Anno II. TORINO 14 Giugno 1903 N. 24.

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

La giornata del premio PRINCIPE AMEDEO: 1. Nel prato vi è ancora qualche superstite equipaggio. — 2. Il Duca d'Aosta. — 3. Il Banchiere Marsaglia, proprietario della scuderia. — 4. Un *bouquet* di signorine. — 5. L'arrivo del premio Principe Amedeo. — 6. Futuri *sportsmen*. — 7. Il massaggio del vincitore. — 8. Esquilino rientra acclamato nel pesage. — 9. La Duchessa d'Aosta è ritornata ospite gradita e attesa di Torino. — 10. Il palco dei giudici d'arrivo. — 11. Il palco reale. (Istantanee dei sigg. avv. Vercellone, avv. Goggia e Ambrosio).

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**

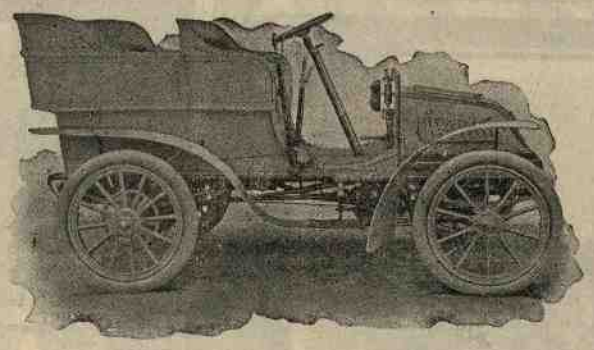
LA POPULAIRE 9 HP

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

Automobili Florentia



Florentia 10 HP, 2 cilindri.

F. I. A. T.

DE DION

AIGLE

Automobili d'occasione

da L. 1000 in più.

Cataloghi a richiesta.

Garage - Officina - Accessori

per Automobili.

GIUSEPPE ALBERTI - FIRENZE

Per quali motivi

i Cicli

Wanderer

hanno addimostrato la **loro superiorità?**

1° Perchè all'Esposizione di Parigi, 1900, furono i ***soli*** tedeschi premiati col ***Grand Prix.***

2° Perchè sono i ***preferiti dai Principi della Casa Imperiale di Germania.***

3° Perchè sono quelli che ***maggiormente corrispondono*** a tutte le odierne esigenze dei Turisti, specialmente col modello a ***cambio di velocità, ruota libera automatica e freno sui due cerchi.***

Rappresentante Generale per l'Italia:

EUGENIO PASCHETTA

Torino = Corso Valentino, 2 = **Torino**

Tutti i Cicli **Wanderer** sono muniti di pneumatici **originali Dunlop**

Il Carosello ciclistico

Ormai l'attesa del grande carosello ciclistico in costume, che si sta preparando a Torino pel 21 corrente, è diventato l'avvenimento del giorno dei nostri centri sportivi e la curiosità si va acuendo coll'avvicinarsi della data.

Tutti i giornali torinesi hanno segnalato il grandioso spettacolo con brevi cenni suggestivi e pieni di punti d'interrogazione, prevedendo il successo di questa iniziativa alla buona riuscita della quale lavorano insieme sport e carità.

In nome della beneficenza il Municipio di Torino ha concesso la banda musicale, che suonerà durante la festa e accompagnerà le figurazioni.

Sotto gli ordini di Caramba *lavorano attivamente i grandi magazzini delle Provincie d'Italia che in poco più di quindici giorni compiranno il* tour de force *di approntare quasi un centinaio di costumi, e fatti naturalmente con quell'eleganza e quel buon gusto che rispondono alle tradizioni di questa Ditta, che ormai gode meritamente fama di insuperabile in questo genere di forniture. L'artista Gaido sta studiando e preparando l'addobbo delle biciclette e assieme con altri prepara delle sorprese pei giochi originali e nuovissimi che fanno parte dello spettacolo.*

Intanto si sta pensando alla trasformazione e all'addobbo del Velodromo Umberto I, come pure si sta pensando ad accrescere con dei palchi messi all'interno della pelouse *il numero dei posti a sedere, prevedendo che le 20.000 persone che trovano posto al Velodromo dovranno scegliersi fra quelle che si presenteranno prime.*

Ma dove il lavoro ferve è nella preparazione delle squadre ciclistiche.

Malgrado il tempo costantemente e insistentemente piovoso le prove continuano, sotto la direzione del nostro direttore Nino G. Caimi, il quale ha trovato dei preziosi collaboratori nel prof. cav. Luigi Monti, tenente C. De Maria e nob. Bruto Dente, ai quali sarà affidato rispettivamente il comando delle tre parti di cui si comporrà lo spettacolo.

Commettendo una piccola indiscrezione, diremo che queste tre parti saranno così divise: Parte Prima: *Evoluzione per quadriglie e figurazioni geometriche.* Parte Seconda: *Giochi e gare.* Parte Terza: *Grande cotillon.*

Gli 80 partecipanti saranno divisi in quadriglie di 8 e per ogni squadra Caramba ha creato uno speciale costume.

I costumi avranno le caratteristiche ed i colori delle diverse nazioni e così vi sarà la quadriglia italiana, francese, russa, tirolese, scozzese, spagnuola, turca e boera.

Nella seconda parte fra i giochi si svolgerà il gioco della rosa, la caccia alla volpe, gli anelli, le montagne russe, il passaggio del Rubicone, e altre geniali combinazioni attorno a cui si sta sbizzarrendo la fantasia dei nostri artisti e dei nostri sportsmen.

La terza parte sarà una grandiosa e originale azione coreografica, durante la quale la veloce e snella bicicletta si piegherà a quelle figurazioni, che in parte abbiamo veduto eseguire nei saloni della buona società.

Come si vede il programma è vasto, nuovo, originale e interessante, ma ci accorgiamo che infrangendo la consegna abbiamo detto più di quello che ci era permesso.

Chiuderemo quindi con un'altra indiscrezione e diremo che i Principi hanno lasciato sperare il loro intervento a questa grandiosa festa sportiva.

Alle rovine di Solunto

Una bella marcia militare

La parola sport *nella sua moderna e vasta espressione, sta a significare quanto è esercizio, svago, divertimento sano e utile, e quindi comprende non solo le prove in cui la forza e la destrezza gareggia e si afferma, ma anche tutte quelle manifestazioni collettive in cui da un esercizio fisi o, traggono utilità e vantaggio le nostre facoltà intellettuali e morali.*

Ecco perchè come facciamo posto all'eco delle riunioni touristiche, diamo oggi ospitalità a questa breve narrazione d'una marcia per la quale scompaiono le caratteristiche militari e rimangono quelle artistiche e istruttive. — E questo lo facciamo tanto più di buon grado inquantochè la Stampa Sportiva *conta nell'esercito un grande numero dei suoi migliori amici e fedeli lettori.*

Giorni or sono il distaccamento dei cavalleggeri di Lucca ha eseguito una bella marcia da Palermo a Solunto. Il mezzo reggimento col maggiore nobile cav. Rattazzi alla testa, partiva alle ore 6 dalla Villa Giulia e giunto alle 7 1|4 a S. Flavia (km. 14), risaliva il Monte la Città per lo stretto e difficile sentiero che conduce alle rovine di Solunto. La salita si effettuò senza alcun incidente, nonostante le non lievi difficoltà incontrate, specialmente per il fondo roccioso e le forti pendenze della strada.

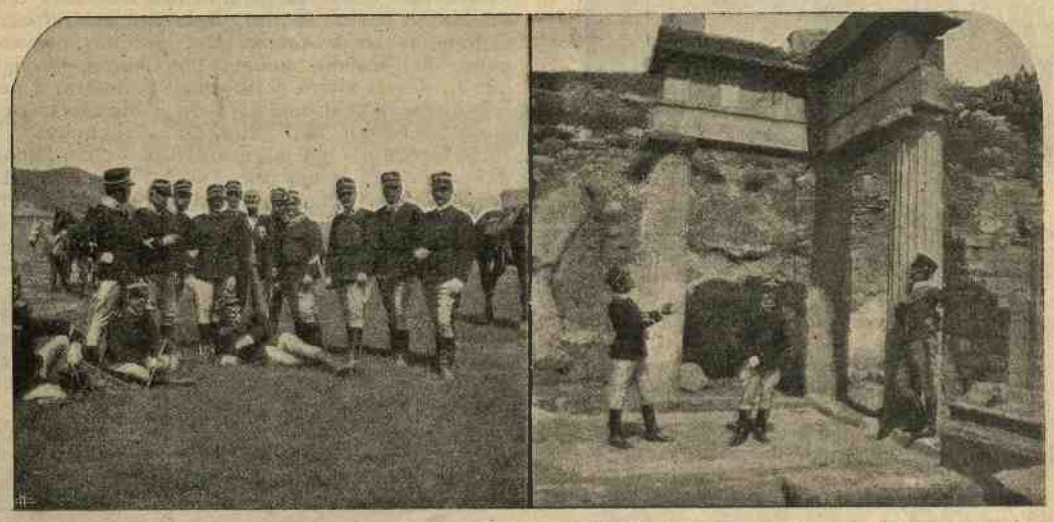
I cavalli furono ammassati in uno spazio libero e cominciò la visita all'antica città fenicia, in mezzo alle rovine della quale non mancò chi volle cogliere l'occasione di far funzionare l'istantanea a profitto della simpatica e amica *Stampa Sportiva.*

Lo spettacolo che si gode dalla vetta del monte è davvero sorprendente; da una parte la Conca d'oro col Monte Pellegrino in fondo le cui linee bizzarre si disegnano nettissime sull'orizzonte e il Capo Zaffarano di fronte, dall'altra la vasta baia di Termini e in basso sul piano i biancheggianti paesi di Bagheria e di S. Flavia.

Dopo aver visitato minutamente ogni cosa, accompagnati per ogni dove dalla guida, cominciò, e questa volta con i cavalli a mano, la discesa del monte per tornare a S. Flavia ove attendeva una buona colazione alla quale ognuno fece del suo meglio per calmare il formidabile appetito che la visita agli avanzi di tanti secoli di storia aveva suscitato.

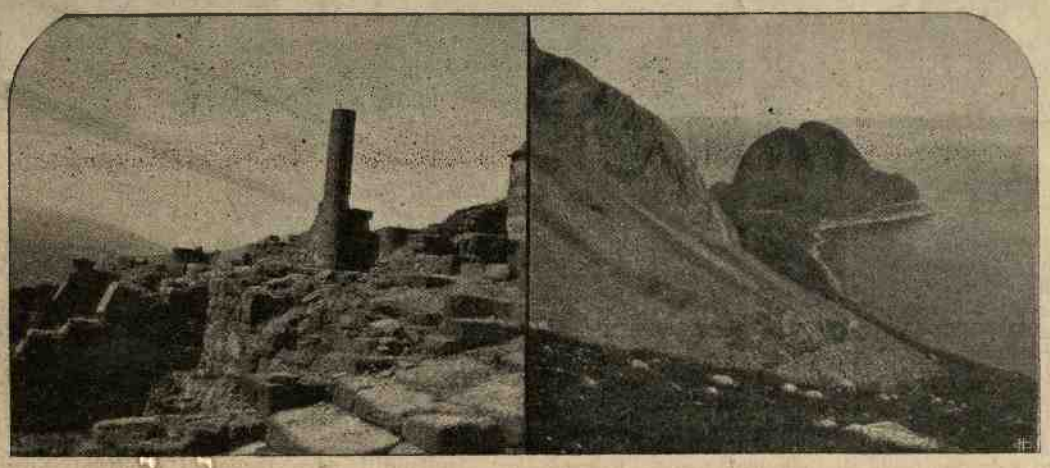
A S. Flavia fu trovato un veterano del Reggimento Lucca che aveva fatto come trombettiere al 1° squadrone la campagna del '66 e che tutti gli ufficiali festeggiarono e vollero insieme a loro. Il vecchio reduce commosso non sapeva come esprimere la sua gioia e la sua emozione chè 37 anni or sono non avrebbe mai supposto che dopo tanto lasso di tempo avrebbe ritrovato il suo antico reggimento e rivissuto anche per poche ore fra i cavalleggeri di Lucca.

X.



Un gruppo d'ufficiali di Lucca *cavalleria fa corona al veterano siciliano.*

Sotto gli antichi archi fenici.



Le rovine di Solunto.

Il Capo Zaffarano.

Un libro di scherma dei M° E. Pini

Con prefazione di Jacopo Gelli

L'annuncio della pubblicazione di un libro di Eugenio Pini sulla scherma è un avvenimento che farà rumore nel mondo schermistico italiano ed estero.

Non vi è infatti cultore della scherma o semplice amico dello sport, che non abbia ammirato l'arte del maestro principe della pedana italiana, e quindi che non sia desideroso di leggere questo libro in cui l'atleta della lama svela i segreti di quell'arte che lo condusse all'eccelso nella scala della perfezione e che dietro a lui aprì la strada all'affermazione della scherma italiana all'estero.

E quando si saprà che da questo libro vissuto ha dettato la prefazione e curata l'edizione il comm. Jacopo Gelli, lo storiografo della scherma italiana, il brillante scrittore che la Stampa Sportiva *si onora avere tra i suoi più preziosi collaboratori, sarà facile pronosticare quale successo attenda il libro, che uscirà quanto prima, edito dal noto editore Giusti di Livorno.*

Per gentile concessione di Jacopo Gelli siamo oggi in grado di pubblicare una parte della prefazione in cui parla oltre che del libro, del suo autore e si fa una rapida sintesi della storia della gloriosa scherma italiana.

... Quando seppi che l'amico carissimo Eugenio Pini dava alle stampe un suo scritto sulla scherma, fra me dissi:

— Eccone un altro!...

Ma, letto il lavoro dell'amico, ebbi a pentirmi del precipitato giudizio, e mi compiacqui nel constatare che il Pini si allontanava dalla corrente moderna di copiare, di rubare altrui idee e concetti; limitandosi ad esporre una teorica semplice, precisa, chiara che par vi dica:

— Così divenni il forte campione della scherma italiana; così creai forti campioni della nostra scherma; semplicemente così raggiunsi le alte cime dell'arte mia.

E, difatti, il libro del Pini non è un trattato, ma un *memorandum* sapiente, frutto di una pra-

SAROLÈA
Grande vittoria! - Riunione di MODENA - 7 Giugno
I. Batteria: 1° CERABOLINI - III. Batteria: 1° MAFFEIS
Decisiva: 1° MAFFEIS
MILANO - SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32

I ciclisti di Monaco all'arrivo a Cuneo.
(Fot. Garaffi).

tica sicura, per formare schermitori impareggiabili. E questo è il solo, l'unico scopo a cui deve mirare un trattato schermistico moderno. Tutto il resto è fumo; vacuità di chiacchere inutili, spesso, anzi quasi sempre sciocche, per coloro che di scherma s'intendono alquanto.

Il libro di Eugenio Pini è un complesso di lezioni piane, semplici, modeste, le quali hanno il pregio di condurre a grandi fini.

Mi domandate:

— Ma, nel libro del signor Pini c'è del nuovo?

— Sì; vi rispondo, ce n'è. Nel libro di Eugenio Pini di nuovo c'è la scelta sicura dell'insegnamento razionale ed efficace, appunto perchè sfrondato da tutte le superfluità spropositate, le quali si leggono nella maggior parte dei trattati di scherma moderna, a base di « *marroni filosofici* ».

Il libro di Pini è un trattato di *fatti*, cui mancano le chiacchere.

E ciò non è novità? Per il resto, l'ho detto: nella scherma non c'è nulla, non ci può essere nulla di nuovo. Possono mutare le espressioni; si possono scorciare o allungare le frasi degli altri e... le spade; ma i concetti informativi della scherma, quelli di base, sono sempre gli stessi, immutabili da secoli!

La scherma, come l'aritmetica, non sopporta opinioni; essa è un fatto governato da leggi sicure, fisse, esperimentate, le quali se pure tollerano qualche leggera variante alla loro forma esteriore, sogliono rimanere integre nella sostanza, perchè conducono sempre allo stesso, allo identico risultato. Insomma: la scherma nostra è come una bella signora la quale muti d'abito: la persona resta sempre la medesima.

***

Ben pochi *virtuosi* in qualsiasi manifestazione della umana attività possono vantarsi di aver raccolto tanti allori e tante soddisfazioni d'amor proprio come il maestro Eugenio Pini. Per narrare i trionfi (non dico le vittorie) di questo straordinario campione della nostra scherma, occorrerebbe riempire un volume, ed io qui non lo faccio, perchè i malevoli potrebbero ritenere che a glorificare l'amico io fossi indotto non dall'ammirazione sincera che nutro per la valentia sua, ma da sentimento di benigna amicizia. E se anche lo facessi, compirei cosa inutile; da chè il nome del maestro Pini e le sue vittorie si trovano registrati su migliaia di periodici d'ogni paese. Solo dirò e brevemente quanto l'azione del Pini abbia influito a vantaggio della scherma italiana.

Quest'arte dimorava da quasi un secolo trascurata nella Penisola e fuori dai confini nostri era stata completamente dimenticata. Il barone Turillo di San Malato, dilettante, per primo osò ricordarla all'estero, dove, verso il 1880, ebbe a sostenere lotte acerrime. L'iniziativa del San Malato non avrebbe portato nessun frutto, se poco dopo il maestro Pini non avesse luminosamente provato a Parigi, che l'arte schermistica italiana non era una quantità trascurabile, nè per i suoi principii eccellenti, nè per i suoi esecutori eccellentissimi. Tra questi Eugenio Pini primeggiò sin dall'inizio della sua carriera schermistica; e sì fattamente seppe imporsi con l'arte sua, da meritare che il suo nome di forte tra i forti fosse proclamato per ogni dove in Italia, ma più specialmente all'estero.

Nessuno è profeta in casa propria!...

***

Il Pini, merita, inoltre, la riconoscenza degli schermitori professionisti italiani, perchè fu lui, che seguendo l'impulso di una volontà ferrea, varcò i confini, nella qualità di *pioniere* di quella illustre falange di maestri che ora insegna l'arte schermistica nostra in tutto il mondo civile. Egli scosse il giogo, affrontò fuori del nostro paese, in terre straniere, scherme straniere e ne debellò i *colossi;* salpò mari, e sempre lottando da titano contro difficoltà senza misura, impose col suo valore scuole della scherma italiana nell'Argentina.

Nè si creda che le vittorie clamorose, riportate da Pini dentro e fuori i confini d'Italia, furono sempre facili e... serene. Prova ne sia quella sostenuta recentemente a Madrid con tanta gagliardia e felice riuscita contro Luciano Mérignac, considerato *campione* della scuola francese. Ammirato del valore di Pini, il giovane Re di Spagna lo nominò *commendatore*. Ma, il ributtante serpente dell'invidia umana non ha risparmiato questo degno atleta della scherma nostra. I professionisti, i quali non seppero assurgere oltre la aurea mediocrità del nulla, ad ogni nuova vittoria clamorosa del maestro livornese han tentato di morderlo col dente velenoso dell'invidia. Fortunatamente per Pini, l'arte sua è così alta, è tanto al di sopra di quella della *zavorra* artistica, da non risentire danno, anzi da risentire vantaggio sommo dalla guerra sorda, che la bassezza degli uomini intorno a lui sommessamente guerreggia.

E questo vittorioso, poco più che quarantenne, è saldo come roccia in mare tempestoso. La sua gloria come marea, monta sempre; e quando gli anni a lui avranno rallentato l'elasticità dei muscoli, ne rimarrà la mente; e quando questa pure cederà alle esigenze del tempo, di lui rimarrà il nome glorioso, come sono rimasti vivi nell'arte schermistica francese i nomi di Saint Louis, di Danet, della cavalieressa D'Eon, di Tallaigory e di Saint-Georges.

Eugenio Pini è il campione *completo* di quella scuola di scherma italiana, resa celebre da Angelo Malevolti, da Gian Faldoni, da Fabrizio dell'Agheta, da Marchionni, da Picconi, da Bellincioni e da non pochi altri rinomati maestri toscani del secolo XIX.

***

La scherma italiana del resto non è di... fresca data; e già nel secolo XV godeva di una fama invidiabile presso i gentiluomini del *quattrocento* di Francia, di Spagna, di Germania, ecc.; tant'è che in Italia si veniva dalle più lontane regioni non solo a fornirsi delle squisite armature milanesi, ma anche ad apprendervi l'arte dello schermire da maestri rinomati. Montaigne prima, e poi Brantôme lo ripete nei suoi *Discours sur les duels;* ed è lui che ha ricordato con parole di sommo elogio Francesco Tappa e Giulio, il famoso Giulio, ambedue milanesi; e Francisco (Marcelli) a Roma; ed Ijeronimo (Cavalcabò) e Paternostier, bolognese il primo, romano il secondo; il Flaman (Bartolomeo da Urbino, detto il Fiammingo) maestro a Roma; Giacomo Ferroni da Asti. Ma oltre a questi ben più antichi e celebrati maestri vanta la scherma italiana.

Ma, devo io qui rifare la storia della scherma italiana? Non mi pare che la *sede sia opportuna*, giacchè correrei il rischio di fare una prefazione lunga quanto il libro.

E perciò, sulla seducente china del racconto glorioso della nostra arte schermistica mi fermo, contento di aver provato con nuove ed autentiche citazioni, come Eugenio Pini non venne mai meno alle tradizioni secolari della scherma italiana, la quale *per lui* rifulse di bel nuovo di quello splendore di gloria, che nel secolo XV le procurarono quei sommi maestri, dei quali mi sono compiaciuto di qui riferire i nomi.

Sono glorie italiane, pure e venerande; sono glorie del nostro genialissimo paese anche quei nomi; ed io li ho ripetuti con ammirazione e reverenza, perchè non abbiano a cadere nell'oblio, come pur troppo e di sovente capita ai giorni nostri.

Jacopo Gelli.

L'Accademia di Pavia

Ancora una volta carità e sport si sono alleati in comune nobile intento. Chiedere ai volenterosi che nell'esercizio di uno sport hanno raggiunto perfezione e notorietà il loro concorso per una riunione che devolve gli incassi alla beneficenza è spettacolo ormai rinnovantesi insistentemente, ma pur sempre bello e degno di essere segnalato.

A Pavia a scopo di beneficenza furono chiamati a convegno dei maestri di scherma conosciuti come il maestro Luigi Colombetti (una delle vittime più bersagliate degli spettacoli di beneficenza ai quali non sa mai negare il suo appoggio), il maestro Legrenzi, il maestro Solimena e Weysi e valenti dilettanti come Nowack di Bergamo, Cornalba, Rizzotti, cap. Piuelli e Traversa.

I partecipanti all' Accademia di Pavia.

Ammirato e calorosamente applaudito l'incontro Colombetti Weysi, in cui ancora una volta rifulse tutta la forza del giovane e simpatico maestro torinese che aveva di fronte un avversario fortissimo e degno di lui.

Bellissimi pure gli assalti Solimena-Weysi e Solimena-Colombetti.

Applauditi pure furono i dilettanti Nowack, Cornalba, Pinelli e Rizzotti, nonchè il piccolo allievo Porro, a cui ha impartito una lezione il bravo maestro Solimena.

Completarono lo spettacolo alcuni applauditi esercizi dell'atleta pavese Scuri, il quale dimenticandosi di essere schermitore a tempo, eseguì alcuni sollevamenti di pesi fra cui quello di kg. 153 di slancio e kg. 135 di forza con due braccia e kg. 85 con un braccio.

FERNET-BRANCA
Specialità dei
FRATELLI BRANCA - MILANO
AMARO, TONICO
Corroborante, Digestivo
Guardarsi dalle contraffazioni

L'Oleoblitz è il solo Olio approvato dal R. 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 R. C. I. e posto in vendita prezzo tutti i depositi riconosciuti dai T. C. I. stesso.
ERNESTO REINACH - MILANO

IL CONVEGNO CICLO-IRREDENTO DI MANTOVA

Come un convegno ciclistico possa diventare una grandiosa affermazione di italianità

Qualche lontano storiografo di una ben lontana età a cui mancassero notizie e documenti per ricostruire la storia dei nostri tempi non avrebbe che a rivolgersi alle cronache sportive per rintracciarvi l'eco degli avvenimenti più salienti nella storia d'una nazione o d'un popolo.

Infatti lo sport, questa istituzione che i più credono inutile e vana, non solo si connette in modo indissolubile alla vita degli individui da entrare come coefficiente nell'affermazione di un popolo, ma racchiude ormai nel suo campo sempre più vasto molti dei più spiccati avvenimenti che segnano un nuovo indirizzo o una data indimenticabile nella storia d'un popolo.

E quando a centinaia non ricorressero alla memoria i ricordi che confortano quest'affermazione e che vanno dai fischi e dalle ingiurie dei nazionalisti francesi verso il presidente della Repubblica durante la corsa del Grand Prix, alla tragica morte di Umberto I che è colpito mentre esce da una festa ginnastica, verrebbe gradita e sonora l'eco degli applausi scroscianti che hanno accolto in questi giorni da Verona a Mantova la lunga schiera di ciclisti trentini intervenuti al Convegno ciclistico di Mantova.

Proprio in questi giorni, in cui un soffio di entusiasmi giovanili passa sulle anime della fiacca gioventù italiana e vi agita ideali assopiti, slanci disusati e li infiamma di nobile sdegno per i soprusi e le violenze a cui è fatto segno il nome italiano all'Università di Innsbruck, proprio in questi giorni in cui alato come un sogno d'amore, intenso come un'invocazione, dolce come un appello materno risuona in tutta Italia il grido di: *Viva Trento e Trieste italiane;* una lunga schiera di oltre quattrocento ciclisti di tutto il Trentino sono scesi da quelle balze che solo un confine politico divide, e sono venuti a restituire una visita fatta dai ciclisti mantovani partecipando al loro convegno.

E questa gita sportiva si è tramutata in una marcia trionfale dal confine fino a Mantova, e soprattutto si è tramutata in una bella e grandiosa affermazione di italianità.

E a contribuire a questa trasformazione aveva concorso dapprima l'I. R. Governo austriaco che aveva proibito alla carovana di formarsi nel Trentino come era il primitivo progetto, per cui i ciclisti guadagnarono il confine separati e solo a Verona si unirono in gruppo e formarono le squadre.

La lunga schiera, fra cui erano numerose le signore e frequenti i vecchi patrioti trentini, che senza esitazione avevano accettato di divenire ciclisti pur di poter fare questa affermazione dei loro ideali — fu festeggiata con entusiasmo dai ciclisti veronesi — che si recarono ad incontrarli al confine e che insieme agli ospiti giunsero in città verso sera, improvvisando una grandiosa fiaccolata che attraversò la città fra due fitte ali di popolo plaudente.

Il Municipio di Verona offrì la sera un ricevimento agli ospiti, che il mattino proseguirono per Villafranca e Mantova, meta del loro viaggio.

A Mantova le dimostrazioni furono indimenticabili.

La società sportiva « Forza e Concordia » ha degnamente ricevuto gli ospiti fratelli, ma chi li ha ricevuti e festeggiati effettivamente fu l'intera popolazione.

Durante la sfilata dei 1000 ciclisti per le vie della città, gli evviva e gli applausi furono altissimi.

Al passaggio dei trentini una pioggia di fiori, un delirio di grida, un intrecciarsi di baci e di abbracci rievocarono le giornate lontane degli entusiasmi patriottici, e in quella solenne e grandiosa manifestazione vibrò tutta l'anima generosa e patriottica di Mantova.

E nel ricevimento al Municipio e alla « Forza e Concordia », al gran banchetto, al battesimo di una strada che Mantova ha intitolata a Trento, alla premiazione delle grandi gare di tiro a segno, in calorosi discorsi e in brindisi inspirati, risuonarono i sentimenti di fratellanza e di italianità che legano all'Italia le provincie irredente e balenarono speranze e promesse d'un diverso avvenire.

Commoventissima e imponente la dimostrazione fatta al monumento dei martiri di Belfiore, a cui i trentini recarono una corona e davanti a cui sfilarono ad uno ad uno in silenzio a capo scoperto, deponendo ciascuno un fiore sull'ara sacra ai martiri della redenzione italiana.

Un deplorevole e doloroso epilogo doveva avere questa bella riunione, che in tempi scettici è venuta a rituffarci l'anima in un bagno di ideali e di entusiasmi.

Partiti da Mantova acclamati e festeggiati, i ciclisti trentini riguadagnarono Verona, dove li attendevano cordiali e fraterne accoglienze.

Senonchè un ordine venuto da Roma diceva ai Prefetti che la fedele e limitrofa alleata era seccata di queste grida e quindi bisognava soffocarle e chiudere quelle bocche — per non guastare la buona armonia delle nostre alleanze.

E i ciclisti trentini prima di accomiatarsi dai fratelli d'Italia dovevano assistere a uno spettacolo ben doloroso pel loro cuore, riboccante di commozione e di entusiasmi.

La polizia di Verona aveva proibito ogni dimostrazione, sbarrato le strade per cui dovevano passare i trentini, e allorchè sotto le finestre del loro albergo si stava preparando una serenata in loro onore, una carica di cavalleria interrompeva questo innocuo attestato di simpatia e di ospitalità.

Il Convegno ciclistico di Mantova. — *1. I pompieri staffetta in bicicletta. — 2. I ciclisti trentini rispondono commossi agli applausi del pubblico. — 3. La squadra di Montana Curtatone. — 4. La fanfara ciclistica della Forza e Concordia. — 5. La corona dei trentini pei Martiri di Belfiore. — 6. La partenza dei trentini da Mantova.* (Fot. V. Levi).

Ma più ancora il mattino, allorchè vollero i trentini recarsi a visitare il monumento a Garibaldi, furono assaliti dalla polizia che arrestava chiunque gridasse: Viva Trento e Trieste, e che aveva proibito di gridare: *Viva l'Italia!*

Anche questo era diventato un grido sovversivo per troppi zelanti funzionari, come erano diventati emblemi sovversivi le fascie tricolore che portavano le signore trentine e le piccole bandiere che portavano i ciclisti e che per ordine della polizia dovettero nascondere.

Tanto che qualche vecchio patriota trentino fu visto piangere di dolore, esclamando: ma neppure in Austria si arriva a tanto!

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

BOUGIE
HYDRA
PILE
Concessionari per l'Italia:
DARLO MANTOVANI e C. - Torino

La coppa Gordon Bennett

Il vento di reazione e di paura che si è scatenato sulla Parigi-Madrid ha fatto cadere nel vuoto, come fragili castelli di carte da giuoco, tutte quelle piccole riunioni che in Francia e in Belgio erano state da tempo organizzate. E così sono rientrate le riunioni di Laffrey, di Aix les Bains, il Circuito delle Ardenne.

Solo ferma rimane come torre che non crolla la coppa Gordon Bennett, la grande prova internazionale, che gli inglesi hanno vinto grazie alla buona stella di Edge e che quest'anno con non lieve fatica hanno ottenuto di far correre nel loro paese. E fu buona sorte, che se i desiderii dei francesi avessero invece prevalso e la coppa si fosse dovuta disputare in Francia, anche questa prova sarebbe stata colpita dalla proibizione e avrebbe invano atteso l'alba della realizzazione.

Invece il permesso per la Coppa Gordon Bennett è stato accordato prima della Parigi-Madrid e il Governo Inglese, anche dopo i deplorevoli incidenti, non ha creduto di ritirarlo. Soltanto la dolorosa esperienza ha insegnato che allorchè si assume la responsabilità d'una corsa di simile importanza bisogna avere la coscienza dei doveri di precauzione e di previdenza che essa impone, e saper preparare un'organizzazione che elimini ogni possibile causa di disgrazie e sventure.

L'Automobil Club della Gran Bretagna, che si è accinto all'organizzazione della Gordon Bennett, ha da tempo provveduto alla più completa ed assoluta preparazione, e un comunicato ufficiale avvertiva che i 540 km. di strada su cui si disputerà la corsa saranno interdetti a tutti gli altri veicoli durante lo svolgimento della gara.

Nessun passaggio a livello attraversa la strada e il pubblico sarà tenuto a 80 metri di distanza dalla rotta degli automobili.

Nelle curve sarà sparso del catrame per evitare la polvere e ben 3000 uomini di truppa e polizia saranno scaglionati lungo il percorso.

Le vetture partiranno a distanza di due o tre minuti. Evidentemente le maggiori precauzioni sono state prese e ben a ragione il Governo Inglese ha mantenuto l'accordata concessione.

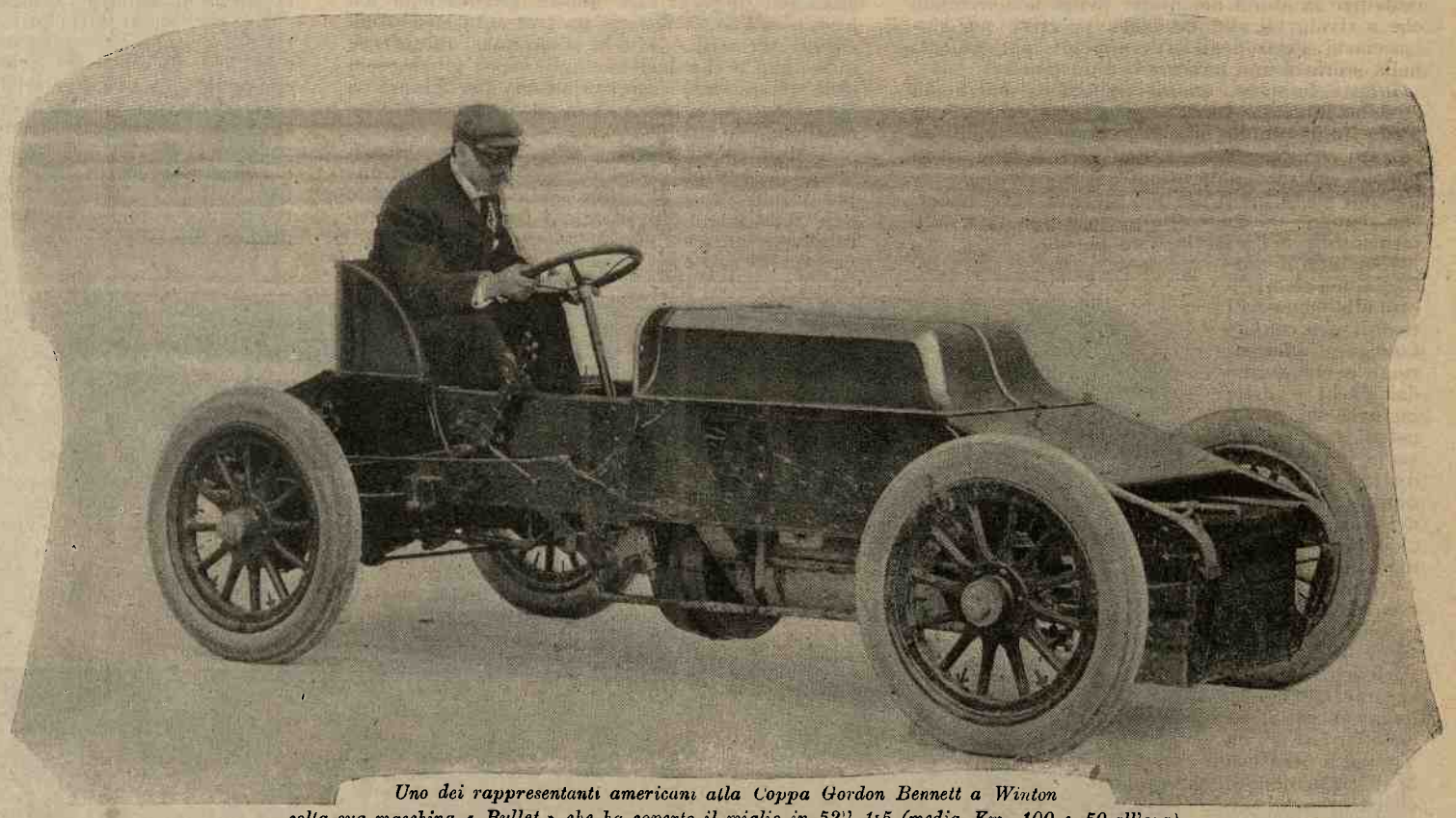
* * *

Così, se nessun caso imprevisto sopraggiunge a guastare le uova nel paniere, la mattina del 2 corrente a Dublino avrà luogo la partenza di questa interessante gara, che finalmente è assurta a quell'importanza di prova internazionale che era nell'intenzione del suo fondatore il noto giornalista americano Gordon Bennett.

E quest'anno il duello sarà veramente interessante, poichè quattro nazioni, che rappresentano quattro potentissimi e fiorenti mondi industriali, scendono a misurarsi e a sollecitare quella supremazia, che così larga e benefica influenza deve esercitare nell'avvenire delle rispettive industrie.

La Francia, fiera del suo passato e del suo rigoglioso e meraviglioso presente, cerca riacquistare un trofeo che a giusto diritto avrebbe fin qui dovuto esser suo, e che il puro caso ha fatto passare la Manica e provvisoriamente attribuire all'industria inglese.

Niun dubbio quindi sul risultato del duello se fosse questo limitato alla Francia e all'Inghilterra.



Uno dei rappresentanti americani alla Coppa Gordon Bennett a Winton colla sua macchina « Bullet » che ha coperto il miglio in 52" 1[5 (media Km. 100 e 50 all'ora)

Gli stessi risultati dell'anno scorso hanno dimostrato che a Vienna le vetture francesi avevano già preso la rivincita della Coppa Gordon Bennett perduta lungo il percorso. E per quanto attivissimo sia stato il lavoro degli inglesi, bisogna riconoscere che la superiorità della Francia sull'Inghilterra nel campo automobilistico è così affermata, da rendere facile il pronostico sull'esito della battaglia.

Eliminati gli inglesi, i francesi dovranno pur riuscire vincitori degli americani che quest'anno per la prima volta passano l'Atlantico e vengono con vetture proprie a contendere questo primato alla vittoriosa industria francese.

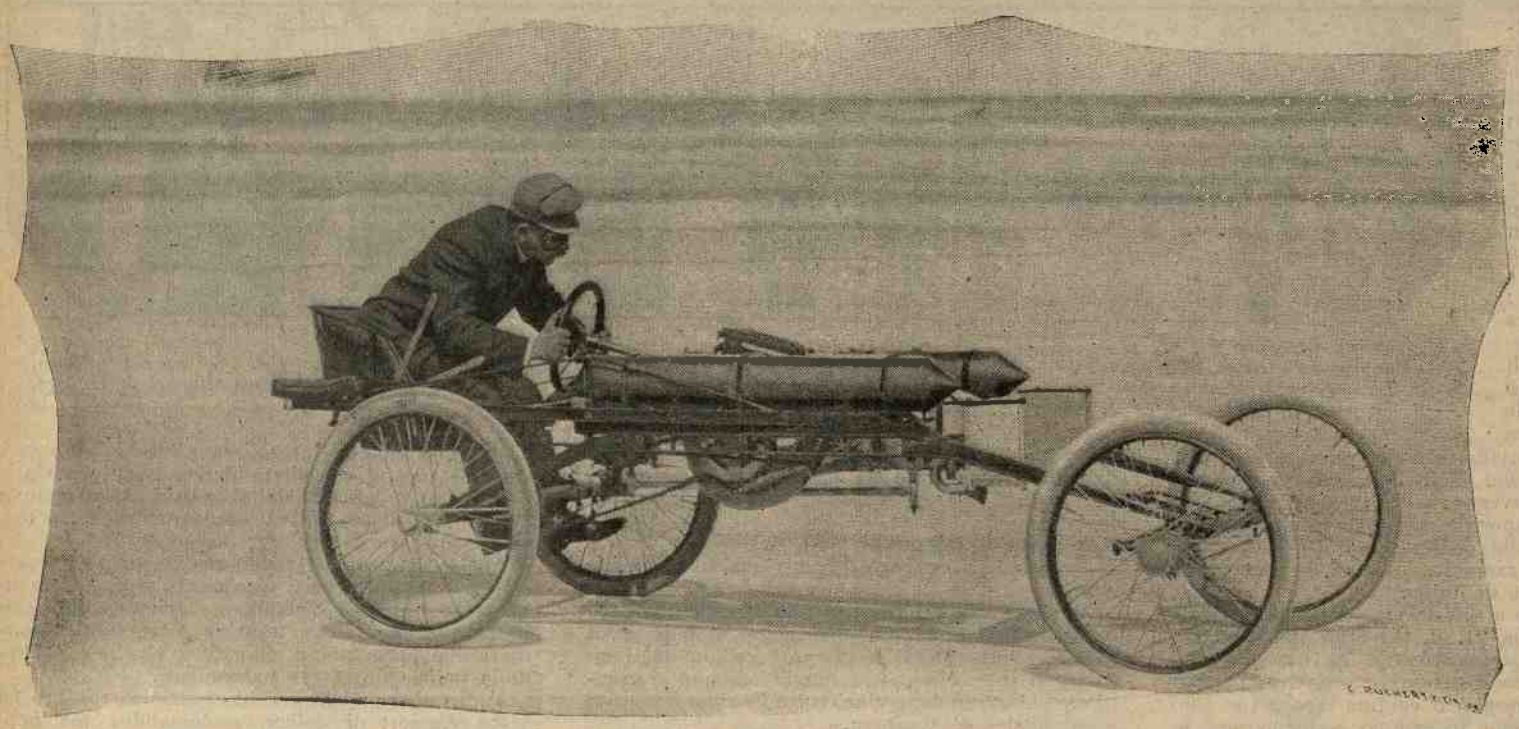
I lunghi studi, il meraviglioso progresso dell'industria meccanica in America, le differenti prove di selezione fatte per la scelta dei campioni, dicono con quale accanimento i *chauffeurs* americani si siano preparati alla prova e come sperino nella loro vittoria.

Noi però non condividiamo queste loro speranze e crediamo che la vittoria verrà accanitamente disputata tra la Francia e la Germania.

Le due rivali in politica del '70 si misureranno ora sul campo industriale e se si deve credere all'opinione comune la nazione anglo-sassone avrà ragione della nazione latina.

E sarebbe giusto che fosse così.

Infatti la *Mercedes* è indiscutibilmente nel momento attuale la prima marca del mondo, e siccome nelle corse prevale soprattutto la bontà di



Una vetturetta originale: L'americano Thomas colla Oldsmobile *che ha coperto il miglio in 1 - 6" 1[5 (media Km. 87 m. 100 all'ora)*

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**

una marca, alla gran fabbrica di Cannstadt dovrebbe essere riserbata la palma.

Ma se la bontà è uno dei coefficienti dei risultati di una corsa automobilistica, non è il solo e quindi non è impossibile che la somma degli altri (in cui entrano l'abilità del conduttore, la dea fortuna, ecc.) valga più di questo e sposti i risultati falsando ogni logica precisione.

Ci riserbiamo di parlare ancora di questa interessante prova che si svolgerà quasi contemporaneamente a quella del Cenisio, e intanto diamo il nome dei rappresentanti delle varie nazioni e delle marche che montano.

FRANCIA.

R. de Knyff (*Panhard*) — M. Farman (*Panhard*) — H. Fournier (*Mors*).

INGHILTERRA.

S. F. Edge (*Napier*) — Jarrott (*Napier*).

STATI UNITI.

A. Winton (*Winton*) — Percy Owen (*Winton*) — P. L. Moers (*Peerless*).

GERMANIA.

Bar. de Caters (*Mercedes*) — Degrais (*Mercedes*) — Rolls (*Mercedes*).

Una vettura originale

La caccia continua instancabile; alla riduzione di peso ha condotto alla trasformazione del tipo comune di vettura automobile a quella forma strana e bizzarra che hanno assunto le vetture da corsa.

La necessità di diminuire quanto possibile la resistenza dell'aria le ha fatte assumere la forma di *œuf de Pâsque* prima di *Torpilleur*. Poi mentre di fuori si andavano avvicinandosi ad angolo acuto le estremità della vettura, all'interno andavano scomparendo dapprima tutto quanto poteva di comodità e *confort* al conduttore, e negli stessi organi della macchina la massima leggerezza e semplicità si veniva sostituendo alla primitiva complicazione.

Così noi ricordiamo ai primordi delle affermazioni automobilistiche in Italia le contestazioni a cui aveva dato luogo una sedicente vetturetta del noto corridore De Benedetti di Brescia, che altro non era che un quadriciclo, che aveva al posto del sellino un sediolo.

Ricordiamo i primi profetici spostamenti del sediolino verso l'asse posteriore della macchina che aveva escogitato il Bugatti di Milano, e che solo dopo qualche anno dovevano venir accettati o riconosciuti dalla generalità del mondo automobilistico.

Ricordiamo infine le due vetturette di Ceirano vincitrici alla nostra corsa del Cenisio, nelle quali un profano non avrebbe saputo vedere che un principio o un resto di automobile.

L'illustrazione che presentiamo oggi è ancora più semplice e originale. Si tratta d'un tipo di vetturetta escogitato dall'americano Thomas e col quale esso è riuscito a battere il *record* americano, coprendo il miglio in minuti 1' 6" $^1/_5$ (media di 87 km. l'ora).

Come si vede in fatto di carrozzeria si può paragonare questa vettura alla leggendaria foglia di fico, inizio dell'abito e della *toilette* umana. Meno di così non si potrebbe avere.

La prova del Cenisio

A giorni si pubblicherà il programma definitivo di questa seria e pratica corsa automobilistica che sembra destinata ad avere una grande importanza anche pel numeroso intervento di concorrenti esteri.

La Commissione ordinatrice ha in questi giorni ritoccato il primitivo programma, aumentando sensibilmente i premi per importanza e numero, e spostando alcune categorie.

Eccone le caratteristiche:

Velocità: *Motociclette 1ª categoria sotto 50 kg., 2ª categoria sopra 50 kg.*

Vetturette fino a 450 kg., vetture leggere da 450 a 700 kg., vetture pesanti fino a 1000 kg.

I premi furono fissati: Per le vetture pesanti L. 1000, L. 400 e L. 200. — Per le vetture leggere L. 700, L. 300, L. 150 e L. 75. — Per le vetturette L. 250 e L. 100. — Per le motociclette, oltre 50 kg, L. 100 e L. 25. — Per quelle sotto 50 kg. L. 150, L. 100 e L. 75.

A questi premi saranno aggiunti quelli offerti dalle Case di pneumatici, e notiamo fra le altre sempre prima e generosa la Casa Michelin, che mette a disposizione un valore complessivo di L. 4500.

Notiamo anche l'offerta della Ditta ing. Rosselli, di Torino, che offre L. 200 al primo arrivato e L. 100 al secondo arrivato della categoria velocità (motociclette), e L. 100 e L. 50 rispettivamente per la categoria touristi, sempre quando montano motociclette Rosselli.

Pei touristi le categorie vennero così fissate:

Motociclette categoria unica fino a 50 kg. Vetturette fino a 600 kg.; vetture leggere fino a 800 kg.; vetture pesanti con due posti occupati; vetture pesanti a 4 posti.

Le Società Ginnastiche Italiane

La "Costantino Reyer„ di Venezia - Il recente concorso di giochi

Domenica, 30 maggio, si svolsero a Venezia delle interessanti e ben riuscite gare di giochi sportivi, che assursero quasi ad importanza di campionati delle Società ginnastiche italiane. Queste gare furono organizzate e dirette dalla vecchia, gloriosa Società di ginnastica veneziana «Costantino Reyer», che oltre banditrice seppe essere temibile avversaria e in qualche gara vincitrice dei diversi giochi.

Le gare disputate furono quelle del calcio (football) in cui la forte squadra del «Milan Club» di Milano riusciva vincitrice contro la Società di Vicenza, che a sua volta aveva eliminato la «Reyer». La Coppa della palla *o* sfratto *segnò una bellissima vittoria per la «Reyer» che usciva vincitrice da un campo di ben 11 avversari, eliminando per ultima la forte «Società Umberto I» di Vicenza.*

Nella gara al tamburello la vittoria arrise alla quadriglia della «Società Ginnastica» di Torino, composta dai signori Fornaseri, Spessa, Mussa che batteva la «Mediolanum» di Milano con punti 7 a 1.

La Coppa del Cinque Giornate, per la palla vibrata, non fu definitivamente aggiudicata, perchè rimasti in gara la «Reyer» (che aveva battuto la «Mediolanum») colla «Società Umberto I» di Vicenza, dopo una interessantissima lotta condotta a punti pari, venne sospesa la gara causa la pioggia, ed avendo la Giurìa assegnato il premio alla Società di Vicenza, venne deferita alla Federazione Italiana la definitiva aggiudicazione.

Dell'ottimo esito delle gare si compiacquero nel banchetto che seguì al Lido, il prof. Picchi di Trieste; Luppi di Rovigo e Bertoncello di Bassano, e ci compiaciamo sinceramente noi pure, lasciando che l'ottimo nostro corrispondente veneziano ricordi in questa occasione nelle colonne della Stampa Sportiva *la gloriosa storia della vecchia Società a esempio e vanto della famiglia ginnastica italiana.*

Lo Stendardo della Reyer.

La squadra della Reyer *che ha partecipato al Concorso di Milano del 1902 circonda il suo bravo Mº Arnoldo Cibin.*

Nel 1872, agli albori della vita italiana, quando una meravigliosa trasformazione, agitante spiriti e idee, rinnovava e compieva una coscienza nazionale, tra le prime società ginnastiche costituentesi, sorse a Venezia la «Costantino Reyer».

E fu precisamente in casa del prof. Pietro Gallo, ai primi di novemhre di quell'anno, che si riunirono alcuni fautori della ginnastica, con lo scopo

Venezia trionfante.

di fondare una società che accogliesse nel suo seno i giovani volonterosi da dedicarsi agli esercizi ginnastici. Le adesioni incerte dapprima, a poco a poco crebbero più numerose, più entusiaste, ed al 16 dello stesso mese la società era un fatto compiuto.

La nobile iniziativa, la bontà della causa trovò terreno propizio, e fu un risveglio d'energie assopite che rispose brillantemente all'appello. La giovine Società fu battezzata col nome di «Costantino Reyer» omaggio al più fervente e valoroso apostolo dell'educazione fisica in Italia ed altrove.

La prima presidenza venne costituita dal senatore Antonio Fornoni presidente, dal cav. Dante Serego degli Allighieri, del prof. Gallo, del cavaliere Berchet, dal prof. Rigobon, Negrin Berti ed altri, e per tutto il 1873 le lezioni vennero impartite in un locale scoperto. L'anno dopo venne preso in affitto l'androne del palazzo Diedo a Santa Fosca, e quando ne divenne proprietario il Comune, la Società potè allora ottenerne l'uso gratuito, impegnandosi di lasciare i proprii attrezzi a disposizione delle scuole. E la palestra della Reyer divenne palestra comunale, il suo primo insegnante fu il Gallo che impegnò tutto il suo giovanile entusiasmo nell'educare i suoi allievi, lo sostituirono dopo qualche tempo il maestro Salvadori ed ora il maestro Arnoldo Cibin.

Di lui, della sua bell'opera, della sua vita è superfluo tesserne l'elogio. Egli è semplicemente un instancabile educatore coscienzioso, valente e modesto sempre nella devozione sconfinata dei suoi allievi, nel plauso lusinghiero dei successi.

La «Costantino Reyer» ebbe vita palpitante, attraversata dà fortunose e tristi vicende, ebbe crisi pericolose, letarghi ingiustificati alternati da febbrili attività, scese e si risollevò più volte, ma non volle, quasi mai, mancare a nessun concorso, talvolta a sue spese con sacrificio dei suoi ginnasti, tal'altra con l'aiuto pecuniario del Comune e della Provincia, distinguendosi sempre.

Dovunque essa ottenne premi, medaglie, onori, il secondo anno subito (1873) a Firenze, l'anno successivo a Bologna. Nel 1875 a Treviso, nel

THE HUMBER
TRADE MARK
HUMBER LIMTD
BEESTON.
NOTTS.
COVENTRY.
ENGLAND.

La migliore Bicicletta del mondo a prezzo convenientissimo

E. FLAIG - MILANO
Corso Porta Nuova, 17

1876 al concorso internazionale di Venezia, gran diploma d'onore, e così a quello di Vicenza nel 1877 dove il suo maestro Cibin venne proclamato primo ginnasta.

Due anni dopo la Società concorse vittoriosa alle importanti gare mondiali di Francoforte sul Meno e pure in quello stesso anno la sua squadra partecipò al concorso di Milano bandito dalla « Forza e Coraggio » ottenendovi la grande medaglia d'argento.

Partecipò in seguito al concorso regionale indetto dalla città di Venezia e quindi a Modena nel 1888, a Roma nel 1889, vincendo a Milano nel 1890 la corona d'oro.

Una squadra dei suoi allievi vinse il primo premio, medaglia d'oro, a Genova, nel 1892, e nel 1894 a Lugano fu giudicata prima Società italiana con corona di quercia.

L'anno successivo a Roma altra grande corona di alloro, nel 1896 a Treviso concorse con due forti squadre ottenendovi medaglie e doni.

A Genova nel 1897 e a Torino nel 1898 altri allori e altri premi, e fu in quell'anno che presentatasi per la prima volta alle gare di *Palla vibrata* guadagnava la medaglia d'argento.

E dopo Como e Bologna eccola nel maggio 1902 a Milano ottenendo una corona d'alloro e la Coppa d'argento del Campionato alla palla vibrata e quindi in ottobre dove vinse, nelle stesse gare, il Campionato lombardo.

E queste ultime vittorie furono incitamento fortissimo. I sani giuochi sportivi, da pochi fin allora conosciuti e apprezzati, crebbero in considerazione, e l'esempio allettatore portò e porta tuttora numerosissimi i giovani veneziani a dedicarsi. E li vediamo ora in squadre ordinate tutti i giorni festivi nel vasto piazzale di Sant'Elena accalorarsi addestrandosi con vera crescente passione. Le squadre della « Reyer » si allenano ora anche al *Tamburello* e allo *Sfratto*, giuochi prettamente italiani. Ed è giusto questo ritorno in onore dei giuochi sportivi all'aria aperta. La civiltà nuova della lontana America ci è esempio ammaestratore là dove è eccelso il culto dell'educazione fisica giovanile. Qui, pur troppo, mancano i grandi *stadium* aperti e vividi sotto il

Mussa Fornaseri Spessa

La Squadra torinese vincitrice della gara al tamburello di Venezia.

sole, ma la buona volontà dei giovani nostri migliori ha saputo colmare la deficienza dello spazio, e dei mezzi, addestrandosi bravamente lo stesso, conquistando gli ambiti allori di Torino, di Bologna, di Milano.

Il Leon d'oro sul campo rosso fiammante della bandiera della Reyer sventolò in ben 24 concorsi. La gentilezza delle dame veneziane volle ora sostituire al vecchio vessillo un nuovo serico drappo, augurio e promessa di vittorie future.

La « Reyer » ebbe ed ha pure la sua sezione canottieri che vive allato alla Società madre. Per il passato questa sezione fu ottimamente rappresentata, vantando essa, in gare e regate dove concorse, alcuni campionati e altri premi.

Presiede ora la Società il conte Piero Foscari, un gentiluomo attivo, moderno, gran *séigneur*, che fa del suo ricco censo, del suo bel nome, delle sue migliori energie un apostolato, alla testa sempre del movimento sportivo.

E' coadiuvato dal cav. Ravà, dal dott. Müller e da un gruppo di consiglieri, fra i quali è numeroso l'elemento giovanile, il che è arra a un tempo e promessa di incremento avvenire.

⁂

Ben venga, dunque, questo movimento virile, divampi questo entusiasmo che suscita e aduna le energie nostre più sane e nuove, come è nuova la meta verso il quale è diretto.

E trovi esso l'appoggio dei migliori, e sia pertinace ed ardito conquistando a palmo a palmo il terreno per raccogliere infine la bella messe di fresche giovinezze elette e vigorose.

G. Zanetti.

IL PREMIO "PRINCIPE AMEDEO„ A TORINO

La vittoria di "Esquilino„

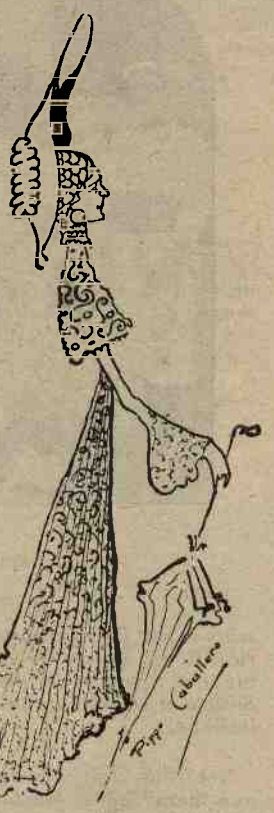
La Società torinese per le corse dei cavalli aveva inaugurato la sua bella riunione con una pessima giornata. La pioggia, che incessantemente era caduta per quattro giorni, aveva ridotto la pista ad un pantano, tantochè molti proprietari credettero opportuno riserbare per miglior occasione i proprii cavalli. Quindi alcune delle corse non riuscirono granchè interessanti.

Il trainer di Esquilino.

Il « Premio Città di Torino » (L. 4000, m. 800) riservato ai due anni, è stato disputato da quattro puledri, tra cui *Eureka*, una debuttante della Razza Gerbido, la quale però non trovò altro di meglio che di arrivare buon'ultima. *Lord Kitchener* della Scuderia napoletana, procedette *Wallaga* e *Romana;* la corsa non fu gran che regolare, e per nulla ci sorprenderebbe, se ad un prossimo incontro, l'ordine d'arrivo venisse invertito.

⁂

La giornata del « Premio Principe Amedeo » (L. 20.000, m. 2000) fu favorita da un tempo splendido, il che valse a raggruppare nel simpatico Ippodromo una gran quantità di gentili signore, sfoggianti sontuose *toilettes*.



Mancavano i cavalli francesi, ma la Francia era ugualmente rappresentata.

Numerosissimi gli *sportsmen*, tantochè, si può dire, che l'Italia tutta vi fosse rappresentata; zeppi i palchi e animatissimo il prato. Dal palco reale assistettero alle corse LL. AA. RR. i Duchi d'Aosta, Principessa Latitia e la Principessa Isabella.

Il « Premio Principe Amedeo » è sempre riuscita una corsa interessante, ma con esito poco lusinghiero per l'allevamento italiano; i puledri nazionali vi hanno, in genere, fatto spesso meschina figura.

Le condizioni delle corse erano gravose per le nostre scuderie; infatti essendo per lo passato il premio libero a qualunque puledro di tre anni, nessuna differenza esisteva tra i nostri miseri puro sangue e quelli rappresentanti le scuderie estere, che dato il numeroso materiale, possono permettersi anche il lusso di sacrificare un puledro per la corsa italiana.

Bell...o quasi.

La riunione torinese si corre assai tardi; quindi i puledri di tre anni italiani, che non sono mai numerosi, vi arrivano sposs-sati per la lunga serie di corse disputate, impotenti a difendersi contro l'elemento estero, sia che appartenga a scuderie estere o nazionali, e incapaci a sostenere una corsa severa quale quella che finora è stata il « Premio Principe Amedeo ».

Quest'anno, dopo vive insistenze per parte dei proprietari, la Società torinese ha modificate le condizioni del premio, nel senso che tutti i cavalli esteri, non importati in Italia prima della chiusura delle iscrizioni della corsa, siano vendibili a L. 10.000. Ciò nonostante parecchie scuderie estere inscrissero dei loro puledri, ma nessuno ha tentato la sorte, così dopo molte annate, la corsa si è disputata tra le scuderie italiane rappresentate da sei puledri nazionali e da quattro importazioni di medio valore.

Una gloriosa istituzione torinese.

Anche la distanza (e questo non può in tutto approvarsi) è stata mutata: essa fu ridotta di 1000 m., cioè portata a 2000.

Prima era troppo lunga, ora dato anche le condizioni della pista torinese, è troppo breve: speriamo che al prossimo anno sia aumentata e portata almeno a 2400 m.

⁂

Il 24° « Premio Principe Amedeo » è stata una splendida corsa, in cui però mancò la lotta finale all'arrivo, od almeno fu strana.

Mancavano le scuderie estere, ma vi era, ed anche ben rappresentata, la scuderia di Sir Rholand...

Tutti i dieci puledri rimasti inscritti si sono presentati allo starter; si sapeva che la sir Rholand avrebbe vinto, ma si pensava che *Pique Nique* avrebbe potuto opporre una valida resistenza. Non fu così: *Esquilino*, che non era più ricomparso in pubblico dopo la sua vittoria nel Derby, data anche la monta dell'americano Rigby, partì gran favorito.

Ecco come si svolse la corsa:

Dopo due false partenze i puledri si slanciano in corsa. *Andromeda*, seguìta da vicino da *Pacifico* e *La Kama Soutra* appare intesta e conduce velocemente la corsa, mentre *Pique Nique*, tardo a mettersi sulle gambe, rimane in coda al gruppo ed assai lontano dai *leaders*. In faccia alle tribune *La Kama* e *Andromeda* sono sempre in testa, mentre ad essi si avvicinano i colori della sir Rholand e quelli della Scuderia Torinese, mentre *Pique Nique* è ancora all'ultimo posto.

Entrando in dirittura la corsa è decisa: *Appia* appare in testa seguìta da *Esquilino*, mentre *Pique Nique*, venendo in fuori, a poco a poco ha raggiunto il gruppo di testa. Ma è troppo tardi. French, secondo gli ordini avuti, deve trattenere *Appia*, perchè *Esquilino* vinca di mezza lunghezza: terzo ad una lunghezza e mezza *Pique Nique*, quarto a due lunghezze *Leighton*.

Dispersi gli altri. La corsa ha durato 2' e 17".

⁂

La Scuderia sir Rholand ha non solo riportate le tre più importanti prove italiane, ma vi ha anche occupato gli altri migliori posti; con questa corsa i proprietari hanno intascato nella stagione oltre 215.000 lire, somma che nessuna scuderia italiana ha mai potuto ammassare nella intiera annata.

La sir Rholand è una grande scuderia: essa recluta il suo numeroso materiale da due ottimi allevamenti in cui complessivamente si trovano circa quaranta fattrici.

Uno sportsman che non contento d'essere proprietario, è anche fantino.

La Razza Nomentana del Principe Doria fornisce annualmente una decina di puledri alla sir Rholand, la quale ne raccoglie un altrettanto dalla sua razza di Castellazzo Rho.

Se si pensa che a Castellazzo Rho e a Nomen-

Rigby *il fantino vincitore su* Mayotte
di Sir Rholand: l'ultima intesa col trainer A. Corser.
(Fot. dell'Avv. Vercellone, Torino).

tana si trovano le migliori fattrici indigene e straniere le quali si trovano in Italia, è naturale che i buoni puledri debbano cercarsi tra i pensionari della casacca bianco-violetto. Quest'anno, per maggior sicurezza, la scuderia milanese aveva comperato in Francia *Keepsake*, con cui ha vinto a Milano *Salviati*, vincitore pur esso di molte corse, e *Mayotte*, che fu battuta più di una volta.

La scuderia sir Rholand, dato il gran numero dei puledri che annualmente pone in allevamento, può disporre come meglio le aggrada del suo materiale. Essa può sacrificare anche alcuni puledri per le corse dei due anni (son molte ed anche troppo) per conservarne altri esclusivamente per le corse dei tre anni cui fa disputare un numero limitato di corse.

Così dopo il Derby ha ritirato *Esquilino*, il quale si è presentato a Torino freschissimo, mentre i suoi avversari si trovavano in ben altre condizioni. E' certo però che in un percorso più lungo le cose sarebbero alquanto mutate e forse il puledro dei signori Bocconi avrebbe almeno obbligato *Esquilino* a distendersi.

Soltanto due altri puledri avevano finora riportato il « Derby » e il « Principe Amedeo »: *Andreina* e *Filiberto*, che furono due ottimi soggetti.

Ogni elogio a Rigby sarebbe superfluo: pochi yockey hanno avuto la sua fortuna, cioè di vincere le tre più importanti corse d'Italia.

Poco rimane a dire delle altre corse: *Leighton*, che non tarderà a farsi valere, ha fatto trionfare i colori di sir. Gooducok, molto disgraziati nell'annata, nel « Premio Apertura ». *Drumroe* è imbattibile nelle corse *gentlemen*, in cui è destinato a far *walkower*.

Il signor Simonetta ha con *Auretta* vinto due corse siepi: la cavalla alla sua seconda vittoria è caduta *brock dowen* e non ricomparirà più in pubblico. *La Rapée* ha vinto lo *steeple* davanti a *Ceredo*, mentre *Redon* e *Tosty Tommy* sbagliavano il percorso.

Tor di Nona della Scuderia torinese ha fatto *walkower* nella corsa a vendere, in cui mancarono le iscrizioni.

E. M.

IL NOSTRO CONCORSO

Pronostici

Ha avuto uno splendido risultato; i concorrenti furono **302** *e di essi ben 147 pronosticarono come vincente* Esquilino; *i vincitori furono molti: 13 nella prima categoria, 31 nelle seconda, 20 nella terza.*

Ne pervennero due dall'estero: da Niederdof (Austria) e da San Gallo (Svizzera), poi molti da Milano, Napoli, Genova, Pisa, Firenze, Bologna, Palermo, Reggio Emilia, Modena, Como, Monza, Cremona, Pavia, Verona, Venezia, Brescia, Lodi, Livorno, Spoleto, Perugia, Varese, Rovigo, e da Torino e dal Piemonte (Aosta, Casale Monferrato, Saluzzo, Cuneo, Mondovì, Novara, Pinerolo, Premosello, Carrù, Neive, Busca, Fossano, Lanzo, Corio, ecc.), il che dimostra la diffusione della Stampa Sportiva.

Ecco il nome dei vincitori e dei premiati:

Ottemperarono alle condizioni della prima categoria (cavalli piazzati secondo l'ordine d'arrivo), Torino: *sigg. Ermete della Guardia, Alb. Musy, Em. Vedovi, Gius. Maccagno;* Milano: *sigg. Luigino Lada, Raff. Orselli, Eug. Puncelli Guerra;* Roma: *sig. Pietro Piacentini;* Napoli: *sig. Gennaro Berger;* Bergamo: *sig. Ag. Gattoni;* Pinerolo: *sig.a Camilla de Marchi;* Busca (*Cuneo*) *Gius. Nasi;* Casale Monferrato: *Riccardo Gualino.*

Soddisfecero alle condizioni della seconda categoria (tre cavalli non secondo l'ordine d'arrivo), Torino: *sigg. E. Moriondo, Giov. Bruno, Persusio Franco, Gaet. Della Valle, rag. C. Pessano, Domenico Secco;* Milano: *sigg. C. Grugnile, A. Lancia, G. Colombo, C. Bossi, Rod. Redaelli, En. Roncari, Enrico Tazzani (due pron.), L. Del Grande, Gildo Tanti, Franc. Gola;* Napoli: *sigg. Al. Vinaccia, march. Ricci, Val. Arangio-Ruiz, Gabriele Berger, Mario Zani;* Spezia: *sig. Alfonso Mori;* Verona: *sig. ten. Usai-Campus;* Roma: *sig. Arn. Cobelli;* Parma: *sigg. Luigi Chiaffi, Clemente Peretti;* Genova: *sig. Ar. Prato;* Novi Ligure: *sig. G. B. Aste;* Voghera: *Rod. Garrone;* Bensegana: *Umb. Croppi.*

Pronosticarono due cavalli secondo l'ordine d'arrivo (terza categ.), Torino: *sigg. P. Perino, G. Forneris;* Milano: *sigg. Ann. Cazzaniga, M. Malerba, Rob. Blum;* Roma: *sigg. G. Fornari, avv. Piero Baldassarre, Franc. D'Amico, G. Faroci, And. Provenzali;* Firenze: *sig. Oscar Vilnin Gentili:* Bologna: *signor Gino Lorini;* Genova: *rag. Gio. Sivori;* Parma: *signori M. Astori, Carlo Bianchi:* Piacenza: *sig. Franc. Manzini;* Cremona: *sig. Romano Moglia;* Perugia: *sig. Danzetta Nicola;* Lodi: *dott. Caccialana.*

Altri 154 concorrenti pronosticarono due dei tre piazzati, ma non secondo l'ordine d'arrivo: altri 66 un solo cavallo. Riuscirono premiati:

I. categoria, 1. premio (*6 fotografie al platino della fotografia cav. Pasta, via Carlo Alberto, n. 23, Torino*), *sig.a Camilla Demarchi (via Fenestrelle, 1, Pinerolo)*; 2. premio (*4 bottiglie Champagne*), *signor Ermete Della Guardia (via Ospedale, 14, Torino)*; 3. premio (I Castelli Valdostani, *pubblicazione illustrata di G. Giacosa*), *sig. Gennaro Berger (Piazza Ferrovia, 39, Napoli).*

II. categoria, 1. premio (*6 bottiglie Champagne*), *sig. Enrico Tazzoni (Corso Genova, 22, Milano)*; 2. premio (La Donna in effige, *pubblicazione riccamente illustrata di A. Dayot*), *sig. Michele Ricci (via Alessandro Morghen, 141, Napoli)*; 3. premio (id.), *sig. Domenico Secco (via Madama Cristina, 2, Torino).*

III. categoria, 1. premio (La donna in effige), *rag. Giovanni Savori (via Corsica, 3-8, Genova)*; 2. premio (Castelli Valdostani), *sig. Oscar Vilnin-Gentili (via dell'Anguillara, 18, Firenze)*; 3. premio (id.), *sig. Nicola Danzetta (Perugia).*

I vincitori possono far ritirare i premi presso la nostra Direzione, o darci ordine per farne la spedizione (spese di porto a loro carico).

La fusione dei due Clubs automobilistici di Milano

Dopo laboriose pratiche condotte abitualmente dalle Direzioni dei due Clubs Automobilistici di Milano per addivenire ad una fusione delle rispettive forze ed energie, si giunse finalmente ad una intesa dignitosa per entrambe le parti ed i rispettivi soci approvarono l'operato delle Direzioni.

I due Clubs erano sorti con intendimento uguale, con uguale scopo, quello cioè di dare incremento all'automobilismo anche con manifestazioni sportive; era quindi naturale e logico che dovessero far seguire alla comunanza di intenti quella dei mezzi e che quindi uniti in un fascio concorde tutti questi elementi volenterosi lavorassero assieme sotto un'unica bandiera.

E con della buona volontà e dell'amore sincero per la causa automobilistica da una parte e dall'altra e grazie soprattutto all'opera volenterosa dell'avv. Agrati si è giunti finalmente ad una amichevole intesa e ad un'auspicata fusione.

Essa è stata deliberata dall'assemblea del 3 corrente tenutasi nel salone superiore del Ristorante Savini (fuori di piazza Sempione).

I soci dell'A. C. I. convennero numerosi e dopo una dettagliata e chiara relazione fatta dal loro Presidente cav. A. Massoni e dopo alcuni schiarimenti richiesti dal comm. Jonshon, dal signor Scotti ed altri, a cui risposero efficacemente l'avvocato Agrati ed il signor Scandola, segretario generale, approvarono all'unanimità la proposta fusione fatta a base di perfetta uguaglianza.

In seguito alla votazione, il Consiglio dell'A. C. I. presentò seduta stante le sue dimissioni, le quali vennero accettate. L'avv. Agrati, il cav. Massone ed il signor Meda si recarono a comunicare l'esito della votazione ai soci dell'ex-Club Lombardo che erano riuniti in un'altra sala del Ristorante Savini, i quali entrarono subito nella sala dov'erano convocati i soci dell'ex-A. C. I.

Si passò immediatamente alla nomina del nuovo Consiglio che rimase così costituito nelle persone di: Presidente: Cav. Augusto Massoni; Consiglieri: Beaux, Brigatti, Crespi dott. Daniele, Dal Pozzo march. Fazio, Di Soragna march. Camillo, Ferrara Bardile dott. F., Meda, Negroni, Scandola, Taverna conte L., Villa, Visconte di Modrone conte G.

***

Il 4 corr. nei locali dell'ex-C. A. L. convennero tutti gli eletti per la distribuzione delle cariche, che vennero così assegnate:

Esquilino, *m. 5, nato in Italia da Melanion e Grace Gill, proprietario scuderia Sir Rholand, vincitore del Derby e del Premio Principe Amedeo di Torino.* (Fotografia dell'Avv. Vercellone, Torino).

Presidente: Cav. A. Massoni; Vice-Presidenti: Marchese di Soragna e signor Meda; Segretari Generali: Conte Taverna e signor Scandola: Cassiere: Signor Negroni; Economo: Signor Brigatti; Ispettori: Marchese Dal Pozzo, signor Beaux; Consiglieri: Dott. D. Crespi, dott. F. Ferrara Bardile, signor F. Villa, conte Visconte di Modrone.

Venne eletto per acclamazione socio onorario il barone Alberto Franchetti, il quale fu eletto presidente della Commissione Sportiva.

Si deliberò di chiamare il nuovo Club col nome di: Automobile Club Italiano di Milano. Si scelse per sede del Club gli splendidi locali che si stanno allestendo in piazzale Stazione Nord e che quanto prima verranno inaugurati.

Colla fusione dei due Clubs essendo necessaria la revisione dello statuto si nominarono all'uopo i signori Meda, marchese di Soragna che saranno coadiuvati dall'avv. Agrati per la parte legale.

Come atto riconoscente per l'opera paziente e intelligente dell'egregio avv. Agrati nelle lunghe e laboriose pratiche della costituzione del Club, egli venne nominato socio benemerito, onore assai ben meritato e per il quale noi presentiamo all'amico carissimo le nostre migliori felicitazioni, come di cuore ci rallegriamo col nuovo ed unico Club Automobilistico Milanese, che salutiamo destinato ad avere grande e sana influenza nel movimento e nello sviluppo automobilistico italiano.

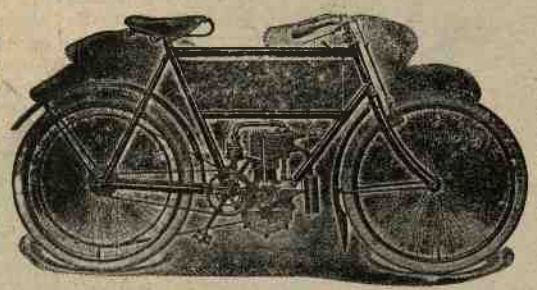
Continua e si accresce il
SUCCESSO delle
PNEUMATICHE
"ERCOLE,,
PER AUTOMOBILI

che i più distinti automobilisti dichiarano di gran lunga superiori, per bontà di servizio e durata, ad ogni altra marca.

Chiedere
Listino speciale
Campioni
Copie attestati
a
PIRELLI E C.
TORINO
MILANO
NAPOLI

FABBRICA
VELOCIPEDI ed AUTOMOBILI

Fornitore della Real Casa



Catalogo gratis a richiesta

Motocicletta modello 1903 HP 2
EDOARDO BIANCHI
MILANO

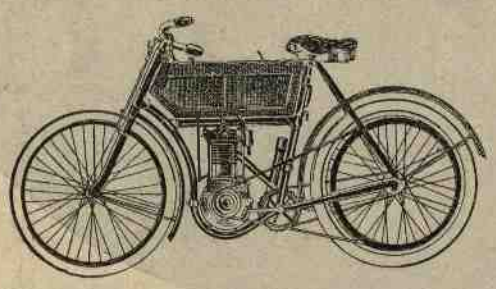
BARNETT & SCOTTI
Foro Bonaparte, 61 - MILANO - Foro Bonaparte, 61

VENDITA ESCLUSIVA
Motori e Motociclette "MINERVA,,
le sole a valvole comandate meccanicamente
Ultima Novità
Forza 2 e 2 ½ HP — (Domandare Listino Speciale).

SERIE "CHATER LEA,, per biciclette e motociclette.
SERIE "CITO,, per biciclette, furgoncini, tandems, ecc.
COPERTURE "CONTINENTAL,, originati, nei vari tipi.

Motociclette EADIE
Montate con motore *Romania* di 2 e 2 ½ HP
(A valvole comandate e a posizione verticale)

Novità 1903



Novità 1903

Rappresentanza esclusiva, con deposito per tutta l'Italia, presso
Via Disciplini, 15 - GIULIO MARQUART - Milano

Ing. PIETRO POGLIANI
MILANO - Via Vincenzo Monti, 23 - **MILANO**

AGENTE GENERALE per la vendita delle
Automobili ed Imbarcazioni
LUIGI FIGINI - MILANO
Materiale scelto - Perfetta ed accurata lavorazione - Ultimi sistemi perfezionati
12 HP, 4 cilindri, 4 velocità, tonneau L. 10.000.
Tutte le vetture sono con telaio in legno armato, radiatori ultimo modello con ventilatore, gomme extra forti.
Vetture di primarie fabbriche nazionali ed estere a prezzi vantaggiosi.
Officina meccanica completa per riparazioni

ING. GHIRARDI & GANDINI
MILANO - 10, Via Passerella, 10 - *MILANO*

Rappresentanti esclusivi per l'Italia delle fabbriche di Automobili
Société Anonyme des Moteurs et Automobiles **DÉCHAMPS**
C. E. HENRIOD & Cie - HAUTIER & Cie
Ultimo successo: **Vetturetta "SIMPLON,, 6 HP.**
DELLA CASA C. E. HENRICD & CIE

Una nota caratteristica della Parigi-Madrid

Una delle note caratteristiche della grande prova automobilistica Parigi-Madrid fu la partenza nella categoria velocità di Madama du Gast, che guidava una velocissima e potente vettura.

Partita 29ª Madama du Gast si era portata in testa e aveva raggiunto il 7° posto, lasciando prevedere un eccellente classifica finale tra i primi arrivati. Senonchè arrivando a Combe de Soup incontrò l'inglese Stead che guidava un'altra De Dietrich, gravemente ferito pel noto incidente e con un gesto degno di un'anima femminile, arrestò la macchina perdendo ogni coefficiente di vittoria, con premurosa cura soccorse il ferito e non ritornò al guidone che dopo avergli procurato un medico e procurato un ricovero in una casa vicina; e quindi essere stata completamente rassicurata sulla sorte dello sfortunato *chauffeurs*. Rientrata in gara giunse ancora a Bordeaux nel tempo di 10 ore e 52' classificandosi 42ª della categoria grosse vetture.

Più che la *performance* sportiva è da ammirare l'atto gentile e pietoso, e noi per l'una e per l'altro segnaliamo l'intrepida *chauffeuse* francese ai nostri lettori e sopratutto alle nostre lettrici.

Madame du Gast prima di partire per la grande corsa Parigi-Madrid sorveglia gli ultimi preparativi della sua macchina che personalmente ha guidato coprendo la distanza Parigi-Bordeaux in ore 10 e 52' malgrado una lunga fermata fatta per soccorrere l'inglese Stead.

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

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

I FERITI DELLA PARIGI-MADRID. — L'*Eclair* dice che lo stato di Lorraine Barrow, gravemente ferito nella corsa Parigi-Madrid, è sempre grave. Stead è molto migliorato.

CICLISMO

IL *MATCH* DI COPENAGHEN. — Il *match* Ellegaard Major-Taylor, Van den Born ha avuto luogo in tre prove. In ciascuna giunsero: 1. Ellegaard, 2. Major Taylor, 3. Van den Born. Quest'ultimo favorì il danese con svantaggio del negro volante, che fu battuto però per poco.

LA RIUNIONE CICLISTICA DI FIRENZE. — Le corse ciclistiche internazionali ebbero luogo con intervalli di pioggia.

« Premio Firenze » (professionisti). — Prima batteria: 1. Hermann, 2. Galadini, 3. Restelli; seconda batteria: 1. Ferrari, 2. Gardenghi, 3. Nisant; terza batteria: 1. Bixio, 2. Gardellini, 3. Rossino di Torino; quarta batteria: 1. Chiozza, 2. Lanfranchi, 3. Giuppone di Torino; prima semifinale: 1. Hermann, 2. Ferrari, 3. Galadini; seconda semifinale: 1. Bixio, 2. Gardellini, 3. Lanfranchi; finale: corrono Hermann, Ferrari, Bixio, Gardellini; questi, partito ultimo, arriva buon primo. Il pubblico lo porta in trionfo. Secondo è Bixio, terzo Hermann.

Segue un *match* su 5 km. fra Giuppone, torinese, e Gardellini, fiorentino, con allenatori meccanici. Gardellini vince per un giro. Entrambi i corridori sono applauditi.

Ai ciclisti di Trieste, che avevano annunciato di partecipare alle corse, le autorità italiane vietarono d'intervenire.

IL GRAN PREMIO DI DORTMUND. — Nella finale del Gran Premio ciclistico, riuscirono: 1. Arend; 2. Rutt; 3. Mayer.

Nella corsa Consolazione giunsero: 1. Buisson; 2. Louvet; 3. Rettich; 4. Eros.

— A Brandenbourg, Robl vinse la corsa di resistenza, battendo Ryser Goernemann.

RIUNIONE CICLISTICA A GORIZIA. — Domenica 31 maggio ebbero luogo le gare velocipedistiche a Gorizia.

Il ricevimento avvenne la mattina alla Sala della « Boème » ove faceva gli onori la Direzione del Club Ciclistico Popolare.

Presero parte alle gare soci dell' « Unione Ciclistica » di Pordenone; « Club dei 15 » di Fiume; « Società Ginnastica Parentina »; « Unione Velocipedistica Udinese »; « Unione Ciclistica Triestina »; « Veloce Club » di Gradisca.

La sfilata ebbe luogo alle 3.30 pom., in piazza della Ginnastica.

Al Velodromo fra gli applausi d'una folla enorme venne consegnato il Gonfalone al « Veloce Club » di Gradisca, la Società più numerosamente rappresentata. Le biciclette meglio addobbate furono: quella del signor Fochesato che ebbe il primo premio; quella del signor Battig, il secondo premio: quella del signor Hnatizin, il terzo premio.

La Gara d'incoraggiamento fu corsa in tre batterie e vi presero parte 16 corridori: Decisiva (1000 metri). 1. Noè, di Udine; 2. Miloch, di Trieste; 3. Seculin, di Gorizia. Dilettanti (8 corridori) (1000 m.). 1. Ottone Valentinis, di Monfalcone; 2. Dante Raiser, di Udine; 3. Moro, di Cormons. Professionisti (4 corridori soli) (1000 m.). 1. Scuri Costantino, di Roma; 2. Ballaro Afro, di Parma; 3. Cantagalli Cesare, di Lugo.

Gara Handicap (9 corridori) (3300 m.). 1. Ballari; 2. Scuri; 3. Ateneo, di Vicenza. Due soli dei cinque inscritti presero parte alla gara motociclistica: Dal Torso, di Udine; Zigovich, di Fiume. Fecero dieci giri di pista, uno dei quali (333 m.) in 21 secondi.

RIUNIONI ALL'ESTERO. — Il tedesco Dickentman ha vinto il francese Bouhours in una corsa di resistenza.

Il Gran Premio, disputatosi fu vinto da Rutt; 2. Meyer; 3. Arend.

Nella gara *tandems* arrivarono: 1.i Arend-Buisson; 2.i Eros-Colombo (italiani); 3.i Rutt-Meyer.

Nell'odierna gara, corsa dell'ora, giungevano: 1. Carnet (km. 69, m. 750); 2. Heller; 3. Winnemann.

PARIGI-MADRID (1ª Tappa: Parigi-Bordeaux)

PRIMO nella Categoria Vetturette 400 Kg. **MASSON**
su una Clément munita di

DUNLOP

Categoria Motociclette

2° arr.	DEMESTER	su Griffon	su **DUNLOP**	5° arr.	LANFRANCHI	su Peugeot	su **DUNLOP**
3° »	JOLIVET	» »	» **DUNLOP**	6° »	DERNY	» Clément	» **DUNLOP**
4° »	CISSAC	» Peugeot	» **DUNLOP**	7° »	MARTEL	» Griffon	» **DUNLOP**

8° arrivato RARET su Bruneau su **DUNLOP**

RASSOU su Clément arrivò 12° nella Categoria Vetture leggere

DERNIER » » 21° » » »

CIVELLI DE BOSCH, MAURICE FOURNIER, HOURET, HOLDER, hanno fatto il percorso senza il minimo incidente di sorta.

PARIGI-MADRID - Turisti

Madrid, il 27 Maggio.

Signor Direttore della Compagnia **Dunlop,**

Sono lieto di potervi presentare le mie felicitazioni per il modo che si comportarono i vostri Pneumatici durante il percorso Parigi-Madrid.

Io non ho avuto il minimo incidente durante i 1954 km. del percorso e malgrado le strade orribilmente ghiaiose, le vostre gomme sono in perfettissimo stato e tanto che io conto ripartire domani senza bisogno di cambiarle. — Cordiali saluti, ecc.

G. Trauchant (Vettura Gladiator, N. 30).

Madrid, li 27 Maggio.

Signor Direttore della Compagnia **Dunlop,**

Buonissimo viaggio. Siamo arrivati senza incidenti alle gomme, nè abbiamo sentito il bisogno di ricambiare i nostri Pneumatici.

Invece di *talco* noi abbiamo bisogno di polvere insetticida.

Cordiale stretta di mano.

Ch. de Fontenailles.

L'esperienza di tutti i chauffeurs che impiegano **DUNLOP** *sulle loro vetture, è la migliore conferma dell'eccellente fabbricazione del*

DUNLOP

per Automobili
a gomma nera indeperibile

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (CONT.) L.TD

Via Fatebenefratelli, num. 13 – MILANO – Via Fatebenefratelli, num. 13

E' terminata al Velodromo di Providence (America) la corsa ciclistica dei sei giorni. E' riuscito primo l'americano Kramer.

LA CORSA DELLE 6 ORE A PARIGI. — Alla fine della sesta ora di questa gara disputatasi a Buffalo, la classifica dei concorrenti fu la seguente: 1. Kimble; 2. Ingold (Km. 209); 3. Bourotte; 4. Del Rosso; 5. Domain; 6. Bocquillon; 7. Hall; 8. Gougoltz; 9. Joret; 10. Barroy.

IL TAYLOR BATTUTO. — Al velodromo di Anversa il negro volante Major Taylor si è misurato in un *match* con Lepoutre.

Taylor era allenato dal motociclista Devilly, e Lepoutre da Bathiat.

Tanto nella prima prova (2 Km.) come nella seconda (5 Km.) vinse Lepoutre.

LE CORSE AL VELODROMO GENOVESE. — La terza riunione di corse ebbe luogo alla presenza di numeroso pubblico.

La corsa per dilettanti fa vinta da Dall'Orso; 2.o Beccari; 3.o Alio; 4.o Pelucco.

Match internazionale. — Bixio e Ferrari contro Peter e Kudela. Prima prova: 1.o Bixio; 2.o Ferrari; 3.o Kudela; 4.o Peter. — Seconda prova: 1.o Bixio; 2.o Kudela; 3 o Ferrari; 4.o Peter.

Terza corsa int., prof. (finale): 1.o Ferrari; 2.o Bixio, per una gomma; 3.o Gardellini; 4.o Chiozza.

Corsa handicap. — 1.o Kudela; 2.o Rossino; 3.o Gardenghi; 4.o Galadini.

IPPICA

LE CORSE AL TROTTO A MILANO. — « Premio Lodi » (condizionata) L. 1200, metri 1800.

1. *Lampo* di Tamberi-Gargiulo, 2. *Illustre* dello Slud Milanese, 3. *Ninì* di Gobetti-Destefani.

« Premio gentlemen » (*handicap*) m. 1800.

1. *Hornelia Wilkes* di Valentini, 2. *Blanc* del ten. Abrile, 3. *Miss Bowermann* del ten. Roncalli.

« Premio Ponte Seveso » (*handicap*) lire 1600, m. 1800.

1. *Gianni M.* di Gallo, 2. *Ezio* di Baldisseri, 3. *Favora II*, di Chini-Gianotti, 4. *Dixma* di Valentini.

« Premio resistenza » (*handicap*) L. 1600, m. 3600.

1. *Away* della Scuderia Ambrosiana, 2. *Dice* di E. Manfredi, 3. *Lisippo* di Chini-Gianotti, 4. *Carrie Shields* di G. Lamma.

Premio Andrea Doria (cond.). — L. 1000 (m. 2700). 1.o *Magentina*, del cav. Berti; 2.o *Blanc*, del tenente Abrile; 3.o *Jonio*, del signor Sesana; 4.o *Alliana*, della Scuderia Ambrosiana.

Premio Modena (allevam.). — L. 1400 (m. 1800). 1.o *Magentina*, del cav. Berti; 2.o *Vesuvio*, della Scuderia Ambrosiana; 3.o *Niobe*, di G. Biraghi; 4.o *Urbino*, di G. Bianchi.

Premio Lombardia. — L. 8000, intero, (m. 1800). 1.o *Abnet*, di Tamberi-Gargiulo; 2.o *Henrietta*, di Schlichtegroll; 3.o *Away*, della Scuderia Ambrosiana; 4.o *Hornelia Wilkes*, dell'ing. Valentini.

Premio Verona. — L. 1200 (m. 1800). 1.o *Crispi*, di G. Lamma; 2.o *Lisippo*, di Chini-Gianotti; 3.o *Ezio*, di G. Baldisseri; 4.o *Favora II*, di Chini-Gianotti.

SCHERMA

ACCADEMIA SCHERMISTICA A BARI. — Al teatro Petruzzelli ebbe luogo un'accademia schermistica, che riuscì splendidissima sotto ogni rapporto. Folla immensa, moltissime signore. Applauditissimi i maestri Vega e Pessina. Bene il giovane maestro Rinaldi e ammirati i maestri Flauti e Guglielmetti.

TORNEO DI SCHERMA A NOVARA. — I concorrenti furono numerosi. I dilettanti per la spada furono 19; per la sciabola 34.

Nella spada furono classificati in prima categoria i seguenti tiratori: Avagnina, Cavalchini, Curti, De Bernardi, Di Dio, Fe' d'Ostiani, Massaglia, Menzardi, Ravera, Semprini. In seconda categoria: Campus, Gallardi, Gargia, Griggi, Orlandi, Ponzi, Scimecca, Stanzani, Visconti.

Nella sciabola furono classificati in prima categoria i seguenti tiratori: Avagnina, Bonaveggi, Curti, De Bernardi, Fe' d'Ostiani, Semprini, Traversa, Visconti. In seconda categoria: Alasia, Barberis, Bertinetti, Bianco, Bimbocci, Campus, Carnevali, Comotti, Di Dio, Frangipane, Gallardi, Ponzi, Scimecca, Verona, Ravera, Stanzani.

La Giuria non pubblicò i voti di classificazione, sicchè i nomi sono in ordine alfabetico per categoria.

I classificati in prima categoria fecero un girone alla spada, in cui riuscì primo Semprini; 2. Avagnina; 3. Di Dio.

Seguì una *poule* alla sciabola, in cui riuscì primo Bonaveggi; 2. Fe' d'Ostiani; 3. Avagnina.

Eccovi il risultato della gara fra maestri:

Spada. — Medaglia d'oro: Colombetti, Schepisi, Ceselli, Martinetti, Gerace. — Medaglia d'argento: Gerace, Bevacqua, Tardiolo, Berra, Botti, Solimena. — 1. premio (L. 100) Colombetti; 2. ogg. art.) Schepisi.

Sciabola. — 1. premio (L. 100) Colombetti; 2. (ogg. art.) Schepisi.

TIRO

GRAN TIRO AL PICCIONE AL LIDO. — Riuscitissimo ed animato riuscì il tiro al piccione di ieri, vi presero parte diversi tiratori.

Ecco i risultati: Gran tiro Statuto, diviso fra i signori Amadori Alberto, conte Corrado Zacco, conte Carlo Zasio, Rizzoli Umberto.

I e II *poule*, al piccione divise fra Marmolada Gino, Petrosini Riccardo e Amadori Alb.

I *poule* alla tortora, vinta dal conte Carlo Zasio. — II *poule*, vinta da Arturo Fretti. — III *poule*, vinta dal conte Carlo Zasio. — IV *poule*, divisa fra conte Carlo Zasio e Marmolada Gino.

Match. Petrosini Riccardo e Angelo Piccinali vinto da Petrosini Riccardo.

Tiro di squadre, vinto dalla squadra conte Carlo Zasio, avv. Giulio Muneratti, Umberto Rizzoli, prof. Augusto Biasini, conte Corrado Zacco.

Digestivo in cachets, d'origine anglo-americana, che agisce per [illegible] direttamente sulla via digerenti, biliari, ed intestinali, con sorprendente efficacia.

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

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.

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

Oesterreichisch-Amerikanische
Gummifabrik-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.

MORO & VEZZONI
MILANO: Via Torino, N. 51 - TORINO: Via S. Quintino, N. 11
Grande Deposito di Coperture e Camere PIRELLI

ULTIME CONFERME!
Milano-Genova
Parigi-Madrid - 1ª Tappa: Bordeaux
Motociclette fino a 50 kg. 1° arrivato
BUCQUET
con motocicletta WERNER munita di
Bougie Lüthi
l'unica assolutamente originale e praticamente protetta e sicura!
In vendita presso i migliori Grossisti
MILANO Corrado Frera e C. - 33, Via Carlo Alberto
Giulio Marquart - 15, Via Disciplini.

Superiorità riconfermata!
Corsa MILANO-TORINO - Km. 145
1ª Categ.: 1° arriv. **Tamagni**, 2° **Merosi** - 2ª Categ.: 4° arriv. **Pavesi** con Motocicletta
MARCHAND
Tre Motociclette partite e Tre splendidamente arrivate
Amministrazione e Fabbrica a Piacenza.
Agenti: Per Torino - **Lorenzo Sciavo,** Via S. Quintino, 11 - Per Milano - **Ditta Garavoglia,** Via Dante, 16

ALPINISMO

SOCIETÀ ESCURSIONISTI OSSOLANI. — Programma escursione al Pizzo Ragno (m. 2289) 20 21 giugno. — Sabato, 20, ore 14, ritrovo a Domodossola, piazza Cavour, e partenza in vettura per Valle Vigezzo. Ore 17, arrivo a S. M. Maggiore, cena, pernottamento. — Domenica, 21, ore 2, sveglia, caffè e partenza, passando per il bosco Fracchia, alpi Anfrin e Porcella.

Ore 7 1|2, arrivo in Vetta, colazione al sacco; ore 8 1|2, discesa pel versante di Gagnone (frazione di Druogno) e ritorno a Domodossola in vettura; ore 13, pranzo sociale. Raccomandabile procedere per la cresta al Pizzo Nona (2275) vicino al Ragno.

Avvertenze. — Spesa preventiva totale lire 14 (chi non usufruisce delle vetture, solo lire 10). Pei ciclisti provvederassi trasporti macchine da S. M. Maggiore a Gagnone. Ogni gitante deve provvedersi della refezione in vetta salvo il vino. Inviare le adesioni alla Segreteria sociale non più tardi del 18 corrente. Sacchi ed alpenstok a disposizione soci dietro richiesta, a Domodossola.

Il Consiglio Direttivo.

LA GITA DELL'UNIONE ESCURSIONISTI. — Alla visita artistica dei castelli di Beinasco, Drosso, Stupinigi, promossa dall'Unione Escursionisti come prima gita artistica dell'anno 1903, presero parte più di 100 persone. La squadra ciclistica comprendeva 30 escursionisti, fra cui parecchie signore, sotto la guida del signor E. Aicardi.

La visita ebbe un esito quale migliore non si poteva desiderare, mercè la erudita illustrazione offerta dall'assessore comunale ing. cav. Riccardo Brayda.

CANOTTAGGIO

LE REGATE A PAVIA. — Gara Interuniversitaria (yole di mare a 4 vogatori). Arrivarono: 1. *Pavia*; 2. *Torino*.

Gara Lombardia (sandolini). 1. *Ticino*, di Pavia; 2. *Olona*, di Milano.

Gara dell'Università di Pavia (4 vogatori). 1. *Farmacia*; 2. *Medicina*; 3. *Legge*.

Gara Venezia (yole a 4 vogatori). 1. *Ticino*, di Pavia; 2. *Armida*, di Torino.

Gara Ticino (veneziane a 4 vogatori). 1. *Olona*, di Milano; 2. *Ticino*, di Pavia; 3. *Milano*, di Milano.

Gara Pavia (tipo libero a 4 vogatori) 1. *Cerea*, di Torino; 2. *Milano*, di Milano.

REGATE SOCIALI DELLA « FRANCO QUERINI ». — La fiorente Società di Sport Nautici « Francesco Querini », che s'è ormai sì bene affermata colle sue iniziative e i suoi campioni, ha indetto anche quest'anno le Regate Sociali di canottaggio.

Vi saranno 6 gare differenti, Veneziane *juniores* a diff-rente numero di vogatori, Jole di mare, Skiffs, ecc., ecc.

La Società ha inoltre testè istituita una Scuola di Nuoto affidando l'insegnamento a valenti insegnanti.

SPORT PEDESTRE

GARE MILITARI. — Verso la fine del passato maggio ebbero luogo le annuali gare del 5° Reggimento Genio di stanza a Torino.

Degli ufficiali furono premiati, con medaglia d'oro, i seguenti: tenente Dardano, nella gara podistica e nella gara ciclistica; tenente Marenco, nella gara di scherma.

Con medaglia d'argento: tenente Bologna, nella gara di scherma; tenente Parisella, nella gara podistica; sottotenente Invrea, nella gara ciclistica.

Dei sottufficiali furono premiati con medaglia d'oro: sergente Gagiotti, nella gara podistica e nella gara di scherma; sergente Panizza, nella gara ciclistica.

Con medaglia d'argento: maresciallo Parabicoli, nella gara podistica; furier maggiore Giletta, nella gara di scherma; sergente Peghini, nella gara ciclistica.

GARA PODISTICA TRA UFFICIALI. — Ha avuto luogo a Lecce una brillante gara podistica tra ufficiali del 45° fanteria.

Percorso 32 km. sullo stradale Lecce-Monterone-San Pietro, Lama-Lequile-San Donato Galugnano-Lecce.

Dei dodici partiti è giunto primo il tenente conte Morozzo della Rocca, che ha compiuto il percorso in ore 3.40; secondo Cesaroni sottotenente Vittorio in ore 3.45; terzo Martinetto tenente Emilio, in ore 3.50; quarto Caramanna tenente Ugo, in ore 3.53; quinto Ponti tenente Mario, in ore 4.5; Mingoni tenente Emilio, in ore 4.8.

CORSA DI MACELLAI DI LONDRA. — La corsa pedestre dei macellai, che ebbe luogo sul percorso Londra-Brighton (52 miglia), ha avuto un grande successo. Il macellaio Otwai ha coperto il percorso in 9 ore e 21 minuti.

VARIE

« GYMKANA » A SPEZIA. — Nel maneggio del Circolo ha avuto luogo l'esperimento fine corso degli ufficiali di marina.

Aprì il trattenimento una quadriglia eseguita dagli ufficiali signori Sambuy, Aymeric, Bonino, Castellino, Spinola, Soldati Neyrone e Angeli. Poi il tenente Biasoli presentò due cavalli a *tandem*. Quindi i signori Spinola, Angeli, Bonino e Neyrone eseguirono una brillante « Gymkana ». Seguirono alcuni salti di siepone e barriera (metri 1,50) fatti dai signori Neyrone, Bonino e Angeli. In fine un giro di giuoco della rosa (Pandolfi, Soldati, Castellino e Aymeric).

AUDAX

L'ACROSS-COUNTRY DELL'AUDAX. — Domenica, 31 maggio, ebbe luogo a Condove la seconda gara « Across-Country », corsa in massa sul terreno vario, indetta dall'Audax Club.

Anzichè al mattino, come preannunziata, si fece nel pomeriggio, onde i soci potessero recarsi a Carmagnola ad incontrare i ciclisti del Vélo-Club di Monaco ed accompagnarli a Torino.

Il percorso di circa 4 km., era quanto di meglio si possa desiderare per simili gare: ora su ripidi sentieri, ora su strada piana, passaggio dei boschi, traversata della Dora su una pedanca del medio evo, e per... finire arrivo sui ruderi dell'antico castello di Condove.

Fra i sette partecipanti, dopo diverse cadute senza conseguenze, arrivano: 1.o Peracca Paolo; 2.o Levi Dorino; 3.o Borsotti Francesco.

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 1137.

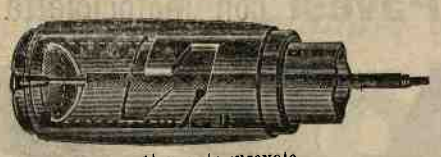
Exigez sur vos bicyclettes les
PNEUS CLÉMENT
INSUPERABLES
O. MANTOVANI & C. - TORINO

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

Leva semplice.

Leva reversibile.



Manopola girevole.

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 nè 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.

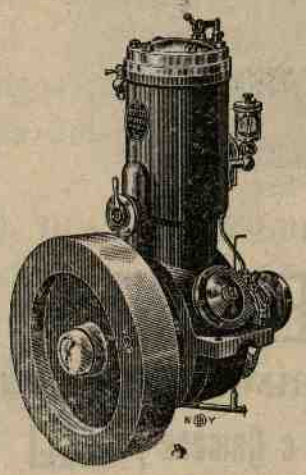
La manopola girevole realizza il freno ideale a contatto continuo, funzionando a elica ed evita così l'inconveniente del freno che ferma troppo di colpo, e sopprime tutti gli sforzi della mano nelle lunghe discese, dove un frenare continuo è indispensabile.

Nei modelli a freno a leva reversibile ed a manico generale, il manubrio si trova intieramente 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.

I Motori Americani **LOZIER**



sono i più semplici, compatti ed eleganti, gli unici espressamente costrutti 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 & Zunini
SAVONA

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 ai migliori Accumulatori conosciuti

TIPI SPECIALI PER AUTOMOBILI ED ACCENSIONE DI MOTORI A BENZINA
Stazione di carica Accumulatori
ACCUMULATORI STAZIONARI
CATALOGHI A RICHIESTA

Paris=Madrid

1ª Tappa: VERSAILLES-BORDEAUX - Km. 552

Jarrott
arriva primo a Bordeaux nella Categoria Grosse Vetture e nella Classifica Generale viene piazzato 4° *su*

Continental

Rigoily
vince la Coppa d'Aremberg come **primo** *delle Vetture ad Alcool su*

Continental

La vittoriosa Equippe Ader
composta di **sette** *Vetture,* **cinque** *erano munite di*

Continental

M. MAX, Vettura Mercedes N. 155, di ritorno da Parigi, ci scrive quanto segue:

SIGNORI,

Ho il piacere d'informarvi che i Pneumatici che m'avete fornito per la Corsa Parigi-Madrid si sono addimostrati, durante la tappa Versailles-Bordeaux, superiori ad ogni aspettativa.

Posso affermare che devo lo splendido tempo ottenuto nella corsa al fatto che non ebbi il benchè minimo inconveniente.

Sono ritornato da Bordeaux in vettura ed i miei Pneumatici sono ancora nel medesimo stato di quando son partito.

Vi prego di gradire, Signori, i miei sinceri saluti.

MAX.

I Corridori della *Daimler Motoren Gesellschaft in Cannstatt,* cioè:

N. 34	**Degrais**	vettura	N. 292	**Braun**	vettura
N. 36	**Hieronymus**	vettura	N. 293	**Gasteaux**	vettura
N. 155	**Max**	vettura	N. 39	**Kohler**	vettura
N. 290	**Terry**	vettura	N. 144	**Foxhall Keene**	vettura

Mercedes **Mercedes**

come nelle Corse passate montavano

tutti i PNEUMATICI

CONTINENTAL

Continental Caoutchouc e Guttapercha C. - Hannover

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

Parigi - Rue Brunel, 18 **Londra - 64-65, Holborn Viaduct**

I risultati della

Parigi-Madrid

sono quelli della 1ª tappa

Parigi-Bordeaux

Consultate l'Elenco Ufficiale e vedrete che alla

Serpollet

appartiene il record della regolarità - Il 100 °/₀!

7 vetture sono partite da Parigi

7 vetture sono arrivate a Bordeaux

fra cui **Le Blond** che ha coperto il percorso a una media di 84 Km. all'ora senza nessun incidente.

Ecco la verità delle cifre che attesta la superiorità della

SERPOLLET

Parigi-Vienna	5 partiti 5 arrivati
Parigi-Madrid	7 partiti 7 arrivati

Agenti Generali per l'Italia

della **Casa GARDNER-SERPOLLET**

A. e M. MULTEDO di Genova

Via Luccoli, 17.

34 Turisti sono arrivati a MADRID

con PNEUMATICI

MICHELIN

dopo aver fatto 2000 km.

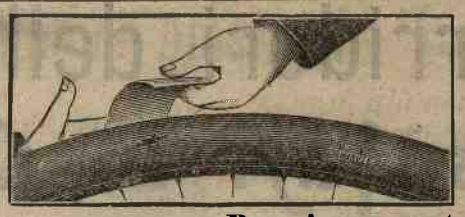
Da Madrid parecchi di essi ci hanno cortesemente scritto dichiarandosi veramente entusiasti dei nostri Pneumatici che non hanno loro procurato nè noie nè incidenti. In special modo ci hanno manifestata la loro soddisfazione i signori:

Beandelot, 11, *C. G. V.* - **Sonrel,** 17, *De Dion* - **Compte Récopé,** 21, *De Dion* - **Jeannin,** 23, *Ducommun* - **Leroy,** 25, *C. G. V.* - **Cahen,** 27, *Panhard* - **Woog,** 35, *Rénault* - **Wimille,** 36, *Panhard* - **Didier,** 43, *De Dion* - **Roux,** 45, *Darzens* - **Bardon,** 58, *Bardon* - ecc., ecc.

È egualmente da notarsi che parecchi turisti partiti con Pneumatici X, Y o Z, sono stati obbligati ad abbandonare i medesimi per la strada (veramente sono i Pneumatici stessi che hanno abbandonato i loro possessori) ed hanno terminato il viaggio con Pneumatici MICHELIN (se non tutte, specialmente sulle ruote posteriori). Mentre al contrario nessuna vettura partita con MICHELIN è arrivata con Pneumatici X, Y o Z.

Agenzia Italiana Pneumatici **Michelin** Foro Bonaparte, 67, MILANO

UN MINUTO — UN MINUTO — UN MINUTO



L'unico e miglior sistema per **riparare i pneumatici** in modo **sicuro, rapidissimo e resistente** adoperare il nastro riparatore

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 — UN MINUTO

Il vero Sport pratico

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

Motociclette popolari	1 ½ HP,	complete, velocità 30-40 Km.	**L. 680**
„ „	2 HP,	„ „ 40-45 „	„ 800
„ **di lusso**	2 ½ HP,	„ „ 45-50 „	„ 1000

Cinque anni di pratica nella fabbricazione!

In pochi minuti d'insegnamento tutti chauffeurs

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.

PONZO GIOVANNI, Gerente responsabile.

La *Stampa Sportiva* viene stampata nella tipografia Roux e Viarengo con caratteri e fregi della Ditta Nebiolo e Comp. di Torino e con inchiostro della Casa Michael Huber di Monaco (Baviera) Milano.