

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo
 Alpinismo - Aereostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

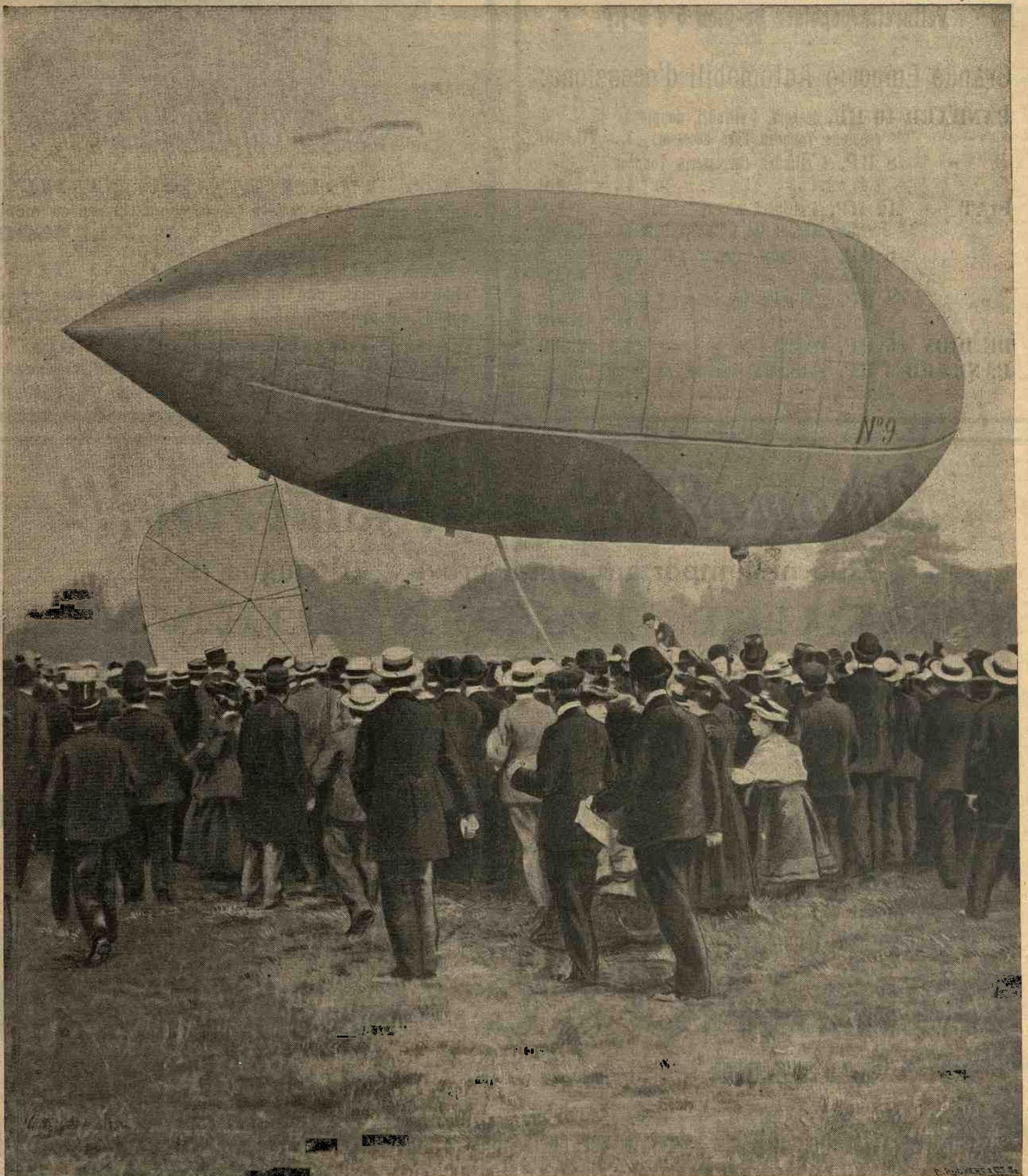
(Conto corrente colla Posta)

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 | Arretrato Cent. 20
 | Estero .. 15

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

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale



I meravigliosi esperimenti di Santos Dumont - La discesa nella pelouse di Longchamp durante una giornata di corse.

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

Fiat	16 e 24 HP
Panhard	10 e 15 "
Renault	14 "
De-Dion	9 e 12 "
Florentia	10 "

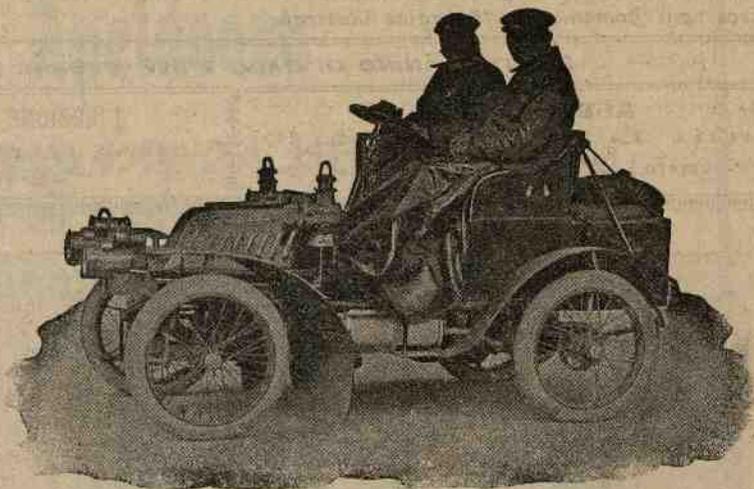
Vetturetta popolare De-Dion 6 e 9 HP

Grande Emporio Automobili d'occasione:

PANHARD	10 HP, leggera, 4 cilindri, doppia accensione. Tonneau, Faro, accessori	L. 10.000
"	8 HP, 4 cilindri. Carrozzeria Tonneau e da corsa	L. 8.000
FIAT	12 HP, 4 cilindri, accens. a magnete, carrozz. Wagonnette a 6 posti. Dais	L. 6.000
"	8 HP, 2 cilindri. Tonneau di lusso. Dais a giace	L. 4.000
"	8 HP, 2 cilindri, Dos-a-dos a 4 posti. Gomme piene	L. 1.800
DE DION	5 HP, Tonneau	L. 2.500
PANHARD	6 HP, 2 cilindri, Tonneau di lusso Accessori	L. 6.500

DE DION BOUTON & C^{IA}

AUTOMOBILI



LA POPULAIRE 6 HP
con retromarcia a pedale, ruote legno, chassi 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 Via Panzani, 26 **ETTORE NAGLIATI** FIRENZE Via Panzani, 26

Automobilisti! Considerate!!!

Che nell'importantissima prova - 21 Giugno 1903

CIRCUIT DES ARDENNES

Sulle 52 vetture di ogni marca che vi presero parte, sono arrivate:

1^a Vettura Panhard et Levassor

2^a " Charron, Girardot et Voigt

e nella stessa Corsa il RECORD DEL CHILOMETRO
e la CORSA IN SALITA furono vinte da una Vettura

Benz

Tutte queste vetture, di fama superiore, sono esclusivamente rappresentate per l'Italia dalla Ditta

CEIRANO e C^o - Succ. GIUSEPPE RICORDI

MILANO - Via Legnano, 24 - Via Porta Tenaglia, 9 - MILANO

Vasto Garage Modello - Officina completa per costruzioni e riparazioni - Prezzi di ricambio - Accessori

CATALOGHI ILLUSTRATI A RICHIESTA

I campionati ciclistici italiani

Il record dell'ora

È a Genova, sotto gli auspici di una grande società, come l'Andrea Doria, che quest'anno ha avuto luogo la più importante riunione ciclistica nazionale. Sulla pista del Bisagno di giorno e di sera si sono disputate nella settimana scorsa le gare di campionato italiano.

L'importante riunione si inaugura con la sfilata generale dei concorrenti, 50 fra professionisti e dilettanti.

Il pubblico acclama Bixio, il gran favorito, reduce dal suo recente trionfo a Parigi, e che apre il variopinto e pittoresco corteo. Seguono Granaglia, il vincitore del Grand Prix dei dilettanti, a cui il pubblico rivolge pure calorosi applausi; il notissimo Eros (Ruggerone) di Novara, Gardellini di Firenze, Galadini di Roma, Ferrari di Mantova, Carlevaro di Genova, Chiozza, Seuri, Becari, Daneo, Pelucco ed altri.

Il primo giorno, cioè mercoledì 24 giugno, ebbero luogo le batterie e le gare di *repêchage* dei due campionati.

Corsa Dilettanti - Prima batteria: 1. Diana-Crispi, 2. Pennyles. — **Seconda batteria:** 1. Taylor, 2. Cazzaniga. — **Terza batteria:** 1. Castellani, 2. Tarò. — **Quarta batteria:** 1. Granaglia, 2. Miglio. — **Quinta batteria:** 1. Fontani, 2. Nuvolari. — **Sesta batteria:** 1. Dall'Orso, applauditissimo, 2. Banduccio. — **Settima batteria:** 1. Messori, 2. Pelucco.

Repêchage. — Si piazzano per la finale nelle quattro batterie: Pennyles, Banduccio, Brambilla e Pirasoli. — **Decisiva:** Giungono applauditissimi: 1. Giuppone, 2. Brambilla.

Corsa Professionisti - Prima batteria: Ottimo primo Gardellini, secondo Dei, rialzato. — **Seconda batteria:** 1. Ferrari per una macchina, 2. Restelli. — **Terza batteria:** 1. Saroglia, 2. Chiozza, rialzato. — **Quarta batteria:** Bixio giunge acclamato distanziando i suoi competitori di vari metri. Secondo Daneo.

Repêchage. — La corsa più importante della giornata è quella decisiva del *repêchage*, nelle cui batterie si erano piazzati: Eros, Carapezzi, Galadini e Seuri. La lotta si fa accanitissima. Eros, che è alla coda, all'ultima curva fa un largo giro e nel rettilineo con una volata prodigiosa sorpassa tutti gli altri, passando il traguardo fra le più vive acclamazioni. Buon secondo Galadini.

Lo stesso giorno si disputò il *Campionato dell'Andrea Doria*. Riuscì 1° il bravo Milietto Dall'Orso. Nella finale, in cui si erano piazzati nelle varie batterie, Becari, Alic e Pennyles, egli si dimostrò corridore velocissimo e resistente.

La seconda giornata dei campionati ebbe luogo il giorno 25 giugno. Si disputò in quel giorno il *Campionato italiano di resistenza fra dilettanti*, a cui presero parte i noti ciclisti: Nuvolari di Mantova, allenatore Bigio; Carlevaro di Genova, allenatore Picollo; Serra di Torino, allenatore Giuppone; Roncagliolo di Sampierdarena, allenato dal fratello; Parini di Milano, allenatore Cerabolini.

Il Carlevaro terminò con una splendida volata il percorso dei 100 km. che coprì in ore 2, 14' 3".

Arrivò 2° il ciclista Serra, che coprì 100 chilometri in ore 2, 22' 48"; 3° il Nuvolari che arrivò in ore 2, 25' 6".

E qui già che parliamo di una vittoria del Carlevaro sarà bene ricordare la sua ultima performance ottenuta sulla pista del Trotter Milanese pochi giorni innanzi i campionati.

Cediamo la parola al nostro corrispondente milanese:

«Sulla pista del Trotter italiano, Vittorio Carlevaro di Genova tentava il record italiano dell'ora

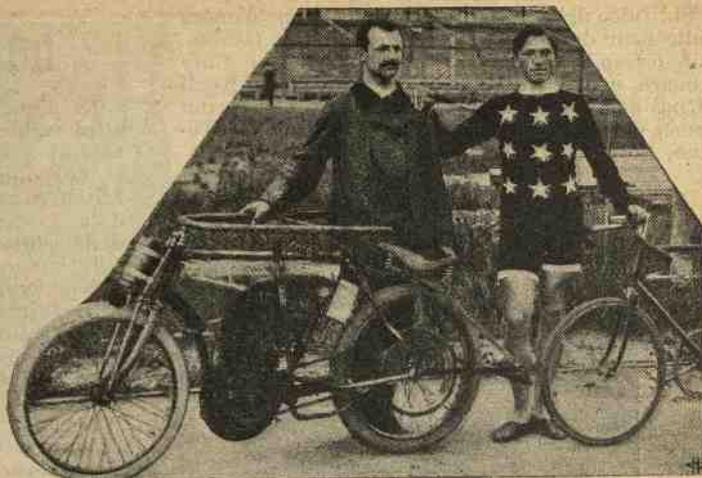
davanti ad un discreto pubblico di *sportsmens*, allenato splendidamente da Picollo su una motocicletta di sua fabbricazione, della forza di 6 HP.

«Partito da fermo in mezz'ora egli coprì chilometri 27,095, ed in un'ora km. 55,308.

A questo punto Carlevaro voleva continuare la sua corsa per tentare il record dei 100 km., ma subito dopo pochi minuti dovette fermarsi per un guasto ad un pneumatico della motocicletta allenatrice. Per cui egli in ore 1, 3' 58" coprì chilometri 58,898.

La gara era patrocinata dalla Unione Sportiva Milanese.

L'Unione Velocipedistica Italiana era rappresentata dal delegato e cronografista ufficiale F. G. Marley.



G. Picollo (allenatore) Carlevaro campione italiano dilettante resistenza.



Agostino Granaglia
Campione italiano dilettanti (1903)
e vincitore del Grand Prix di Parigi.

Il giorno 26, venerdì, non ebbero luogo le gare al velodromo di Bisagno.

Quella sera la ospitale palestra della Società Ginnastica Andrea Doria accolse ad un genialissimo banchetto i numerosi ciclisti convenuti a Genova per partecipare alle gare dei campionati, la giuria delle corse, i rappresentanti della stampa cittadina e sportiva e numerosi soci del fiorente sodalizio ginnastico.

A circa 150 ascendevano i convitati che presero posto intorno ad un'ampia tavola disposta a ferro di cavallo.

Alla tavola centrale notavansi Oberti presidente, dell'Andrea Doria, il vice presidente Roccatagliata, il geometra Bruzzone, segretario dell'Unione Veloci-

pedistica Italiana, Longoni, il cavaliere Bibolini, Scala direttore della sezione ciclisti dell'Andrea Doria, il ragioniere Sciacaluga, presidente del Club Velocipedistico Doria, l'avv. Giangrandi, Robatti e Barberis dell'U. V. I., Dei, i dottori Bavestrello e Bianchi, Debarbieri presidente dell'«Audax», Carlevaro detentore del campionato di resistenza dei dilettanti italiani, e i rappresentanti della stampa.

Nella più spontanea affabilità trascorse il lieto banchetto servito con inappuntabile precisione dal bravo Bixio, che oltre ad essere il valente corridore che tutti conoscono, seppe ieri sera rivelarsi profondo conoscitore dell'arte culinaria.

Alle frutta portò un felicissimo brindisi ai forti corridori, alla giuria, alla stampa l'ottimo presidente dell'Andrea Doria, Oberti, vivamente applaudito.

Seguirono, pure assai applauditi, Bruzzone e Bixio quale decano dei ciclisti.

La terza giornata di corse fu quella di sabato 27.

Alle ore 22 circa, principia la corsa di campionato italiano di resistenza per professionisti, alla quale prendono parte i noti corridori Giuppone di Torino, allenato dal bravo Picollo; Daneo di Alba, allenato da Cedrino; Macchiolo, pure di Alba, allenato da Grogna II; Rossino di Novara, allenato prima da Cazzaniga, poi dal valente ciclista Dei.

Secondo il rapporto del cronografista sig. Bruzzone, il Giuppone coprì i primi 25 km. in 33' 32" 3/5, e nella prima ora km. 44,622.

Ecco la posizione dei corridori alla seconda ora: Giuppone km. 88,245, Daneo km. 74,925, Macchiolo km. 71,928 e Rossino km. 68,598.

Il Daneo, dopo due ore di corsa, causa un male improvviso, si ritira momentaneamente e si sdraia sull'erba del centro della pista dove gli vengono praticati dei massaggi.

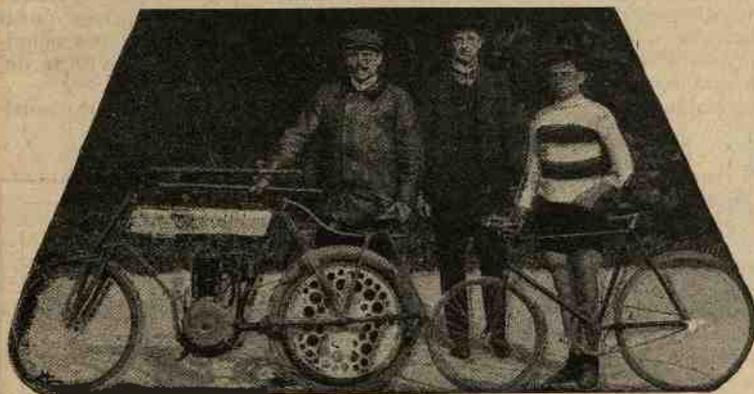
Poco dopo riprende la corsa per fermarsi ancora; monta nuovamente in macchina, ma fatti pochi giri, si ritira definitivamente.

Intanto Giuppone, sempre allenato dal valoroso Picollo, continua la sua corsa e coprì i 100 km. in ore 2, 15' 52" 2/5 e chiude con una volata splendida.

Ed eccoci a domenica 28, giornata decisiva dei due campionati di velocità.

Campionato dilettanti. — Decisiva corsa tra i piazzati nelle semifinali: Diana di Novara, Granaglia di Torino e Messori di Bologna. Batte il passo assai lento Granaglia, seguito da Messori e da Diana. Questi alla campana tenta di scappare, ma Granaglia con una superba volata riesce 1°, malgrado gli sforzi accaniti di Messori 2°; 3° riesce Diana.

Il vincitore Granaglia, campione italiano, fa un giro per la pista acclamato. Sarà mandato alle corse di Copenaghen a spese dell'U. V. I.



Giuppone
Campione professionista italiano di resistenza pel 1903.

BOUGIE

HYDRA

PILE

Concessionari per l'Italia:

CARLO MANTOVANI & O. - Torino

Rejna Zanardini & C.

MILANO

Bastioni Magenta, num. 14

FABBRICA DI FANALI E FARI

per **AUTOMOBILI e MOTOCICLETTE**

→ **Primi Premi in tutte le Esposizioni e Concorsi** ←

Sul palco delle autorità riceve la sciarpa d'onore dalle mani dell'assessore anziano ing. cav. Gallino.

Agostino Granaglia, torinese, socio del Club Audace, è nato a Torino il 22 marzo 1884. Negli ultimi quattro anni ha vinto quasi tutti i primi premi delle gare per dilettanti disputatesi a Torino, Novara e Genova.



A. Bixio
Campione italiano professionisti.

Ha nell'1902 partecipato al Campionato mondiale a Roma, riuscendo secondo e quest'anno a Parigi ha vinto facilmente il Grand Prix dilettanti.

Corsa pel Campionato professionisti. — 1ª Semifinale. Batte il passo Saroglia di Torino; seguono Chiozza e Bixio. Alla campana Bixio si stacca col suo spunto irresistibile, Chiozza gli tien dietro, Saroglia rimane distaccato. Giunge applauditissimo Bixio come vuole; 2.º Chiozza.

2ª Semifinale. — Si piazza ottimamente Eros malgrado la sorprendente scappata di Daneo che vien raggiunto sul rettilineo, 2.º Gardellini.

3ª Semifinale. — 1.º Ferrari di Roverbella non ostante la resistenza ostinata di Rastelli, Dei ritirato per scoppio di gomma.

Finale. — La più emozionante della giornata. Ferrari batte il passo, Bixio vien dietro seguito da Eros.

Alla campana Ferrari scappa ma a 300 metri Bixio ingaggia la sua volata, rilascia dietro i due competitori e passa il traguardo con una superiorità fenomenale; buon 2.º il Ferrari, 3.º Eros.

Bixio, che per la circostanza ha indossata la maglia sociale dell'Andrea Doria, bleu e bianco, sale sul palco dell'autorità ove l'assessore anziano cav. Gallino gli consegna e gli cinge a tracolla la sciarpa tricolore.

Bixio, fra le acclamazioni unanimesi, è portato trionfalmente per un buon tratto sulle spalle dei corridori Dall'Orso, Gardellini e Taylor. Ma egli vuol montare subito sulla sua macchina per fare il giro di prammatica e ringraziare gli spettatori del recinto popolare che lo acclamano entusiasticamente.

Così i favoriti colori: lilla-nero della sua maglia ha no sorpassato il traguardo quest'anno a Parigi davanti ad Arend, campione della Germania; ad Ellegaard, campione del mondo; a Grogna, a Kimble, ad Eros, a Ferrari, tutti campioni di prim'ordine.

Le vittorie di Bixio cominciarono sin dal '92. Nel '95 a Milano vinse il campionato d'Italia, quando le piste italiane e straniere erano percorse da Ruscelli, Pontecchi, Robecchi, Pasini, Minozzi, Pasta, Centri, tutti forti pedalatori. Ora sono scomparsi dalla scena... della pista. Bixio è rimasto ed ora trionfa più che mai. Anche i Tommaselli, e i Momo, i Singrossi, trionfatori sono scomparsi. Ma Bixio rimane sul cavallo di ferro colla sua tenacità ligure. In tandem è sempre stato formidabile: con Nuvoloni e poi con Ferrari ha formato due *épiques* imbattibili in Italia e all'estero.

Non ha per ora nessun desiderio di lasciar la pista. Meyers e Schilling, i suoi fortunati competitori del Grand Prix di Parigi, certamente domani saranno battuti da lui. Così è avvenuto di tanti suoi emuli. Ora il corridore genovese parteciperà al gran premio di Berlino che si correrà il 5 del p. venturo luglio. La parabola discendente è avvenuta per i Jacquelin, per i Morin, per i Pontecchi, per i Taylor e per i Tommaselli. Ma a Bixio, che ora è in forma splendida, sono destinate altre vittorie.

La gita dell'Unione Escursionisti Torinesi

L'Unione Escursionisti Torinesi è, come già altra volta ricordammo, una fra le più belle istituzioni della capitale piemontese. Nel suo genere è la più potente di tutte le società italiane e le sue iniziative non mancano di raccogliere oltre il plauso di una stampa locale quello di tutti i giornali della penisola.

L'Unione: promuove e favorisce l'amore per l'escursionismo;

Organizza e dirige comitive in montagna ed in pianura, alla visita dei luoghi che presentano maggior interesse per bellezze naturali, per fenomeni fisici, per ricordi storici ed artistici e per importanza industriale;

Incoraggia gli studiosi a ricerche istruttive; Mette a disposizione dei soci un ampio materiale di carte topografiche e di guide;

Raccoglie, ordina e conserva i risultati d'ogni iniziativa individuale o collettiva che corrisponda agli intenti della Società.

Con un tale programma i soci non possono mancare. Son essi ben 500 rappresentanti ogni più eletta classe di cittadini, e fra essi sono forti alpinisti, ardite *sportswomen*.

Ogni anno l'Unione Escursionisti organizza una serie di importantissime gite con meta ora al monte, ora al mare, ora al lago. Una specialmente di queste gite assume carattere particolare per la sua durata.

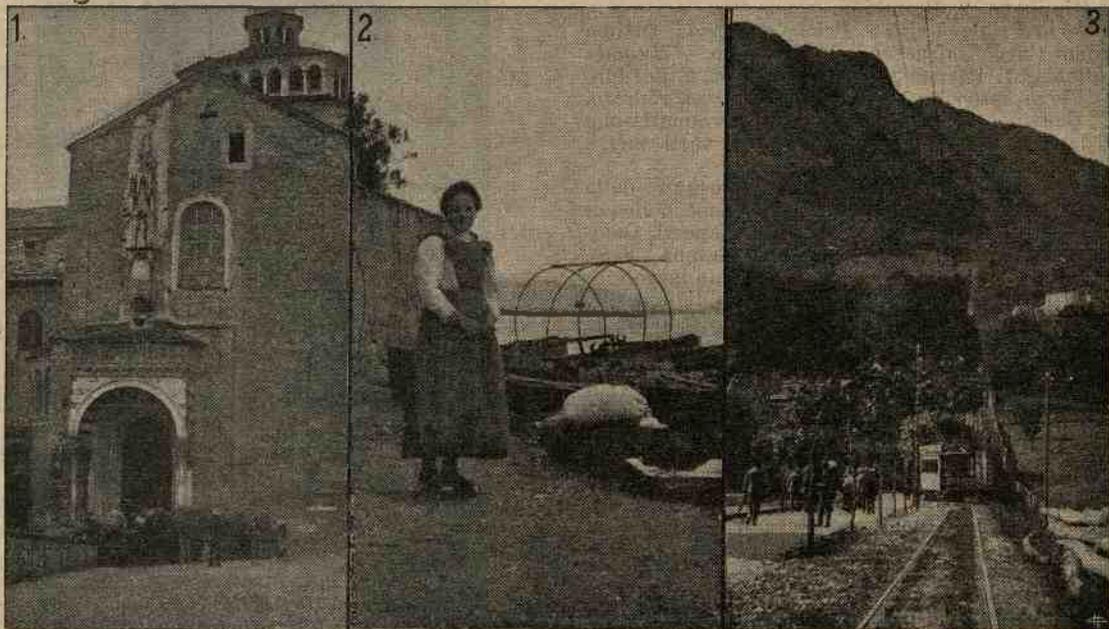
Senza fare un torto a alcune ardite alpiniste socie dell'Escursionisti, diremo che nel mese di

giugno che ci perseguitò solamente per 24 ore, un elogio meritatissimo chi scrive deve tributare a nome dell'intera e bella comitiva, agli organizzatori, ai direttori dell'escursione. Bravo dunque voi ing. Brayda che voleste anche sotto la pioggia rendere interessante, proficuo il nostro soggiorno, facendoci rilevare i pregi di tanta antichità, ricordandoci, si può dire, un'intera storia dell'arte architettonica; bravo voi signor Fiori, amministratore insuperabile; bravi voi signori Aicardi, Patriarca, Marchelli e dott. Lovera, direttori instancabili, che per la buona riuscita della gita tutto sacrificaste.

Con simili persone, con simili menti, il soggiorno a Bergamo, Lecco, Lugano, Varese, Saronno, Novara, non poteva che riuscire divertente, e tale ce lo conferma la cronaca delle quattro giornate che ora veniamo redando.

Primo giorno, 21 giugno — Torino-Bergamo. Si parte alle 5,50 dalla Stazione di Porta Susa. Siamo in 115 gitanti. Si giunge a Bergamo dopo una breve sosta a Milano, verso le 15. Un tempo sempre piovoso ci accompagnava nel lungo tratto trascorso in ferrovia tra una compagnia di ottimi amici.

Sopra lo sfondo severo delle Alpi Orobie, che si vedono svolgersi grado grado e disegnarsi distinte mentre il treno le avvicina, spicca la macchia biancastra della città di Bergamo, che, indugiato vastamente sul piano, si arrampica e si raggruppa sul colle in fitto ordine, o meglio, in



1. L'ing. Brayda spiega, sotto la pioggia, agli escursionisti i pregevoli lavori d'arte del Duomo di Bergamo
2. L'imbarco di Lucia — 3. Alla stazione del funicolare Monte Genesio presso Lugano. (Fot. avv. Pastore)

giugno ogni anno l'Unione organizza una gita cosiddetta per le famiglie dei soci. E' una gita d'istruzione a cui partecipano centinaia di soci, in cui numeroso è il sesso gentile, gita nella quale di tutti i mezzi più pratici di locomozione si usufruisce, per girare nel minor tempo possibile una delle più pittoresche regioni d'Italia.

Alla gita di giugno partecipano, gentilmente invitati, i rappresentanti della stampa torinese, i quali sempre riportano nelle loro impressioni di viaggio bellissimi ricordi. Non è il caso di elogiare oggi il metodo tutto speciale d'organizzazione delle gite degli escursionisti, cosa questa ormai troppo nota negli annali del nostro sport. Parleremo piuttosto dell'esito della gita testè effettuata con meta sui laghi dell'Alta Italia.

**

La gita durò più del consueto; anziché tre, quattro giorni, dal 21 al 24 giugno, con lire 57. Quest'anno gli escursionisti poterono fare il seguente viaggio:

Bergamo, Maggiano, Lecco, Lago di Como, Menaggio, Porlezza, Lago di Lugano, Val Solda, Lugano, M. S. Salvatore, Porto Ceresio, Varese, Sacro Monte, Saronno, Novara.

S'intende nessun inconveniente di nessun genere ebbe a verificarsi. Orario perfetto, vitto, alloggio ottimo; tempo dapprima piovoso poi splendido; in complesso gita riuscitissima, interessantissima.

E se grazie in parte dobbiamo dire a Giove

fitto disordine di edifici e di torri. Nel suo insieme il panorama di Bergamo è quanto mai attraente.

Per l'arrivo dei 115 escursionisti torinesi una gran folla si trovò alla stazione. Dopo aver pranzato all'*Hotel Concordia*, nonostante il tempo piovoso, i gitanti visitarono i monumenti d'antichità, sotto la guida dell'ing. Brayda di Torino, degli ingegneri bergamaschi Manighetti, Pesenti e Carminati. Parlarono applauditissimi l'ingegnere Brayda ed il signor Fiori.

Fra i gitanti si trovava pure il tenente d'artiglieria portoghese De Miranda, venuto in questi giorni in Italia mandato dal re Carlo per acquistare delle vetture nazionali per l'esercito del Portogallo.

Alla sera vi fu un grande trattenimento musicale nel salone dell'*Hotel Concordia*.



FERNET-BRANCA

Specialità dei

FRATELLI BRANCA MILANO

AFFARO. TONICO

Corroborante, Digestivo

Guardarsi dalle contraffazioni

FINITE LE SCUOLE

il miglior regalo è quello di una **BUONA BICICLETTA**. Rinforza l'organismo e solleva la mente. Nessuna macchina uguaglia la "GRITZNER", per scorrevolezza, eleganza e convenienza di prezzo.

E^{CO} FLAIG - Corso Porta Nuova, 17 - MILANO

Secondo giorno 22 giugno — Bergamo-Lecco-Bellagio-Menaggio-Lugano. Lasciata Bergamo, mentre la città si ridesta, noi rivediamo dal treno la *macchia biancastra* che, dalle rive dell'Adda, ebbe il primo saluto di Renzo. E il treno, correndo verso l'Adda, ci porta velocemente nei paesi fatti celebri dal grande romanzo manzoniano, passando prima per Ponte S. Pietro poi per Pontida, Cisano, Calonzio, Vercurago e Maggianico.

Per una di quelle *stradicciuole* dal greto sassoso dell'Adda noi saliamo alla Parrocchia di Don Abbondio, all'umile paesello di Lucia, Acquate, nome con tanta cura nascostoci dal Manzoni e che, senza i *Promessi Sposi*, non avrebbe mai richiamata sopra di sé l'attenzione d'alcuno.

E nella visita ai luoghi manzoniani ci sono compagni cortesissimi i soci dell'Unione Escursionisti di Lecco capitanati dal loro presidente signor Gilardi e dal sig. Mazzoleni rappresentante la sezione di Lecco del Club Alpino.

Giunti a Lecco, alla sede degli Escursionisti di Lecco ebbe luogo un *vermouth* d'onore; il presidente, sig. Gilardi, offrì una medaglia ai torinesi; risposero il sig. Fiori e l'ing. Brayda.

Seguì la traversata del lago da Lecco Menaggio a Porlezza in ferrovia e di là a Lugano in piroscalo.

Terzo giorno 23 giugno — Il viaggiatore che arrivato a Lugano per la via del lago, è rimasto estatico davanti all'impareggiabile panorama che presenta la conca paradisiaca, non può tornare col pensiero alla visione indimenticabile senza vedere la massa severa e caratteristica del Monte S. Salvatore, che, elevandosi a 915 metri sul livello del mare, sull'estremo corno occidentale del semicerchio, proietta nel tramonto la sua ombra grave sullo specchio del golfo.

Nella mattina appunto del 23 la bella comitiva, divisa persquadre, approfittando dell'arditissima funicolare sistema *Abt*, raggiunge la vetta del San Salvatore.

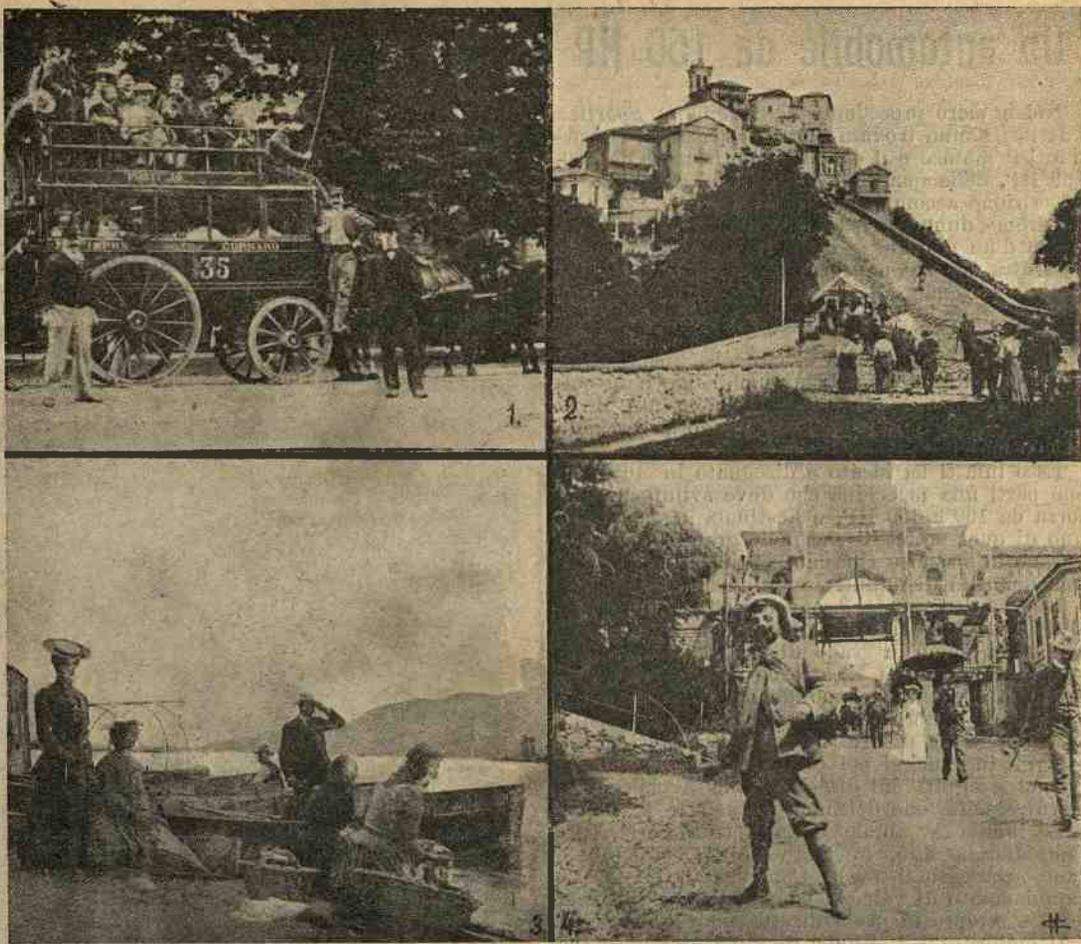
Nel pomeriggio lasciata Lugano, la comitiva si porta a Porto Ceresio di dove a mezzo della ferrovia elettrica scende a Varese.

Alla stazione ferroviaria i gitanti vennero accolti dal sotto-prefetto, dal sindaco e da un numero pubblico. Visitarono la città.

Al pranzo prefettizio venne offerto un *vermouth* d'onore; quindi all'*Hotel Europa* ebbe luogo un banchetto, a cui intervennero il sotto-prefetto colla sua signora ed il sindaco.

Parlarono i signori Fiori, Brayda, il sotto-prefetto De Lachenal, il sindaco Garroni, Scuri e la signora Bechis. Seguì un trattenimento musicale.

I colleghi della « Cronaca Subalpina » ci vollero con loro e della nostra escursione ne informarono la cittadinanza con benevoli parole.



1. Escursionisti che da Bergamo bassa si recano a Bergamo alta sopra l'imperiale. 2. L'ultimo tratto della salita al Sacro Monte sopra Varese. Fot. avv. Pastore. 3. Pescarenico sito ove si dice si sia imbarcata la Lucia dei Promessi Sposi. — 4. Un don Rodrigo quasi autentico.

Quarto giorno 24 giugno — Da Varese si sale al Sacro Monte per mezzo d'una funicolare che porta direttamente ai piedi del viale del Santuario, meta secolare di devoti pellegrinaggi.

Tornati a Varese dopo aver fatto colazione, si parte per Novara ultima tappa della gita.

A Novara i gitanti visitarono le cantine del cav. Porazzi; quindi, dopo una visita alla città, si riunirono a banchetto all'*Hotel d'Italia*.

Alle ore 21 i gitanti lasciarono Novara per Torino.

La nostra prosa come i lettori vedono, è illustrata da parecchie incisioni. Sono fotografie riproducenti i punti più interessanti della gita, che ci ha gentilmente favorito il nostro ottimo amico avvocato Pastore.

Gustavo Verona.

I grandi tiri di Novi-Ligure

Furono due giornate splendide.

E veramente il Comitato meritava il successo per un programma nove mila lire di premi.

Come già negli anni passati teneva con signorilità la presidenza il Luigi Peloso coadiuvato dal fratello Jean e dai sigg. Sartirana e Polastri di Novi, Stringa di Voghera, Oliva cav. Tassara di Genova con l'assistenza del segretario Chiapuzzo.

E come già permetteste gentilmente nell'anno scorso (numero 21 dell'8 giugno) vi mando anche di quest'anno un dettagliato resoconto fiorito dalle istantanee bellissime dell'amico e collega A. Zanoletti.

Il tiro di prova di domenica fu vinto dal Villani, bolognese se non erro, epperò salutato di cappello dal Galletti nella fotografia n. 1 ove vedesi a destra il genovese Pienovi, che divise il primo e secondo col Villani (12 su 12), terzo il Setti (11 su 12) e quarto il Dina (9 su 10).

Il gran tiro San Martino con 3 mila lire di premi fu vinto — in brillante forma — dal Galletti, seguito dal cav. Tassara, felicemente consegnati nella lastra n. 4. Terzo il Manelli e quarto Turra; il primo con 18 su 18 l'ultimo con 14 su 15.

La gran giornata di lunedì vide diviso il tiro d'apertura dai nostri Borgatto e Peirone oltre i sigg. Odero, Colombo, Villani, Sciallero e Fortunio.

Il clou dei tiri raccolse più di 50 primissimi fuclii.

La lotta era seguita con emozione. All'ottavo giro — per i piccioni che in Novi sono sempre scelti e fortissimi — sono in gara 13 tiratori per conseguire i 12 premi. Si decide di dare 100 lire anche al tredicesimo e tale resta il nero e poco fortunato Castoldi.

Al 15° giro sono 4 i tiratori per gli ultimi colpi. Cade il Mosca che così prende il quarto posto, e il nostro valentissimo Jean Peloso, col dottore Costa di Pavia e il simpatico Fortunio di Genova, si dividono amichevolmente la gloria... e le 4000 lire di 3 premi, come si vede nell'istantanea di sorpresa del n. 5.

Seguirono al 5° posto il Dina; 6° Moro; 7° Chiapuzzo; 8° Poggi (questi due sempre di Novi); 9° Vassallo; 10° Galletti; 11° Vallebona e 12° Colombo.

Si fecero poi varie *poules*, una al doppietto vinta da Fano, altra divisa da Devecchi e dal marchese Di Gresy che vedete ritornare, rassegnato sempre, da uno sbagliato tiro a coppia insieme al giovane novese Poggi (fotografia n. 3).

Questo tiro a coppie su 3 piccioni fu trapiantato come novità a Novi dal cav. Tassara, il quale però nell'idea fu poco fortunato per se stesso, perchè nel n. 2 lo potete vedere che tutto mortificato, per il tiro fallito, si volta col collega Chiapuzzo a ricevere le sonore... disapprovazioni degli allegri *book-makers*.

Intanto come chiusa ottima già si parla di accrescere ancora la somma dei premi per i sicuri e già attesi tiri... del 1904.



Un automobile da 150 HP

Nel numero precedente della *Stampa Sportiva* i lettori hanno trovato due illustrazioni riguardanti il motore e il *chassis* d'una vettura da 100-150 HP, della quale l'ottimo proto ha omesso la descrizione accompagnatoria.

◻ Diremo dunque, riparando all'omissione, che si tratta d'un motore e d'una macchina ideata e costruita dal signor Spartaco Dobelli, un noto chauffeur romano, del quale la *Stampa Sportiva* ha registrato, con piacere, brillanti *performances* e segnalate vittorie.

L'egregio sig. Dobelli, che fu già anche campione ciclista, e che dell'automobilismo è un cultore fervente e competente, non contento degli allori avuti come chauffeur, ne va ora cercando altri come costruttore.

Esso infatti ha ideato e disegnato in tutte le sue parti una macchina che deve sviluppare una forza da 100 a 150 HP, e destinata a costituire uno di quei proiettili che nelle grandi corse divorano lo spazio e coprono centinaia di km. in una quantità di minuti assolutamente minima.

Informati di questi propositi ed essendo vicino il debutto della nuova vettura, da giornalisti coscienti siamo in grado di fare qualche indicazione su questa X, attorno a cui si va orientando la curiosità del mondo motorista italiano.

Tanto il motore che la vettura sono costruiti interamente su disegni fino ai più minuti dettagli; gli ingranaggi per il cambiamento di velocità furono eseguiti sul disegno dalle Acciaierie di Terni; la fusione del motore fu fatta in Roma.

La lunghezza totale della vettura è m. 4,15, l'empattement 3,15, la larghezza di via 1,45; le ruote con grossi *pneus* Continental 920 x 125, cambiamento di velocità comandato da una sola leva, e sempre in presa diretta sul differenziale.

Il motore è a 4 cilindri di 240 d'alesage e 160 di corsa, con valvole di ammissione comandate, regolatore sull'ammissione, accensione doppia contemporanea: il gas nel cilindro viene infiammato da un getto di gas tonante. Carburatore a evaporizzazione utilizzando parte dei gas esausti, radiatore nido di vespa, *débragage* con doppia frizione, l'una che permette una partenza graduale, l'altra che blocca completamente il volante.

La macchina è stata fusa dalla Acciaieria di Terni e tutti i pezzi sono stati lavorati a Roma.

Essa doveva essere pronta per le grandi riunioni di quest'anno, ma alcune modificazioni ne hanno ritardato il completamento.

Il sig. Dobelli però spera di averla ultimata per la nostra riunione del Cenasio, e visto che questa dovrà essere ritardata per gli ostacoli frapposti dalle autorità, noi ci auguriamo che la cosa sia possibile e poter così giudicare alla prova questo bello e nobile tentativo, per il quale ad ogni

modo facciamo al coraggioso e intraprendente sig. Dobelli i nostri rallegramenti e i nostri migliori auguri.

L'incendio della "Mercedes",

Quasi alla vigilia della grande prova internazionale della Coppa Gordon Bennett, una sinistra novella corse pel mondo ad addolorare quanti si interessano di automobilismo, annunciando che le grandi officine della Mercedes erano state distrutte da un incendio e con esse le vetture preparate per la corsa inglese.

Sembrava dapprima trattarsi di lieve cosa, ma



Maybach, direttore delle officine Daimler.

ben presto si seppe che l'intero e grandioso stabilimento della Daimler Motoren Gesellschaft di Cannstadt era rimasto vittima del fuoco, e coi fabbricati e gli attrezzi erano perite numerose vetture pronte alla consegna, e fra cui quelle preparate per la Coppa Gordon Bennett.

Fortunatamente per la Mercedes e per i suoi clienti da tempo si stavano costruendo nuove e più ampie officine per dar sfogo al crescente sviluppo, che era conseguenza del crescente favore acquistato in tutto il mondo da questa grande marca, e quindi sollecitando il compimento delle nuove officine la fabbrica tedesca sarà presto in grado di riprendere le sue consegne.

La grave iattura che ha colpito le officine di Cannstadt ci offre occasione di chiarire un dubbio

che parecchi nostri lettori ci hanno qualche volta espresso.

La Mercedes non è altro che il nome che l'antica casa Daimler ha dato alle sue recenti vetture, nome che è appunto quello che portava la figlia del suo direttore Jellineck. Così la gloriosa Daimler Motoren Gesellschaft, che ebbe il vanto di dare la paternità ai primi motori a scoppio e alle prime vetture automobili, ha rinverdito nel nome spagnolo di Mercedes il suo primato, e il vecchio ing. Maybach, che dirige le officine di Cannstadt, e che fu compagno di studi e consigliere dei primi tentativi di Daimler, dai quali doveva uscire la moderna automobile, può considerarsi come il decano dei costruttori d'automobili moderni.

AUTOMOBILI DÉCAUVILLE

Due modelli di lusso 1903

16 HP (4 cilindri) - 10 HP (2 cilindri)
Chassis blindé, Valvole comandate, Dynamo

Rappresentante S. DOBELLI
ROMA - San Silvestro, 81 - ROMA

Il concorso ginnastico di Rieti

Quando a Rieti, in quella graziosa città che sembra uno smeraldo incastonato nell'*Umbria Verde*, si dà un concorso ginnastico, e ciò avviene quasi tutti gli anni, io vedo due persone in grandi faccende: Giovanni Giuseppe Fiordeponi ed Eugenio Benucci; presidente il primo, direttore tecnico il secondo della società Ginnastica *Forza e Libertà*.

Perchè se la ginnastica è coltivata con tanto amore in Rieti, se l'impulso benefico che ad essa dà la *Forza e Libertà* e si propaga per tutta l'*Umbria* se assistiamo ogni anno a concorsi di ginnastica, sapientemente organizzati e ottimamente diretti, si deve all'energia, alla costanza, alla fede insuperabile di queste egregie persone, che da dieci anni, dal giorno cioè che fondarono in Rieti la *Forza e Libertà*, non risparmiarono fatiche e sacrifici per il trionfo dell'educazione fisica.

Domenica 7, con un riuscitissimo convegno ginnastico, la *Forza e Libertà* festeggiava il 10° anniversario della sua fondazione, ed io vedeva il Fiordeponi ed il Benucci soddisfatti delle fatiche loro, ed in cuor mio augurava come sommo bene alla Patria nostra che in ogni città potessero esservi apostoli così veri dell'educazione fisica, che ogni municipio incoraggiasse la Ginnastica come quello di Rieti.



Le officine della Mercedes (Daimler Motoren Gesellschaft di Cannstadt) dopo l'incendio.

FABBRICA DI TELE GOMMATE FIL-BIAIS

Confezione in Coperture pneumatiche per Biciclette ed Automobili — Deposito di Cinghie al cromo ritorte per Motociclette

→ FABBRICA DI BICICLETTE KYNOCH ←

MILANO — F^{LLI} SINGROSSI — Via Cappuccio, 4



I ciclisti di Rieti all'incontro dei podisti romani.

Dalle città vicine erano convenuti i ginnasti; da Roma il cav. Ballerini era venuto a rappresentare la Federazione Ginnastica Italiana; il prof. Tifi rappresentava la Roma insieme ai giocatori di tamburello.

Le Gare si svolsero nella grande palestra sociale (che ha un piazzale di giuochi modello) e procedettero ordinatissime sotto la direzione del cav. Benucci.

Da Roma, a piedi, giungeva l'audax podistico e molti ciclisti, e se il cattivo tempo non avesse guastato *more solito* il saggio finale del pomeriggio, avremmo assistito ad una festa indimenticabile in cui tutta la cittadinanza di Rieti avrebbe tributati meritati applausi alla valorosa e fiorente società.

La sera all'Albergo della Croce Bianca vi fu banchetto di 100 coperti, al quale intervennero tutte le autorità. Molti discorsi: il cav. Ballerini a nome della Federazione decodò il municipio di Rieti della medaglia grande d'argento per l'impulso dato all'educazione fisica.

Il Sindaco di Rieti, nello splendido discorso di risposta disse che era fermo concetto suo e della cittadinanza di far sì che si possa sempre dire che nella diffusione dell'educazione fisica la città di Rieti non è seconda a nessun'altra. Ed io assicuro che questo merito e questo vanto la città di Rieti lo ha e lo manterrà certamente.

Ecco il risultato delle gare:

Campionato Umbro del tamburello. — I. Squadra dei rossi della Società ginnastica di Rieti (Carotti P., Giovannelli L., Carotti R.); II. Squadra turchini della società suddetta (Turilli A., Martini D., Leonardini L.).

Gara speciale di Tamburello. — I. Squadra della società Roma (Meri A., Arigonesi F., Bertolini A.); II. Squadra dei Pompieri di Città di Castello (Leoni G., Gigli U., Mancini A.).

Reparto Scuole. — I. Squadra dei rossi del Convitto Umberto I (Bonafede V., Cenoni G., Forti A.); II. Squadra azzurri dell'istituto stesso (Boselli A., Ippoliti U., Zonchello A.).

Campionato Umbro della palla vibrata. — I. Squadra dei verdi della Società ginnastica di Rieti (Rossi V., Carotti P., Turilli A., Giovannelli L., Crisostomi G.); II. Squadra dei rossi della società suddetta (Verdi A., Leonardini L., Millesimi S., Marchelli G., Paolucci A.).

Pentatlo. — 1. Turilli Azaria, 2. Verdi Andrea, 3. Millesimi Silvio, 4. Leonardini Leonardo, 5. Marchetti Giovanni.

Campionato di salto in lunghezza. — 1. Turilli Azario, 2. Millesimi Silvio, 3. Bernardinetti Ezio.

Campionato di salto in altezza. — 1. Turilli Azaria, 2. Leonardini Leonardo, 3. Verdi Andrea.

Campionato del getto della pietra. — 1. Rossi Vincenzo, 2. Turilli Azaria, 3. Verdi Andrea.

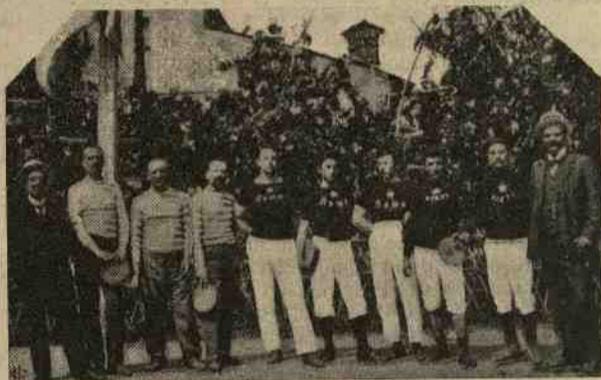
Campionato di corsa con ostacoli. — 1. Millesimi Silvio, 2. Leonardini Leonardo, 3. Dall'Aglio Giovanni.

Reparto Scuole, gara di salto in altezza. — 1. Boselli, 2. Gallani, 3. Della Bianca e Scarselli.

Gara di corsa veloce. — 1. Boselli, 2. Forti, 3. Valentini.

Diploma con med. d'argento ai trentatré *audaces* che compirono la marcia Rieti-Roma.

C. T.



Tifi

Benucci

Le squadre dei giocatori di tamburello di Rieti e di Roma.

tanti lire 100, totale lire 450; formando così un totale complessivo di premi per un importo di lire 1850.

Condizioni. Detti premi saranno esclusivamente riservati ai singoli vincitori di ogni categoria se con vetture montate completamente con i pneumatici *Le Gaulois*. Il tipo e misure dei pneumatici stabiliti per premio saranno precisi a quelli montanti sulla vettura vincitrice.

Se però il primo arrivato di categoria non montasse i *Le Gaulois*, allora il premio s'intenderebbe spettante al rispettivo 2° arrivato ed infine al 3° qualora neanche il 2° fosse munito dei nostri pneumatici. In questo caso occorrerà che la categoria sia composta di almeno 4 concorrenti.

Il Circuito delle Ardenne

Nel regno di Leopoldo le qualità sportive del Re influiscono beneficamente sulla condotta del Governo verso le manifestazioni sportive, e così si ebbe la seria e importante prova del Circuito delle Ardenne. Come si sa il percorso è di 86 km. e viene fatto sei volte senza fermate. I partecipanti furono una sessantina e fra essi si contano i più noti campioni di Francia. Anche l'industria italiana era rappresentata e la nostra vittoriosa *Fiat* prendeva il terzo posto nella categoria vetture leggere in un lotto di una ventina di concorrenti.

Ecco l'ordine d'arrivo — **Categoria grosse vetture:** 1.º Barone de Crawhez (*Panhard*) in ore 5.52" (media 87.300); 2.º Girardot (*C. G. V.*) 6.12' (media 82.500); 3.º De Bron (*De Dietrich*) in 6.24 (media 80); 4.º Le Blon (*Serpellet*) in 6.31' (media 78.500); 5.º Béconnais (*Darracq*) in 6.48' (media 75.800); 6.º Coppée (*German*) in 6.571 (media 73.700).

Categoria vetture leggere: 1.º Baras (*Darracq*) in 6.30 (media 78.700); 2.º Tavenaux (*Gobron Brillé*) in 6.56' (media 74); 3.º Cagno (*Fiat*) in 7.6' (media 72.200); 4.º Vomont (*Darracq*) in 7.16' (media 70.400); 5.º Hemery (*Darracq*) in 7.33' (media 67.800); 6.º Jourun (*De Dion*) in 8.2' (media 67.800).

Per la categoria vetture e motocicli il percorso era ridotto a m. 272 e giunse 1.º Wagner (*Darracq*) in 3.55 (media 69.400); 2.º Villemain (*Darracq*) in 4.27' (media 61); 3.º Denis (*De Boisse*) in 4.39' (media 84.50); 4.º Vilain (*Prunel*) in 4.39'.

Un'altra vittoria del campione podista Leo Hurst

Sabato 20 giugno ha avuto luogo la grande corsa pedestre libera a tutti, velocità libera, corsa chiamata « Go as-you please », ovvero « andato come meglio vi piace ».

La strada Londra-Brighton con temibili salite comporta circa 95 km. di percorso. 239 corridori, sia marciatori, sia corridori di velocità, sia paci-



fici turisti, si sono presentati alla partenza data all'ormai celebre Ponte di Westminster, in piena Londra. Una *performance* splendida è stata fatta dal celebre corridore di velocità Len Hurst, che percorse i 95 km. in ore 34,50', battendo il record di Rondall di 23' 28", e guadagnando il premio di 1302 franchi in denaro.

La gara del Cenisio prorogata

Fate che al mondo vi sia una cosa buona e utile, e lasciate che di essa se ne occupi il Governo e la burocrazia, e voi ne avrete fatto immediatamente una cosa inutile e nociva. E' questo un assioma ben noto a quanti hanno sperimentato uno di questi casi, e del quale siamo rimasti vittima anche noi per la nostra prova del Cenisio. Con argomentazioni che ci sembravano logiche e giuste abbiamo cercato al tempo della Parigi-Madrid di prevenire quella ostilità che potevamo temere da parte dell'autorità prefettizia, per una iniziativa che dimostravamo così diversa come scopi e come mezzi, come campo di effettuazione e come pericoli da incontrare. Ma pur troppo a nulla valsero le nostre parole, come a poco giovarono le buone argomentazioni addotte dalla Commissione che si recò dal Prefetto Guiccioli, fra cui capitale ed eloquente quella della recente prova della Consuma. La pratica dalla Prefettura passò a Roma, e a Roma viaggiò dal Ministero dei Lavori Pubblici a quello degli Interni, inseguita e caldeggiata dall'opera dell'on. Biscaretti e dall'Avv. Goria-Gatti, che nulla tralasciarono per illuminare le nostre menti reggatrici.

Al momento in cui scriviamo (mercoledì mattina) ci troviamo con un telegramma del Ministero degli interni, che dice essere la pratica di spettanza di quello dei Lavori Pubblici; con un telegramma del Ministro Balenano che afferma nulla avere in contrario il Ministero dei Lavori Pubblici all'effettuazione della corsa e col più completo silenzio da parte del nostro illustre Prefetto, ossia con una autorizzazione che sembrerebbe accordata, ma che effettivamente non lo è, e quindi con una incertezza fatta di timori e di speranze.

Vogliamo sperare che questa sciocca commedia si sia definita favorevolmente prima che questo nostro giornale si pubblichi, e quindi sia risparmiato al buon senso e al Governo quell'of-

fesa e quel ridicolo che porterebbe una soluzione contraria, e quindi rinfoderiamo quelle amare considerazioni che la situazione ci suggerisce, nella lusinga che un buon fine assolverà i cattivi mezzi, e intanto constatiamo come tutti questi indugi e tutte le notizie contraddittorie che sono state messe in giro dalla stampa, abbia reso impossibile l'effettuazione della prova nel giorno prefissato del 5 luglio e quindi il Comitato ha dovuto prorogare senz'altro la data della riunione.

Se come si spera la soluzione sarà pronta, la prova si farà il giorno 12, riservando la gara motociclette per il 14 o 15, essendovi il 12 un'altra gara precedentemente fissata; ad ogni modo il Comitato potrà al più presto prendere una decisione sull'argomento e non mancherà comunicarla agli interessati.

Ci riserbiamo elencare completamente le iscrizioni in un prossimo numero, essendo il termine prorogato fin d'ora al 10 luglio, e intanto accenneremo all'accrescersi dei premi.

All'elenco già indicato si devono aggiungere il dono pervenuto al Comitato dal Sindaco di Susa, nonché importanti premi in denaro offerti dalle più importanti Case di pneumatici.

La Ditta Bender e Martiny, rappresentante generale per l'Italia della marca *Gaulois*, ci comunica che d'accordo colla sua Casa Bergougnan di Clermont Ferrand mette a disposizione i seguenti premi:

Categoria velocità: Categ. I, vetture pesanti. N. 2 coperture e 2 camere d'aria *Le Gaulois*, valore circa L. 450, più in contanti L. 100, totale L. 550; categ. II, vetture leggere. N. 2 coperture e 2 camere d'aria *Le Gaulois*, valore circa L. 300, più in contanti L. 100, totale L. 400; cat. III, vetture. N. 2 coperture e 2 camere d'aria *Le Gaulois*, valore circa L. 250, più in contanti L. 50, totale L. 300; Categ. IV, motociclette. N. 2 coperture e 2 camere d'aria *Le Gaulois*, valore circa L. 100, più in contanti L. 50, totale L. 150.

Categoria turisti. N. 2 coperture e 2 camere d'aria *Le Gaulois*, valore circa lire 350 più in con-

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

ERNESTO REINACH - MILANO



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

ERNESTO REINACH - MILANO

Il Gran Carosello Ciclistico di Torino

Che cosa sia un carosello ciclistico non abbiamo voluto precisare prima che se ne facesse la rappresentazione, per non scemare quella curiosità e quell'interesse che nella novità e nel segreto trovarono la loro esca maggiore; che cosa sia questo spettacolo è cosa ardua e difficile ricostituire adesso a spettacolo finito, perchè una descrizione, per quanto diffusa, non sarebbe che una scolorita, e pallida immagine d'una combinazione fatta di movimenti e di colori, e non renderebbe che lontanamente l'idea a chi non vi ha assistito, mentre sarebbe una cosa superflua per le migliaia di nostri lettori che ne furono spettatori.

Lasciamo quindi che l'obiettivo fotografico dica quanto la penna omette, e accenneremo invece come la prima idea di questo spettacolo, germogliata nella mente del nostro direttore signor Nino G. Caimi, sia venuta prendendo corpo e sviluppo, e come infine le abbia arreso il migliore dei successi.

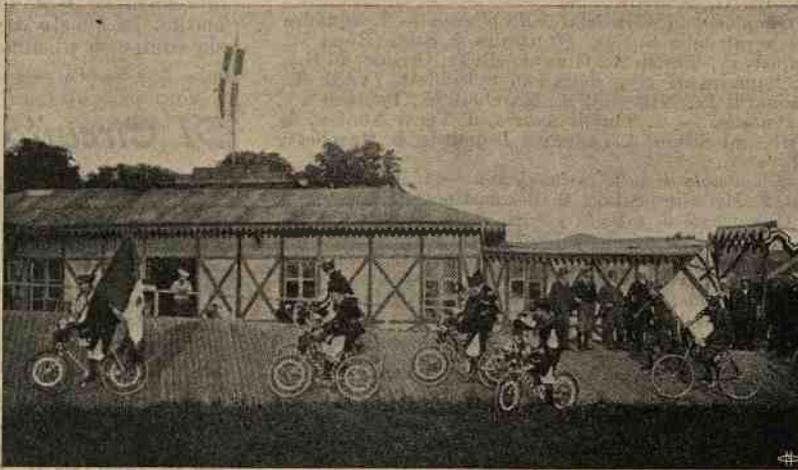
Il grande torneo equestre che a Torino si è svolto l'anno scorso, suggeriva come nuova e geniale applicazione della bicicletta, quella del carosello, ossia sostituire anche in queste grandi azioni coreografiche l'antico corsiero col moderno alato destriero, piegare la snella e agile bicicletta a tutte le combinazioni delle figurazioni equestri,

vorio di preparazione fu lungo e minuzioso, e solo allorchè tutti i possibili coefficienti di successo furono raccolti e ordinati, il progetto d'un grandioso carosello ciclistico in costume balzò fuori organico e vitale, come Minerva dalla testa di Giove.

Ma questo carosello era una macchina com-

fu efficace da parte del Consolato del Touring, e per esso del solerte suo console Nob. Chiroli, a cui è dovuta la medaglia di benemerita dal Comitato alla locale Sezione del Touring.

E giacchè stiamo sciogliendo i debiti di riconoscenza e di benemerita, ricorderemo l'opera assidua prestata dall'ottimo Dott. Cavaliere Gius. Monti, professore della nostra Società Ginnastica, che ci fu prezioso collaboratore nell'istruzione delle squadre; come ricorderemo, riconoscenti, la collaborazione prestata dal signor B. Dente, di Verona, e dalla squadra degli otto ciclisti veronesi signori E. Bianco, G. Sartori, V. Scala, A. Mazzi, G. Cosi, N. Chiericato, E. Cherubini e M. Cherubini, che ci furono compagni e aiuti preziosi nell'organizzazione del cotillon.



La sfilata delle squadre colle bandiere. (Fot. Avv. Goggia).

pressa, che, per muoversi e arrivare in porto, aveva bisogno di molte braccia, e di molti aiuti. Era necessario chiedere e ottenere un'infinità di alleanze, e per non lasciare solo lo sport a sollevarlo, un primo prezioso connubio veniva stretto tra l'idea sportiva e la beneficenza: a beneficio della seconda dovevano andare i possibili guadagni che lasciava sperare la prima.

È quindi sotto l'egida di due istituzioni veramente utili e benefiche veniva messo il progetto del carosello: della Congregazione di Carità e della Cassa Pia di Previdenza dell'Associazione della Stampa; istituzioni entrambe che a mezzo dei loro delegati marchese Ernesto Del Carretto e nob. Federico Piccoli hanno efficacemente e volenterosamente cooperato alla buona riuscita dell'iniziativa.

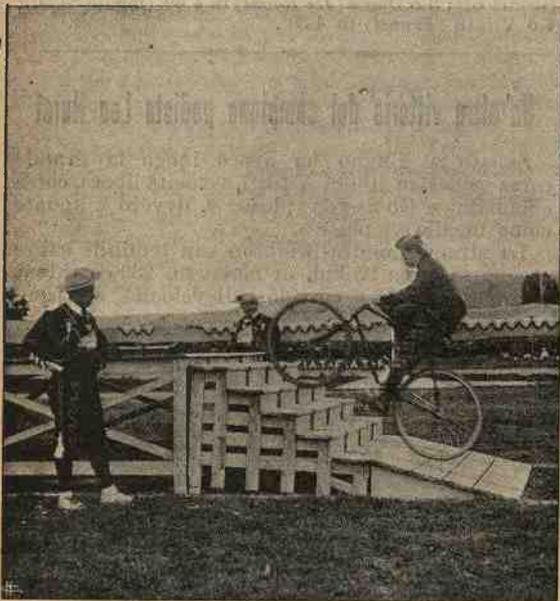
Stabilito così il piano di battaglia e lo stato maggiore che guidasse l'impresa, occorre la parte più importante: l'esercito combattente, ossia trovare un centinaio di ciclisti volenterosi e disinteressati che per un mese fossero disposti a sacrificare parecchie ore al giorno, tolte al sonno e ai divertimenti, per fondersi in una massa compatta e disciplinata a cui affidare l'esecuzione del carosello.

All'appello rivolto nel nome dello sport e della beneficenza alle Società ciclistiche torinesi, venne risposto con slancio ed entusiasmo, tanto che fu giocoforza fare una scelta fra coloro che si offerivano di partecipare allo spettacolo. La selezione migliore però la fece il tempo, che fiacò i meno fermi o mise a ben duro cimento la costanza dei sopravvissuti. Infatti cominciate le prove il 26 di maggio, per ben un mese ininterrotto la pioggia è venuta a sospendere e a interrompere il lavoro tentando spegnere i più caldi entusiasmi. Ma altro spettacolo eloquente e forse nuovo negli annali dello sport, il carosello, ha realizzato il miracolo di riunire una schiera di 80 ciclisti animosi che per ben un mese hanno risposto all'appello della sveglia alle 5 del mattino, e che, perseguitati e appiattiti dalla pioggia, trasformati in podisti, per lunghe ore nella sala della palestra della Società Ginnastica, gentilmente concessa dalla direzione, hanno studiato e compiuto a piedi quelle evoluzioni che il carosello richiedeva fossero fatte in bicicletta.

Ed oggi che il carosello è fatto possiamo confessare che i partecipanti affrontarono il giudizio del pubblico dopo aver fatte solamente 6 o 7 prove in bicicletta e quindi, supplendo con della buona volontà a quella preparazione che il maltempo aveva impedita.

È qui sentito e sincero mi corre un ringraziamento a tutti questi volenterosi collaboratori per cui lo spirito di disciplina e di sacrificio fu tanto superiore a quanto il pubblico avrebbe mai potuto supporre, e se lo spazio non mi facesse difetto, ripeterei, a titolo d'onore, il nome di tutti questi amici, ai quali serbo personale riconoscenza, come grati e riconoscenti devono essere verso di loro gli istituti che dal carosello saranno beneficiati.

È ricordo ben volentieri il diploma di benemerita che il Comitato ha decretato all'ottima Società degli Audax Torinesi, e per essa al suo degno presidente l'avv. Giovanni Negro, che del carosello ciclistico furono i più preziosi ed instancabili cooperatori, cooperazione che pure



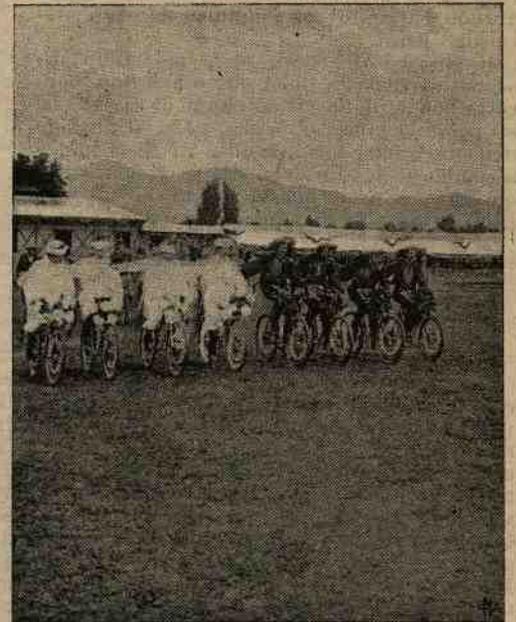
Le gare sugli ostacoli — Ascesa della scala. (Fot. Avv. Goggia).

ornarla di fiori, coprirla di seta, farla montare da cavaliere in costume e guidarla ora alla carica, ora al gioco della rosa.

Attorno a questa prima idea, che si venivano innestando a un preesistente progetto di uno spettacolo coreografico ciclistico, lo studio e il la-



Bicicletta infiorata del signor Muzio — 1° Premio. (Fot. Ambrosio).



Quadriglie alternate. (Fot. Avv. Goggia).

E qui, prima che l'elenco degli aiuti avuti si vada allungando (e temo che se fosse completo dovrebbe estendersi di qualche colonna), è dovere ricordare che il maggiore cooperatore al suc-



Tandem Gandolfi — 1° Premio Corsa dei fiori. (Fot. Ambrosio).

cesso del carosello fu l'amico *Caramba*, il noto disegnatore di figurini, che ha trovato una varietà di costumi in cui l'eleganza e la genialità delle linee si accoppiavano in modo insuperabile ad una gamma variopinta di colori vivaci e armonici.

E *Caramba* non poteva trovare interpreti più coscienziosi e accurati della *Sartoria Province d'Italia*, a cui era affidata l'esecuzione dei costumi e che li ha condotti a compimento in un tempo meravigliosamente breve e con un lusso e una precisione superiori a ogni elogio.

Per la parte artistica preziosa pure fu la collaborazione del pittore Gaido, a cui era dovuta la decorazione delle macchine.

Ricorderemo infine tra coloro che secondarono gli scopi benefici del Comitato, l' autorità comunale che concedeva la musica municipale nella 1ª giornata, e il Comando della Divisione che concedeva la banda del 26º fanteria nella seconda, e chiuderemo questo lungo elenco di benemeriti col nome augusto di S. A. I. e R. la Principessa Laetitia, che in compagnia del conte di Salemi ha onorato la festa della sua presenza.

Come risultante fu uno spettacolo a cui non mancò, specialmente nella prima giornata, un largo intervento di pubblico. Di ottimo effetto è riuscita la prima parte di evoluzioni e figurazioni d' assieme, caratteristica la terza parte del *cotillon*, e interessanti furono le gare agli ostacoli e il gioco della rosa. Nel gioco della rosa si presentarono i signori Hahn, Picena, Mazzi e Augusto Ferraris, e la Giuria assegnava il premio a quest'ultimo, il noto ciclista torinese, che seppe vittoriosamente resistere all'inseguimento di ben 16 avversari. Le gare agli ostacoli (nuove e originali) dovevano dimostrare col coraggio e la sicurezza dei concorrenti, la bontà e la resistenza delle macchine, tanto che a buon diritto si può dire che chi ne uscì vincitrice fu la *Peugeot*, avendo le macchine gentilmente messe a disposizione dai suoi agenti sigg. Picena resistito a replicate e durissime prove.

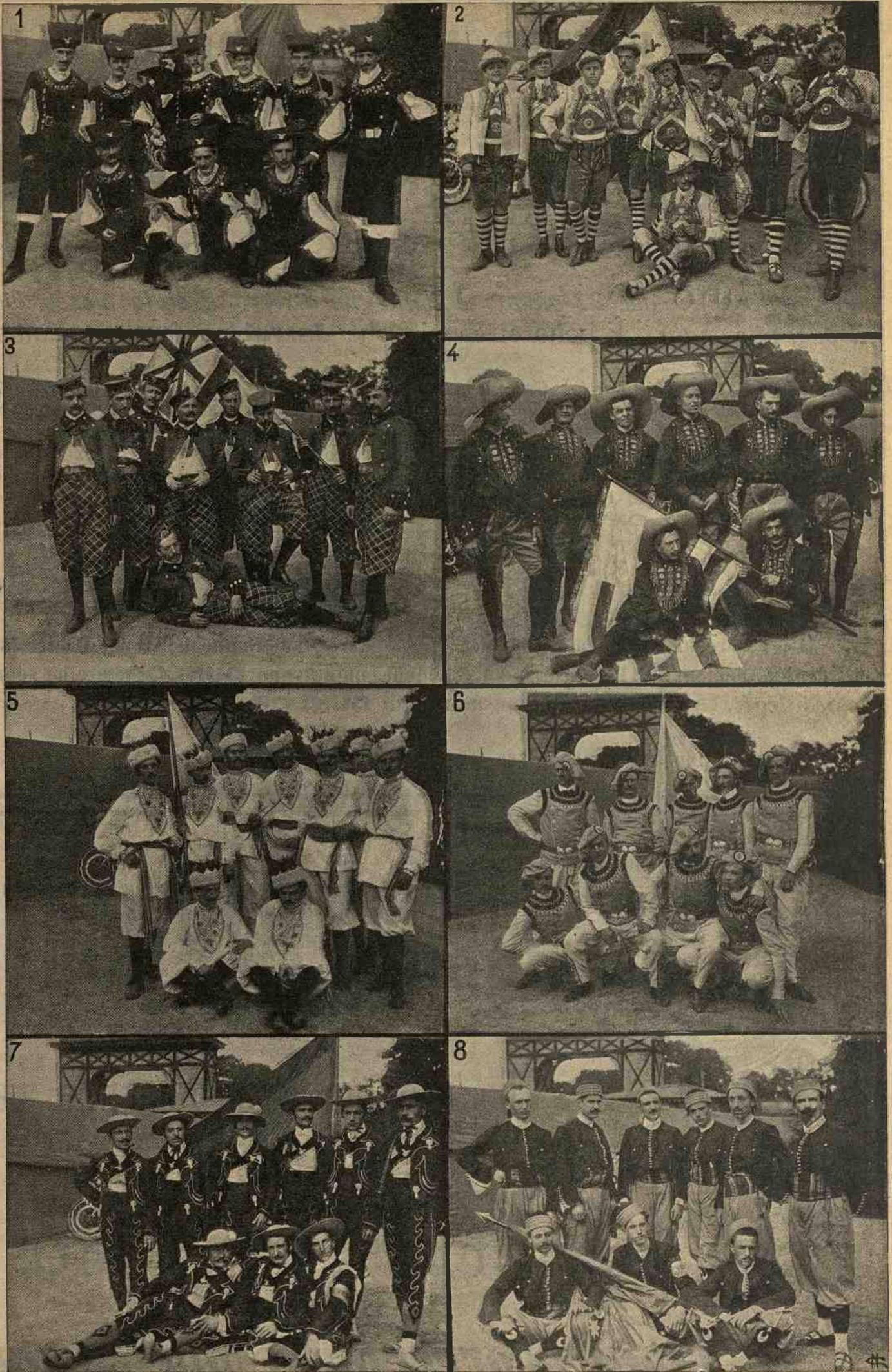
Ecco la classifica dei giochi fatta dalla solerte Giuria composta dei signori ing. A. Rostain, tenente V. di Maria e Cavalieri: 1. Premio, M. Cherubini; 2. A. Vinciguerra; 3. G. Hahn. Seguono: B. Pasqual Brocca, G. Colomba, E. Porracchia, F. Borsotti.

Riuscitissimo fu pure il corso dei fiori col quale si chiuse la seconda rappresentazione del carosello fatta domenica 28 giugno e al quale parteciparono un centinaio di biciclette elegantemente infiorate. La Giuria aveva a disposizione L. 150 di premi in denaro e n. 2 medaglie; deliberò di dividere il primo premio in 4 parti eguali, a pari merito, fra i signori P. Raglia (costume spagnolo addobbo in fiori gialli e rossi; tandem Gandolfi (addobbo in bianco e rosa); Alfredo ed

Edgardo Lupo (culla e gabbia), e signori V. Muzio e E. Prati (addobbo bianco e rosso). Le medaglie venivano assegnate ai signori A. Calderoni (stemma

d'Italia), F. Scioi (ciclo avvenir) e signori Rossi e Piovano (ciclo a due posti in verde e rosso) Ed infine per chiudere la cronaca diremo che

l'incasso delle due giornate ha superato le 7000 lire e che si spera che su di esso rimanga un buon profitto per la beneficenza.



1. *Quadriglia italiana (bianco e nero)* - 2. *Quadriglia tirolese (lilla)* - 3. *Quadriglia scozzese (verde)* - 4. *Quadriglia americana (rosso)*
5. *Quadriglia russa (bianco)* - 6. *Quadriglia francese (bleu)* - 7. *Quadriglia spagnuola (granata)* - 8. *Quadriglia turca (giallo)*.
(Fot del sig. G. Delaude)

P. GANDOLFO - Barriera di Francia - TORINO
Motonatta 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.

PER LA VERITÀ!

Nel CIRCUITO DELLE ARDENNE nessuna vettura munita di pneumatici

DUNLOP

si è ritirata dalla corsa per avarie alle gomme

Nell'AUTO del 23 giugno è detto che Jarrot è stato messo fuori corsa causa i suoi pneumatici. È bene si sappia che Jarrot non aveva pneumatici DUNLOP.

Rasson, Henriot, Loste, Gabrau, Robert, Civelli de Bosch, Masson, M. Fournier, Stoppani, su grosse vetture, vetture leggere, e vettuette munita di DUNLOP, hanno marciato con tutto il lotto senza alcun inconveniente, senza cambiare nè coperture, nè camere d'aria.

È anche importante si sappia che la grossa vettura n. 28 WOLSELEY avendo perduto un tempo infinito causa i suoi pneumatici X... durante i primi tre giri, li fece cambiare e sostituire col DUNLOP e potè finire il percorso in un tempo onorevolissimo senza avere più noia di sorta grazie ai DUNLOP.

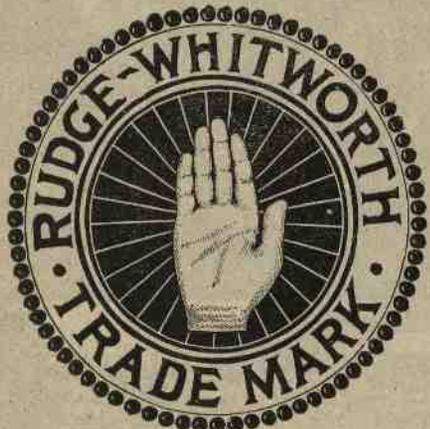
Corsa di Motociclette è stata vinta da DEMESTER
su motocicletta GRIFFON
munita di PNEUMATICI

DUNLOP

Il 5°, Verechaer, su mot. Sarolèa; l'8°, Barret, su Bruneau; il 9°, Dacier, su Clément; il 10°, Oster, su Clément; l'11°, Pascal, su Clément, montavano DUNLOP, e cioè sopra 11 arrivati e classificati, 6 motociclette erano munita di DUNLOP.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. Ltd — MILANO - Via Fatebenefratelli, 13 - MILANO

LA



RUDGE-WITHWORTH Ltd.

di Coventry

ha raggiunto la massima perfezione

I SUOI BICICLETTI SONO:

i più leggeri (mezza corsa)
kg. 9), i più rigidi

i più scorrevoli, i più eleganti

e preferiti dai turisti e corridori

RAPPRESENTANTI GENERALI PER L'ITALIA:

MILANO, Via Gesù, n. 6 - **VELADINI e DELLE PIANE** - Via Gesù, n. 6, MILANO



✓ **Lorraine Barrow** - Dopo una lunga lotta tra il male e la scienza, il noto chauffeurs inglese Lorraine Barrow soccombeva in questi giorni in seguito alle ferite riportate cadendo durante la sfortunata corsa Parigi-Madrid. Come i lettori ricorderanno fu in seguito all'investimento di un grosso cane che la vettura guidata dal compianto chauffeur fu proiettata contro un albero e rovesciata, ferendo gravemente Lorraine Barrow e il suo meccanico, che la montavano. Amorosamente assistito e curato in questo frattempo aveva lasciato sperare in una guarigione, ma le complicazioni interne distrussero ogni speranza e pur troppo la sua scomparsa scriveva negli annali dolorosi dello sport automobilistico un nome di più da compiangere e da ricordare.

Grande vittoria! - Riunione di MODENA - 7 Giugno

I. Batteria: 1° CERABOLINI - III. Batteria: 1° MAFFEIS
Decisiva: 1° MAFFEIS

SAROLÈA

MILANO - SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

CORSE DI MOTOCICLETTE A VERONA (Km. 10). — Arrivano: 1. Maffei di Milano, in minuti 12' 25"; 2. Menegardo di Verona, in 18' 7"; 3. Cerabolini di Milano, in 18' 10".

UN AUTODROMO A PARIGI. — Un gruppo di costruttori di automobili ha deciso di far sorgere nei dintorni di Parigi un grande autodromo. Il capitale per tale costruzione ammonterebbe a 5 milioni; la pista, che avrebbe la forma del numero 8, sarebbe lunga da 15 ai 20 km. e larga in media 15 metri.

MATCH IN AMERICA. — Ad Indianapolis (America) ebbe luogo un match automobilistico su cinque miglia tra Oldfield e Cooper; il primo ha battuto il secondo coprendo la distanza in 5' 4" 3/5; egli poté percorrere una miglia in 59" 3/5, il che costituisce il record americano su pista.

PROSSIME RIUNIONI IN FRANCIA.

— L'Automobile-Club di Marsiglia sta organizzando una grande riunione automobilista con un concorso di vetture da trasporto.

— Un'altra riunione, con concorso al consumo, avrà luogo prossimamente ad Angers.

CICELISMO

LE CORSE A FIRENZE. — Un pubblico numeroso assistette all'ultima giornata di corse.

Match italo-francese. — Prima prova: 1. Gardellin; 2. Herman; 3. Michiels; 4. Gardenghi (caduto). — Seconda prova: 1. Gardellin; 2. Michiels; 3. Nissaut; 4. Herman. — Decisiva: 1. Gardellin; (Firenze); 2. a mezza ruota Herman (Parigi); 3. Michiels (id.).

Corsa Soldati. — Decisiva: 1. Genzini (cap. Sanità); 2. Bruni (id.); 3. Tempesi (id. sussistenza); 4. Ricciarelli.

Corsa Sott'ufficiali. — Decisiva: 1. Tommezzani (lancieri Savoia); 2. Francioni (id.); 3. Magagnoli (id.).

Corsa Dilettanti. — 1. Tesi; 2. Tomiazzi; 3. Castellani. Nella corsa inseguimento vinse la squadra francese.

LE CORSE DI COMO. — Corsa Cernobbio (mo ociclette, km. 10). Decisiva: 1. Pedraglio; 2. Mazzocchi; 3. Spadoni, (caduto e ferito leggermente).

Corsa Como (bici-ciclette). Giungono: 1. Introzzi; 2. Fanfulla.

Corsa Tavernola (bici-ciclette, km. 10 con allenatori). Giungono: 1. Bazzi, avvantaggiando di due giri; 2. Rumi; 3. Introzzi.

Corsa Lombar-dia (motociclette, km. 10). Decisiva: 1. Spadoni per sei giri; 2. Muscionico.

CORSE A PADOVA. — Gara campionato; 1. Bassanello Alfonso facilmente. Corsa velocità. *Finale:* 1. Valentinis; 2. Ferrari; 3. Altissimo; 4. Bressa.

CORSA MILANO CARATE. — *Prima categoria:* 1. Bassani alle 6 49'; 2. Rossignoli; 3. Garazini; 4. Frigerio; 5. Pavese. Seguono in t. m. Wilson e Detto.

Seconda categoria: 1. Mairani alle 7 10'; 2. Sala; 3. Bellora; 4. Moggi; 5. Pedroni. Tutti in gruppo in poco più d'un minuto.

Terza categoria: 1. Bellani in 46 minuti; 2. Rolla; 3. Rossino; 4. Pinardi di Zanoni. Seguono in t. m. Annoni, Comolli, Porini, Parmigiani, Valtorta, Augnadro.

CORSE CICLISTICHE A GENOVA. — Anche il secondo match ippico-ciclistico fra Hopkin ed il ciclista Dall'Orso richiamò al nostro velodromo una grande folla. La prova sopra un percorso di 75 giri di pista fu vinta da Hopkin, abilissimo cavallerizzo, con un giro di vantaggio.

Nella corsa ciclistica all'americana si cimentarono due squadre: la azzurra, composta di Alic, Ferrando e Roller; la rossa, composta di Beccari, Milio e Pelucco.

Nella prima prova riuscì vittoriosa la squadra azzurra, nella seconda la rossa. Il match di resistenza fra i ciclisti Carlevaro e Giuppone, allenati da motociclette, diede i seguenti risultati:

Prima prova: Carlevaro. Giuppone si ritira negli ultimi giri. Seconda prova:

vince Carlevaro con un giro e mezzo di pista di vantaggio.

Carlevaro era allenato da Picollo; Giuppone da Grogna e da Clement.

L'AUDAX DI VENEZIA. — Riuscitissima la seconda marcia ufficiale indetta dalla fiorente Sezione veneziana dell'Audax Italiano col seguente itinerario: Mestre, Treviso, Cornuda, Feltre, Primolano, Bassano, Cittadella, Padova, Mestre.

I partecipanti furono i signori Aldo Cisotti, segretario della Sezione e direttore della marcia, Mario Cisotti, Ettore Brocchieri, Giuseppe Gallina (Audax) e Filiberto Dolcetti, Giuseppe Zanetti aspiranti.

UN CONVEGNO DI AUDAX ha luogo oggi 3 luglio ad Ivrea.

Splendido esito ebbe il convegno ciclo alpino di Andorno indetto dalla sezione Pro Sport della valle d'Andorno. Ivi parteciparono comitive di Lugano, Genova, Somma Lombarda, Alessandria, Vercelli e Casale.

La Sezione di Biella ha portata una corona al monumento di Pietro Micca a Sagliano.



UN MINUTO — UN MINUTO — UN MINUTO

UN MINUTO — UN MINUTO — UN MINUTO



Un Minuto.

Prezzi per nastro:

Per ruote di bicicletta	L. 0,65
» di motocicletta o tandem	» 1,—
» di automobili (pneus 65 m/m)	» 2,50
» » (pneus 95 m/m)	» 3,50
» » (pneus 120 m/m)	» 5,—

Ogni ciclista o chauffeur può facilmente e senza la minima fatica riparare le gomme da se stesso.

INSUPERABILE!

Trovasi in vendita presso **FABBRE e GAGLIARDI**
TORINO - MILANO

UN MINUTO — UN MINUTO — UN MINUTO

UN MINUTO — UN MINUTO — UN MINUTO

Recentissimi trionfi!

Record italiano dell'ora

Carlevaro nuovo detentore: Km. 55,308

Campionato italiano di resistenza

1° CARLEVARO

che compì i 100 Km. in ore 1,34'

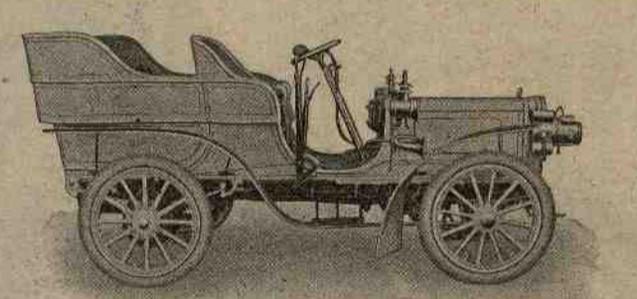
sempre con



DUNLOP

The DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO LTD

MILANO — Via Fatebenefratelli, 13 — MILANO



Automobili Florentia

a 2 cilindri, 10 HP

Tonneau smontabile, 4 posti, 3 velocità e marcia indietro, velocità massima 55 km. all'ora. Superano qualunque salita. Munte di ventilatore.

AUTOMOBILI

F. I. A. T. - DE-DION BOUTON - AIGLE, ecc.

nuove e d'occasione

Grande garage - Officina - Accessori

GIUSEPPE ALBERTI - FIRENZE

LE CORSE A VERONA. — Nella corsa Verona-Castelnuovo (km. 16) arrivarono: 1. Chiappel, minuti 30' 15"; 2. Pagani, 31' 5"; 3. Alverà, 31' 40".

CORSA SU STRADA A PARMA. — Nella corsa Parma-Pilastro-Felino Sala-l'arma km. 82, indetta dalla Palestra Umberto I di Parma, arrivarono: 1. Bassi Roberto, 2. Betti, 3. Bozzani, 4. Schivazappo.

LA MARCIA FIRENZE-BOLOGNA. — La marcia ufficiale di km. 200 della Sezione di Firenze sul percorso Firenze-Montepiano-Bologna, è riuscita splendidamente.

Presso Bologna la carovana fiorentina ricevè il saluto della Sezione bolognese dell'Audax italiano dagli amici Bettini e Beccari.

A Faenza i fiorentini furono festeggiatissimi. Alle 10 1/2 presero parte alla

sfilata insieme coi compagni ciclo-alpini e coi soci del Touring.

La squadra fiorentina dell'Audax era composta del corrispondente Checcucci-Lisi, del segretario Zucconi, del direttore di marcia Urbini, del capo squadra Brighetti e degli audax Penzo, Fontanesi, Pagliano, Leiteniz, De Giorgi e Cambellotti.

MATCH MEYERS-TAYLOR A PARIGI. — Meyers vinse brillantemente le due prove.

La corsa *scratch* fu vinta da Rutt, 2.0 Louvet 3.0 Broka (L. 75).

Nell'*handicap* sul mezzo miglio arrivarono: 1.0 Petit Bréton, 2.0 Fossier, 3.0 Kudela.

Nel *match* in motocicletta tra Thè e Cissac, vince quest'ultimo, il quale percorse i 10 km. in 7' 5".

— Il Gran Premio di Berlino fu vinto

da Tommy Hall, 2.0 Salzman, 3.0 Goernemann, il quale aveva vinto la corsa dei 20 km.

— Nella corsa dell'Ora di Reims (bicicletta) Lourgeu coperse km. 52, m. 210.

— Un buon nucleo di truppa è stato inviato a Carlow (Irlanda) per essere scaglionata sul percorso della Gordon-Bennett nel giorno della corsa.

— Il 6 luglio avrà luogo a Liegi un *match* a tre; si fanno i nomi di Taylor e Grogna; non fu ancora scelto il terzo.

— Un altro *match* tra M. Taylor ed Ellegaard avrà luogo ad Anversa il 21 luglio.

— La riunione al Parco dei Principi ha dato questo risultato:

Corsa *scratch*: 1.0 Jue, 2.0 Kimble, 3.0 Gentel, 4.0 Jacquelin.

Corsa *tandem*: 1.0 Collet-Del Rosso, 2.0 Gentel-Brecy, 3.0 Jue-Collomb.

La corsa di 30 km. fu vinta da Gougoltz, 2.0 Barraquin, 3.0 Bruni.

Nella gara delle motociclette arrivarono: 1.0 Danglard, 2.0 Bertin, 3.0 Collob.

Il ciclista Bouhours batteva quindi il record dei 10 km. impiegando 8' 1".

UNA GRANDE CORSA A NEW YORK fu vinta da Nelson, 2.0 Walthour, 3.0 Leander.

— Il Grand Prix di Breda è stato vinto da Meyers, 2.0 Grogna, 3.0 Piard.

— Contenet (km. 67), vinse la corsa dell'ora a Dresda, 2.0 Goernemann, 3.0 Robl.

CICLISTI!

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

IPPICA

LE CORSE DI CAVALLI A ROMA NEL 1904. — Il Comitato delle società delle corse in Roma ha stabilito che nel 1904 le corse abbiano luogo il 10, 14, 17 e 21 aprile. Il Derby Reale sarà corso il 14.

Il Comitato ha inoltre accolto favorevolmente la domanda della Società degli Sceptle-Chases di organizzare quattro giorni di corse con ostacoli alle Cappannelle nel febbraio 1904.

— Anche la Società Torinese dovrà a giorni stabilire le date della sua riunione del 1904.

— La scuderia Sant'Elmo si è sciolta; i cavalli: *Ledon, Rose Brav e Myriame* ritornano in proprietà del signor Sineo: essi sono stati affidati in allenamento a Giovanni Rock.

LE GRANDI CORSE IN INGHILTERRA. — Il «Premio Northumber and Plate» di L. 25.000 su m. 3200, fu vinto da *Chiltonball*, 2. *Trowaway*, 3. *Rightful*. La corsa «The Ascot Stakes» con premio di 50.000 fr., m. 3200, da *Genius*, 2. *Scullion* d'anni 5, 3. *Rigfull*; la «The Royal Hunt Cup» con premio di 50.000 fr. m. 1560, da *Kunsler*, 2. *Imperioud*, 3. *Handicapper*; la «The Gold Cup» premio 75.000 fr., m. 4000. Giunsero: 1. *Maximun II*, 2. *Rising Glass*, 3. *Elba*.

LE CORSE A FAENZA. Il «Premio Campionato» fu vinto da *Hornelo Wilkes* di Valentini percorrendo il miglio ingl. in 2' 12" 4/5.

Il «Premio Milano» fu vinto da *Favara II* di Gianetti e Chini.

Il «Premio Modena» fu vinto da *Iride*.

Il «Premio Gentlemen Drivers» fu vinto da *Urbino* del barone Bianchi.

BIGICLETTE

BIANCHI

le migliori del mondo

EDOARDO BIANCHI

MILANO - Via Nino Bixio, n. 21 - MILANO



Signature in cursive, d'original style American, the sign per guidare migliore di quanto mai sia mai stato, ed è un simbolo, un'esperienza sicura.

Circuito delle Ardenne

Trionfo delle

DARRACQ

le quali vinsero **4** primi premi, **3** secondi e la **Coppa della Regolarità**

CIRCUITO

Vetture leggere:

1° Barras - 4° Osmond - 5° Hemery

Vetturette:

1° Wagner - 2° Willemain

IL CHILOMETRO A HUY

1° Willemain - 2° Osmond

CORSA IN SALITA A HUY

1° Willemain - 2° Osmond

Album Darraq con descrizione di tutto il meccanismo L. 1

Vetture 12 HP e 24 HP, pronte

Agente Generale per l'Italia: **E. WEHRHEIM** - Via Silvio Pellico, n. 24 - **TORINO**

Oesterreichisch - Amerikanische
Gummitabrik = Actiengesellschaft
Vienna XIII. Breitensee.

Fabbrica dei rinomati pneumatici per Automobili: marca:
"Austro - Amerikan C.o."
Specialità camere d'aria senza giunta
Agente Generale per l'Italia: **Roberto Krassich**
Milano - Via S. Gregorio, 25.

«Premio allevamento»: 1. *Magentina*, 2. *Jonio*, 3. *Igea*.
 «Premio Bologna», intern.: 1. *Iride*, 2. *Lampo*, 3. *Giorgina*.
 «Premio Firenze» (handicap): 1. *Royal Baron*, 2. *Abnet*.
 «Premio congedo»: 1. *Peppina*, 2. *Gianni M.*, 3. *Miss Bowerman*.
 LE CORSE A MILANO. — «Premio Lonigo» (tre prove), m. 1800, L. 1000. — 1. *Iride*, 2. *Igea*, 3. *Vesuvio*.
 «Premio Piacenza» (condiz.), L. 1200, m. 1800, due prove. — 1. *Crispi*, 2. *Vittorio*, 3. *Duca Herschel*.
 «Premio Roma», L. 3500, m. 1800, tre

prove. — 1. *B. B. P.* della scuderia Orobia, 2. *Abnet*, 3. *Hornelia Wilkes*.
 «Cursa Gentlemen». — 1. *Fregus*, 2. *Lambrusco*, 3. *Miss Bowerman*, 4. *Clara Madison*.
 «Premio Torino» (handicap). — 1. *Eva Burns*, 2. *Carrie Shields*, 3. *Dizma*.
 «Premio Asti» (condiz.). — 1. *Crispi*, 2. *Duca Herschel*, 3. *Ezio*.
 «Premio Crema». — 1. *Nizzardo*, 2. *Niobe*, 3. *Lampo*.
 «Premio Mantova» (condiz.). — 1. *Lambrusco*, 2. *Igea*, 3. *Magentina*.
 LE CORSE AL TROTTO A MANTOVA. — All'Ippodromo si è inaugurata la riunione al trotto, con i seguenti risultati:

Premio Prince. — Lire 1000; m. 1744.
 1. *Magentina*, di Bertì; 2. *Vicenza*, di Sesana; 3. *Giorgio*, di Farina.
 Premio Mantova. — Lire 1600; m. 1744.
 1. *Abnet*, di Tamberigargiulo; 2. *Royal Baron*, di Valentini; 3. *Dizma*, (id.).
 Premio congedo. — Lire 500; m. 1616.
 1. *Carmen IV*, di For-

nasari; 2. *Jonio*, di Sesana; 3. *Irka*, di Rossato.

Corrispondenza

Como. Acquicoltura Lombarda. Non possiamo fare il cambio che con giornali sportivi. — *Novi Ligure*. Zanoletti. Grazie. Pubblicato subito sulla *Stampa*, il gran giornale politico che ha la più diffusa rubrica sportiva. — *Prato*. Giulio Diddi. Solo abbonandovi al giornale vi potremo favorire. — *Firenze*. Urbini. Grazie. — *Id.* Voller. La fotografia ci giunse troppo tardi. Di Firenze già ci occupammo. — *Bologna*. Toldi Pietro. Abbiamo ricevute le fotografie ma non possiamo pubblicarle perchè troppo piccole. — *Id.* Poggio Vannucchi. Ci è impossibile. — *Id.* Badaelli. Già pubblichiamo mesi addietro il ritratto di Taylor. — *Genova*. Rota. Grazie di tutto. Il foot-ball in questo momento è vinto dagli altri sports. — *Dolo* (Venezia). A. Manfroni. Occorre che lo Scorzon si abboni. — *Siena*. A. Spinelli. In questo momento per le gite del Touring non abbiamo spazio. — *Roma*. Moretti. Dell'argomento già ci interessammo; ne torneremo a parlare appena un'occasione buona lo interesserà. — *G. B. Palestro*. Veramente

non esiste in Italia la pubblicazione che ella desidera. Servono però benissimo al suo scopo l'*Ippodromo* che si pubblica a Milano (Via Agnello, 8), lo *Sport* pubblicato dal Jockey-Club (Roma, Corso Umberto I, n. 337), e l'*Eco delle corse* che si pubblica a Firenze.

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.

Utenti, tricicli e quadricicli, inviate carta da visita indirizzo P. N. - Maratea.

Cercasi giovane viaggiatore pratico in articoli tecnici e che conosca clientela Italia centrale. Offerte con serie referenze all'indirizzo F. P. G. P. posta r., Torino.

Exigez sur vos bicyclettes les

PNEUS CLEMENT

INSUPERABLES

O. MANTOVANI & O. - TORINO

Settimana di Aix-les-Bains

Col de Port

1° WILLY POGGE su vettura Mercedes
60 HP, munita di PNEUMATICI

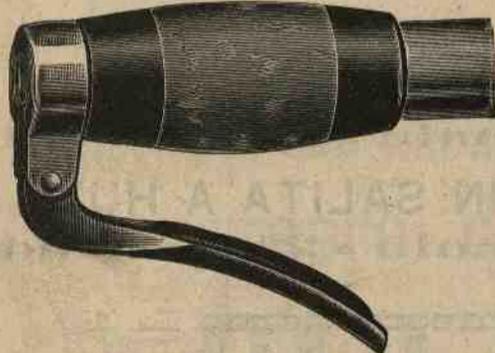
DUNLOP

The DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (Cont.) Ltd - Via Fatebenefratelli, 13 - MILANO

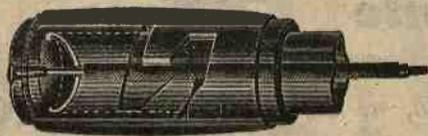
Tre bracci di leva del freno Bowden
Brevettato - A trasmissione flessibile.



Leva semplice.



Leva reversibile.



Manopola girevole.

di colpo, e sopprime tutti gli sforzi della mano nelle lunghe discese, dove un frenare continuo è indispensabile.

Nei modelli a freno a leva reversibile ed a manico generale, il manubrio si trova interamente libero. La trasmissione s'innesta all'altezza del tubo per mezzo d'un piccolo buco che è necessario in questi due casi di fare nella parte grossa del manubrio.

600,000 freni Bowden venduti.

12, Avenue de la Grande Armée, Paris.

Il prezzo del freno Bowden completo varia a seconda del braccio di leva adottato.

Il freno con semplice leva si vende 25 franchi; si applica e si toglie in pochi minuti, formando un tutto completo, indipendente dalla macchina: la leva si mette sopra il manubrio a mezzo d'un collare, ed è in comunicazione col ferro di cavallo per mezzo della trasmissione flessibile, che si pone lungo i tubi del telaio come un semplice filo elettrico.

Una traversa di rinforzo alla forcella posteriore, due anelli a molla, e il freno è pronto per funzionare.

Col freno Bowden non si accumula più il fango, le gomme non si imbrattano e non si consumano, il frenare rimane dolce, energico e funziona nel suo vero posto sopra la ruota posteriore, senza trasmissione articolata, senza listelli né puleggie.

Il freno con leva reversibile costa 25 franchi; colla manopola girevole costa 35; in questi due modelli la trasmissione flessibile passa nell'interno del manubrio.

La manopola girevole realizza il freno ideale a contatto continuo, funzionando a elica ed evita così l'inconveniente del freno che ferma troppo

Il vero Sport pratico

La prima e più accreditata fabbrica di motociclette, motori ed automobili, fornisce:

Motociclette popolari 1 1/2 HP, complete, velocità 30-40 Km. L. 680
 " " 2 HP, " " 40-45 " " 800
 " di lusso 2 1/2 HP, " " 45-50 " " 1000

Cinque anni di pratica nella fabbricazione!

In pochi minuti d'insegnamento tutti ohauffeurs

TUTTE LE MACCHINE GARANTITE 6 MESI

Indicazione e listino gratis

Domandate il Catalogo generale con le nuove, originali e utili indicazioni per valutare la forza, rendimento e condotta degli Automobili, Motori, ecc.

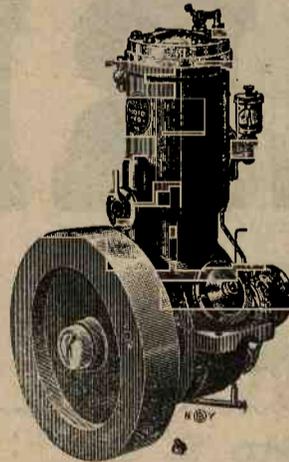
Spedizione raccomandata dietro rimborso di L. 1 anche in francobolli.

ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI

Sala Esposizione - Corso Valentino, 3. - Torino.

I Motori Americani LOZIER

sono i più semplici, compatti ed eleganti, gli unici espressamente costruiti per imbarcazioni.



Nessuno acquisti barche automobili o motori per le stesse, senza chiedere Preventivi e Cataloghi agli Agenti Generali per l'Italia della Lozier Motor Company di Plattsburgh (N. Y.)

Ing. Magnano e Zunini - Savona

Agente in Roma: Martini Carlo, via Serpenti, 44

„ in Milano: Porta Carlo, via Carità, 20.

Imbarcazioni complete da L. 2000 in più.

FABBRICA ITALIANA DI ACCUMULATORI ELETTRICI LEGGERI

BREVETTO GARASSINO 1899

TORINO - Via Artisti, 34 - 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 30 % e più superiore al migliori Accumulatori conosciuti

TIPI SPECIALI PER AUTOMOBILI ED ACCENSIONE DI MOTORI A BENZINA

Stazione di carica Accumulatori

ACCUMULATORI STAZIONARI

CATALOGHI A RICHIESTA

Circuit des Ardennes

(22 Giugno)

Il vero criterium dei Pneumatici (512 km.) senza fermate, senza neutralizzazioni, è riuscito un

Nuovo ed indiscutibile trionfo dei Pneumatici

Michelin

Delle Grosse Vetture - 700 a 1000 kg.

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------|
| 1° Barone DE-CRAWHEZ , <i>Panhard-Levassor</i> , percorrendo i 512 km. in ore 5 52' 7" e 3/5 | | |
| 2° GIRARDOT , Charron, Girardot, Voigt | 4° LE BLON , Serpollett | 6° VOIGT , Charron, Girardot, Voigt |
| 3° DE BROU , De Dietrich | 5° BECONNAIS , Darracq | 7° COPPÉE , Germain |

Tutte le Vetture leggere - 400 a 700 kg.

- | | | |
|------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| 1° BARRAS , <i>Darracq</i> , in ore 6 30' 38" | | |
| 2° TAVENAU X, Gobron Brillié | 4° OSMONT , Darracq | 6° Journu , De Dion Bouton |
| 3° CAGNO , F. I. A. T. Torino | 5° Hemery , Darracq | 7° Bardin , De Dion Bouton |

Delle Vettuette - sino a 400 kg.

- 1° **VAGNER**, Darracq — 2° **VILLEMEN**, Darracq — 3° **De-Boisse!** Denis De Bois — 5° **Corre - Corre**

La Coppa della Regolarità venne assegnata alle vetture DARRACQ

Nessun Concorrente montato su PNEUMATICI MICHELIN fu costretto ad abbandonare la Corsa per colpa dei propri Pneumatici, che non ebbero bisogno nemmeno di un colpo di pompa!

Si può dire altrettanto dette altre Marche?

Agenzia Italiana Pneumatici MICHELIN - Foro Bonaparte, 67 - MILANO

Nel Circuito delle Ardenne

(la più importante corsa dell'annata)

Una Vettura

F. I. A. T.

di 24 cavalli

fece il percorso in ore **7 6' 52"**,
giungendo **Terza** sopra **Venti**
concorrenti, battendo macchine
di maggior potenza.

Le Vetture F. I. A. T. sono le macchine preferite dalla Real Casa, dal Ministero della Guerra e dai principali Chauffeurs italiani.

Fabbrica Italiana di Automobili

Società Anonima - TORINO - Corso Dante, 35-37