

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aereostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

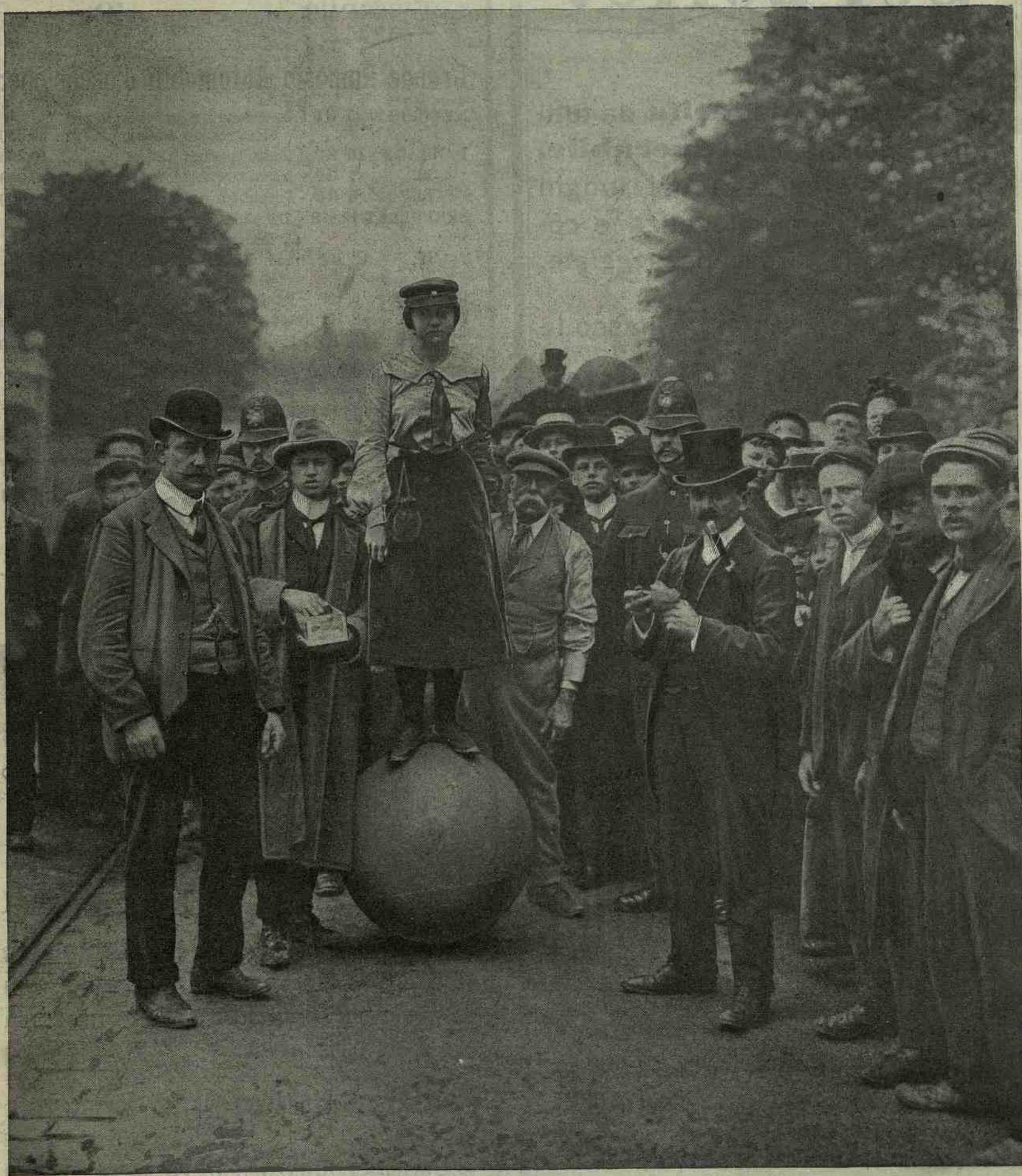
(Conto corrente colla Posta).

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

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 }
 { Estero .. 15 } Arretrato Cent. 20

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



LE ORIGINALITÀ NELLO SPORT. Una giovane inglese, Miss Parson, ha fatto recentemente il percorso Londra-Brighton, km. 83, in ora 16 1/2, camminando su una grossa palla di gomma.

LA Serpollet

è la **vettura preferita** da tutti i turisti poichè è **insuperabile**, sia come sicurezza nei lunghi viaggi, sia come eleganza e comodità nelle brevi passeggiate.

Essa è però al tempo stesso la

Grande Marca Vincitrice

nelle prove internazionali di velocità. Lo confermano i risultati di Deauville:

Categoria Velocità (Grandi Vetture).

2° Sig^a LE BLOND - 3° LE BLOND

Categoria Turisti (Vetture da 8000 a 12,000 Frs.)

1° PELZER

SU VETTURE A VAPORE

Gardner Serpollet

Ecco due estremi che pochi sanno raggiungere e che nessuno può superare.

Agenti Generali per l'Italia della Casa GARDNER SERPOLLET
A. e G. MULTEDO - Via Luccoli, 17 - GENOVA

Auto-Garage Alessio

TORINO - Via Orto Botanico, 17 - TORINO
Grande Fabbrica di Carrozze e di Carrozzeria per Automobili
AGENZIA CENTRALE per la vendita di AUTOMOBILI ed ACCESSORI

Pronta consegna dei modelli 1903

Panhard	10, 15 e 18 HP
Renault	10 e 14 „
Martini lic. Rochet-Schneider	14 „
De-Dion	6, 9 e 12 „
Florentia	10 „
Fiat	16 e 24 „

Grande Emporio Automobili d'occasione:

MERCEDES 35 HP	- Due carrozzerie di gran lusso. Tonneau e Limousine. Farl. Accessori . . .	L. 30,000
PANHARD 10 HP	- Leggera. Carrozzeria Spider. Capote . . .	„ 10,000
Id. 7 HP	- Leggera. Carrozzeria Tonneau. Accessori . . .	„ 8,000
Id. 8 HP	- 4 cilindri. Carrozzeria Tonneau e da corsa . . .	„ 9,000
SERPOLLET 12 HP	- Tipo turista. Grande carrozzeria di lusso Dais con due glaces. Accessori.	
Id. 10 HP (mod. 1902)	- Tonneaux con Dais. Accessori.	
BIANCHI 6 HP	- Motore De-Dion. Spider di lusso. Capote . . .	„ 3,000
FIAT 8 HP (mod. 1901)	- Tonneau con Dais. Faro . . .	„ 4,500
DE-DION 3 1/2 HP	- Phaeton a 4 posti ottime condizioni . . .	„ 2,000

Vetture elettriche KRIEGER

Vendita - Noleggio

FARI BLERHOT - ACCESSORI

100 Km. in 1 ora 35' 36''

furono coperti sulla pista del Trotter da TAMAGNI, su **Motocicletta**

Marchand

battendo 12 concorrenti, fra cui erano le migliori marche del mondo.

Una motocicletta partita

una arrivata

la prima

La superiorità delle **Motociclette MARCHAND** non ha oramai più bisogno di dimostrazione; ogni corsa ne è **la conferma.**

Amministrazione e Fabbrica a Piacenza

AGENTI:

per Torino - LORENZO SCLAVO, Via San Quintino, 11
„ Milano - Ditta GARAVAGLIA, Via Dante, 16.

IL SALON DI TORINO

Gennaio 1904 - Promosso dalla *Stampa Sportiva*

L'annuncio dato nel nostro ultimo numero, che sotto gli auspici della *Stampa Sportiva* si terrà nel gennaio prossimo a Torino un'Esposizione di automobili, motociclette, canotti automobili e areonautica, ha avuto una larga eco nel mondo sportivo e industriale.

Numerosi confratelli, anche dell'estero, hanno annunciato l'avvenimento, e da gentili e lusinghieri cenni pervenuteci consta che la nostra iniziativa ha incontrato ovunque favore ed interesse, e che non infondate erano quindi le nostre speranze di promuovere qualche cosa che rispondesse ai desideri ed agli interessi del mondo motorista italiano.

Altamente lusingati di vedere così bene accolta la nostra iniziativa, è ora nostro dovere provvedere ad un'organizzazione che risponda alla sua importanza e che assicuri la sua piena riuscita.

Ed è questo appunto il primo lavoro che abbiamo iniziato, lavoro di cui renderemo noto il risultato nei prossimi numeri del nostro giornale.

Stiamo attivamente occupandoci per fissare un locale adatto e sufficiente, precisare le date, determinare le norme del regolamento e assicurarci la collaborazione di personalità il cui nome sia garanzia di competenza e rispettabilità.

**

Già dicemmo come esso comprenderà 4 Sezioni. Aggiungeremo ora che la

Sezione Automobili

comprenderà qualunque genere di veicolo, azionato da motore a benzina, alcool, a vapore o elettrico, destinato al trasporto delle persone e delle cose.

Saranno quindi ammesse le vetture di qualunque forza e di qualunque sistema, i furgoni automobili, i *camions*, ecc., che potranno essere esposti sia direttamente dai costruttori, sia dai loro ufficiali rappresentanti.

L'esposizione potrà essere fatta sia delle vetture complete, come delle parti che le compongono separatamente, e quindi la Sezione automobile comprenderà delle categorie riservate ai motori, ai *chassis*, ai pezzi separati, accessori, gomme, fanali, freni, carrozzerie, accumulatori, strumenti misuratori, oggetti di vestiario per *chauffeurs*, ecc.

Questa mostra ha lo scopo di mettere in rilievo e di far conoscere anche a quel pubblico che vive lontano dal movimento automobilistico i meravigliosi progressi fatti da questa industria in brevissimo tempo e di segnalare al mondo motorista le ultime innovazioni e le novità che si preparano per la ventura stagione.

La Sezione Motociclette

è destinata a raccogliere e a mettere in evidenza i numerosi e svariati tipi che si sono venuti creando di questa modernissima e fortunata trionfatrice.

A centinaia anche nel nostro paese sono gli industriali che con passione hanno studiato questo tipo di macchina e sono riusciti a ottenere costruzioni veramente interessanti.

E la varietà delle strade seguite, che conduce alla varietà dei tipi di motociclette, renderà veramente originale e interessante questa mostra che tutti li accoglie e li mette a confronto, permettendo al pubblico di poterli conoscere da vicino e quindi giustamente apprezzare.

A questa mostra delle motociclette, che comprenderà pure gli accessori, è nostra intenzione dare uno spiccato carattere di praticità, cercando con delle premiazioni speciali di promuovere tra i nostri costruttori e rappresentanti una specie di gara al minor prezzo.

La Sezione Canotti-Automobili

costituirà la grande novità del *Salon* torinese. E' infatti l'ultimo nato dei figli della famiglia sportiva il canotto automobile, questo promettente rampollo germogliato dall'innesto del giovane e vigoroso automobilismo sul glorioso tronco della navigazione a vela.

Per la prima volta in questo scorcio di stagione l'attenzione del mondo sportivo fu richiamata su questi piccoli e leggeri scafi che eravamo abituati a veder sonnecchiare sulle nostre riviere sotto le ali bianche dall'ampie vele, come candidi e pigri cigni, e che ora corrono come dardi, quasi che un demone fosse entrato in loro e pazientemente li sospingesse.

E mentre la futura stagione sportiva ci prepara la grande e solenne affermazione del canotto automobile, così il *Salon* di Torino offrirà il primo battesimo del nuovo nato al fonte della curiosità e dell'interesse pubblico.

Già le principali grandi ditte costruttrici hanno con entusiasmo aderito all'invito della *Stampa Sportiva* e promesso il loro intervento al *Salon*.

A questa Sezione intendiamo quindi dare il massimo sviluppo e anch'essa comprenderà canotti montati e pezzi staccati.

Sezione Areonautica

Sarà questa una Sezione forse più scientifica che industriale, e cioè non sarà molto facile poter avere esposti anche solo qualcuno dei numerosi palloni che dovrebbero risolvere il famoso problema areonautico.

E questo per la sola ragione che la gran maggioranza (o la quasi totalità) di questi palloni non sono costruiti.

Ma non è escluso che anche da questo lato non ci sia possibile preparare ai visitatori della Mostra qualche attrattiva *hors ligne*; certo potremo offrir loro un complesso di progetti che dia la misura dell'accanimento con cui è tentato il problema aereo.

Solamente qui alla *Stampa Sportiva* noi abbiamo dozzine di progetti e di invenzioni inviateci da sconosciuti inventori, sollecitanti il nostro appoggio per ottenere ai loro studi quella pubblicità che dovrebbe condurli a trovare i mezzi necessari alla realizzazione dei loro progetti.

Orbene, a tutti coloro che hanno progetti e invenzioni, il *Salon* di Torino offrirà la migliore e la più larga delle pubblicità, e quindi il mezzo migliore per richiamare l'interesse del pubblico su progetti e tentativi che forse racchiudono preziosi coefficienti di utilità e di invenzione.

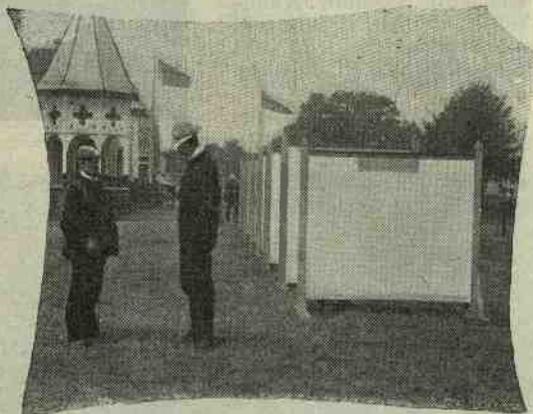
Ecco quindi perchè noi abbiamo ritenuto che anche una Sezione che sarà in gran parte di progetti e di proposte, potesse essere utile e completare la nostra iniziativa, destinata a secondare lo sviluppo e l'affermazione dei nuovi e futuri mezzi di locomozione.

I Concorsi Internazionali di Tiro a Buenos Ayres e Bisley

Il 23 settembre partiva da Genova, col piroscafo *Sirio*, diretto a Buenos Ayres, una rappresentanza di 10 tiratori italiani per partecipare a quelle grandi gare di tiro internazionale.

A comporre questa squadra — che rappresenterà l'Italia — vennero chiamati i migliori fucili e i più noti campioni delle diverse Società di tiro a segno.

Organizzatore della gita è il cav. Arturo Franzoni, e compongono la rappresentanza il cav. ingegnere Cesare Valerio di Torino, l'avv. Gian Galeazzo-Cantoni di Brescia, Alessandro Pedezoli di Bologna, Antonio Zattini di Brescia, Luigi Tavelli di Roma, cap. Aleandri Tiberi di Firenze, Attilio Conti di Milano, ten. Aristide Mutisio di Asti, Aventino Righini di Susa, ing. Carlo Vercellone di Torino e cav. Pirzio Biroli di Roma.



Gli scompartimenti riservati ai singoli tiratori.

È questa la prima volta che una rappresentanza ufficiale italiana dello sport passa l'Oceano per andare a misurarsi in una grande gara, e noi ci auguriamo che i nostri campioni possano tornare vincitori da questa prova, che si disputa in una terra a giusto titolo chiamata la seconda patria degli italiani.



La rappresentanza americana vincitrice del Palma Trophy.

Queste grande prove internazionali, com'è noto, non sono nuove nel campo del tiro a segno, e noi ricordiamo brillanti vittorie riportate da campioni italiani nelle ultime grandi gare di Lione e Ginevra.

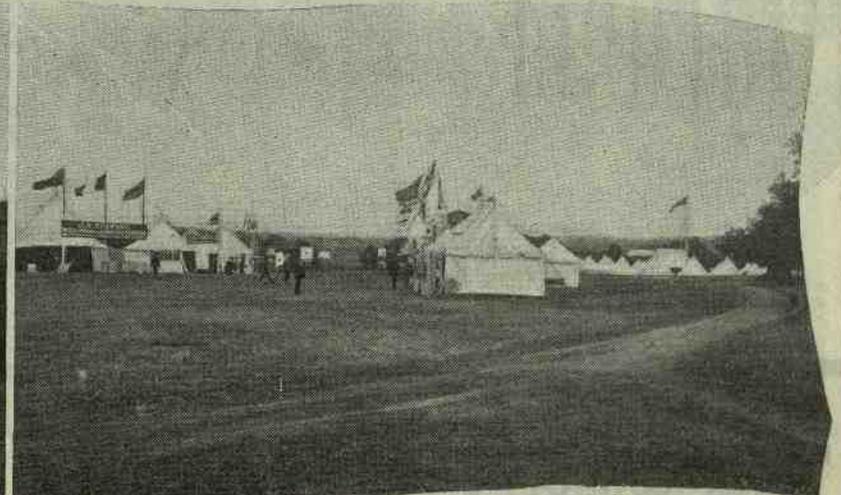
Tra le recenti prove ricordiamo pure quella disputata a Bisley in Inghilterra, alla quale gli italiani non parteciparono, ma dove si incontrarono le rappresentanze di quasi tutte le colonie inglesi dell'Africa e dall'Australia, del Canada, degli Stati Uniti, della Norvegia, dell'Olanda e della Francia. Tra i trofei più preziosi era il *Palma Trophy*, che gli inglesi avevano vinto nel 1902 a Ottawa (Canada), e che gli americani questo anno brillantemente riguadagnarono.

Le principali gare furono però per gli americani, ultimi della classifica furono i francesi.

A Bisley mancavano pur gli Svizzeri, che, come ognuno sa, sono tra i migliori tiratori del mondo. Essi parteciperanno, come pure i francesi, alla gara di Buenos Ayres, e saranno forse i più temibili avversari dei nostri tiratori italiani.



La sede della Società di Tiro a Bisley.



Il campo di tiro di Bisley.

La Corsa del XX Settembre a Roma.

Da due anni il Mezzogiorno ciclistico d'Italia ha per merito della fiorente società Forza e Coraggio di Roma, la sua grande corsa su strada, che costituisce il *clou* delle riunioni ciclistiche.

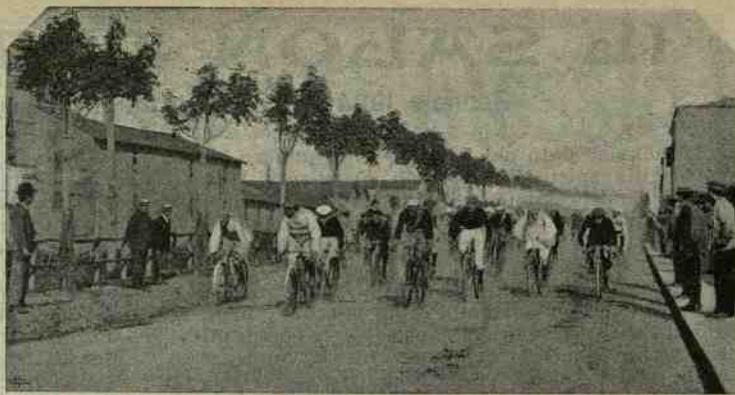
In occasione della gloriosa festa nazionale del XX Settembre, la benemerita Società romana ha lanciato l'anno scorso il progetto d'una corsa Roma-Napoli e ritorno, km. 460, e coll'aiuto e il concorso di numerosi privati e di enti pubblici, è riuscita fin dal primo a dotarla di buoni premi e quindi ad assicurarsi il primato tra le iniziative ciclistiche del Mezzogiorno.

La corsa raccolse l'anno scorso ben 27 partenti fra i quali erano alcuni noti campioni del pedale anche dell'Alta Italia, fra cui il Gerbi, che giunse quarto per guasti di macchina.

La vittoria rimase a Grammel dello Sporting

nesto, Spadoni Enzo, Moro Alfredo — Pincio: Di Laudadio Lieto, Sartini Alfredo, Spalletti Carlo, Quaranta Pietro — Audace Club Sportivo di Roma: Bocca Duilio, Broglia Riccardo, Tuzi Silvio, Mancino S., Mancino O. — Azileon: Gasperini Umberto, Tomarelli Azeglio — Cennerino: Fidani Giac., Fallani Gius., Lavna.

I due forti *routier* Gerbi e Rossignoli che erano fra i pronosticati vincitori, passati alla vigilia della corsa dalla categoria dilettanti a quella professionisti, non poterono partecipare alla corsa e partirono fuori gara.



La partenza fuori Porta Maggiore. (Fot. Sbisà, Roma)



I vincitori della corsa.

(Fot. Sbisà, Roma)

Club di Roma, che copriva i 460 km. in ore 23 29' 45"; 2° a ruota, Iaccarossi; 3° a una macchina, Spadoni.

**

Quest'anno la corsa avendo al suo attivo il risultato dell'anno scorso, ebbe successo ancor migliore e con una efficace e preventiva *réclame* la Forza e Coraggio seppe arricchire l'elenco dei premi, ottenendo fra l'altro due artistiche coppe dal Municipio di Roma e di Napoli che costituivano un ambito trofeo di gloria fra le società a cui appartenevano i concorrenti.

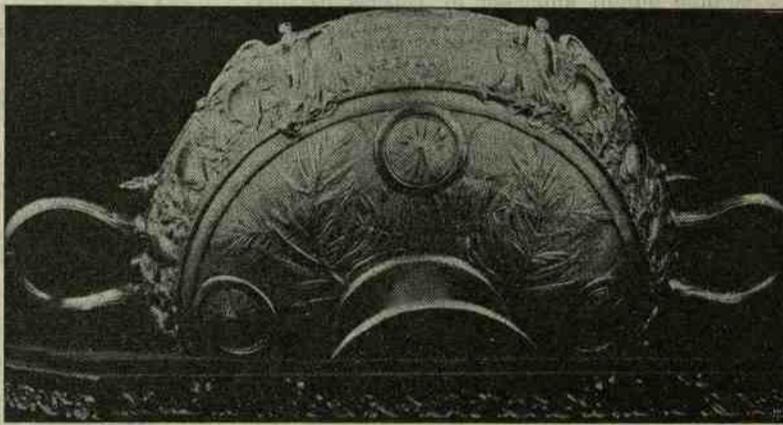
Le iscrizioni raggiunsero il numero di 34 e comprendevano nomi ben conosciuti.

Eccone l'elenco:

Ginnastica Petrarca di Arezzo: Wogher — Sporting-Club di Santa Maria di Capua: Giordano Federico — Club Velocipedisti Alessandrino: Gerbi Giovanni — Società Velocipedistica Romana: Lupi Adelti — Unione Sportiva Milanese: Rossignoli Giovanni — Audax: Gatti Guido — Negher: Valeno Angelo, Sivocci Ugo — Forza e Coraggio di Roma: Fassi Giovanni — Nybbio: Bazzini Er-

L'organizzazione della corsa, ottimamente diretta dalla Forza e Coraggio, era affidata ai signori cavalieri Stacchini, Passeggeri, Trastatti, avvocato Vinai, cav. Fabbri; giuria all'arrivo, Nino Ilari e Mezzabotta (controlli di Cassino e Capodimonte) e conte Bellati che con un automobile ha seguito lo svolgimento della gara. Le strade cattive resero difficile il percorso e frequenti le cadute. Numeroso pubblico si interessò allo svolgimento della gara e specialmente all'arrivo festeggiò i vincitori.

La partenza ebbe luogo il 19 settembre fuori Porta Maggiore alle 8 ant., e quasi in gruppo i corridori giunsero a Napoli verso le 6 pom.



La Coppa in argento del Comune di Roma. (Fot. Menasci, Roma)

5° Cavedini; 6° Sartini; 7° F. Gasperini; 8° Di Laudadio; 9° Bazzini; 10° Azzali Leone.



Gruppo dei partecipanti e degli organizzatori della Corsa.

(Fot. Sbisà, Roma).

L'ora in Bicicletta.

Nessuno sport conta più del ciclismo numerosi *records* della velocità. La bicicletta, il primo mezzo di locomozione meccanica ideato dall'uomo, ha vinto facilmente ogni altro veicolo, esclusione fatta dell'automobile. I *records* del trotto e della corsa al galoppo furono superati in breve tempo dalla bicicletta, la quale in forza specialmente dei nuovi mezzi meccanici di allenamento (la motocicletta) ha messo l'uomo in grado di raggiungere velocità quasi diremo fantastiche.

Oggi appunto che la nostra rubrica ha registrato un nuovo *record*, sarà interessante ricordare il progresso dello sport ciclistico nell'ultimo ventennio.

Il *record* ha persuaso moltissimi campioni a seguire per lungo tempo un regime speciale di vita, un metodo tutto proprio e razionale di allenamento. Lo sport ciclistico ci ha fatto classificare in tre diverse categorie i campioni del pedale. Così abbiamo il corridore specialista per le corse di velocità (m. 400 al massimo) detto *sprinter*, il corridore di resistenza, che compie, come il primo, il suo *tour de force* su pista con o senza allenatori, detto *stayer*; il corridore di resistenza che nelle medesime condizioni dei secondi, stabilisce il *record* compiendo in bicicletta lunghi tratti di strada, detto *routier*.

"HUMBER",
LA PRIMA MARCA
DEL MONDO

COPIATA
DA TUTTI...

COPIATA
SEMPRE.....

RAGGIUNTA
MAI!

ENRICO
FLAIG
MILANO

Lo *sprinter*, lo *stayer*, il *routier*, ecco tre figure di forti atleti, sempre in lotta con il tempo.

Con o senza allenatori corrono oggi, ritentano domani, persistono nella lotta, riuscendo infine a segnare una nuova cifra nella grande tabella dei records della velocità.

Interessante è divenuta oggi questa serie di tempi, fornitaci dallo sport ciclistico, che segna un progresso mirabile fra tutti i records d'ogni altra manifestazione sportiva.

Il record dell'ora in bicicletta segna forse un maggior numero di entusiasti che non quello della velocità ottenuta sopra un solo chilometro o meno.

Il 25 marzo 1876 il ciclista Doods stabilisce il primo record dell'ora su pista, coprendo nei 60 minuti primi, km. 25,508. Allora la pista su cui si facevano simili tentativi si limitava ad un tratto piano di terra battuta; l'allenatore meccanico non si sognava neppure, un triciclo ed un tandem disimpegnavano il servizio d'allenamento, nulla più. Del progresso industriale e meccanico di quest'ultimo ventennio, risentì alquanto lo sport del ciclismo, per il quale furono costrutte piste speciali in cemento, in legno, fornite di curve rialzate, fu ideata la macchina allenatrice per eccellenza, la motocicletta; tutto insomma concorse a migliorare il record dell'ora su pista, stabilito dal Doods.

Al Doods succedono Shoppe, Weir, Cristie, Cortis, English, Laurie, Turner, Meccredy, Lyod, Parsons, Ede Osmond, Fournier, Dubois, Stocks, Meintjes, Linton, Bouhours, Lesna, Michael, Chase, Taylor, Elkes, Baugé, Stinson, Robl, Dickentman, Contenet, Munroé, Dangla e Hall.

Dopo i 50 km. 393 metri di Stocks, raggiunti nell'ottobre del 1896, i 62 km. 313 metri di Taylor nel 1900, i 71 km. 660 metri di Linton nel 1902 (10 maggio), una lotta accanita si impegna tra Robl, Michael, Contenet, Dangla e Hall. In poco più di un anno il record aumenta di km. 12 metri 480. L'inglese Hall il 13 settembre 1903 copre nell'ora km. 84 m. 140.



I fondatori della Sezione di Trieste dell'Audax Ciclistico Italiano (Signori E. Fano, dott. A. Tevini, A. Thümmer, E. Costanzo, C. Cioccarei, A. Ceregato, M. Massa, P. Giustin, V. De Barba).

Come si vede la velocità ciclistica ha vinto quella ippica e quella anippica. Pochissimi automobili infatti raggiungono la velocità ottenuta dalla bicicletta di Hall.

Il nuovo recordman dell'ora è nato a Londra il 4 luglio 1880; ha dunque appena compiuti 23 anni. L'atleta inglese è alto m. 1,53 e pesa 54 kg., ciò che indica essere di una struttura normalissima.

A dimostrare l'importanza del servizio d'allenatori nei tentativi di records, ricordiamo i tempi dei due records dell'ora su pista senza allenatori: *professionisti* americano Hamilton, km. 40 m. 825; *dilettanti* Marcel Cadolle, km. 38 m. 692.

Per terminare sul record ciclistico dell'ora, confronteremo i tempi ottenuti dai migliori *stayers* delle diverse nazioni: *Inghilterra*, Hall km. 84,140; *Francia*, Dangla km. 81,108; *Germania*, Robl km. 80,663; *America*, Munroé km. 79,045.

V. G.

La 1ª Sezione dell'Audax a Trieste

Nota graditissima e patriottica in tutti i recenti nostri convegni ciclistici non manca mai la simpatica rappresentanza dei ciclisti irredenti, per quali la bicicletta è un nuovo mezzo di affermazione dei loro sentimenti d'italianità. Così nelle nostre riunioni ciclistiche vibra alta e sonora la corda del sentimento patrio e nella cordialità; e nell'espansione dell'incontro, si alzano fervidi i voti per un domani.... diverso.

Ben volentieri quindi diamo oggi ospitalità nelle nostre colonne all'eco d'un avvenimento che ci porta ancora una conferma che, anche in ciclismo, la gioventù di Trento e Trieste è italiana.

N. d. R.

Il 5 settembre u. s., per iniziativa del signor Emilio Fano, console del T. C. I., con una marcia Trieste-Cervignano-Latisana-Treviso-Castel Franco-Cittadella-Castel Franco, km. 207, compiuta con 32^a Reaumur e strade polverosissime in ore 17 3/4 da nove soci dell'Unione Velocipedistica, si fondò a Trieste una Sezione del simpaticissimo Audax Italiano.

I novelli nove Audaces sono stati festeggiati in particolar modo a Castel Franco dove vi fu un riuscitissimo convegno ciclistico.

Il signor Antonio Viani, console del T. C. I. a Castel Franco, si portò ad incontrare gli Audaces con una numerosa schiera di ciclisti e due gentilissime signorine, l'incontro al grido di viva Trieste... fu commovente ed entusiastico.

Alla sera stessa il Comitato-feste offrì uno squisito banchetto nel quale l'egregio avv. Maran, presidente della società Giorgione, diede il benvenuto agli ospiti con frasi indovinatissime destando un immenso entusiasmo. Per i triestini rispose brillantemente il dottor Tevini accolto pure da immense ovazioni a Trieste.

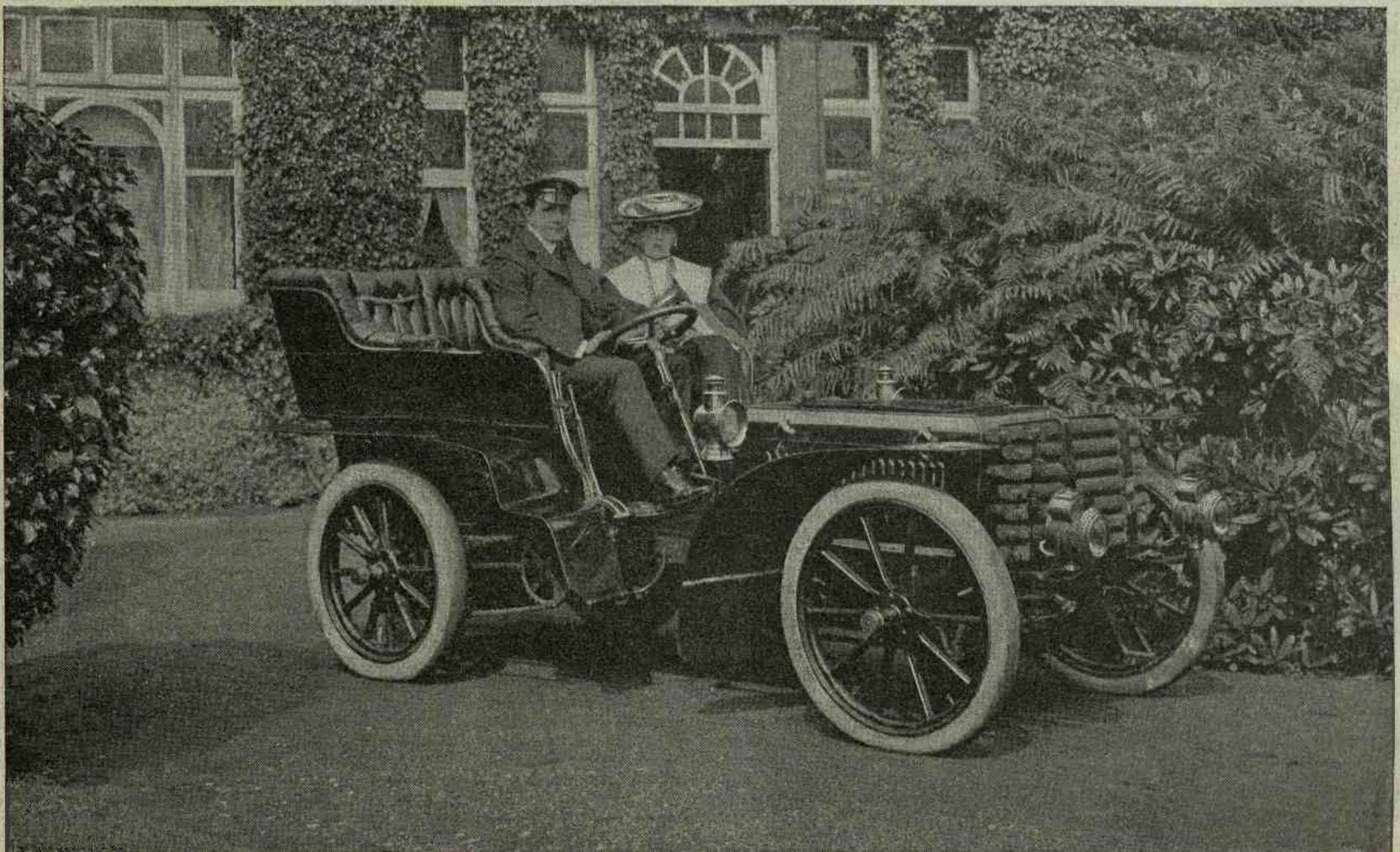
Il banchetto si chiuse con una gradita improvvisata fiaccolata dimostrativa con musica che alternava la marcia reale e il fatidico inno di Garibaldi.

I fondatori della sezione Audax di Trieste sono i signori: Emilio Fano, dott. Riccardo Tevini, Raffaele Thümmer, Ezio Costanzo, Carlo Cioccarei, Attilio Ceregato, Manlio Massa, Paolo Giustin e Vittorio De Barba.

BENZINA GERMANIA
raffinata e rettificata

per Automobili, Motori d'Imbarcazioni e per Illuminazione
Omnibus, Automobili per servizi pubblici.

EDOARDO BIETTI
MILANO - Via S. Nicolao 2 - MILANO.



Il noto chauffeur inglese Jarrot, già detentore del record del mondo e campione d'Inghilterra nella Coppa Gordon Bennett, ha impalmato la Contessa di Rosslyn, fervente automobilista. I due sposi hanno compiuto il viaggio di nozze in automobile.

La riunione motociclistica al Trotter di Milano

Domenica 27 si è inaugurata al Trotter la grande riunione motociclistica organizzata dalla fiorente *Unione Sportiva Milanese*, che si può definire il moto perpetuo dello sport milanese.

Già, una società che ha un presidente come Romolo Buni, il più popolare nella storia ciclistica italiana, ed a segretario quella perla di lavoratore del Ferrario, non può mancare mai alle sue promesse.

Il Trotter domenica era stipato di pubblico, ma un pubblico giovane, entusiasta, vibrante di vita e di calore, con continui applausi alle splendide volate, che mostrò interessarsi grandemente a queste lotte e a queste battaglie.

Tutto procedette bene. Non un incidente doloroso, malgrado qualche caduta, e l'assistenza medica poté godersi in santa pace le corse.

Ammiratissimi il Maffeis ed il Piccolo nel loro

mato dopo 100 giri; Piccolo (Rosselli), dopo 98; Spadoni dopo 86.

Domenica, pross. i primi 6 di ogni batteria correranno la decisiva. Auguri e congratulazioni all'ottima *Unione Sportiva Milanese*.

Raphael.

La prossima riunione di Torino

Per domenica 11 ottobre il nostro Ciclisti Club prepara al Velodromo Umberto I un'importante giornata di corse motociclistiche.

La riunione, che è internazionale, comprende tre corse; una riservata alle motociclette non superiori ai 3 HP con peso fisso di 75 Kg. pel conduttore su 10 Km., finale Km. 25 premio L. 250 — l'altra per motociclette di peso fino a 50 Kg. e premi di L. 375 — e la terza per motociclette oltre 50 Kg., una sola batteria, 10 Km.; premio L. 85.



Il noto corridore Tamagni (Marchand) dopo la vittoria nella I batteria. (Fot., Foli Milano).



Il pubblico non mancava al Trotter e con vivo interesse seguiva lo svolgimento delle gare. (Fot. Foli, Milano).

match non ancora definito, perchè vinsero una prova per uno, e applauditissimo il Maffeis, vincitore della 2ª batteria, mantenendo un treno infernale, e con una eleganza di corsa che gli stessi esteri partecipanti mi facevano notare con nostro legittimo orgoglio.

La regolarità del passo del Tamagni, vincitore della 1ª batteria, fu una nuova e ben meritata vittoria della marca nazionale Marchand.

Domenica nella decisiva avremo un lotto di partenti di forza, e sarà interessante la gara.

Intanto eccovi i risultati del giorno 27.

Gran Criterium di 100 chilometri. Giri 111 e 100 metri. Per motociclette di peso non superiore ai 50 kg. T. m. ore 1,50.

Nella 1ª batteria arrivano:

1. Tamagni (Marchand) ore 1 35' 36" 2/5; 2. Boschis (Quagliotti), ore 1 38' 35" 2/5; 3. Giuppone (Peugeot), ore 1 39' 24" 2/4; 4. Philtiens (Antoine), ore 1 43' 13" 1/5; 5. Cerabolini (Sarolèa), ore 1 43' 30" 4/5; 6. Brambilla (Turkeimer), ore 1 47"; 7. Vecchi (Sarolèa), ore 1 49' 4" 2/5; 8. Barriaux (Sarolèa), fuori tempo massimo; Rigat (Peugeot), ritirato dopo 101 giri; Cazzaniga (Sarolèa), dopo 92; Maffeis (Minerva), dopo 41; Coppa (Stucchi), dopo 10.

Nella 2ª batteria arrivano:

1. Maffeis Carlo (Sarolèa), ore 1 29' 22"; 2. Lanfranchi (Peugeot), ore 1 37' 37"; 3. Montù (Montù), ore 1 44' 45"; 4. Reale (Peugeot), ore 1 48' 36" 1/5; 5. Tapella (Zedel), ore 1 52' 30"; 6. Mazzoleni (Antoine), ore 1 53' 10"; Lionel (Peugeot), si è fer-



G. Boschis il campione della « Quagliotti » 2ª della classifica della I giornata.

L'automobile nell'Esercito

L'automobile può trovare nell'esercito una duplice applicazione: come mezzo di locomozione e come mezzo di trasporto.

La prima risponde alla sua principale caratteristica: la velocità.

Non occorrono speciali cognizioni tecniche per comprendere quali segnalati servizi può rendere l'automobile sia in tempo di guerra che in tempo di pace come mezzo di comunicazione. E' ben vero che la scienza moderna è venuta apprestando al difficile compito dello Stato maggiore strumenti preziosi per le comunicazioni, come la telegrafia da campo, i parchi areostatici, i drappelli di bersaglieri ciclisti; ma è pur sempre evidente quanto possa essere utile il poter in mancanza o in aumento ad altri mezzi di comunicazione disporre d'un veicolo che trasporta un ordine o un ufficiale colla velocità di 80 o 100 km. l'ora.

La presenza del capo in uno dei punti dove più accanita ferve la mischia, può ben essere qualche volta il miglior coefficiente d'una vittoria; come pure il poter trasportare rapidamente e in tempo un illustre ferito può decidere la conservazione d'una esistenza preziosa alla patria. E i servizi preziosi che l'automobile può rendere in guerra non cessano in tempo di pace.

La recente visita ai confini italiani verso l'Austria fatta in pochissimi giorni dal Ministro della guerra conferma con quale facilità e con quale risparmio di tempo gli ufficiali superiori preposti al comando di grandi masse e la cui responsabilità si estende a larghe zone, possono di presenza e personalmente esercitare l'azione di vigilanza e di controllo.

E occorre qui anche tener conto del fattore economico che giustificherebbe e assolverebbe anche la spesa necessaria alla progettata fornitura dell'automobile ai 12 comandanti il Corpo d'esercito.

Non è qui il caso di prendere a confronto solamente le cifre che rappresentano il consumo d'un cavallo e quelle di un'automobile; occorre tener conto di quelle che si riferiscono agli ufficiali che accompagnano il comandante, e confrontare la somma delle indennità che si andrebbero accumulando nei 15 o 20 giorni che durerebbe un'ispezione, ridotta invece coll'impiego degli automobili

a 4 o 5 giorni. Occorre infine tener conto quale dannoso nemico dei migliori dei nostri ufficiali superiori verrebbe combattuto col mettere l'automobile a loro disposizione: la riforma. Infatti mentre la necessità di servirsi del cavallo obbliga uomini di grande valore a lasciare il servizio attivo prima del tempo e priva il paese dei grandi servizi che essi potrebbero ancora rendere, l'automobile non ha esigenze fisiche e si conviene a qualunque età.

E' vero che l'idea d'un ufficiale superiore o d'un capo d'esercito che corre da un punto all'altro del campo di battaglia in automobile rivestito di tela cerata e nascosto sotto gli occhiali di chauffeur, viene a distruggere tutta la leggenda dei brillanti e variopinti Stati maggiori, caracollanti sui generosi destrieri, che andavano alla guerra come a festa di parata e che le tele e i marmi fanno oggi rivivere nella nostra memoria come il ricordo delle guerre passate.

Ma bisogna riconoscere che la scienza della guerra si è venuta evolvendo nella sostanza e quindi anche nella forma.

Ma se l'applicazione dell'automobile nell'esercito come mezzo di locomozione è quella che prima si presenta alla nostra considerazione, anche perchè la benefica azione sportiva ha affrettato l'evoluzione e il perfezionamento dell'automobile divoratore di chilometri, essa però non è forse la più importante sotto l'aspetto logistico.

L'automobile, mezzo di trasporto, è ben più importante nell'esercito dell'automobile come mezzo di locomozione.

Poter trasportare delle masse di combattenti dove non può arrivare la ferrovia o con mezzo più rapido del treno, poterli con estrema facilità e mobilità ritirare in caso di pericolo, poter met-



La partenza dei concorrenti della I batteria. (Fot. Foli Milano).

tere al servizio dell'artiglieria leggera la locomozione automobile, poter affidare all'automobilismo il servizio del trasporto viveri, foraggi e munizioni, ecco un problema ben più importante per l'esercito, ecco un'applicazione ben più vasta per l'industria automobilistica.

Come ben accennava l'articolista della *Stampa Sportiva* nel precedente numero, è un campo fecondo quasi ancora vergine di sfruttamento e di risultati. Mentre un grande sviluppo e perfezionamento insperato raggiungeva la vettura automobile, ancora bambina è l'industria automobilistica dei carri da trasporto.

Non mancano i coraggiosi tentativi e i promettenti risultati; ma siamo appena all'alba della giornata. I snelli e delicati motori che furono creati per la caccia alla velocità mal si piegano ai lenti giri e alla resistenza e così dovendo rinunciare a questi preziosi coefficienti, il carro automobile consuma una buona parte della sua forza a portar se stesso, non si addice a tutte le strade e finora non dà che una piccola parte di quanto gli si chiede.

E' tutto un mondo di studi e di ricerche da completare, è una nuova via che reclama una parte di quelle intelligenze e di quelle forze che hanno risolto il problema della velocità e nell'una come già nell'altra vittoriose affermazioni attendono gli esperimenti che condurranno alla vera e grande risoluzione nei mezzi attuali di trasporto.

Chi più largamente profitterà di questa risoluzione saranno certamente i servizi logistici, e intanto con ogni buon volere l'esercito coopera alla soluzione dell'importante problema con studi ed esperimenti come quelli fatti nelle recenti grandi manovre, in cui due automobili da 30 HP e 50 HP a vapore furono adibiti con risultati abbastanza soddisfacenti, al trasporto di prolunghe d'artiglieria.

**

Uno dei più autorevoli esperimenti di automobili da trasporto venne fatto nella guerra del Transvaal, in cui l'artiglieria inglese si è servita di automobili per il rimorchio dei cannoni e pel servizio di rifornimento, ma la cattiva condizione delle stadi annullò frequentemente i vantaggi della locomozione automobile.

In Inghilterra però gli studi e gli esperimenti continuano, e in attesa che si trovi il carro automobile leggero e veloce, si è sperimentato il traino fatto dalle attuali vetture.

Il corpo dei volontari automobilisti — che con recente decreto reale ha cominciato a funzionare — fu sperimentato con pieno successo nelle recenti grandi manovre.

Gli iscritti a questo corpo, fra cui sono tutti i più noti *chauffeurs* della Gran Bretagna, si obbligano a mettere in qualunque momento a disposizione del paese il loro automobile, e costituiscono un corpo speciale di cui tutti riconoscono la grande utilità.

Il Governo per il tempo che prestano servizio corrisponde loro una paga di 30 scellini al giorno e la fornitura gratuita della benzina. Essendo lo Stato maggiore già fornito di proprie automobili, questi volontari prestarono servizio nelle recenti manovre come ausiliari dell'artiglieria, e ad essi era affidato il traino dai piccoli cannoni Maxim. Si esperimentarono pure utili applicazioni dell'automobile, e cioè il rimorchio da potenti proiettori che dal motore denso prendevano il movimento, l'utilizzazione del telefono mobile affidato ad un automobile in marcia, mentre automaticamente si svolgeva il falo trasmettitore.

**

Una specie di corpo di automobilisti volontari venne pure istituito in Francia in occasione delle recenti manovre.

Il Governo aprì l'iscrizione per la fornitura di 20 automobili destinati ad essere messi a disposizione degli ufficiali superiori e degli ufficiali esteri invitati alle manovre, e volenterosi i *chauffeurs* francesi risposero all'appello del Governo e durante lo svolgimento delle manovre i nomi più noti dello sport francese prestarono un utilissimo e prezioso servizio al loro paese.

In Germania nelle recenti manovre 10 automobili da 30-40 HP furono adibiti al trasporto di truppe, e in generale diedero risultati soddisfacenti avendo potuto conservare velocità medie fra 30 e 45 km.

Attualmente il Governo di Berlino ha indetto un interessante concorso con ricchi premi per la costruzione d'un veicolo automobile azionato da motore ad alcool, capace di rimorchiare su strada comune un peso di 15,000 kg. a una velocità media di 5-10 km. l'ora, con un percorso giornaliero di almeno 70 km.

In Austria, nelle manovre della 31ª divisione, si esperimentarono vetture atte a trasportare da 1500 a 2500 kg., e si conta elevare a 8000 kg. il peso minimo per le vetture destinate all'esercito.

In Russia, in Svizzera, nel Belgio, in Svezia, si sta attivamente studiando questo problema e ovunque si procede lentamente per questa strada che tutti riconoscono destinata a condurre ben lontano.

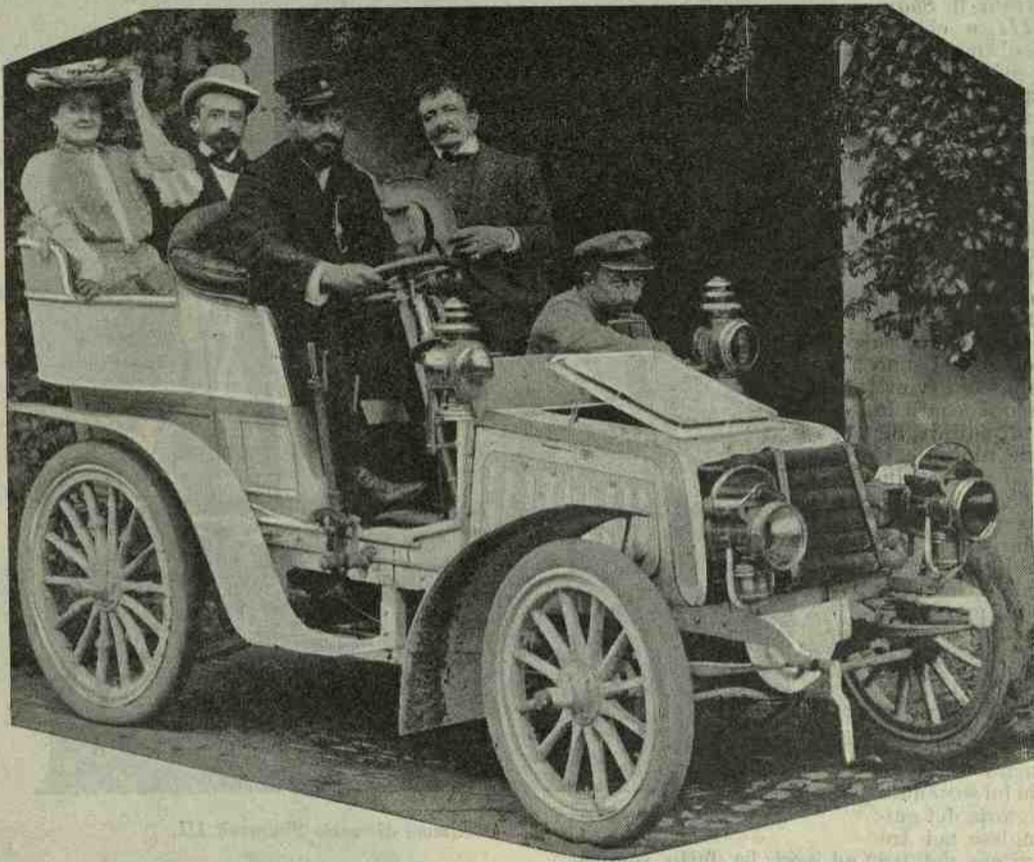
Ralleghiamoci quindi che anche in Italia il problema automobilistico militare abbia avuto dalle superiori autorità la dovuta attenzione e speriamo che i decisivi e favorevoli esperimenti delle recenti grandi manovre aprano la via a sempre nuove e vittoriose affermazioni.

L. di R.

Arte e artisti in automobile

Non solo tutti i grandi maestri, scrittori, musicisti sono fautori ferventi e convinti dell'automobile, ma anche i grandi artisti si vanno convertendo al modernissimo mezzo di locomozione.

l'automobile il precisarlo. Noi intanto presentiamo ai nostri lettori, grazie alla cortesia d'uno dei tanti buoni amici della *Stampa Sportiva*, la fotografia della celebre artista Luisa Tetrizzini e del



Signora L. Tetrizzini, sig. Giacometti, tenore Masini, sig. Borghi (alla guida).

Che vi sia qualche segreto e invisibile legame tra la musica e il *teuff-teuff*?

Lasciamo a Mario Morasso e agli altri valorosi psicologi che stanno studiando le sensazioni del-

famoso tenore Angelo Masini, presa durante una passeggiata automobilistica fatta, unitamente all'impresario signor Giacometti di Faenza, sull'automobile del sig. Carlo Borghi di quella città.

I "Marziali", di Venezia sulle Dolomiti

Questa Società giunco-militare, che non ha guari fu presentata ai lettori della *Stampa Sportiva*, ha compiuto testè, come già l'anno scorso, una lunga e brillante escursione sulle Alpi Dolomitiche.

I venti militi diretti dall'ispettore centrale tenente Menotti Marchi, accompagnati dal vice-presidente sig. Donadoni e dai capi-plotoni Brocco e Claldana, partirono il 30 agosto per ferrovia sino a Sedico dove si iniziò subito la marcia per le truppe partecipanti alle grandi manovre. L'itinerario dell'escursione, durata ben 7 giorni, si svolse passando Sedico, Stanza, Agordo, Concenighe, Caprile, Rocca-Pietore, Serrai di Sottoguda, passo Fedaià (2200), Alleghe, Monte Coldai, Fusine e Forno di Zoldo, Soffranco, Longarone, Belluno. Così dall'orrido imponente dell'agordino sino al ghiacciaio della Marmolada, in territorio austriaco, nel verde Zoldano, dominato dal Pelmo e dal Civetta, tutto praterie e boschi d'abeti in dolci pendii, i marziali veneziani marciarono compatti e lieti dando saggio qua e là nelle tappe di palla vibrata e tamburello. Una piccola ma equilibrata sezione della loro fanfara porta la nota allegra in quelle alte solitudini, anzi ad Alleghe incendiarono a bengala il piccolo lago da veneziani esperti nei magici effetti sulla patria laguna. A Belluno l'escursione si chiuse, lasciando in tutti la più gradita impressione; ospiti della Società giunco-militare alpina, che partecipò con onore alle gare di Bassano, visitarono il Museo Civico e il Museo del Risorgimento, dando prova anche in questo della sana educazione a cui tutta l'istituzione s'ispira.

G. Zanetti.



Petit Breton il campione ciclista francese che si è tanto segnalato nella recente corsa degli otto giorni al Velodromo parigino di Buffalo.

BOUGIE
HYDRA
PILLE

Concessionari per l'Italia:
CARLO MANTOVANI e O.F. - Torino

Domenica scorsa al Trotter Italiano **MAFFEIS** arriva **primo** della II batteria compiendo **100 Km. in 1 ora, 29 minuti, 22 secondi**, battendo di **6'14"** il tempo impiegato dalla I batteria.

MILANO - SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32

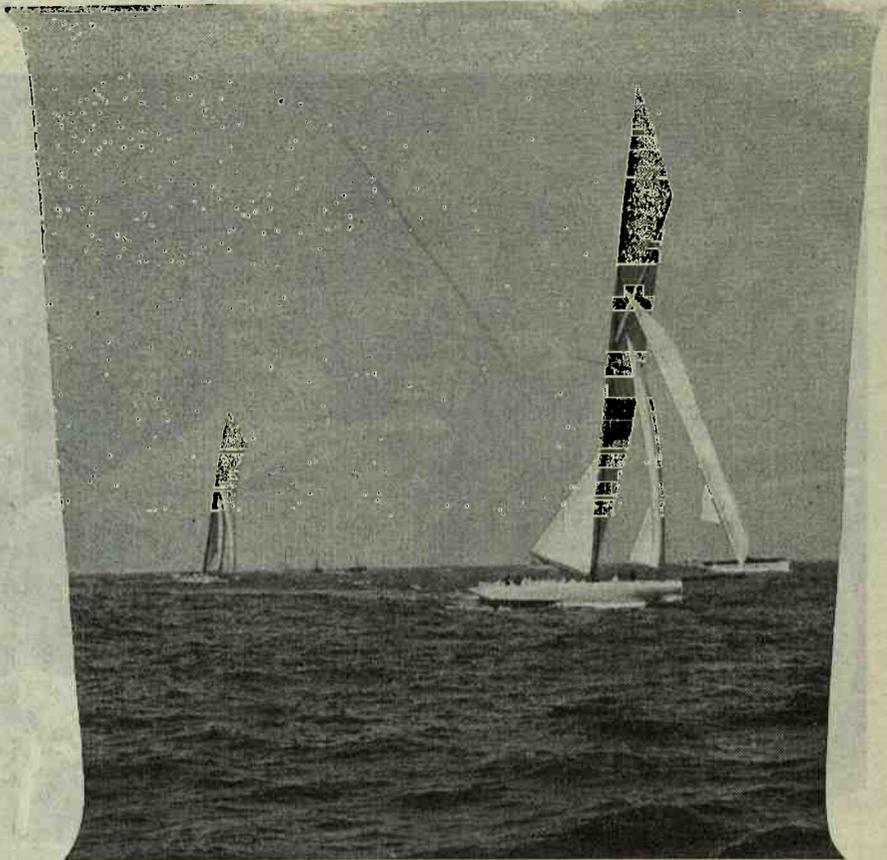
SAROLÈA

Attorno alla Coppa d'America

L'avvenimento non è d'ieri, eppure la sua eco non è ancora spenta. Troppa importanza rappresentava questo avvenimento per i due paesi che vi erano direttamente interessati e troppa curiosità aveva suscitato in tutto il mondo sportivo e non, perchè bastasse la conferma telegrafica che il *Reliance* aveva definitivamente battuto il *Shamrock III*, e che la Coppa d'America restava più che mai... tale, a chiudere la partita.

E mentre già si parla d'una signora Hunter — moglie a un grande costruttore inglese che l'anno venturo vorrebbe scendere in lizza a nome dell'Inghilterra — colla solita ingiustizia e col doloroso oblio che quasi sempre colpisce i vinti, si fanno i conti in tasca al povero Sir Thomas Lipton e si trova la bella conclusione che in lui più che lo *sportsman* vi è... l'affarista. E questo perchè ha trovato da vendere in America i due precedenti *Shamrock* e cioè il *Shamrock N. 1* per 20.000 lire e il *Shamrock N. 2* per lire 35.000, totale lire 55.000, mentre rimane confermato che le spese da lui sostenute per la gloria del guidone inglese nei tre tentativi che dal 1899 ad oggi ha fatto, sommano nella bella cifra di oltre 3 milioni. Per cui non ci sarebbe davvero da rallegrarsi con Sir Thomas Lipton — che pure è un abile commerciante e un milionario capo d'una grande ditta importatrice di the — se sapesse fare così ottimi affari. Spendere 3 milioni per incassare 55.000 lire!

E mentre la stampa americana riproduce a migliaia i pupazzetti del noto *sportsman* inglese coll'ironico invito « *tentato ancora una volta* », gli spiritosi giornali francesi hanno fatto questa grande scoperta dell'affarismo di Thomas Lipton.



La terza prova - Reliance distanzia Shamrock III.

Più seri i giornali d'oltre Manica, dopo aver con parole amare raccontato la sconfitta, cercano con ragioni tecniche di spiegarla. E per quanto in parte vi sia nelle loro considerazioni le giustificazioni e le scuse di chi è stato sconfitto, bisogna riconoscere il valore di alcuna di esse.

Un articolo del regolamento della Coppa d'America prescriveva che il *defender* inglese dovesse con mezzi propri recarsi nelle acque americane e quindi escludeva ogni genere di rimorchio. È quindi evidente che un'imbarcazione destinata a una corsa di velocità, ma che deve prima attraversare l'Oceano, non può avere quella leggerezza e quella snellezza che sarebbero coefficienti preziosi in simile gara, e facilmente è apparso durante le cinque prove di *Sandy Hook* che i grossi fianchi del *Shamrock III* mal rispondevano alla vigorosa spinta della velatura.

Una circostanza avrebbe potuto convertire in vantaggio questa inferiorità del concorrente inglese: il forte vento e il mare agitato; ma anche il tempo era alleato cogli americani e la calma assoluta e il tempo bellissimo che accompagnò lo svolgimento delle diverse prove favorì il *defender* americano e gli assicurò la vittoria incontrastata.

Così il famoso e ambito trofeo della Coppa d'America, che dal 1851 dorme i sonni tranquilli nella fastosa sede dell'Yachting-Club di New York, torna a rinchiudersi per un anno nello scrigno — oggetto di vanto e di orgoglio per l'amor proprio *yankée* — che nella supremazia sportiva sull'eterna rivale Inghilterra vede un signacolo e un coefficiente per quella supremazia industriale e commerciale per cui lotta non meno strenuamente e non con minor fortuna.

Le ultime regate a vela italiane

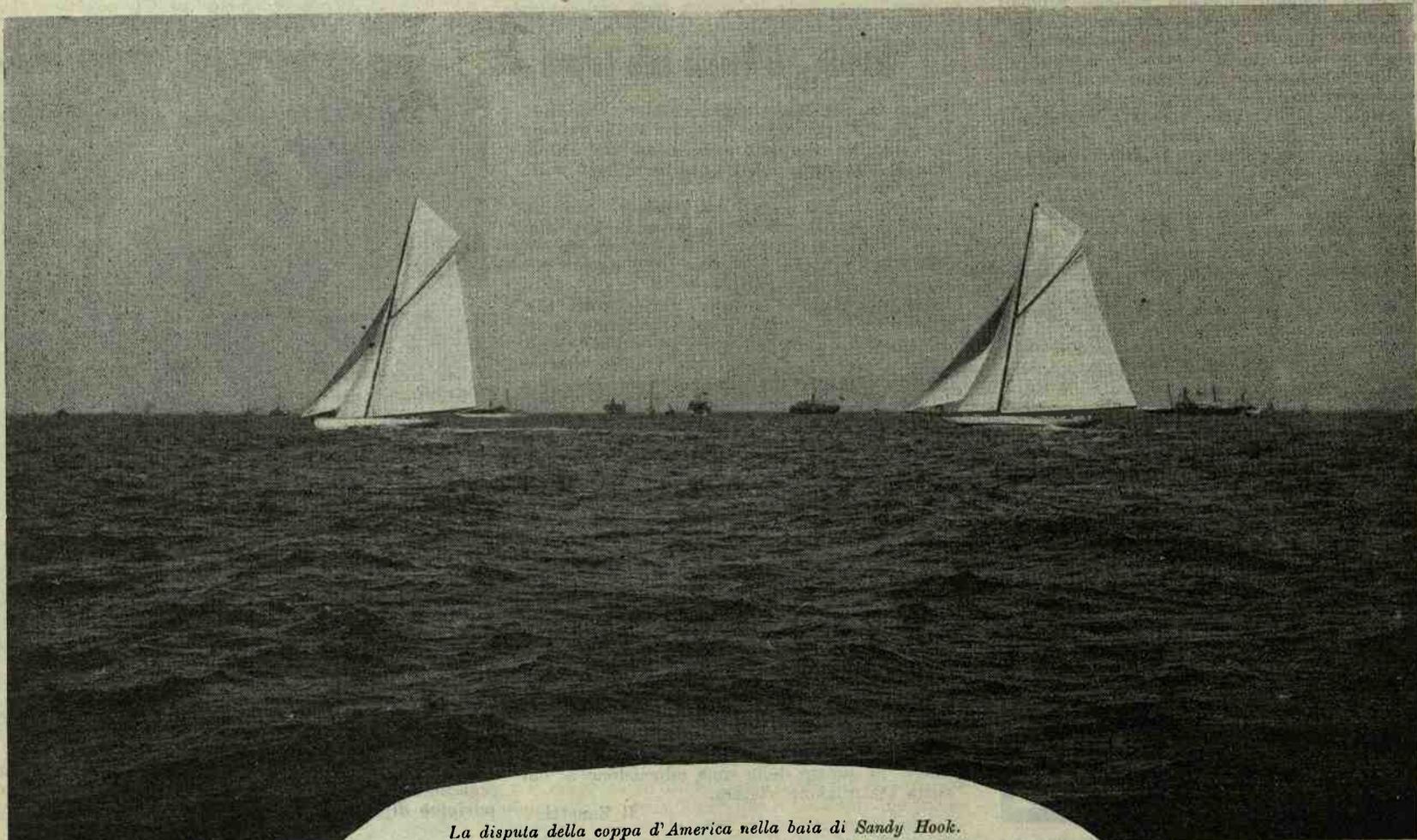
Abbiamo nei numeri scorsi parlato diffusamente di due sports dell'acqua, e cioè del nuoto e del canottaggio. Oggi, fedeli al nostro programma di non trascurare alcun ramo dello sport, ci occupiamo delle ultime regate di yachts che hanno successivamente avuto luogo nelle acque del Mediterraneo e su quelle dei nostri laghi.

Tralasciando ogni commento tecnico diamo la cronaca delle riunioni sportive di Napoli, Genova, Como, Arenzano, Varazze e Savona, corredandola di numerose ed interessanti incisioni tratte da fotografie gentilmente rimessesci dai noti fotografi avv. Abeniacar di Napoli e Arturo Frizione di Genova.

A Napoli.

Gara Miseno (yachts da 25 a 40 tonnellate). — Arrivano: 1. *Caprice* di Anatra, 2. *Molly* del Sailing-Club.

Gara Capri (yachts da 2 1/2 a 5 tonnellate). — Arrivano: 1. *Sfinge* di Anatra, 2. *Iva* di Fiorentino. *Demon* si ritira per avaria.



La disputa della coppa d'America nella baia di Sandy Hook. Il *defender* americano Reliance ha sorpassato l'inglese Shamrock III.

L'Oleoblitz è il solo Olio approvato dal T. O. I. e posto in vendita presso tutti i depositi riconosciuti dal T. O. I. stesso.

ERNESTO REINACH - MILANO



L'Oleoblitz è il solo Olio approvato dal T. O. I. e posto in vendita presso tutti i depositi riconosciuti dal T. O. I. stesso.

ERNESTO REINACH - MILANO

Gara Posillipo (yachts da 1 a tonnellate 2 1/2). — Arrivano: 1. *Dai-Dai II*, di cui è proprietario il principe Fondi; 2. *Dai-Dai I*, di cui è proprietario il signor Gigli.

Gara Vesuvio (yachts di una tonnellata). — 1. *Ero* del barone Pasca, 2. *Leandro* di Anatra, 3. *Omen* del sig. Visetti.

Gara Sorrento (premio dono del Ministro della marina; percorso 21 miglia). — Arrivano: 1. *Molloy*, 2. *Acnaib*.

Gara Napoli (1° premio, dono dell'Amministrazione provinciale di Napoli; percorso 14 miglia). — Arrivano: 1. *Sfinge*, 2. *Jeva*.

Gara Partenope (per yachts da 1 a 1 1/2 tonnellate; 1° premio, L. 150; 2°, L. 75. Seconda prova del Campionato Principe di Napoli). — Arrivano: 1. *Dai-Dai II*, 2. *Dai-Dai I*.

Gara Amalfi (da 1 tonnellata in meno; premio coppa della Sezione Partenopea; percorso 7 miglia). — Arrivano: 1. *Leandro*, 2. *Omen*, 3. *Ero*.

Gara reale per yachts da 5 a 40 tonnellate, primo premio orologio, donato dal Re. — Arrivano: 1. *Caprice*, 2. *Molly*.

Gara Sirena per yachts da 2 1/2 a 5 tonnellate. — Arrivano: 1. *Sfinge*, 2. *Ilva*.

Gara Positano per yachts da 1 a 2 1/2 tonnellate. — Arrivano: 1. *Dai-Dai II*, 2. *Dai-Dai I*.

Gara Rovigliano (Corinthian), primo premio, Coppa Principe di Sirignano. — Arrivano: 1. *Ero*, 2. *Leandro*.

A Arenzano.

Gara Mary. — 1. *Linotte*, 2. *Vanessa*, 3. *Nameless*.

Gara Città di Arenzano (1 tonn.). — 1. *Fulgur*, 2. *Dai-Dai III*, 3. *Hélène*.

Dai-Dai III domanda la stazza di *Fulgur* che vien fatta dallo stazzatore del Club signor Rolla.

Gara Pro Opere pie Arenzano (da 1 a 5 tonn.). — 1. *Eros*, 2. *Yole*, 3. *Luigina*.

Nella **Gara Liguria** (serie barche a vela tipo gozzi o canotti) tagliano il tragnardo *Glin-Glin* del sig. Baglietto, *Miriam* del sig. Oderigo, *Vulturium*, *Teresa*, *Giovannina*, *Gino*, *Ry*, *Tres Hermanos* del sig. De Filippi, *Febo* del sig. Baglietto e *Nereide* del sig. Castellano.

Arrivano primi *Glin-Glin*, *Miriam*, *Vulturium*.

A Varazze.

Questa volta il « Club della Vela » ha potuto dimostrare tutta la bontà della sua organizzazione sportiva.

Le regate infatti non potevano riuscire più ordinate e più brillanti. Per dare il merito completo a chi ha coadiuvato alla buona riuscita



Napoli - Corsa degli yachts da 2 1/2 a 5 tonn. Sfinge e Demone.

(Fot. Abeniacar).

grotto Cambiaso, *Jole* del signor Simone, *Fava Priamar* del dottor Ignazio Zini.

Sander impiega ore 1,53' 21", 1° premio; *Luigina* ore 1,56, 2° premio; *Nila* ore 1,57' 28", 3° premio. Segue *Jole* in ore 1,59' 41".

Gara Varazze per yachts di 5 tonnellate. Corrono *Melisenda*, del signor Mario Dall'Orso, guidato dal signor Ettore Boccicardo, ed *Tros* del signor G. B. Mongiardini.

Melisenda impiega a fare 12 miglia ore 2,01' 30" (1° premio); *Eros* ore 2,47' 51" (2° premio).

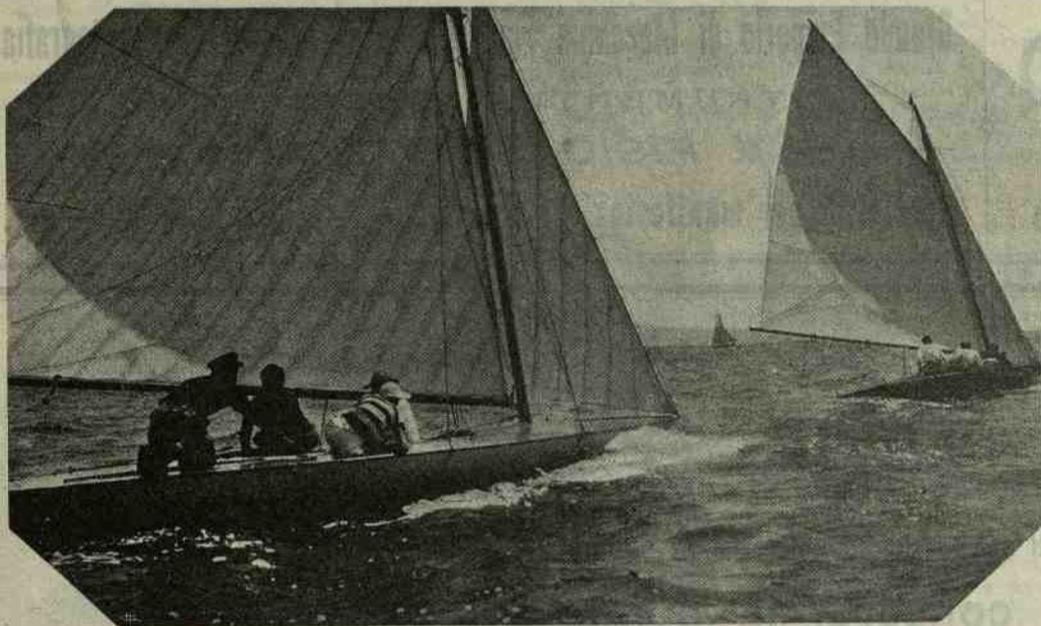
Gara Liguria per la serie speciale imbarcazioni tipo canotto e gozzo.

Glin-Glin impiega ore 2,33' 13" (1° premio); *Teresa*, del signor Ottavio, ore 2,45' 30" (2° premio); *Vivi*, del signor Camogli, ore 2,46' 11" (3° premio); *Febo*, del signor P. Baglietto, ore 2,48' 36" (4° premio); *Miriam*, del signor Oderigo, ore 2,49' 51" (5° premio).

La **Gara Corsaro**, che doveva essere gara solitaria per gli una tonnellata, in seguito al tempo incerto divenne gara Corinthian. I concorrenti devono fare un giro solo, 3 miglia.

Zazà impiega ore 0,43' 53" (1° premio, oggetto d'arte, dono del cap. E. D'Albertis); seguono *Linotte* in ore 0,45' 32"; *Rameless* in ore 0,45' 51"; *Fram* in ore 0,46' 7"; *Dai-Dai III* in ore 0,47' 27".

(Il seguito al prossimo numero).



Napoli - Dai Dai II del principe Fondi e Dai Dai I del sig. Gigli

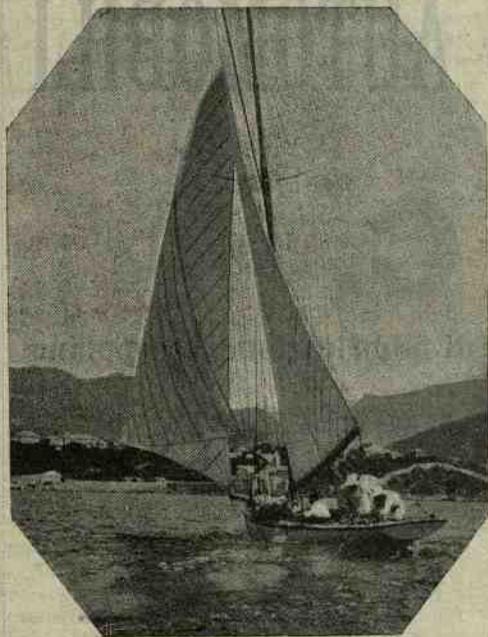
(Fot. Abeniacar).

delle gare, dobbiamo dire che il « Club della Vela » ebbe un prezioso ausilio nell'opera del presidente del Comitato signor Gottardo Lavarello, nel capitano Prospero Lavarello ed in generale in quasi tutti gli egregi signori componenti il Comitato.

Gara Gigena per la prima serie di una tonnellata; percorso 9 miglia circa. — *Fram* impiega ore 1,44' 26", 1° premio; *Zazà* ore 1,58' 09", 2° premio; *Linotte* ore 2,3° premio; *Dai-Dai III* ore 2,59", 4° premio.

Fram però venne sclassificata per avere toccata la boa di traguardo alla partenza, quindi venne classificata prima *Zazà*.

Gara Fram per yachts di tonn. 2 1/2. Corrono *Sander* del cav. A. Dario Centurini, *Luigina* del sig. Foscati, *Nila* del marchese avv. G. Ne-



Genova - Melisenda di Mario Dall'Orso 1° della 3ª serie 5 tonn. (Fot. A. Frixione).



Genova - La partenza della 1ª serie, 1 tonnellata.

N. 8 Emma di De Negri, n. 5 Zazà di Ghigliotti, n. 18 Fearless di N. N.



FRNET-BRANCA
Specialità dei
FRATELLI BRANCA - MILANO

AMARO, TONICO
Corroborante, Digestivo

Guardarsi dalle contraffazioni

AUTOMOBILI . DELAHAYE-COTTEREAU

Accessori: Olii, Benzina, Grassi, Pezzi di ricambio, Vestiari, ecc.

Grandioso deposito presso: **CORRADO FRERA E C. - MILANO-TORINO**

DUPLICE VITTORIA DELLA GRAN MARCA ITALIANA

" STUCCHI ,, già PRINETTI STUCCHI

Velocipedi

Nella Grande Corsa Nazionale XX Settembre, ROMA-NAPOLI-ROMA, Km. 460, giunse

PRIMO

SPADONI, montando bicicletta

" STUCCHI "

senza allenatori e senza cambiar macchine come lo prescriveva il Regolamento (art. 12).

Motociclette

Nella Corsa del Velodromo di Porta Salaria, giunse

PRIMO

di 3 giri, **SPADONI**, montando motocicletta

" STUCCHI "

che trionfò sulle più note concorrenti estere.

Stabilimenti " STUCCHI ,, già Prinetti Stucchi — MILANO - Via Tortona, 11.

ARTURO AMBROSIO

Magazzino Fotografico

TORINO - Via Roma, 6 - TORINO

Grande Emporio di Macchine Fotografiche e accessori per Fotografia

STRUMENTI DI PRECISIONE

* FISICA E OTTICA *

Specialità per manifestazioni sportive - Macchine istantanee, ecc.

ATTESTATI

di Distinti e Spassionati amatori dell'Automobile

dichiarano concordi la bontà pratica

delle

PNEUMATICHE " ERCOLE ,, per AUTOMOBILI

PRODOTTE E BREVETTATE DALLA CASA

PIRELLI & C.

le quali, per la eccellenza dei materiali impiegati ed il perfezionato sistema di fabbricazione, accoppiano

resistenza, scorrevolezza e facilità di montaggio.

PIRELLI & C.

MILANO

TORINO - NAPOLI

P. GANDOLFO - Barriera di Francia - TORINO
Motonafta per Automobili - Benzina per Industrie.

Fornitore di S. M. la Regina Madre - di S. A. I. e R. la Principessa Laetitia - di S. A. R. il Duca di Genova - dell'Automobil Club di Torino - della F. I. A. T. e delle più note Ditte e chauffeurs italiani. — Qualità e misure garantite.

I Campionati Podistici Italiani

Sono le 18 precise del 19 settembre e lasciamo Torino. Mi rincantuccio in un angolo del mio scompartimento e penso. Un signore di fianco a me mi chiede: « Scusi, quei giovanotti tutti in maglia e così allegri, chi sono? ». « Sono podisti, rispondo quasi con fierezza, e vanno ad Alba a concorrere ai Campionati italiani ».

Le stazioni si susseguono l'una all'altra. La notte è calata rapidamente. Mi affaccio al finestrino. Nel cielo cominciano a brillar le stelle. Ciò è di buon augurio per domani.

Alle 21,40 puntualmente, caso strano, si mette piede in Alba. E qui cominciano le festose accoglienze. Malgrado l'ora affatto incomoda l'egregio presidente dell'Unione Ciclistica Albese, signor Secco Perfetto, il cortese signor Bolmida Giovanni, impresario del Velodromo di Alba, il distinto signor Dino Muratori, redattore del giornale locale *La Bandiera*, con vari altri signori di cui mi sfugge il nome, sono venuti ad attendere alla stazione. Presentazioni, saluti, complimenti, e poi via in fretta alla ricerca di un albergo per satollarci prima e riposare poi. Si preferisce il *Nuovo Elefante*, dove il gentile proprietario ci riceve molto cortesemente, e ci fa posto per tutti, non senza fatica.

Sono le 22 1/2, si mangia in buona compagnia, e allegramente. Alle 23 1/2 ritirata per tutti i podisti trovati a zozzo per l'albergo. Alle 24 il Consiglio dell'U. P. I. dà ancora prova di buona volontà sportiva. Spedisce vari comunicati ai giornali e si accorda per le attribuzioni del dimani. All'una del 20 settembre a dormire. Confesso che ne avevo gran bisogno, ma fu un pio desiderio. Dall'una alle tre gran concerto fuori programma tenuto da vari podisti, disgraziatamente alloggiati nella camera attigua alla mia. Prego l'amico carissimo Nicola (cassiere dell'U. P. I.), che ben li conosce, ad acquetarli. Pare che l'idea sia stata buona. Dormo, credo, un paio d'ore. Alle 5 1/2 visita al firmamento. Sono in questo punto sve-

ritirarsi. Si giunge così alla prima ora. Negri e Marani hanno coperta la splendida distanza di m. 11.200. A 20 metri viene Geizinger, poi a 60 Bechis e Mosso. La gara non cambia. Accelerano i distaccati, accelera la testa. E la marcia continua interessante, disputata con vera tenacia. Oramai si avvicina il termine. Pochi giri ancora e poi Marani, dell'*Unione Sportiva* di Milano, passa primo il traguardo dopo un ultimo giro velocissimo. Egli ha percorso Km. 30 in ore 2 53' 13". Il tempo è veramente superbo; 2. è il Negri, del *Club Ideal* di Como, in ore 3 53'. Questo giovane marciatore è molto festeggiato, avendo per 3/4 del percorso condotta la gara; 3. Geizinger, della *Pro Italia* di Milano, camminatore temibilissimo; 4. Mosso, del *Club Audace* di Torino, molto applaudito per lo stile perfetto di camminatore. Il Bechis a poca distanza dell'arrivo, scoraggiato, ha abbandonato la lotta.

Suona mezzogiorno. La prima gara è fatta. Milano può già essere soddisfatta.

Esco assieme al Consiglio dell'U. P. I. e ci... avviamo all'albergo per desinare. Proprio sul più bello veniamo sequestrati. Il compito signor Secco Perfetto ci vuole a pranzo in casa sua. Rifiutiamo cortesemente. Egli insiste. Replichiamo. Fatica vana. Bisogna obbedire. Sono le 12 1/2 ed entriamo in casa del nostro ospite. Accoglienza cordiale da parte della sua gentile signora, feste dai graziosi bambini... e a mangiare.

Alle 15 si ricomincia. Batterie, *repechage* e finale del Campionato di corsa veloce (metri 100).

Nella prima Batteria giungono: 1. Garella, 2. Grassi. Nella seconda: 1. Casalis, 2. Mandelli. Nel *repechage*: 1. Ratti.

Alcuni istanti di riposo poi la finale.

In questa giunge 1. splendidamente Garella del *Club Audace* di Torino; 2. Grassi della *Mediolanum* di Milano; 3. il bravo Casalis del *Club Audace* di Torino; 4. Karibo, un simpatico ginnasta di Roma che gareggiò pel *Club velocipedisti* di Alessandria; 5. Mandelli della *Mediolanum* di Milano.

L'arrivo di questa corsa è bellissimo. All'infuori del Tarella che ha un buon vantaggio, tutti gli altri sono vicinissimi.

E veniamo al Campionato, corsa di mezzofondo (metri 1500). L'entusiasmo è in crescendo. Altra distribuzione di bracciali, raccomandazioni e... lo starter abbassa la bandiera. La testa è presa subito con andatura velocissima da Galmozzi, seguito dal gruppo quasi compatto. Dopo il primo giro cominciano i distanziamenti. Precede il Galmozzi, seguito da Nicola e Penna. Al secondo giro Penna avanza in modo deciso e passa il Nicola che non si attacca. Il treno è molto forte. Presto il Penna passa anche il Galmozzi e conduce l'ultimo giro in testa. Primo è dunque al traguardo Penna della

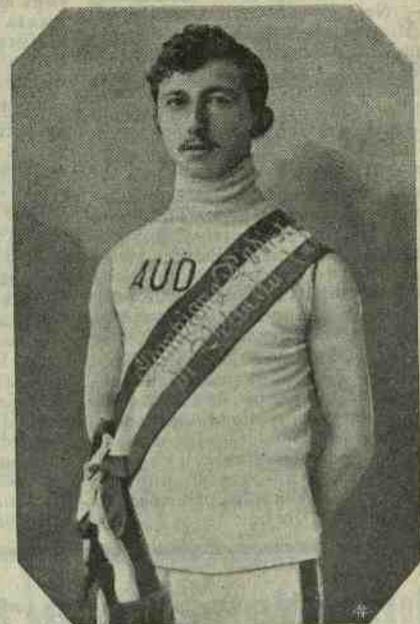
Cristoforo Colombo di Genova; 2. a venti metri, Galmozzi, della *Nicolò Barabino*, di Sampierdarena, che ha corso egregiamente; 3. assai bene Ghezzi della *Pro Italia* di Milano; 4. Nicola del *Club Audace* di Torino (campione del 1902); 5. Zambone, caporale nel 25° regg. fanteria; 6. Maggi del *Club Libertas* di Milano; 7. Cazzulani della *Pro Italia* di Milano; 8. Armellini del *Club Audace* di Torino; 9. Rimonda dell'*Unione ginnica* di Saluzzo.

La sconfitta del Nicola ha bisogno di una spiegazione. Attualmente questo valoroso *sportsman* è allievo ufficiale nel 25° fanteria e non poté essere esentato dalle manovre militari durante un mese intero. Un altro podista, forse, avrebbe preferito rinunziare alla lotta e con essa l'onorifico titolo detenuto. Ma il Nicola non volle ed il mondo podistico gli deve lode pel suo proposito.

E così si giunge al Campionato corsa di resistenza. Il pubblico prevede che gusterà emozioni, data la presenza di due rivali del genere: Ferri e Volpati. Ambedue già campioni d'Italia, è questa la terza volta che si incontrano nella gran gara nazionale.

I concorrenti sono subito allineati e partono in gruppo serrato. Volpati conduce la corsa, Ferri gli sta alle calcagna e tutti gli altri lo seguono. La corsa è veloce ed interessa moltissimo. Presto incominciano i distanziamenti. Volpati, Ferri, Rasero avanzano il gruppo di qualche diecina di

metri. Tutti marciano stupendamente. La prima ora sta per scoccare. Il piccolo e giovane Rasero è stato un po' staccato ma si mantiene un buon terzo. Ci avviciniamo alla fine e cominciano le volate di Volpati per distanziare il Ferri. Ben



G. Tarella dell'Audace di Torino
Campione Italiano di velocità 1903-904.

tre di questi tentativi sono rimasti infruttuosi. Il campione bolognese pare che non abbandonerà il suo rivale che all'ultimo giro. Per la quarta volta il Volpati attacca una volata fortissima e la mantiene per ben duecento metri.

Volpati è riuscito. Egli avanza tutti di quasi cento metri e, per gli intelligenti di podismo, ha corsa vinta.

Infatti i pochi chilometri che gli rimangono a fare sono coperti come in un lampo. Termina la corsa. Il Volpati, della *Pro Italia* di Milano, dopo un ultimo fortissimo giro passa primo il traguardo fra grandi battimani. Egli ha coperto i km. 25 in 1 ora e 33 minuti; 2. staccato è Ferri della *Virtus* di Bologna (campione del 1902); 3. Palazzoli; 4. Rasero della *Forza e Coraggio* di Asti; 5. Vaccari della *Cristoforo Colombo* di Genova; 6. Bonfiglioli della *Virtus* di Bologna; 7. Cermelli della *Nicolò Barabino* di Sampierdarena; 8. Petrini della *Società Remo* di Torino.

I Campionati hanno termine. Sono le 18 1/2. Dietro vivo desiderio dell'ill.mo conte Gastone di Mirafiore, presidente onorario dell'Esposizione di Alba, del sig. Secco Perfetto e di altre personalità, si improvvisa in fretta ed in furia una corsa su metri 600.

Questa gara solleva un po' di discussione. Alla fine i concorrenti partono. Giunge 1° molto bene Ghezzi (*Pro Italia*, Milano); 2. vicinissimo Nicola (*Club Audace*, Torino); 3. assai bene Lambone (soldato 25° fanteria). I premi di questa gara sono offerti dalle succitate personalità.

Crede di andarmene. Nossignore! Abbiamo ancora un tentativo di record su metri 500. Il recordmann, un simpatico e robusto giovanetto della *Cristoforo Colombo* di Genova, sig. Orselli, copre tale distanza in 17 secondi.

Alle 10 1/2 siamo tutti a tavola. Una cinquantina circa di commensali, compresi i rappresentanti dell'Esposizione, del Municipio, della stampa locale e dei giornali *La Stampa* e *Stampa Sportiva* di Torino.

Il banchetto ben servito ed eccellente riesce cordialissimo. Alle frutta, come di prammatica, i brindisi. Si alza per primo il rappresentante del Municipio il quale ha parole cortesi per l'U. P. I. ed i suoi campionati. A sua volta l'egregio incaricato del Comitato dell'Esposizione tessesse complimenti sul successo degli odierni campioni e sul podismo in particolare. In ultimo il signor Bolmida aggiunge poche parole. A tutti risponde per l'U. P. I. il vice-presidente Ostorero, e tanto lui quanto i precedenti oratori ebbero applausi.

Alla sede del Veloce Club ebbe luogo la premiazione, in cui si verificò qualche vivace discussione e qualche battibecco. Tutto però si appianò coll'intervento del presidente sig. Mina, e così si chiusero i settimi campionati pedestri italiani che segnano una nuova tappa nella storia dell'Unione e nella vita dello sport pedestre italiano che questa prese un'ale e ignorato e che oggi fiorisce in modo così meraviglioso e rigoglioso.

Audax.



I Campioni: (1) Ferri, (2) Volpati fra un gruppo di soci dell'Atalanta di Torino.

gliato da un gran grido. « È sereno, è sereno ». Mai come in quel momento ho desiderato (non sul serio però!) che per due giorni piovesse a catinelle. Mi vesto ed esco. È una giornata veramente splendida, e ne sono molto lieto. Di fuori trovo già il Consiglio dell'U. P. I. coi gentili signori dell'altra sera.

Si forma il corteo con a capo la Banda, e ci si avvia alla stazione ad attendere i ritardatari. Il treno è arrivato. Qualcuno è sceso e si unisce a noi. Si rifà la strada, poi un gran giro, quasi trionfale, attraverso la città e poi subito al Velodromo per un bel viale lungo quasi un chilometro.

Alle 8 1/2 ingresso nel Velodromo, dove si è già radunato un pubblico discreto. Ammirò subito con un colpo d'occhio la bella pista, molto bene rimodernata ed adattata per l'occasione dall'intelligente signor Bolmida. Una minuta visita, da parte del Consiglio dell'U. P. I., alla pista, qualche ordine, distribuzione di bracciali, disposizioni varie... alle 8 3/4 si dà la partenza del Campionato italiano di marcia.

Subito il passo è velocissimo: Marani di Milano e Negri di Como staccano il gruppo di una cinquantina di metri. Viene terzo Geizinger di Milano. Dietro a lui avanzano con passo elegante e molto ammirato Bechis e Mosso di Torino. Infine passano Bernini e Reborà di Cornigliano Ligure. Questi due ultimi, dopo vari giri, preferiscono

“ EADIE ”
“ WILSON ”

Serie per Biciclette e Motociclette di fama mondiale, insuperabile per eleganza e scorrevolezza. -- Ogni pezzo come garanzia porta la marca di fabbrica.

Rappresentante per tutta l'Italia con Deposito.

Milano - GIULIO MARQUART - Torino

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

LE CORSE DI CANOTTI AUTOMOBILI. — Nel prossimo inverno avrà luogo a Montecarlo una Esposizione internazionale di canotti automobili.

Questa Esposizione sarà seguita da una serie di corse di velocità e di resistenza nelle acque di Monaco. I premi per tali gare ammontano a centomila franchi.

LE PROIBIZIONI CONTINUANO.

Le autorità proibiscono quest'anno anche la corsa del *record* automobilistico su dieci e su un chilometro, fin qui disputatasi nei dintorni di Padova e che si annunciava per il 12 ottobre.

Dagli automobilisti si ripetono le pratiche per avere il permesso, ma, a quanto sembra, la revoca è impossibile.

PER LA COPPA GORDON BENNETT 1904. — Le Case tedesche fabbricanti di automobili hanno deliberato di partecipare l'anno prossimo alla gara per la coppa di Gordon Bennett, che, come è noto, avrà luogo in Germania.

Le *equipes* iscritte finora sono dunque cinque: Austria, Francia, Germania, Inghilterra e Stati Uniti.

UN VIAGGIO POCO COMUNE.

Sono giunti a Londra i coniugi americani Glidden, che in automobile hanno girato tutta l'Europa, spingendosi sino al Circolo polare artico. Percorsero in totale 11,000 chilometri, con una media di 200 chilometri al giorno.

IL SALONE PARIGINO. — Il 30 corr. avrà luogo la chiusura delle iscrizioni per la sesta Esposizione automobilistica nel Grand Palais. Quest'anno le richieste sono così grandi che hanno già superato i 25,000 metri di spazio, cosicché sarà necessario di ridurre in proporzione tutte le richieste fatte.

GARA DI MOTOCICLETTE A CREMONA. — Riuscitissime furono le gare disputatesi il 28 corr. a Cremona.

Corsa Pro Cremona (motociclette), km. 50. — Prima batteria: 1. Giuppone (*Peugeot*) di Torino, in 52' 9"; 2. Tamagni (*Marchand*), di Piacenza; 3. Lyonel (*Peugeot*), di Parigi; 4. Pavese di Milano. 5. Pezzi di Torino.

Seconda batteria: 1. Brambilla (*X*), di Milano, in 49' 21"; 2. Cerabolini (*Sarolda*), di Milano; 3. Boschis (*Quagliotti*), di Torino.

Classifica generale: 1. Brambilla, 2. Cerabolini, 3. Boschis, 4. Giuppone.

CICLISMO

LA CORSA DEGLI OTTO GIORNI VINTA DA GOUGOLTZ. — E' finita al Velodromo Parigino di Buffalo la corsa degli 8 giorni, che venne ridotta a 56 ore causa la pioggia.

Primo della classifica complessiva è il vecchio campione Gougoltz che ha coperto nelle 56 ore km. 2065; 2. Petit Breton, km. 2063; 3. Georget, km. 2056; 4. Pothier, km. 1991; 5. Fischer, km. 1924; 6. Kimble, km. 1804; 7. Darragon, km. 1567.

Il miglior avversario del vincitore fu Petit Breton che tenne la testa nelle ultime 4 giornate ma non riuscì a recuperare alcuni chilometri perduti nelle prime ore.

IL CAMPIONATO MONDIALE DEI DILETTANTI. — Il campionato del mondo per dilettanti su pista disputatosi a Londra è stato vinto dall'inglese Reed; 2. Benyon.

Il tedesco Engelman, riuscito primo a Copenaghen, non partecipò alla gara odierna.

Cedrina di Torino e Conti di Borgo Sesia. Detta gara nel 1901 fu vinta da Daneo e nel 1902 da Emanuele Cedrina.

IL CONVEGNO E LE CORSE DI CREMONA. — In occasione del convegno ebbero luogo le corse su pista. Eccovi l'esito delle due prove principali:

Corsa Italia (bicicl. dilettanti libera a tutti). — Finale: 1. Ballari di Parma, 2. Taylor di Bologna, 3. Garanzini di Milano, 4. Verri di Mantova.

Al convegno intervennero le squadre di Casalbuttano, Soresina, Brescia, Crema, Chiavari, Castelleone, Alessandria, Lonato, Milano, ecc.

Un solenne ricevimento fu fatto agli arrivati nel palazzo municipale.

IL GRAN PREMIO DI GINEVRA. — Nella gara finale del Gran Premio di Ginevra riuscivano: 1. Meyers (olandese), 2. Mayer (tedesco), 3. Rutt (tedesco).

LE CORSE A MAGONZA. — Arend vinse la prova principale, battendo Jacquelin secondo e Kudela terzo.

UN NUOVO CAMPIONE. — Il campionato ciclistico francese di resistenza per dilettanti è stato vinto da Cadolle, che ha coperto chilometri 100 in ore 3,4'37" 1/5.

LA GARA PAVIA-MILANO E RITORNO. — Sul percorso Pavia-Milano e ritorno (km. 60), si svolse una corsa ciclistica popolare promossa dall'instancabile sig. Rolando.

Numerosissimo pubblico; ottimo il controllo a Milano gentilmente prestato dall'Unione Sportiva Milanese capitanata dai sigg. Ferrario e Cazzaniga. Si presentarono allo *starter* 17 corridori.

Ecco l'ordine degli arrivati: 1. Algeri di Voghera in ore 1,43"; 2. Bianchi di Milano a due macchine, 3. Albertario di Zeccone, 4. Sforzini, 5. Ego. In tempo massimo: Pizzi, Della Casa, Pianciola, Quadro e Giolo.

CONVEGNI NEL VERONESE. — A Zevio si tenne un convegno ciclistico, cui intervennero 80 società. Ebbero luogo le corse su pista.

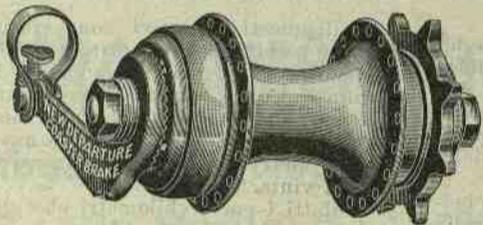
Nella *Gara Zevio* arrivano: 1. Segantini, 2. Battistalla, 3. Moretto, 4. Albaro, 5. Adreoli.

Nella *Gara Beneficenza*: 1. Zambotto, 2. Dindo, 3. Beghini, 4. Camola, 5. Galasso. A Peschiera ebbe luogo pure un convegno del Touring, riuscitissimo.

I Mozzi "New-Departure" Mod. 1903

con FREE WHEEL e freno a contro pedale

applicabili



a qualunque
bicietta.

sono insuperabili di qualità e funzionamento, e quindi ovunque i preferiti.

Dep. esclusivi per l'Italia: C. Frera e C. - Torino-Milano

"TOT"

DIGESTIBLE-CACHETS
Digestivo in cacheta, d'origine anglo-americana, che agisce per graduale antisepti direttamente sulle vie digerenti, biliari, ed intestinali, con sorprendente efficacia.

IL CAMPIONATO PIEMONTESE. — Sul percorso Torino-Pinerolo-Avigliana-Torino, km. 90, si è disputato domenica il Campionato piemontese. Riuscì vincitore Remondino di Alessandria, in ore 2'34"; 2. Miglio di Torino, 3. Micca di Torino, 4. Pessione di Torino, 5. Cuniolo di Tortona, 6. Ghio di Rivoli, 7. Fiorio di Torino. Nel tempo massimo: Trinchero, Borsotti, Ponzio, Tosco, Sordo,



Frein Bowden, 12, Avenue de la Grande-Armée, Paris

— Dio mio! Come sono disgraziata! Sempre colle tue stupide economie! Invece di quel sordido freno, buono tutt'al più come pinza per lo zucchero, tu m'avresti potuto comperare un vero freno **Bowden!**

Vendita al dettaglio ovunque - Vendita all'ingrosso:

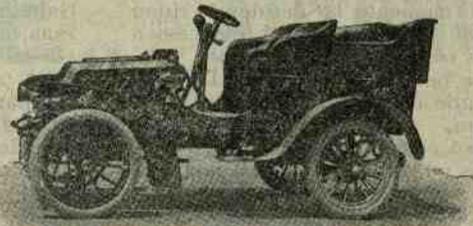
Milano: Fabbre e Gagliardi - Corrado Frera e C. - Giulio Marquart (già Marquart e Isenburg) - Secondo Prati - Sironi - Oggioni e C. - M. Türkheimer.
Torino: Fabbre e Gagliardi - Corrado Frera e C. - Giulio Marquart (già Marquart e Isenburg) - Fratelli Picena - M. Türkheimer.

Syndicat Français des Brevets E. M. Bowden Ltd

2, Avenue de la Grande Armée - PARIS (Ind. Télégr.: Freinbowd - Paris).

DE DION BOUTON & C^{IA}

AUTOMOBILI



LA POPULAIRE 6 HP

con retromarcia a pedale, ruote legno,
chassis su molle allungate. . . . L. 4500

LA POPULAIRE 9 HP

chassis speciale, con tonneau di lusso a 4
posti, come sopra, completamente finita. L. 5500

Agente Generale per l'Italia

FIRENZE ETTORE NAGLIATI FIRENZE
Via Panzani, 26 Via Panzani, 26

LA DIREZIONE DEL T. C. I. A REGOLEDO. — La gita del T. C. I. a Regoledo sopra Bellano ha avuto luogo domenica 20 settembre. Un centinaio fra ciclisti e motociclisti arrivarono fra le 10 e le 11 alla stazione della funicolare, e con questa salirono allo splendido albergo dove li attendevano i soci dott. Gatti e F.lli De Paulis, proprietari, che poi li accompagnarono ad una minuta visita di quel grandioso stabilimento idroterapico.

Alle 12 ebbe luogo la colazione alla quale presero parte il direttore generale del Touring comm. Johnson, i consig. Ardenghi e Gorla, i consoli Alessandro di Busto, Lecco, Como, Asso, Bellano, Seveso, Corbetta, Cernusco, accompagnati da numerose schiere di soci.

Il tempo splendido favorì i gitanti che scesi a Bellano visitarono l'Orrido e si sparsero poi chi per Bellagio, Argegno, Como, chi per la via di Lecco, altri per la Brianza riportando una lietissima impressione d'una giornata trascorsa lieta e ridente come il paesaggio che si era visitato.

«RECORD» DILETTANTI. — Audemars, il campione mondiale di resistenza (dilettante), ha battuto sulla pista di

Berlino il record mondiale dell'ora in bicicletta (dilettanti), con allenatori. Allenato da Kaiser e Darioli, ha coperto km. 69, m. 477.

L'ULTIMA CLASSIFICA FRANCESE DEI CORRIDORI. — L'U. V. F. a Parigi ha classificato in tal modo i più noti corridori:

Fuori categoria: Ellegaard, Mayor-Taylor, Meyers, Arend.

Prima categoria: Jenkins, Bixio, Kimble, Grogna, Van den Born, Rutt, Eros, Jacquelin, Piar, Massart.

Seconda categoria: Ruinart, Durand, Carapezzi, Michiels, Dourotte, ecc.

LE VITTORIE DI DEL ROSSO. — A Maubenge il corridore ciclista italiano Del Rosso, di Montecatini, giunse primo nella corsa principale della riunione colà tenutasi il 21 corr., 2. fu Mayer, 3. Carapezzi (ital.), 4. Erhmann.

UN CAMPIONE AMERICANO IN EUROPA. — È partito da New York, diretto in Europa, il ciclista americano, campione di resistenza, Nat Butter.

CORSE CICLISTICHE A MONTECATINI. — Arrivarono primi nelle decisive Gardellini e Castellani, poi Castellani e

Severi. Facevano parte della Giuria i deputati Casciani, principe Pietro Lanza di Scalea e Francica-Nava. Assisteva alle corse il cardinale Serafino Vannutelli.

AUDAX

LA CHIUSURA DELL'AUDAX DI TORINO. — Fu effettuata la terza ed ultima marcia ufficiale della stagione sul percorso Torino-Santhe-Biella-Cavaglia-Ivrea-Torino, km. 200 in 16 ore. Gli audaces arrivarono freschissimi con alquanto vantaggio sul tempo stabilito dall'orario di marcia.

Eccovi i nomi dei gitanti — *audaces:* avv. G. Negro, G. Richetta, Setragno, Rua, Nuti, Bonino, Gatta, Menardi, Guglielminetti, Colomba, Pegnetti, Ciravegna, Panighini — *aspiranti:* Avondetto F., Bertolè L., Bonino G., Briatore G., Castelli E., Ceresa B., Garetto D., Gellato F., Merlo G., Montescani F., Palestrino G., Repettati A., Re M., Rista G., Silvani F., Visconti M.

IPPICA

CONCORSO IPPICO A SAVIGLIANO. — I Categoria (lancieri): 1. Ajello An-

CICLISTI!

Provate **LA VITTORIA** per impedire la sfuggita dell'aria dalle gomme perforate. Garanzia assoluta delle gomme. Chiedete listino: **E. Balbi, Torino, Piazza Castello, 18.**

tonio, 2. Cerri Carlo, 3. Lodi Giovanni, 4. Grilletta Nicola, 5. Abbati Giacinto, 6. Saldarini Severo.

II Categoria (caporali): 1. Valeriani Romolo, 2. Inglese Alessandro, 3. Pellicciari Vito, 4. Parvis Francesco.

III Categoria (sott'ufficiali): 1. Nebbia Cesare, 2. Antonacci Alessio, 3. Fusco Giovanni, 4. Mambretti Erminio.

IV Categoria (sott'ufficiali): 1. Scattone Giovanni, 2. Cavino Alfonso, 3. Nebbia Cesare, 4. Scaramuzza Giovanni.

LE CORSE IPPICHE A ODERZO. — Giunsero: 1. Candida del marchese Mangilli, 2. Falco di Biadene, 3. Camelia di Pieropan.

PAPER HUNT NOTTURNO A GALLARATE. — Riuscitissimo un *paper hunt* indetto dagli ufficiali del reggimento Genova Cavalleria. Il meet Cascina della Costa ore 12 1/2. Funzionava da *master* il colonnello Muschini; faceva da volpe il capitano Mamoli. Si ebbero diversi buoni galoppi. Il sottotenente Gauthier ebbe l'onore della coda. Alle 4 1/2 del mattino gli ufficiali facevano ritorno a Gallarate con i due *stages* del reggimento per prendere parte alle consuete manovre.

ALLA SOCIETÀ DI TREVISO. — Dalla Società Ippica di Treviso furono deliberate 4 giornate di corse, e precisamente il 3 novembre, corse al trotto fra dilettanti; 8, 10 e 11 novembre, concorsi ippici e corse al galoppo. In sostituzione del dimissionario cav. G. B. Gelsomini fu nominato a cassiere l'egregio signor Carlo Vianello di Nicola. La scelta non poteva essere migliore. Congratulazioni.

LA MORTE DEL NOTO FANTINO WRIGHT. — È morto il noto *jockey* Wright. Giovedì fece una terribile caduta a Saint-Ouen, montando *Bakfisch*, la favorita del premio di Dombes (siepi). Fu calpestato dagli altri cavalli. Dopo i primi soccorsi, fu trasportato in una casa, ove il giorno dopo moriva.

Il cavallo *Bakfisch*, di 3 anni, appartiene alla scuderia del barone E. Leonino.

IL CONCORSO IPPICO DI CREMONA. — I Categoria: 1. tenente Frola (*Arqueil*); 2. tenente A. Sacchetti (*Manon*); 3. F. Mazzotti (*Dalila*, del capitano De Seigneux); 4. Carletto Silva (*Draga*). — Percorso m. 804,50, con ostacoli. Tempo impiegato dal primo 1' 54".

II Categoria: 1. Aldo Giovannini (*Lord Mark*); 2. tenente A. Sacchetti (*Degrieux*); 3. Carletto Silva (*Lyon Hart*); 4. F. Mazzotti (*Renelle*, del tenente D'Alessandro). Percorso m. 804,50 con ostacoli. Tempo impiegato dal primo 1' 26"; dal secondo 2'.

III Categoria (unico ostacolo barriera): 1. A. Giovannini (*Lord Mark*), m. 1.65; 2. tenente P. Parmiggiani (*Fortuna*); 3. tenente A. Sacchetti (*Degrieux*); 4. C. Ramognini (*Arno*).

CAVALLI ITALIANI IN FRANCIA. — *Keepsake*, il cavallo vincitore del Gran Premio del Commercio, ha corso a Maisson Lafitte nell'*handicap* della Senna (fr. 2000, sotto i colori del signor Vonwiller, e non riuscì a piazzarsi. *Oak Apple* partecipò nella stessa riunione al premio Mançaneres (fr. 3000), e giunse 3° dopo *Laurier* e *Merise*. I cavalli *Aventino* e *Isabella* di Scheibler, che pure erano iscritti, non parteciparono alle corse.

Cicli

WANDERER

La prima marca del mondo.
L'unica della Germania premiata col **Grand Prix** all'Esposizione di Parigi del 1900.
La preferita dalla Casa Imperiale di Germania.

Ricco assortimento d'accessori

PNEUMATICI

Originali Dunlop

Macchine di marca

vera occasione

Prezzi d'ingrosso

Cataloghi gratis

Fanali "COLUMBIA"

L'unico a funzionamento automatico e che cioè si possa utilizzare la carica di carburo in più riprese.

Mozzi a cambio di velocità

W. F. W.

ed a ruota libera colle due velocità e con freno a contropedale funzionante sul cerchio della ruota posteriore.

EUGENIO PASCHETTA

TORINO - Corso Valentino, num. 2 - TORINO

Che i lubrificanti lo provano le **Glide** siano i più perfetti numerose dichiarazioni.

Sig. EUGENIO PASCHETTA - TORINO,

Sotto l'impressione dei buoni risultati ottenuti coi suoi lubrificanti GLIDE, le invio questa mia per poterle esprimere l'alta mia ammirazione e soddisfazione per il buonissimo effetto ottenuto. **Superando di gran lunga tutti gli altri prodotti**, essi hanno le preziose qualità: **per l'Olio**, di non deteriorare, non lasciando sedimenti, e **per l'ottima Pasta**, che a differenza del sapone e di certi grassi, di non aver azione nociva sul metallo.

Monticelli d'Ongina, 16 Settembre 1903.

GIULIANO CHIAPPARI (Corridore).

Chi dopo assicurazioni di tal natura non vorrà sperimentare i miei lubrificanti?

Spedisce franco in tutto il regno contro cartolina-vaglia di L. 0,70, una scatola di pasta; L. 0,95, una latta d'olio; L. 1,50, una scatola di pasta ed una latta d'olio.

AUTOMOBILI E MOTORI-ROSSELLI

Stabilimento via Nizza, 29 - via Baretto, 2
SALA ESPOSIZIONE - Corso Valentino, 3

**Fabbrica Automobili - Motori - Motociclette
Imbarcazioni - Motori fissi, ecc.**

L'ultima dimostrazione della bontà tecnica e costruttiva dei prodotti **ROSSELLI**, è la **Grande ed unica Medaglia d'Oro**. — **Premio d'eccellenza** guadagnato nella Riunione Internazionale Susa-Moncenisio, contro i migliori costruttori **Italiani ed Esteri**.

Prezzi di concorrenza - LISTINI ED INDICAZIONI GRATIS

Domandate il Catalogo Generale Illustrato con le nuove, originali e utili indicazioni per valutare la forza, rendimento e condotta degli automobili, motori, ecc.

Spedizione raccomandata dietro rimborso di L. 1 anche in francobolli.

FABBRICA ITALIANA

DI **ACCUMULATORI ELETTRICI LEGGERI**

BREVETTO GARASSINO 1899

TORINO - Via Artisti, 31 - TORINO

ACCUMULATORI PER TRAZIONE LEGGERISSIMI

specialmente adatti per

AUTOMOBILI TERRESTRI E FLUVIALI

Ferrovie - Tramvie

Illuminazione di Treni, Vetture, ecc.

Solidità eccezionale - Rendimento elevatissimo - Massima durata
Capacità del 90 % e più superiore ai migliori Accumulatori conosciuti

TIPI SPECIALI PER AUTOMOBILI ED ACCENSIONE DI MOTORI A BENZINA

Stazione di carica Accumulatori

ACCUMULATORI STAZIONARI

← CATALOGHI A RICHIESTA →

GIOVANNINI A MILANO. — Il noto importatore di cavalli Alfonso Giovannini di Bologna ha rilevato dal comm. Francesco Gondrand il grande stabilimento di cavalli di lusso che questo teneva a Milano e che il nuovo proprietario continuerà a esercitare unitamente alla sua prospera azienda di Bologna.

CORSE AL GALOPPO A VARESE (1ª giornata). — Terreno buono; tempo bello; pubblico numeroso.

«Premio Ticino» (a vendere). L. 1500, m. 1000. — 1. *Velia* (Brookbank), della Scuderia Napoletana; 2. *Raganella* (Manchester), della Razza Volta. Segue *Olimpia*. Vinto per una lunghezza; una dal secondo al terzo.

«Premio Casbenno» (gentlemen riders). L. 1000, m. 1400. — 1. *Tor di Nona* (prop.) di Solaroli; 2. *Arietta* (prop.) di Papi. Segue *Fiammetta*. Vinto per due lunghezze; tre dal secondo al terzo.

«Premio Jockey-Club». L. 1000, naz., m. 1400. — 1. *Cecilia* (French) di sir Rholand; 2. *Gina* (Manchester) della Razza Volta. Segue *Milena*. Vinto per una lunghezza; sei dal secondo al terzo.

«Criterium». L. 4000 per puledri nati in Italia nel 1901. Distanza m. 1000. — 1. *Celimoniana* (Bartlett) di sir Rholand; 2. *Andorra* (Hemming) di sir Harbert; poi *Wallaya*, *Canaletta*, *Poliniska*, *Romana*, *Orione*. Vinto per una lunghezza; due lunghezze dal secondo al terzo.

«Premio Campo dei fiori» (Handicap discendente). L. 1500 per cavalli d'ogni paese. Distanza m. 2200. — 1. *Mayotte* (52) (French) di sir Rholand; 2. *Rhododendron* (55) (Manchester) Razza Volta; poi *Otello*. Vinto per otto lunghezze; tre lunghezze dal secondo al terzo.

SCHERMA

MAESTRI ITALIANI ALL'ESTERO. — L'ottimo maestro Nob. Giuseppe Galante, che con tanta fortuna aveva tenuto

fin qui insegnamento a Fiume e a Zagabria, si è trasferito in questi giorni ad Amburgo, chiamato a dirigere quell'importante Società del Velodromo Rotterdam. Nel suo viaggio verso il Nord, dove lo accompagna la sua gentile signora, l'egregio maestro, dopo aver partecipato alla benefica Accademia di Venezia, si è misurato a Milano coi maestri Colombetti, Weysi e Martinelli, a Zurigo col noto maestro cav. Geraci, e a Francoforte coi maestri Gazzera e Tagliabò, facendosi ovunque ammirare per la sua arte squisita e per la sua cortesia.

Nella sua nuova residenza lo seguirono, cogli augurii degli amici, quelli cordiali della *Stampa Sportiva*.

— Il bravo maestro Giuliano Brasioli di Verona fu recentemente invitato a partecipare ad una grande accademia di scherma datasi a Klagenfurt (Austria), unitamente ai maestri Tomazzoni di Graz e Migliarini di Verona.

All'accademia parteciparono i migliori dilettanti della regione, fra cui il barone Lang, il cav. de Killinger, il signor Rosempieler e Weis Hermann, nonché l'italiano sig. Mario Giongo, che si affermò un valentissimo tiratore.

I maestri italiani furono applauditissimi e ammirati, e nel banchetto che chiuse la riunione numerosi ed entusiastici brindisi furono portati alla scherma italiana così bene rappresentata a quella festa.

Al ritorno il maestro Brasioli si fermò a Trieste, ospite di quella fiorente Società di scherma, diretta dal maestro Tagliapietra, dove fu cordialmente festeggiato e dove si misurò con ottimi tiratori, come il conte Sordina, Pallich, Schiavon, maestro Costutta, Carniel, Branzini, ecc.

IL TORNEO DI SCHERMA DI MORTARA. — Si è chiuso il torneo di scherma. Riuscirono premiati:

Maestri — *Spada*: 1. Colombetti, 2. Weysi, 3. Schepisy. — *Sciabola*: 1. Weysi, 2. Colombetti, 3. Gastaldi.

Dilettanti. — *Spada*: 1. Novach, 2. Bertinetti, 3. Sarzano; *Sciabola*: 1. Allievi, 2. Pinelli, 3. Rovati.

Classifica - Dilettanti. — *Spada*: 1. Novach.; *Sciabola*: 1. Rovati.

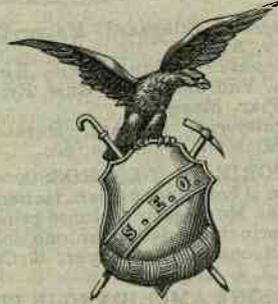
Maestri. — *Spada*: 1. Colombetti; *Sciabola*: 1. Weysi.

La gara Medaglia di S. M. il Re è vinta dal

Colombetti, che ebbe una splendida dimostrazione di simpatia.

ALPINISMO

SOCIETA' ESCURSIONISTI OSSOLANI DI PIEDIMULERA — Comunicato ufficiale — 18 ottobre martedì — Escursione extra programma: Ponte Lamasone, Alpe Cravaga Cloro Premosello.



Ore 8 ritrovo Ponte Lamasone, due ore di percorso si arriva in Cravaga. Bella vista

sui laghi Maggiore, Orta, Varese. Pranzo alla frazione Cloro. Ritorno a Premosello. Spesa preventiva del pranzo lire tre. Inviare le adesioni pel giorno dieci ottobre.

CANOTTAGGIO

UN «RECORD» IN SKIFF. — Il canottiere francese Jules Piot è andato in ventidue ore da Lione a Chalon (138 km.), con un skiff, risalendo la Saône.

VARIE

LA MOSTRA CANINA DI MORTARA. — Si è chiusa la splendida Mostra canina, indetta sotto il patronato del Kennel Club Italiano.

Oltre 150 sceltissimi soggetti furono esposti, con predominio per la razza *setters* e giudicati dai signori Lampugnani, Figari e Strazza.

Vennero assegnati premi di campionato italiano e due medaglie poste a disposizione del ministro d'agricoltura.

Come coronamento a tale Mostra si ebbero tre giorni di gran tiro a volo al piccione ed allo stornello, e in esso furono applauditissimi ed ammirati il conte

Emilio e Giacomo Barbaroux, marchese De-Gresy e avv. Manelli, i quali vinsero i primi premi.

Corrispondenza

Torino. Ferretto. Grazie saluti ricambi abbonata. — *Idem.* Brigatti. Grazie. Ci mandi il materiale con fotografie e pubblicheremo volentieri. — *Pisa.* Rapazzini. Troppo piccole le fotografie per riprodurle. Grazie della sua preziosa collaborazione. — *Noventa.* G. Nardini. Grazie notizia rimessaci. — *Reggio Emilia.* G. Procuri inviarci qualche fotografia. — *Alba.* Muratori. Grazie ugualmente. — *Firenze.* E. C. A Firenze abbiamo già un corrispondente. — *Verona.* Brasioli. Grazie. Spediti giornali. — *Trieste.* Fano. Grazie attendiamo abbonamento.

DITTE RACCOMANDATE

Milano - Hôtel Suisse, via Visconti, 15 (vicinissimo a Piazza del Duomo). Unico Hôtel con garage (servizio gratis deposito benzina e meccanico. — Affigliato al T. C. C. I.

Albergo Ristorante del Cervo (vicinissimo alla stazione), viale Principe Umberto, 14, Milano.

Riscaldamento centrale, luce elettrica, bagni, telefono 1197.

PER I CAMPIONI ITALIANI.

Già parecchi campioni italiani di nuoto, di lotta, di ciclismo, ecc., nelle dispepsie, negli imbarazzi gastrici, nei bruciori o pesantezze di stomaco che ne seguono per natura il troppo intenso lavoro di ricambio in generale, e gli allenamenti in particolare, usarono il «Tot» con esito soddisfacentissimo.

Ora, per compire la corona di splendide attestazioni che esimii *sportsmans* le rilasciarono, da pubblicarsi a tempo, la «Tot Company» ci tiene ad avere una raccolta dei brillanti risultati di questa cura digestivo-antisettica ormai entrata nell'uso comune.

Ed a questo scopo s'impegna di fornire ai signori campioni di qualunque sport che volessero provare il «Tot», e dopo l'esperimento su sé stessi riferirne sinceramente, il materiale necessario completamente gratis.

Rivolgersi: «Tot Company», Passaggio Centrale, 2, Milano.

Exigez sur vos bicyclettes les

PNEUS CLEMENT

INSUPERABLES

O. MANTOVANI & O. - TORINO

Nella corsa **SUSA-MONGENISIO**

Il Dottor Soldati (Categoria Touristi) compì il percorso in ore 1, 1' 22" con una

Motocicletta MINERVA

di 2 HP, tipo commerciale

battendo facilmente molti concorrenti montanti macchine tipo da corsa e perciò appositamente fabbricate.

GIUDICATE !!!

Rappresentanti generali per l'Italia: **BARNETT e SCOTTI** - MILANO - Foro Bonaparte, 61

Wartburg-Motorwagen

von 5-60 PS.

Elegant. Betriebssicher. Viele erste Preise.

Prospekte gratis & franko.

Erstklassige Fahr-Räder.

FAHRZEUGFABRIK EISENACH, EISENACH.

HUSTAV BRAUNBECK G.m.b.H. München

Deposito Rapp. Gen. per l'ITALIA: **C. FRERA & C.** - Milano - Torino

Automobili modello 1903

Société Anonyme des Moteurs & Automobiles Déchamps

E. C. HENRIOD & C. ♦ HAUTIER & C.

Camions - Omnibus per trasporto viaggiatori - Motori - Trasmissioni complete - Pezzi di ricambio e accessori - Macchine e apparecchi elettrici.

Ingegneri **GHIRARDI e GANDINI** - Rappresentanti esclusivi - Via Passarella, 10 - MILANO

GARA DI SALITA A SEMMERING

1° Braun con vettura **MERCEDES** munita di **PNEUMATICI**

CONTINENTAL

stabilendo il Record del Mondo in **8 minuti, 47 secondi e $\frac{3}{5}$**

(L'antico Record è stato battuto di circa 2')

Questa vittoria, tenuto conto della pressione enorme che esercita una vettura di **1000 Kg.** lanciata a tutta velocità su una strada con frequentissimi **tourniquets**, dimostra all'evidenza l'**eccellenza di costruzione dei PNEUMATICI**

CONTINENTAL

Genova, 11 Settembre.

Spett. Continental Compagnie - Milano.

Di ritorno da Courmayeur e Gressoney, dopo aver percorso più di 1500 Km. con la mia nuova Ceirano di 20 HP, in quelle strade di montagna, a curve strettissime, spesso inghiaiate, ho il piacere di dichiararvi che sono oltremodo soddisfatto della resistenza veramente meravigliosa dimostrata dalle gomme da voi fornitemi, mercè le quali potei percorrere in tutti i sensi quelle belle strade, senza il minimo inconveniente.

Vi autorizzo, se lo crelete, a valervi pubblicamente di questa mia, che rappresenta l'espressione d'ammirazione sincera per voi, d'un automobilista soddisfatto.

Con distinti saluti

Guido Bigio.

RIUNIONE MOTOCICLISTICA AL TROTTER

CORSA 100 CHILOMETRI

I^a Batteria: 1° TAMAGNI (Marchand) - 2° BOSCHIS (Quagliotti)

II^a Batteria: 1° MAFFEIS (Motocicletta Maffeis, con motore Sarolèa)

tutti cogli insuperabili **PNEUMATICI**



CONTINENTAL



Parigi, Rue Brunet, 18 - Continental Caoutchouc & Guttapercha C. - Hannover - Londra, 64-65 Holborn Viaduct

Deposito in Italia: Via Alessandro Manzoni, 38 - MILANO

COMANDO

DEL

5° CORPO D'ARMATA

N. 643 di Protocollo.

Cormuda, 7 Settembre 1903.

Questo Comando nel ringraziare codesta Spettabile Società per la vettura automobile posta a sua disposizione durante le grandi manovre, è lieto di poter esprimere tutta la propria soddisfazione sia per il perfetto funzionamento della macchina, sia per il contegno e per l'abilità dimostrata dallo chauffeur.

Nell'esprimere questi suoi sentimenti, questo Comando si sente in dovere di aggiungere che non mancherà di segnalare alla Direzione Superiore delle manovre l'incontestabile utilità dell'automobilismo per il servizio dei grandi Comandi, raccomandando in pari tempo il tipo di vettura di codesta Società che risponde perfettamente a tutte le esigenze.

Il Tenente Generale

Comandante del Corpo d'Armata

Firmato: **G. Gobbo.**

COMANDO

DEL

3° CORPO D'ARMATA

Milano, addì 18 Settembre 1903.

Sono ben lieto di assicurarla, in risposta alla di Lei lettera del 15 corrente, che l'automobile **F.I.A.T.** messo da codesta Casa a disposizione di questo Comando durante le grandi manovre nel Veneto, rese ottimi servizi sia permettendo di eseguire rapide ricognizioni, sia facilitando molto il servizio di corrispondenza specialmente tra reparti separati da grandi distanze, nulla lasciando a desiderare per velocità e bontà di materiale.

Un sincero encomio mi sento poi in obbligo di tributare allo chauffeur signor Lancia, il quale dimostrò in ogni occasione nell'adempimento del delicato e faticoso mandato affidatogli, la massima correttezza, abilità e buon volere.

Debbo, infine, encomiare l'iniziativa di codesta Casa la quale coi suoi studi ed esperimenti concorre così efficacemente a risolvere uno dei problemi che pel continuo progredire delle industrie meccaniche può riuscire di grande utilità all'Esercito.

Con perfetta osservanza ed i più sentiti ringraziamenti

Il Tenente Generale

Comandante del 3° Corpo d'Armata

Firmato: **Cossato.**