120 Km. di distanza; di poter rifornire 300 pezzi da cm. 15.5 (60 colpi per pezzo)

a 15 Km. di distanza; di poter trasportare 24 pezzi da 15,5 fino a 100 Km. di distanza.

Nell'esercito germanico i primi esperimenti per

l'impiego degli automobili furono fatti durante le grandi manovre del 1899, ma furono limitati più che altro al servizio di corrispondenza.



Il Principe delle Asturie alle manovre del Sud-ovest in Francia.

*Pneumatici* " **MARCA LEONE** "

sono sempre i migliori ed i più soddisfacenti

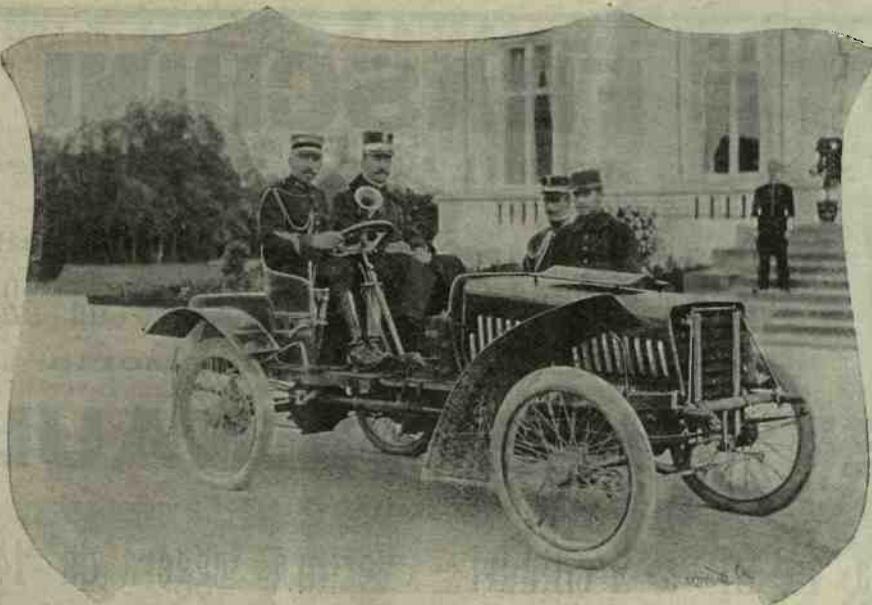
Nelle grandi manovre del 1900 e 1901 questo sistema di locomozione ebbe ancora maggiore sviluppo e di mostrò di soddisfare in ogni circostanza alle esigenze della guerra.

Nell'esercito austro-ungarico fu adottato fin dal 1898 un carro da trasporto Daimlerschen che può trasportare un peso di 5000 kg. percorrendo 12 km. l'ora e che, occorrendo, può superare pendenze di 1: 8. Dall'ora in poi le esperienze continuano, specialmente con vetture sistema Daimler.

Gli inglesi fin dal 1895 avevano organizzato nel Transvaal, sotto la direzione di un ufficiale superiore, uno speciale reparto di locomotive stradali, composte di 15 macchine e 40 carri trasporto. I risultati che se ne ebbero, affermano i corrispondenti di giornali militari, furono superiori alla aspettativa e tanto più sentiti in quei teatri di operazioni nei quali si doveva provvedere ai rifornimenti con attacchi di dieci e più paia di buoi. Negli anni successivi il numero di tali locomotive fu più che raddoppiato. Si organizzarono perfino dei convogli corazzati per il trasporto sicuro e celere delle artiglierie pesanti e delle loro munizioni.

In Italia... si sta studiando. Abbiamo ancora le antiche locomotive stradali sistema Aveling Porter e Fowler, che hanno la velocità di un cattivo camminatore; ma in quanto ad automobili — per la solita mancanza di mezzi — non si sono fatti che timidi tentativi di esperimenti per il trasporto degli stati maggiori delle grandi unità di guerra.

Abbiamo più volte veduto ufficiali del genio partecipare a corse automobilistiche, con lo scopo di studiare i vari modelli degli automobili più in voga. Nelle nostre manovre militari non ven-



Il Principe delle Asturie nella vettura da corsa condotta dal capitano Genty.

nero però ancora esperimentati. Giorni or sono furono fatti degli esperimenti con un quadriciclo a due posti ed un altro a sei, sulla strada ferrata Pinerolo-Airasca-Torino.

Erano guidati rispettivamente l'uno dal maggiore del genio Zanotti e capitano Orsi, l'altro dal capitano Tombesi e dal sergente Torre.

I quadricicli hanno dato ottimo risultato, e possono avere una velocità di o'tre 40 chilometri all'ora.

Si tratta di un'applicazione dell'automobile sul binario ferroviario, ma non di prove pratiche con automobili che marciano su strade, che suppliscono anzi la ferrovia dove non esiste. La praticità degli automobili nell'esercito sarà al più presto compresa anche nel nostro paese.

Speriamo pertanto che il Ministro della guerra prenderà a cuore lo sviluppo dell'impiego degli automobili nelle operazioni militari, impiego che s'impone oramai date le qualità di velocità degli automobili che hanno potuto provare la loro regolarità. E questa è una qualità essenziale per le applicazioni militari degli automobili.

Il nostro articolo ha tratto specialmente argomento dal risultato delle prove testè compiute nell'esercito francese. Presentiamo ai lettori le fotografie delle personalità che diressero gli esperimenti durante le manovre nel sud-ovest della Francia (a Tolosa), alle quali prese parte il 16° campo d'armata. In maggior numero degli anni scorsi vennero impiegati

gli automobili, sotto la direzione del generalissimo Brugère.

L'automobile fu impiegato specialmente per servizio di comando.

Alle prove erano pure presenti S. A. R. il Principe delle Asturie e il Ministro della guerra.

L'Automobilista militare.



L'ultima corsa di Zimmerman in Europa.



Il match di tre campioni: Zimmerman e Bald in tandem contro Jacquelin — Il tandem americano è vinto dallo sprinter francese.

Ultima Novità!!!

**ACCUMULATORI ELETTRICI** speciali per l'accensione degli **AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE - IMBARCAZIONI**

in Celluloide, Ebanite, Piombo

Per commissioni rivolgersi alla Ditta **HENSEMBERGER SORMANI** Via Montebello, 18 **MILANO**

Cataloghi gratis

# ISOTTA FRASCHINI E C.

Via Francesco Melzi, N. 3 - MILANO - Via Francesco Melzi, N. 3

Vetture leggere - Nuovi modelli 1903:

Vetture leggere da 8 e 10 HP a 2 cilindri - Vetture leggere da 12 e 20 HP a 4 cilindri  
( Tutte le forme di carrozzeria )

## VEETTURE RENAULT

Nuovi modelli 1903:

Vettura leggera da 10 HP a 2 cilindri - Vettura leggera da 14 HP a 4 cilindri  
ISOTTA FRASCHINI e C., Agenti generali per l'Italia delle Vetture "Renault Frères", di Billaucourt (Seine)

## MOTORI ASTER

Nuovi modelli 1903:

Motori da 3 a 9 HP a un cilindro con regolatore - Motori da 12 HP a due cilindri con regolatore  
Motori da 16 e 30 HP a quattro cilindri con regolatore

O ACCESSORII ASTER O

ISOTTA FRASCHINI e C., Agenti generali per l'Italia della "Société Aster", di Saint-Denis (Seine).

### VEETTURETTE

5 Cavalli

Motore verticale avanti  
Velocità fino a 45 km. all'ora.  
Prezzo Franchi 3500.

### VEETTURE LEGGERE

Cavalli 6 1/2

Motore verticale avanti  
Monocilindrico.  
Prezzo Franchi 4800.

### VEETTURE

10 e 20 Cavalli

Motore verticale avanti  
4 Cilindri  
Velocità fino a 80 km. all'ora.

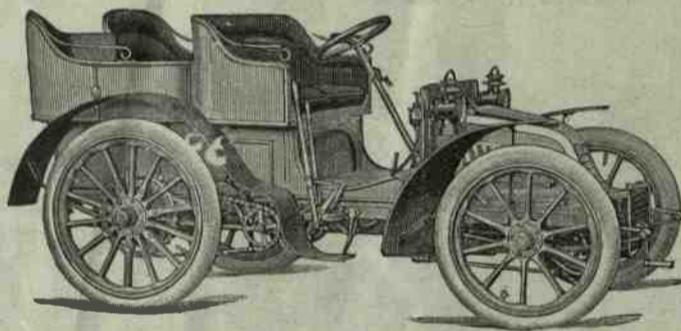
### VEETTURE LEGGERE

8 Cavalli

Motore verticale avanti  
2 Cilindri.

## PEUGEOT

Ing. A. Tacconis Rappresentante generale per l'Italia



DITTA CARLO FESTA E C°

ROMA - Via Due Maccioli, 59 B - ROMA

Gran Garage con Officina per Riparazioni

ROMA - Via Corsi, 18 - ROMA.

Deposito Pneumatici Michelin di tutte le dimensioni a prezzi di tariffa

Le ultime vittorie

DELLE

## PEUGEOT

Gran Diploma d'Onore  
all'Esposizione Internazionale  
dell'Automobile e del  
Ciclo di Torino.

A Deauville ebbe il 1°  
premio nella categoria Vet-  
ture leggere a 4 posti oc-  
cupati, coprendo il chilo-  
metro in 39" 1/5.



I NUOVI PNEUMATICI

# DUNLOP

per Automobili, Vetture pesanti di 20, 30, 60 HP, gomma nera  
indeperibile tipo Gordon-Bennet, saranno il successo della Stagione

1903

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont). Ltd - MILANO, Via Fatebenefrateili, n. 13

## Tre Campioni della Scherma italiana

### Armentani.

È stato a Napoli nel 1871. Allievo della Magistrale di Roma, ebbe fra i suoi maestri lo Schiavoni, dal quale trasse ammaestramenti non comuni.

Nei tre anni di scuola fu tra i primi classificati e dopo aver conseguito il brevetto di maestro non trovando nell'esercito la via preferita dai volentosi uscì dalle file di esso, e conscio delle dure difficoltà che avrebbe incontrate, emigrò in Austria, ove non fu breve il suo compito per raggiungere lo scopo prefissosi.

Eccolo ora maestro a S. Zeged, dove ha istruito un bel numero di allievi, e fece così rifiorire il Techt-Club, destando quella passione che l'arte nostra, mercè questo ottimo insegnante, è giustamente così apprezzata.

finali. Venne destinato in un reggimento alpini.

Qualche anno dopo il cav. uff. Masaniello Parise, direttore della nostra Scuola magistrale, lo chiamò a sé in Roma, e poté così esplicitare e far conoscere le sue qualità preziose d'insegnante e di tiratore.

Fu nel 1895 che, nell'accademia data in Roma dai maestri Greco-Pini, il Gazzera si acquistò il titolo di forte schermitore, e precisamente nell'assalto di spada sostenuto col maestro cav. Pini, il quale se, a tutta prima credeva poter tirare in confidenza col giovine avversario, dovette ben presto stringere i freni e cacciare gli artigli del leone per tenere a bada il forte e degno avversario.

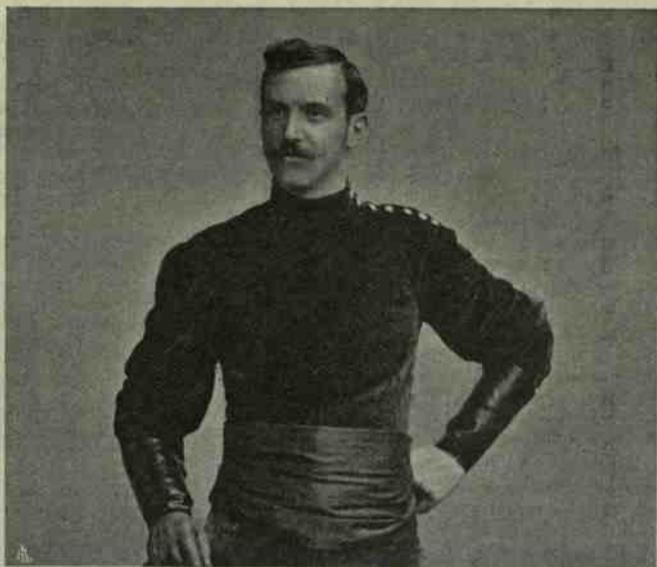
Questo fu il passo che lo distaccò dalla folla degli schermitori, ed il suo nome sollevò ben presto rumori all'estero. Ed ecco che un altro gran maestro, il cav. L. Barba-setti, direttore della Scuola militare di Vienna, chiama a sé il Gazzera.

Fu uno dei primi che portò a conoscenza il nostro metodo a Budapest, tirò in molte accademie: Berlino, Vienna, Budapest, Praga, Fiume, Trieste, Bruxelles, Parigi, ed ebbe ad avversari tutti i più forti schermitori del mondo; egli è cavaliere (se non della Corona d'Italia, di cui speriamo sarà presto fregiato) nei modi, ed il suo agire gli permise di accattivarsi la stima di tutti ed in special modo dei soci del Reen-Club, l'autocrazia più fine di Francoforte.

Ad Offembach, ove egli si unì in matrimonio ad una graziosa signorina, è maestro in tutte le scuole governative e del Techt-Club, e la sua opera fu coronata da successi artistici, quando si vedono fra i suoi allievi Herr-Jacob, Erckrath, Herr-Schmidt, Herr Petri, Herr Polckin, Herr Meyer, Zimmerman, tiratori fini ed intelligenti.

Rimarranno celebri negli annali schermistici le due grandi accademie date ad Offembach e Francoforte, ed alle quali accrebbe l'importanza artistica la presenza dei maestri Colombetti, Schiavoni e Galante.

Al Gazzera venne in quella circostanza conferita una superba corona di alloro in conferma al suo merito artistico e per l'incremento che egli si è nobilmente prefisso di dare all'estero alla scherma italiana.



Maestro Armentani.

### Ettore Schiavoni.

Nato a Taranto nel 1867, arruolato nei granatieri, entrò nella Scuola magistrale di Roma, ove fu allievo del gran Carlo Pessina, maestro del Greco, Conte, ecc., fu sempre il primo classificato, e come tale fu dal direttore Masaniello Parise scelto a maestro della Scuola, ove passò quattro anni distribuendo all'Italia ed all'estero un gran numero di allievi.

Nei suoi ultimi anni di permanenza in Italia fu lo spavento delle poderose lame che suscitano oggidì il più grande entusiasmo artistico in tutto il mondo.

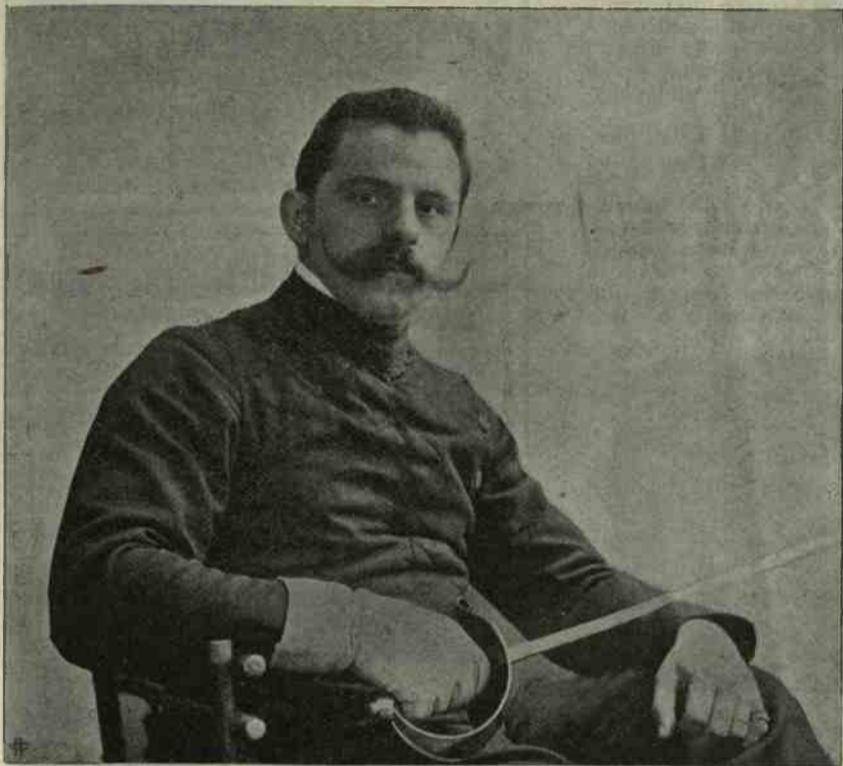
Da parecchi anni trovasi a Berlino al Techt-Club, e tanto è quieto nella sua vita che lo si direbbe morto se non facesse capolino raramente sulle pedane per dimostrare che egli è sempre il giustamente chiamato *Sua Altezza*. È di statura circa due metri, ma questo nome gli venne attribuito per merito e per la signorilità che, accoppiate giustamente alla sua misura, sa trarne sommo vantaggio. Tutti questi meriti non vanno disgiunti da una modestia innata colla quale distribuisce le sue indiscusse ed indiscutibili stoccate, tirate ad una misura inverosimile e soprannaturale.

Dopo quello che fu detto da critici sembrerebbe atto irriverente l'aggiungere altro alla presentazione di questo colosso di schermitore, che, quale torre corazzata sarebbe inespugnabile, senza quella bonaria amabilità di cui talvolta fa uso per non demoralizzare l'avversario il più temuto, *l'arrangiafullone* il più pericoloso!

Al torneo di Varese fu classificato a punti pari ad altri due giganti del genere, Greco e Sartori, e l'ultimo suo assalto importante lo sostenne a Francoforte col Colombetti.



Maestro Schiavoni.



Maestro Arturo Gazzera.

Di forme slanciate, schermisce bene con ambe le armi; la sua preferita però è la sciabola, che tratta con arte ed eleganza. Nell'ultimo torneo di Vercelli vi si distinse e fece un magistrale assalto col maestro Colombetti. Prese parte ai tornei di Venezia, 1898, Padova, Venezia ancora nel 1901, Graz, 1902 e Vercelli, 1902, riportando, ovunque, ottimi successi.

### Arturo Gazzera.

È uno dei più giovani maestri che onora ed illustra la scherma italiana all'estero.

Nato a Novara nel 1870 si arruolò volontario nei bersaglieri e frequentò i tre anni del corso magistrale di Roma, ed ebbe a maestro Carlo Guasti, risultando così il primo classificato negli esami

## Un'eco dell'ultima catastrofe aereonautica di Parigi.



Santos Dumont nell'hangar di Bradsky.



Il timone dopo la caduta.

# L'Idrovelo

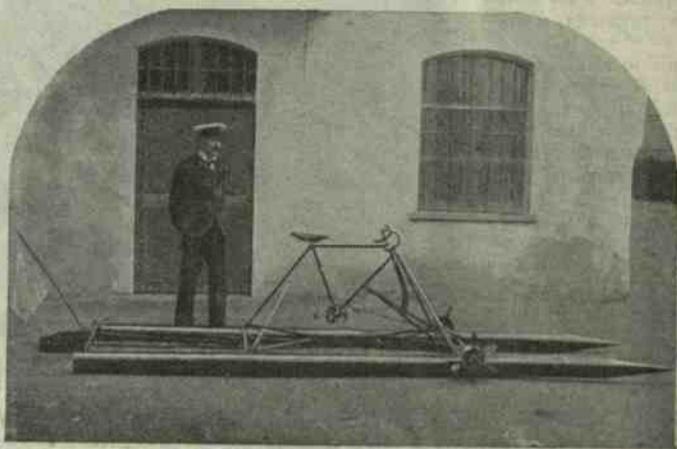
L'ultima invenzione dell'ing. Durio

L'inventore è un giovane, Riccardo Durio, di Varallo-Sesia, laureatosi ingegnere quest'anno a Darmstadt.

L'apparecchio, che non vuol essere se non una bicicletta fluviale e lacuale, ha un non so che di geniale nella propria concezione che merita di essere segnalato nelle pagine della *Stampa Sportiva*.

Come si scorge benissimo dalle fotografie, consiste in due tubi di zinco lunghi metri 4,30; detti tubi sono appuntati e distano un metro l'uno dall'altro. Essi sorreggono un telaio, cui sovrasta una bicicletta senza ruote. La macchinina

è munita di manubrio, che serve per l'uso del timone, e di pedali, coi quali si mette in movimento un asse portante a ciascuna delle due estremità una ruota a palette.



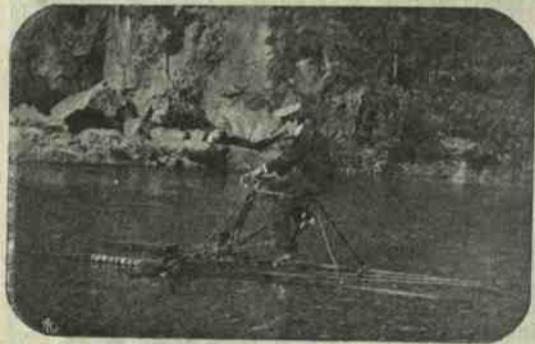
L'Idrovelo dell'ing. Durio.

Ebbe il battesimo dell'acqua in Varallo in uno specchio d'acqua del Mastellone, e sabato, 4 ottobre, l'ing. Durio attraversò più volte felicemente il lago d'Orta, movendosi in vario senso senza che l'Idrovelo minacciasse menomamente di rovesciarsi.

In seguito all'ottimo esito della prova, l'ing. Durio ha subito perfezionato l'apparecchio per quanto concerne la velocità. Ed infatti la nuova forma anziché di ruote a palette sarà munita di un'elica, che offrirà tre vantaggi: maggior velocità, minor sollevamento d'acqua che le palette alzavano un po' troppo e, per l'estetica, maggior sorveglianza col velocipede, poichè affondando quasi interamente i tubi nell'acqua coll'elica non si vedrà sporgere che il telaio della bicicletta.

L'idea dell'Idrovelo, sorta per una scommessa, grazie alle felici modificazioni introdotte farà fortuna. Intanto l'ing. Durio ne attende il brevetto e noi che apprezziamo la tenacia e la serietà che suol porre in ogni sua cosa, gli auguriamo che il nuovo mezzo di locomozione sul-

l'acqua abbia l'approvazione ed il plauso dei tecnici e degli amatori.

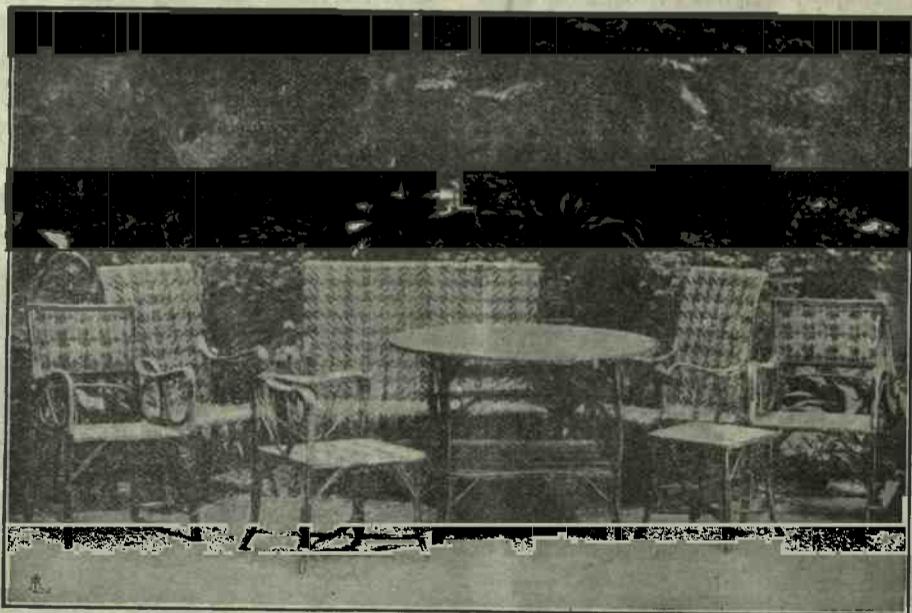


L'inventore prova il suo apparecchio sul Lago d'Orta.

L'Idrovelo fu costruito da un torinese, il meccanico signor Umberto Cattaneo, sotto la personale direzione dell'inventore.

G. Z.

## Premiata Fabbrica Mobili Giuneo tessuti a colori



ERNESTO ALLOGGI - Via Maria Vittoria, 16 - TORINO

Oesterreichisch - Amerikanische  
Gummifabrik = Actiengesellschaft  
Wien . 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.

### ABBONATEVI!

L'abbonamento annuo alla **STAMPA SPORTIVA** costa **L. 5**, con diritto di scelta a ricevere gli arretrati, oppure a fissarne la decorrenza di 12 mesi.

### Interessante per Ciclisti, Sportsmeu!!



È noto ormai che coloro che fanno molto uso della bicicletta vanno soggetti alla **nevralgia**, all'esaurimento cerebrale, e ad una degenerazione del sistema nervoso. Celebrità mediche tedesche, inglesi ed americane hanno constatato che coi lavacri mattutini di **"PYLTHON"**, l'esaurimento si arresta come per incanto, ne riprende consistenza e nessun fenomeno nervoso si riproduce. — L'opuscolo dell'illustre Prof. Auxilia, già medico onorario di S. M. Umberto I, si spedisce gratis a chi manda il proprio indirizzo all'**Anglo American Stores, Milano, Via Monte Napoleone, 23. Una cura L. 6,55 franco nel Regno.**

## BENZINA GERMANIA

raffinata e rettificata  
per **Automobili ed illuminazione.**  
**EDOARDO BIETTI**  
MILANO - Via Broletto, 43 - MILANO.

## OMNIBUS AUTOMOBILI per Servizi Pubblici

(Brevetto Bonacini di Modena)

Rappresentante per la Lombardia:

**EDOARDO BIETTI - Milano**

## FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE  
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL

SANGUE



## NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA) 4

Acqua Minerale  
da Tavola

Le TOSSI  
I CATARRI  
Le BRONCHITI  
Le POLMONITI  
La TUBERCOLOSI

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

## ERNESTO REINACH - MILANO



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

### Motociclette

## PIEPER

sono le preferite dai signori.  
Listino gratis **E. WEHRHEIM, Torino.**

# Notiziario Sportivo

## AUTOMOBILISMO

**UNA CORSA PARIGI-MADRID.** — A Parigi si parla già della gran corsa automobilistica che dovrà riuscire l'avvenimento *clou* della prossima stagione. La grande prova si effettuerà sul percorso Parigi-Madrid. L'itinerario che si seguirà sarà probabilmente Parigi-Bordeaux-Bayonne-Tolosa-Madrid. In totale 1378 km., di cui 794 su suolo francese e 584 in territorio spagnolo.

**IL RECORD TORINO-ROMA.** — Martedì sera 21, alle ore 16,25, giungeva a Grosseto il signor Grosso-Campana di Torino, il quale tentava di battere con una vettura Ceirano (di 12 HP) il record Torino-Roma, detenuto dal signor Lancia in ore 21,30.

Il percorso Torino-Grosseto fu compiuto in ore 18,10. Causa però il freddo e le strade pessime, che stancarono non poco il guidatore dell'automobile, fu impossibile proseguire, per quanto la macchina ed i pneumatici fossero in buono stato. Ecco l'orario di marcia: Torino: partenza 20, ore 22,15; arrivo a Spezia 21, ore 8; arrivo a Grosseto ore 16,25.

**UN MOTODROMO A BERLINO.** — Gli automobilisti di Berlino hanno deciso la costruzione di una pista di 1200 metri di circonferenza per compiere le future prove di velocità e di resistenza.

**IL MEETING DI PADOVA.** — Le corse automobilistiche di lunedì riescono brillantissime. Intervengono numerosi automobilisti da Torino, Milano, Bologna, Firenze e dalle città vicine. Si fecero le corse per il record dei 10 km. e pel record del chilometro. Gli arrivi furono emozionantissimi.

«Record dei 10 chilometri» Categ. 1<sup>a</sup>: 1. Florio, con una Panhard di 40 cavalli, in 12' 21"; 2. Lancia, con una F.I.A.T. di 24 cavalli in 7' 28" e 375; 3. De Lazara, con una F.I.A.T., in 15' 50".

Categ. 2<sup>a</sup>: 1. Storer, con una F.I.A.T. di 12 cavalli, in 7' 51"; 2. Trieste, con una Florentia, in 1' 13".

Categ. motociclette: 1. Montù, in 9' 11"; 2. Vigorelli, con macchina Stucchi, in 9' 33", 175; 3. Tamagni, con una Marchand, in 11' 14"; 4. Colombo, con una Stucchi, in 11' 52", 370; 5. Scalfio, in 12' 45".

«Record del chilometro»: 1. Florio, in 36"; 2. Lancia, in 41"; 3. Storer, in

45", 275; 4. Vigorelli, in 12", 275; 5. Tamagni, in 58", 275; 6. Delvalle, in 79", 175.

La targa d'oro del comm. Rignano per il record dei 10 km. fu assegnata al signor Florio.

Nel prossimo numero ripareremo a lungo di questo importante *meeting*.

## CICLISMO

**CORSE CICLISTICHE A SAN DONÀ DI PIAVE.** — Ecco l'esito delle corse ciclistiche su strada avvenute il 18 ottobre a San Donà di Piave. Percorso m. 1300 su strada. I. batteria: 1. Cassi, 2. Murer, 3. Magnolato. II. batteria: 1. Lisotti, 2. Fantuzzi, 3. Ceconi. Finale: 1. Cassi, 2. Lisotti, 3. Murer, 4. Fantuzzi.

Nella corsa *Consolazione*, arrivano: 1. Ceconi, 2. Brunetta.

**IL RECORD FEMMINILE DELL'ORA.** — La ciclista miss Foster è riuscita a battere oggi, sulla pista del Cristal Palace, il record dell'ora, coprendo km. 50. Il record precedente (km. 41) apparteneva a miss Brandon, americana.

**CICLISTI ITALIANI A VIENNA.** — Domenica al Velodromo del Prater ebbero luogo grandi corse a cui parteciparono pure gli italiani Dei e Cisotti. Ecco i risultati:

«Gran premio di velocità». — Finale: 1. Arend, 2. Huber, 3. Cisotti.

«Gara tandems». — Primi Huber-Seidl, secondi Cisotti-Dei, terzi Arend-Mader.

**LA RIUNIONE DEI DILETTANTI A CREMONA.** — Ecco il risultato delle due più importanti gare disputatesi a beneficio dei danneggiati di Sicilia:

«Corsa per biciclette»: 1. Brambilla, 2. Negher, 3. Cazzaniga, 4. Viganò.

«Corsa per motociclette»: 1. Vigorelli, 2. Colombo.

**LE ULTIME RIUNIONI PARIGINE.** — Lo sport ciclistico continua a fornirci interessanti riunioni. Ecco l'esito delle ultime corse:

«Velodromo Buffalo». *Match* Contenet-Hall. — Prima prova (10 km.): 1. Contenet in 7' 54" (record); seconda prova (10 miglia): 1. Hall in 13' 11"; decisiva (20 km.): 1. Contenet, 2. Hall, caduto all'ultimo.

«Velodromo Parco dei Principi». *Match* Ellegaard-Bald. — Prima prova: 1. Elle-

gaard; seconda prova: 1. Bald; decisiva: primo l'americano Bald.

«Gara tandems». — Primi Ellegaard-Kaaser.

«Corsa dell'ora». — 1. Michael (km. 71, m. 400); 2. Dangler (km. 64); 3. Bouhours, 4. Ryser.

**IL RECORD MONDIALE DELL'ORA BATTUTO.** — Venerdì scorso sulla pista di Buffalo il corridore francese Contenet ha battuto il record dell'ora con allenatori, detenuto finora dall'americano Michael (km. 75, metri 273). Contenet ha raggiunto km. 75, metri 492. Negli ultimi chilometri il francese rallentò. Senza incidenti, Contenet avrebbe raggiunto chilometri 77. In ogni modo la sua *performance* è splendida e torna tutta ad onore dello sport francese.

**LE RIUNIONI DI PARIGI.** — Sulla pista di Buffalo il corridore Darragon tentava oggi di battere il record dei 10 chilometri senza allenatori. Copri la distanza in 14' 19".

La corsa *scratch* (bic. prof. int.) fu vinta da Kheser, 2° Mathieu, 3° Bruni.

**IL RECORD DI UNA CICLISTA INGLESE.** — Sulla pista del Crystal Palace a Londra miss Foster, allenata da una motociclista, ha battuto di 19 secondi il record femminile del miglio, detenuto

finora da miss Blackburn. Miss Foster ha coperto i 1609 metri in 1' 53", ciò che rappresenta una velocità di 50 km. all'ora.

## IPPICA

**LE CORSE AL GALOPPO A SAN SIRO.** — Giovedì ebbe luogo la quinta riunione, con bel tempo e buon terreno.

«Premio dei due anni» (corsa a vendere). — L. 4000; int.; m. 1000.

1. *Cambise* (6000, Wright), della Scuderia Napoletana;

2. *Boma* (8000, Goddard), di sir Rholland;

3. *Flavia* (3000, Hemming), dei F.lli Gallina.

Seguono: *Rolandina* (2000), *Poa* (3000), *Rododendron* (10,000), *Peperil* (10,000). Vinto per due lunghezze; mezza dal 2. al 3.

«Premio Cornaredo». — L. 2000; naz.; m. 1000.

1. *Latium* (Jones), di Bocconi-Dall'Aquila;

2. *Guiriot* (Wright), della Scuderia Torinese.

«Premio Tornaento» (corsa piana, *handicap*). — L. 1200 per cavalli da caccia; m. 2800.

1. *Goodfellow* (66, Tesio), disir Goodinck;

2. *Alardo* (64, Ferrati), di sir Devis.

«Premio Rho» (*Steeple-Chase* a vendere). — L. 1200; int.; m. 3500.

E. M. Bowdens Patents Syndicate Limited

Brevettato in Francia (S. G. D. G.) e all'estero



In vendita ovunque

12, Avenue de  
la Grande Armée  
PARIS  
Téléphone 508-56

La più alta ricompensa al Concorso del Touring-Club di Francia

Trasmissione flessibile

Applicazione istantanea a qualunque bicicletta.

ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI

Fabbrica Automobili e Motori

Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretta, 2

Esposizione Internazionale dell'Automobile e Cielo

Diploma - Medaglia d'Oro

Vetture - Motociclette - Motori

Gruppi Elettrogeni

LA POLVERE SOVRANA

Livorno - Ottobre 1902

Gran Tiro Nazionale

AL PICCIONE

L. 4000 - 51 tiratori

1° e 2° divisi dal Principe Hercolani con 16 piccioni su 16.

GRANDE COPPA D'ARGENTO - 53 Tiratori - Vinta dal nobile Ippolito Grasselli con 21 piccioni su 21 a 27 metri.

NB. In questa gara furono uccisi 254 su 303 piccioni colla splendida media dell' 83 3/4 PER CENTO.

Ciò prova nuovamente ed in modo incontrastabile la potenza micidiale e la regolarità della celebre polvere inglese fornita recentemente al Governo Britannico e a S. M. lo Shah di Persia.

AMBERITE

THE SPORTING AGENCY - Firenze, Via Cavour, 4-6 - Prezzo delle Cartucce: Da L. 15 a L. 20 il cento franco nel Regno.



Curtis & Harvey's  
SMOKELESS CARTRIDGE  
AMBERITE

1. *Becquet* (8000, Michelotti), del cap. William;

2. *Aline* (8000, Pozzoli), di F. Simonetta. Domenica ebbe luogo la sesta riunione di corse a San Siro. Tempo bello; terreno buono.

« Premio del Piazzale ». — L. 2000: int.; m. 2000.

1. *Euro* (Jones), di Pancamo Ragusa;

2. *Keepsake* (Goddard), di sir Rholland.

« Premio San Siro » (*handicap* discendente). — L. 4000; int.; m. 2800.

1. *Tarantella* (kg. 65, Manchester), della Razza Volta;

2. *October Brown* (55 1/2, Parola), della Razza Casilina.

« Criterium Internazionale ». — L. 5000; m. 1400.

1. *Brunilde* (Dewey), di Bocconi-Dall'Acqua;

2. *Boma* (Goddard), di sir Rholland;

3. *Pevevil* (Wright), della Scuderia Torinese.

« Premio dell'Ippodromo » (corsa di siepi, *Handicap*). — L. 3000; int.; m. 3000.

1. *Madrilgal* (61 Hagger), della Razza Volta;

2. *Tarifa* (80, Cook, della Scuderia Torinese).

## TIRO

UN GRAN MATCH FRA CANADESI, AMERICANI E INGLESI. — Un *match*

ha avuto luogo a Ottawa fra tre gruppi di otto tiratori: l'uncanadese l'altro americano, il terzo inglese.

Ciascun tiratore aveva da imberciare 15 proiettili a ottocento, novecento, mille yards (settecentotrentadue, ottocentotrentatré e novecento-

quindici metri) servendosi dell'arma da guerra del proprio paese.

Il premio consisteva nel possesso, fino al prossimo *match* annuale, d'uno scudo d'argento che fino allora era stato aggiudicato ai canadesi o agli americani, ma non aveva mai passato l'Atlantico.

Gli inglesi hanno trionfato: a 800 yards essi erano stati indietro di ventidue punti

dagli americani, essendo invece di venti punti avanti dei canadesi. A mille yards, infine, gli americani accelerarono il tiro e bruciarono tutte le loro cartucce, mentre ne restavano ancora sette agli inglesi. In quel momento questi ultimi erano di diciotto punti indietro. Essi imberciarono i loro ultimi proiettili con gran calma, i quattro ultimi facendo barilozzi, e ripresero così la superiorità di dodici punti che essi avevano al secondo turno. I punti sono stati riconosciuti di millequattrocentocinquantanove per gli inglesi, millequattrocentoquarantasette per gli americani e milletrecentosettantatre per i canadesi.

GARE DI TIRO A SAVIGLIANO. — Nella ricorrenza dell'inaugurazione dei locali, siti in via Santarosa 2, la società sportiva Saviglianese « Estella » organizzava grandi gare di tiro che terminarono ieri sera. Ecco il risultato:

« Gara di campionato » (riservata ai soli soci): 1. premio Alasonatti Vittorio, 2. Costamagna Decimo, 3. Fabbri Arturo.

« Gara Estella » (libera a tutti): 1. premio Costamagna Decimo, 2. conte Luigi Lesinelli di Biumi, 3. Scaraffia Ernesto, 4. Alasonatti Vittorio.

## SPORT PEDESTRE

LA RIUNIONE DI PAVIA. — Domenica si tennero le importanti gare pedestri, cui parteciparono campioni d'ogni parte d'Italia.

« Gara di velocità » (m. 120): 1. Torretta di Milano, 2. Grassi, id., 3. Ferraro di Vercelli, 4. Casali, di Torino.

« Gara di corsa » (metri 1200): 1. Nicola Mario (*Audace*, Torino), 2. Galmozzi di Genova, 3. Armellini di Torino.

« Gara di marcia » (m. 5000): 1. Milani di Milano, 2. Gavina di Pavia, 3. Maggi di Milano.

« Gara di corsa » (m. 5000): 1. Monti di Pavia, 2. Nicola di Torino, per mezzo metro, 3. Armellini di Torino.

« Gara corsa di consolazione »: 1. Ghezzi di Milano.

Alla società *Audace* venne conferito un grande gonfalone d'onore.

## IL RECORD DELL'ORA DI CORSA.

— Il corridore pedestre professionista Henri Prevot (francese) ha percorso 17 km. e 606 m. in un'ora. Il *record* non è ufficiale. Questo appartiene a Charbonnel (francese) con 17 km. e 544 metri.

IL PREMIO ROOSEVELT. — La classica prova pedestre cosiddetta *Premio Roosevelt* (km. 4, m. 327) si è disputata domenica sulla pista del Racing-Club di Francia. Giunsero: 1. Delfeurac; 2. Raugeneau; 3. Poureau.

LA GARA MILANO - MONZA - MILANO. — La corsa Milano-Monza-Milano fu vinta da Ferri di Bologna, 2. Volpati di Milano, 3. Rasero di Asti.

Nella gara di marcia giunsero *dead-heat* Balzeretti di Milano e Fréjus di Como.

## Corrispondenza

Milano, Ballerini. Grazie risposta. Riceveremo pure la relazione e come vedete di tutto ne approfittiamo. — *Id.* Volpati. Grazie del pensiero. — *Civilanova*. Un abbonato. Pubblicheremo quanto desidera. La spesa del cliché (lire 7) a suo carico. Mandi cartolina-vaglia, fotografia e cenno biografico. — *Bologna*. E. P. Ci

dispiace. Già provvisti. — *Novi Ligure*. B. M. Non crediamo si debba correre il rischio di asfissiare su un tratto così breve. Nella Parigi-Vienna la media fu di 90 all'ora. Nessuno è morto asfissiato. — *Cossignano*. Dino Trocchi. Quanto prima parleremo dei giuochi sportivi e approfitteremo di quanto ci inviate. Grazie. — *Biella*. C. R. Le fotografie non potevano essere riprodotte. Pubblichiamo la relazione ugualmente. Saluti.

## 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*.

Alessandria. Albergo Nazionale. Savio Gio. e C., via Milano, 81. - Vicinissimo strada naz. Torino-Milano. Prezzi modici. *Garage*. *Benzina*.

## Occasione:

Tonneau 7 H P quasi nuovo L. 4000.

Id. 9 H P » » L. 5000.

Due motociclette d'occasione a L. 500 e 650. E. Wehrheim, Torino.



STORNI  
Via Dante 7. —  
MILANO  
ACETILENE



Medusa  
Nazari Egrola  
Via Dante 9. MILANO

Nella riunione automobilistica di Padova, su 12 concorrenti, arrivava 1° G. MONTÙ di Alessandria coprendo i 10 km. in m.

OFFICINA MECCANICA  
SPECIALISTA PER MOTOCICLETTE  
G. MONTÙ, - Alessandria

Per soddisfare sempre in modo migliore alle esigenze della nostra spettabile Clientela

**a partire dal 15 novembre p. v.**

stabiliremo, presso la nostra Filiale d'Italia, uno speciale **servizio di riparazioni**, curata da una squadra dei migliori operai della nostra fabbrica di Clermont-Ferrand.

MICHELIN e Cia



**IL PNEUMATICO**  
**CONTINENTAL**

**In Inghilterra**

*Nella prova delle 650 miglia*

organizzata dall'Automobil Club d'Inghilterra per riconoscere con delle prove giornaliere, durante 6 giorni consecutivi, la resistenza di tutti gli organi dell'Automobile, le vetture munite di **PNEUMATICI CONTINENTAL** hanno ottenuto il maggior numero di massime onorificenze, e cioè:

**4 Medaglie d'Oro**  
**2 Medaglie d'Argento.**

**CONTINENTAL CAOUTCHOUC & GÜTTAPERCHA G. - HANNOVER**

Deposito in Italia: Via Alessandro Manzoni, 38 - **MILANO**

PARIGI - Rue Brunel, 18.

LONDRA, 64,65, Holborn Viaduct.

# Le Vetture

Tipo 1902

# F. I. A. T.

Tipo 1902

con motore da 8 - 12 - 24 HP

sono munite di tutti i più recenti perfezionamenti

## Hanno:

Un **MOTORE** che funziona regolarmente e silenziosamente e con poco consumo di benzina.

Un **SISTEMA DI OAMBIAMENTO DI VELOOITÀ** assolutamente ideale.

Una **GUIDA IRREVERSIBILE**, facile e sicura.

Un **TELAIO** leggero e al tempo stesso robusto, su cui può applicarsi qualunque forma di carrozzeria.

*Le VETTURE F. I. A. T.. per la loro costruzione accurata, pel funzionamento regolare di tutti i loro organi, per il loro prezzo mite, fanno vittoriosa concorrenza alle vetture delle migliori marche straniere.*

**LA FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI DI TORINO**  
*è stata premiata in tutti i concorsi automobilistici ed ha vinto le principali gare di velocità, di resistenza e di consumo.*