

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

• Alpinismo - Aerostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

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

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 10

Un Numero } Italia Cent. 10 } Arretrato Cent. 20
 } Estero .. 15 }

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO

TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



Anquetinier vince la seconda tappa del Giro di Francia arrivando primo sul percorso Lione-Marsiglia (Km. 374 in ore 14 e 28').

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. Wagonette 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

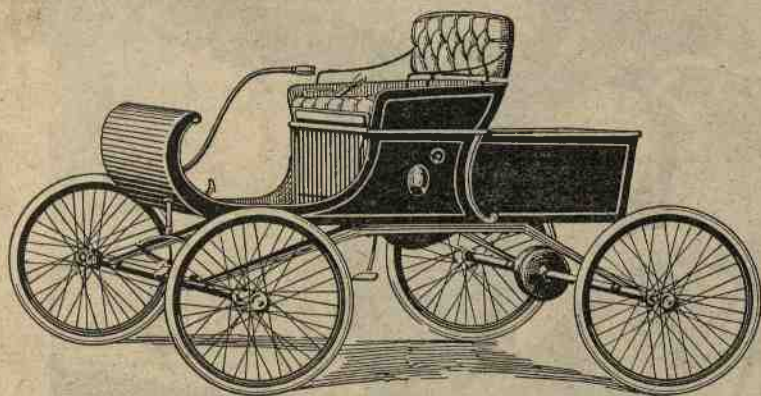
LA POPULAIRE 9 HP

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

Oldsmobile



Splendida Vetturetta Americana, pratica, economica, semplice, sicura. Motore orizzontale, 5 HP, due velocità e marcia indietro. Avviamento da seduti. Silenziosità perfetta. Meccanismo semplicissimo alla portata di tutti. Maneggio facilissimo.

Prezzo Lire 4000.

Agente esclusivo per l'Italia:

VITTORIO CROIZAT

TORINO - Via Gioberti, num. 11-13 - TORINO

È uscito lo splendido Catalogo della Bicicletta

Rambler

Essa mantiene sempre alta la fama giustamente acquisita per

Scorrevolezza, Eleganza e Semplicità.

Provate la Motocicletta

Rambler

Forza 2 HP - Trasmissione a catena - Può vincere qualunque pendenza di strada carrozzabile senza aiuto dei pedali - Si regola senza togliere le mani dal manubrio.

'LA RIUNIONE DEL CENISIO

Tanto tuonò che piovve; e purtroppo la pioggia che tenne dietro alle nubi di minaccia prefettizie fu la peggiore delle tempeste, ossia la proibizione assoluta a fare la prova del Cenisio.

Invano noi abbiamo sperato che avessero qualche valore le ragioni tecniche e le fondate argomentazioni da noi svolte su queste colonne e che una competente e autorevole Commissione ha fatto valere presso il Prefetto, invano abbiamo creduto che ragioni di coerenza non avrebbero fatto proibire quest'anno quanto era stato spontaneamente concesso l'anno scorso, senza che il più piccolo incidente sia venuto a infirmare la concessione prefettizia, invano ci siamo lusingati che sotto l'impero comune della legge non si sarebbe potuto proibire a Torino il 5 luglio quanto era stato concesso l'11 giugno a Firenze, invano, invano tutto. Nell'anima timorosa del marchese Guiccioli aveva ormai preso dimora stabile la convinzione che la prova automobilistica del Cenisio sarebbe stata la ripetizione della carneficina della Parigi-Madrid e inutilmente gli amici nostri on. Biscaretti, avv. Gorla Gatti e senatore Roux si adoperarono presso il Governo centrale per smuovere questa sua infondata decisione. Il ministro Balzano dichiarò che il Ministero dei lavori pubblici non vedeva nessun inconveniente accché la prova si facesse, il vice-ministro Ronchetti dichiarò che purché la cosa fosse approvata dai Lavori pubblici non avrebbe avuto nulla in contrario — ma il Prefetto rimase della sua prima opinione e confermò quel no — che pare destinato a rimanere nella storia accanto a quelli famosi di Pier Capponi, di Michelangelo o di Carlo Cattaneo.

E' ben vero che esempi precedenti stavano a dimostrare come certi suoi no sono ancora suscettibili di cambiar sesso dopo essere usciti dalle labbra o dalla penna prefettizia (Consiglio comunale informi), ma pur troppo la causa automobilistica in Italia non ha ancora quel largo consentimento di favore pubblico e di appoggio nella stampa politica da poter sperare in una campagna vittoriosa contro un'ingiusta proibizione, e quindi agli automobilisti torinesi non rimase altra via che quella di una platonica protesta, confrontando amaramente l'esempio che proprio nello stesso giorno dava l'Inghilterra, dove le maggiori limitazioni esistono normalmente alla velocità degli automobili e dove pur si disputava la Coppa Gordon Bennett, aiutata e favorita dal Governo, e autorizzata con legge speciale del Parlamento.

E là si trattava di raggiungere velocità che si prevedevano tra gli 80 e 100 km. l'ora, si trattava di parecchie vetture destinate a sopravanzarsi su una strada stretta e poco adatta, mentre qui la velocità massima non avrebbe superato i 40 km., la strada era ampia e sgombra e le vetture sarebbero state distanziate in modo da evitare ogni pericolo.

Ma in Inghilterra si è compresa tutta l'importanza che l'automobilismo può avere come fattore nuovo del grande problema nei mezzi di locomozione e di trasporto; si è compreso tutto il valore economico che esso può avere nello sviluppo industriale di un paese, si è compreso che vi era un'industria nazionale che lottava per strappare all'estero quei 50 milioni che annualmente gli *sportsmen* inglesi spendono per l'acquisto delle loro vetture, è compreso che con un'organizzazione accurata i pericoli d'una prova automobilistica sono gli stessi

che col cronometro alla mano spiavano la possibilità d'una contravvenzione qualunque.

Popoli diversi e diversi governanti. Gli altri camminano sulla via del progresso industriale ed economico; noi restiamo gli eterni cultori dei sogni e delle chimere, le eterne vittime d'una burocrazia chiusa e reazionaria che uccide e spegne le forze migliori e più vive dell'iniziativa individuale.

Ma mettiamo il doppio freno a tutte le amare considerazioni che il caso ci suggerisce, e giacché il prefetto di Torino ha voluto giocare una farsetta agli automobilisti italiani, mettiamoci di buon umore e cerchiamo di riderne dopo averne fatto le spese.

Conosciuta irrimediabilmente la proibizione prefettizia, il Comitato ha naturalmente creduto inutile confermare la proroga precedentemente adottata e quindi deliberava di tener ferma la data del giorno 5 luglio per andare a fare la prova... digestiva d'una colazione sul Cenisio.

Ma per quanto in ritardo pubblicato l'avviso e in forma contraddittoria, esso ha però ugualmente servito a raccogliere sul Cenisio domenica mattina una sessantina di *chauffeurs*, che naturalmente compirono la salita alla velocità regolamentare, cosa del resto quasi obbligatoria, poiché la maggior parte dei gitanti avevano pieno carico e quindi sarebbe stato un po' difficile sviluppare velocità maggiori.



..... la difficoltà era il riconoscerle.

La riunione ha, ad ogni modo, offerto l'opportunità ad affermare ancora una volta quello spirito di solidarietà che unisce gli automobilisti italiani, poiché nel *lutto* della proibizione, giunsero all'Automobile Club di Torino dei telegrammi di simpatia e di protesta del giovane e fiorente Automobile Club di Milano, degli automobilisti di Firenze, Padova, ecc. e al ricevimento offerto al Ristorante Russo sabato sera, abbiamo avuto il piacere di salutare il comm. Alberto Rignano di Padova, già presidente dell'Unione Automobilista Veneta, il cav. Massoni, l'ing. Meda e l'ing. Negri della presidenza dell'Automobile Club di Milano, il sig. Lowley dell'Automobile Club di Firenze ai quali l'avv. Gorla-Gatti come vice-presidente dell'Automobile Club di Torino, porse con forbite parole il saluto e i ringraziamenti degli automobilisti torinesi.

Al saluto dell'avv. Gorla Gatti rispose molto opportunamente il cav. Massoni, augurandosi che specialmente di fronte al contegno delle autorità si imponesse la necessità che gli automobilisti italiani si unissero in un unico e forte ente che avesse la forza e l'autorità di tutelarne gli interessi e farne valere i diritti.

E' questa una proposta a cui noi ci associamo pienamente, augurandoci che sorga finalmente in Italia un grande ed unico Club automobilistico che tutti unisca e raccolga le forze regionali, facendole convergere a scopi e interessi comuni.

L'appuntamento per domenica mattina era a Susa alle 8 1/2 e ad essi rispondevano i signori:

Ing. Bossi (F. I. A. F., 16), col comm. Rignano ed il rag. Caimi; Leumann (Martini, 18 HP); avv. Gorla-Gatti (F. I. A. T., 16), con la signora; il sig. Levi (F. I. A. T., 16), con Bergadani, Fubini, Luciani e Cavallo; dott. Tapparo (F. I. A. T., 24), con Montaldo e Cappello; cav. Agnelli (F. I. A. T., 16); Nazzari (Panhard, 70); Ottolini (Rochet Schneider, 24); Rosselli (Rosselli, 8); Storero (F. I. A. T., 24); cav. Massoni (Fraschini, 16), con l'ing. Meda e sig. Negri; Morgavi (Hurtu, 12); Biglia (Mercedes, 70), con Montù; barone Verdoun e signora (Rosselli, 8); fratelli Barbaroux (Panhard, 12), con Solinas; Schacchi (F. I. A. T., 24), con Richard e



La riunione generale a Susa.

Fogolin; ing. Marchesi (F. I. A. T., 16), col conte Bricherasio, il tenente portoghese De Miranda e Valentini; ing. Enrico (F. I. A. T., 12), con l'ingegnere Diatto, Accomero e cav. Scarfiotti; signor Bertero (F. I. A. T., 16), con l'avv. Racca ed il signor Damevino Verona; Weiel-Shott (F. I. A. T., 24), col conte Balbo; sig. Colongo (F. I. A. T., 12), con Manell ed il conte Maffei.

Come si vede si trattava d'una trentina di vetture e fra le quali ve n'erano parecchie che la cortesia del sig. cav. Agnelli e ing. Marchesi dirigenti dalla Fiat aveva messo a disposizione dei rappresentanti della stampa ed altri invitati.

La partenza da Susa avvenne sotto il controllo di numerosi agenti e carabinieri ai quali con la usata cortesia presiedeva l'egregio Sotto-prefetto di Susa, conte Castiglione, che avvertì gli automobilisti essere necessario impiegare 25 minuti per giungere al Molaretto e 55 per toccare la vetta del Cenisio per conservare la alzata regolamentare, sotto pena di concorrere in multa.

Uomo avvisato mezzo salvato... dalla multa; e infatti in completo orario giunsero gli automobilisti al Cenisio, dove li attendeva un'ottima colazione, una cordiale accoglienza da parte degli ufficiali del I Bersaglieri colà distaccati e la sorpresa di trovarvi un gruppo di forti *Audax* di Torino che in bicicletta si erano portati colà.

Ne ricordiamo il nome a titolo d'onore:

Levi, Gado, Colomba, Sciolli, G. Picena, Gamma G., Cravetto T., Ferrari L., Ferrari G. B., Costa G., Grangia, Weichert, Gay A., Chiantore, Pessina, Porracca P., Marchetti V., Delaude.

Hanno partecipato alla riunione numerose motociclette fra cui ricordiamo Buni (*Werner*), Cagno (*Phenix*), Quaranta (*Mantovani*), Fornas, Quagliotti e Gigi (*Quagliotti*), Cordero e Nebiolo (*Rosselli*).

Nel pomeriggio si iniziò il ritorno interrotto da una biechierata offerta dal Municipio di Susa all'*Albergo del Sole* e durante la quale l'avvocato Richard, assessore anziano di Susa, ricordava che il Municipio tiene sempre a disposizione degli automobilisti l'oggetto offerto per la gara e che spera possa essere accettato l'anno venturo.

Speriamolo anche noi!

Così è finita la seconda riunione del Cenisio e nell'attesa e nella speranza che una terza possa riprendere un altro anno la bella tradizione ini-



Non mancavano le signore....

di qualunque altra prova, si è compreso insomma tutto quanto non si è capito da noi, e mentre in Inghilterra si disputava la coppa Gordon-Bennett, gli automobilisti italiani sfilavano da Susa al Cenisio sotto l'occhio paterno dei bravi carabinieri



Le gentili ospiti della vettura dell'avv. Gorla Gatti.

ziata dalla prima, attendiamo intanto che d'accordo colla Direzione del Touring si possa svolgere la prova delle motociclette che a quanto pare si farà il 26 corr.

Al numero venturo precise informazioni. N. C.

LA COPPA GORDON BENNETT

La Coppa Gordon Bennett, che si è disputata nella scorsa settimana in Inghilterra, è alla sua quarta prova. Essa risale al 1900, anno in cui il munifico milionario giornalista americano Gordon Bennett, prevedendo quale grande avvenire era riservato all'automobilismo e chiaramente giudicando del valore delle corse d'automobili, offriva all'Automobil Club di Francia un prezioso e superbo dono da mettere come premio *challenge* in una gara internazionale.

La coppa che in onore del suo donatore veniva chiamata Coppa Gordon Bennett, venne destinata a una gara fra i rappresentanti del Club Automobilistico; delle corse nazionali che dovevano precedentemente designare un *equipe* formata di tre concorrenti, montanti macchine costruite completamente nei rispettivi paesi.

La gara era quindi diretta al terreno industriale, ed evidentemente questo premio doveva essere l'esponente palese della supremazia industriale d'un paese.

Parve però che una cattiva stella vegliasse sugli inizi di questa prova che solamente doveva assurgere all'importanza che era nell'intenzione del suo donatore e costituire il trofeo ambito d'una battaglia in cui ognuno dei concorrenti impiegava il meglio delle sue forze al suo quarto anno.

Infatti disputatasi nell'anno 1900 sul percorso Parigi-Lyon, raccolse allora i rappresentanti dell'industria francese (Girardot e Carron che montavano vetture *Panhard*) americana, (Winton con macchina *Winton* monocilindrica) e belga (Jenatzy, che guidava allora una *Bolide*).

La gara però rimase ben presto priva d'interesse: Winton si fermava a Orleans e Jenatzy a Molins, e la vittoria rimaneva a Charron seguito da Girardot.

Caratteristiche di quella prima corsa furono l'intervento di Jenatzy, che doveva prendersi più tardi una ben gloriosa rivincita della sua sconfitta di Winton, che da allora attese fino a questo quarto anno a riscendere in gara, e il record di Charron che copriva i 566 km. da Parigi a Lione in una velocità media di km. 61.

Volete il nome del giovane meccanico che accompagnava Charron? Henry Fournier, il futuro recordman e futuro milionario.

La seconda gara si fece sul percorso Parigi-Bordeaux nel 1901, innestandola alla gara automobilistica; ed essendosi ritirato l'inglese S. F.

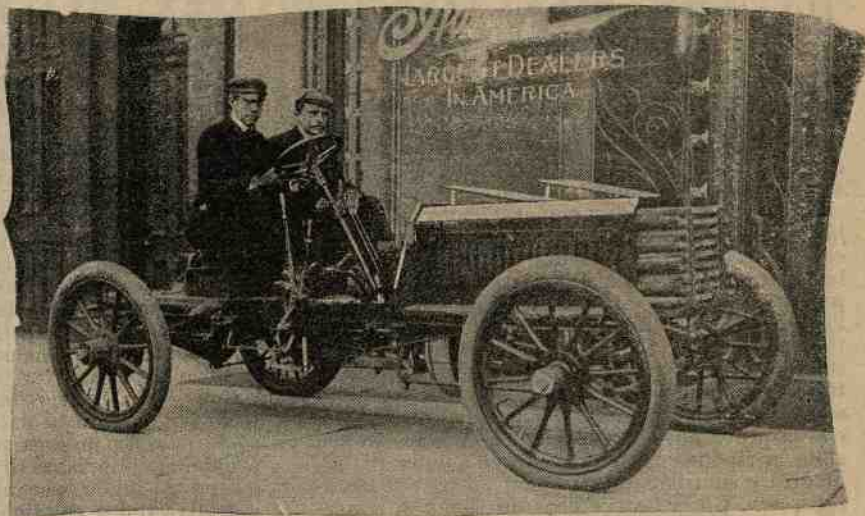
Edge, i tre campioni francesi Charron, Girardot e Levegh fecero *walkover*.

La coppa però passò inosservata poiché il primo dei difensori (Girardot) non arrivava che settimo al traguardo dietro Fournier, che cominciava la sua gloriosa parabola vincendo la Parigi-Bordeaux.

Una delle caratteristiche fu l'inizio della lotta *Panhard-Mors*, l'eterno duello fra i due colossi francesi che ancora oggi rimane a definirsi.

La velocità media ottenuta da Girardot fu di km. 59.509 all'ora.

La terza Gordon Bennett dopo lunghe discussioni venne innestata alla Parigi Vienna, e siccome il percorso doveva essere da 500 a 600 km. venne fissato l'arrivo a Salzbουργ alla seconda giornata della grande prova.



L. P. Moer
campione americano, guidava nella Coppa una vettura Peerless.

Effettivamente alla Francia è risultato il primato nella corsa Parigi-Vienna, giacché Edge finiva il percorso ben lungi da Renault; ma la dea fortuna aveva voluto giocare un tiro agli industriali francesi, dicendo loro: andrete a riprenderla sul Tamigi l'anno venturo.

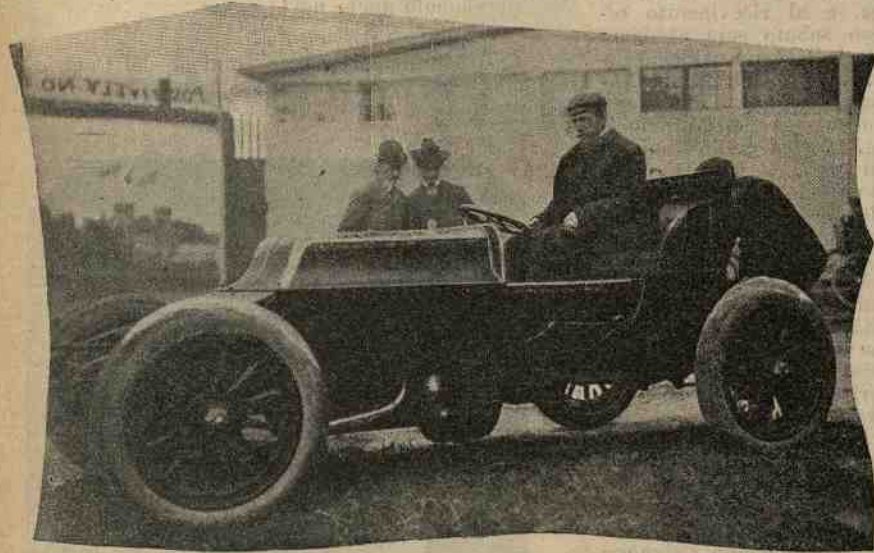
Lo scherzo però fu di cattivo genere, giacché abbiamo visto come dal Tamigi sia passata alla Sprea e come le vedove rive della Senna debbano attendere un altro anno a ospitare l'ambito trofeo.

Già nel numero precedente vedemmo come fu somma ventura che la Coppa si dovesse disputare nel paese in cui risiede il vincitore e che questo vincitore fosse inglese, poiché avremmo altrimenti veduto cadere questa prova sotto il vento iconoclasta proibitivo che spirava al di là ed al di qua delle Alpi.

Invece nella libera e civile Inghilterra, in quel paese dove normalmente si concede all'automobile una velocità massima di km. 15 all'ora e quindi non si è eccessivamente teneri pel nuovo sport, si è compreso quale grande importanza economica e industriale era connessa a questa grande prova e dopo aver assicurato la migliore organizzazione e tolta ogni possibilità di incidenti, la corsa venne concessa con una legge speciale votata dal Parlamento.

E davvero eloquente sarebbe ricostruire tutta la campagna che gli amici dell'automobilismo combatterono in Inghilterra per condurre a buon fine questa impresa, per la quale fu necessaria una legge del Parlamento.

Ma i grandi giornali politici inglesi (così diversi in questo dai minori confratelli italiani) appoggiarono strenuamente la proposta; uno dei membri più autorevoli del Parlamento, sir Francis Montagu, si fece proponente della legge e la Ca-



Alessandro Winton
sulla sua vettura della coppa Gordon Bennett.

I francesi erano padroni assoluti del campo e ben pochi diedero importanza alla presenza di Edge, che rappresentava l'industria inglese.

Erano infatti campioni di Francia Fournier (*Mors*) che tutti salutavano vincitore della Parigi-Vienna dopo la vittoria della Parigi-Berlino, René de Knyff (*Panhard*) e Girardot (*Panhard*) il detentore della coppa del precedente anno. Alle previsioni non corrispose la realtà. Alla prima tappa di Belfort Fournier e Girardot erano eliminati; mentre René de Knyff giunto primo prometteva vincere colla corsa la coppa; Edge si accontentava per allora di un undicesimo posto.

Ma il domani risvegliò all'automobilismo francese. De Knyff in panne a 20 km. da Salzbουργ vedeva passargli innanzi il fortunato rivale Edge, che pur giungendo dopo altri concorrenti francesi, si aggiudicava la coppa e la faceva passare la Manica.

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

ERNESTO REINACH - MILANO



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

ERNESTO REINACH - MILANO



mera dopo ampia e matura discussione approvava in tre successive letture il « Motor bill ».

E allorchè gli sfortunati disastri della Parigi-Madrid vennero a scatenare una tempesta di oîi e di pregiudizi attorno al mondo automobilistico,

Come si sarebbe ragionato diversamente in un paese che conosciamo noi, e quale incerta effettuazione avrebbe avuto la coppa Gordon-Bennett se non fosse stata sotto l'egida della provata serietà e calma inglese!

mosa, attorno ad essa si concentrò l'attenzione di tutto il mondo sportivo e industriale, e finalmente raggiungeva quell'importanza che era nel pensiero del suo fondatore, quella cioè d'una solenne e decisiva battaglia industriale.



Una delle vetture Napier della Coppa, 4 cilindri verticali, trasmissione a cardan, da 100 HP.

M. S. F. Edge
vincitore della Coppa nel 1902.

C. Jarrot

Mark Mayhew
supplente dell'equipe inglese.

J. W. Stock
la recordman ciolista dell'ora.

I Campioni inglesi nella Coppa Gordon Bennett. - Un pick nick in campagna durante le prove del percorso.

il governo inglese rispondeva con una fermezza che potrebbe servire d'esempio a molti altri governanti; che prima di concedere il permesso aveva bene studiato la cosa e prese le dovute precauzioni e, sempre queste precauzioni fossero osservate, non vedeva nessun motivo per rinne-
gare la sua precedente deliberazione.

Così la quarta gara per la Gordon-Bennett ebbe luogo il 2 luglio scorso nei dintorni di Dublino in Irlanda, ed essendo ormai una gara a sè, ed avendo guadagnato l'impetanza d'una vera e propria grande prova internazionale la Coppa fa-

In un numero precedente della *Stampa Sportiva* abbiamo ricordato come a contendersi questo primato scendevano l'Inghilterra con tre Napier affidate a Edge, Jarrott e Stocks; la Francia con due Panhard (De Knyff e Farman), e una Mors (Gabriel); l'America settentrionale con due Winton (guidate da Winton e da Owen) e una Peerless

(montata da Moers), e infine la Germania con tre *Mercedes* affidate alla guida di Jenatzy, barone de Caters e Foxhall Keene.

Come si vede la lotta si presentava accanita e interessante. Gli inglesi con ogni sforzo si erano preparati a difendere l'ambito trofeo.

I francesi avevano una rivincita da prendersi e un primato da affermare, e mentre appena si curavano degli avversari inglesi e americani, con timore guardavano alla fabbrica di Cannstadt.

Come è noto molti incidenti sorsero a rendere dubbioso l'intervento dei tedeschi alla Coppa.

Dapprima furono le difficoltà dei guidatori che dovevano appartenere all'Automobil Club tedesco e quindi non potevano essere meccanici.

Venne poi l'incendio della fabbrica di Cannstadt che ha distrutto le tre macchine da 90 HP preparate per la Coppa e ha tolta molta *chance* di vittoria all'*equipe* tedesca.

Ma si trovarono tosto tra vetture già costruite da 60 HP e già vendute ai privati tre macchine da mettere in lizza.

La vittoria era resa così più difficile, ma ben più eloquente poichè riportata con macchine comuni e non cogli ordigni speciali che certe fabbriche preparano soltanto per le corse.

Sorse infine la difficoltà dei pneumatici che dovevano essere di fabbricazione germanica mentre i concorrenti della *Mercedes* si erano impegnati a montare *Michelin*.

Composta quest'ultima vertenza sostituendoli coi *Continental*, finalmente tutti gli iscritti furono in grado di affrontare la gran prova e lo fecero in mezzo a una curiosità di pubblico e un apparato di forza insuperato fin qui nella storia dell'Automobilismo.

Più di duecentomila persone erano convenute lungo il percorso per assistere al passaggio dei concorrenti che dovevano percorrere 7 volte un triangolo di 95 miglia e oltre 2000 automobili erano radunati al *Motor Derby*.

Le fasi della lotta ormai sono note poichè tutti i giornali politici ne hanno riportata l'eco. Partirono alla distanza di 5 minuti i 12 concorrenti dal trapianto di Ballyshannon alle 7 del mattino, nell'ordine seguente:

1° Edge (inglese), 2° De Knyff (francese), 3° Owen (americano), 4° Jenatzy (tedesco), 5° Jarrott (inglese), 6° Gabriel (francese), 7° Moers (americano), 8° De Caters (tedesco), 9° Stocks (inglese), 10° Farman (francese), 11° Winton (americano), 12° F. Keene (tedesco).

Al 1° giro Edge conserva la testa seguito da Foxhall Keene, da Farman, Jarrott, De Knyff, Jenatzy, Owen, De Caters e Gabriel.

Stocks era già messo fuori gara dalla rottura di una ruota e Moers distanziato.

Al secondo giro è in testa Jenatzy e poi De Knyff seguito da Edge, Gabriel, Farman, De Caters e Keene.

A questo secondo giro sono messi fuori gara Winton, Jarrott e Moers.

Al terzo giro Jenatzy si mantiene in testa seguito sempre da De Knyff su cui ha un anticipo di 4 minuti, terzo è Farman, quarto De Caters, quinto Gabriel, sesto Foxhall Keene e quindi Edge, che unico rimane degli inglesi e ormai ha poca *chance* di vittoria. Al quarto giro l'ordine è invariato. Solo Foxhall Keene ha abbandonato e Edge è passato sesto a più d'un'ora di distanza dal primo che è sempre Jenatzy. E così procede la corsa al quinto e sesto giro con l'unica variante d'un forte temporale che rende pericolosa la strada, già per di sé stretta e poco adatta. De Knyff riesce a guadagnare qualche minuto su Jenatzy e al settimo ed ultimo giro passa primo il trapianto davanti a Jenatzy, che però essendo partito quarto conserva il primo posto nella classifica, e vince la Coppa del 1904 segnando all'attivo dell'industria tedesca e delle vittoriose *Mercedes* uno dei più belli e agognati trionfi.

Alla Francia rimane il premio di consolazione della Coppa di regolarità assegnato all'*equipe*, essendo l'ordine d'arrivo così stabilito:

1° Jenatzy su vettura *Mercedes* in ore 6, 39' (media oraria km. 89,184).

2° R. De Knyff (su vettura *Panhard*) in ore 6, 50' (media km. 86,634).

3° H. Farman (su vettura *Panhard*) in ore 6, 51' (media km. 86,424).

4° Gabriel (su vettura *Mors*) in ore 7, 11' (media km. 82,412).

5° Edge (su vettura *Napier*) in ore 9, 18' (media km. 63,655).

Una cosa si deve notare perchè certamente sarà

sfuggita a tutti i nostri zelanti reggitori: malgrado l'enorme affluenza di pubblico, malgrado le velocità sviluppate nessun triste incidente è venuto a turbare l'interessante gara, per la quale era stata fatta la necessaria organizzazione e prese tutte le dovute precauzioni.

N. C.

Il convegno di Andorno

Nella stagione estiva i convegni si spostano dalle grandi città verso le montagne o il mare e offrono essi coll'opportunità d'una bella gita e d'una amichevole riunione, il mezzo per visitare i luoghi più frequentati di soggiorno estivo.

Oltre 300 ciclisti fra cui il comm. Johnson, vi intervennero oltre 20 società fra gli Andax di Genova, di Torino, Alessandria, Vercelli, ecc.

Completò il convegno una visita al grandioso stabilimento di Andorno, a Rosazza, a Sagliano



L'entrata al Santuario di Oropa.

(Fot. G. Ferraris).

Riuscitissimo fra questi convegni fu quello indetto pel 28 giugno scorso a Andorno dalla Società Sport di Valle Andorno, d'accordo coi rappresentanti del Touring.

(patria di Pietro Micca), e quindi a Graglia e a Oropa. Le fotografie gentilmente favoriteci dall'Andax torinese, sig. Ferraris, riproducono appunto la visita al Santuario d'Oropa.



La chiesa del Santuario di Oropa.

(Fot. G. Ferraris).



**La migliore
Bicicletta
del mondo
a prezzo
convenientissimo**

E. FLAIG - MILANO
Corso Porta Nuova, 17

SAROLÈA

Corse di VERONA - 28 Giugno
3 iscritti - arrivano: **PRIMO - SECONDO - TERZO**
MILANO - SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32

Le ultime corse al Galoppo in Italia

Il primo ciclo di corse al galoppo in Italia si è chiuso con una giornata che ebbe luogo a Barbaricina per iniziativa della Società Alfea.

Il concorso delle scuderie è stato più che sufficiente per rendere alquanto interessanti le quattro corse. Il signor Simonetta è certamente, quale proprietario di cavalli da corsa, fortunato: qualunque cavallo, anche mediocre, deve, portando i suoi colori, vincere. Così *Tor di Nona* entrato nella scuderia del *trainer-gentlemen* milanese ha riportato due vittorie battendo a Pisa anche *Leighton*.

La corsa dei due anni toccò a *The Oak* della Razza Casilina che si trovò davanti a *Canoletta*, *Varedo* ed *Utica*.

La corsa riservata agli apprendisti, si può dire che sia stata disputata in due prove: per uno strappo ai nastri della macchina i quattro concorrenti sono partiti ed hanno compito l'intero percorso. Annullata la corsa alla seconda prova la vittoria toccò ancora ad *Urbana* del sig. G. Rook, che aveva in sella un yockey debuttante, il piccolo A. Rhymes, fratello di Harry Rhymes, che da oltre un anno monta per conto del *trainer* W. Smith. *La Kama Sutra* della Razza Gerbido ha vinto ancora una corsa il « Premio del Gombo » precedendo *Euro Velia*, *Quo Vadis*, *Barsac*, *Pacifico*, *Leighton*.

Con questa corsa si è chiusa la stagione primaverile delle corse in Italia. Come già si era previsto la Sir Rholand ha fatto la parte del leone: quasi tutti i più vistosi premi spettarono ai suoi pensionanti, tanto che con diciassette puledri ha potuto vincere la bella somma di L. 235.562,50, il che costituisce per l'Italia un record: *Esquilino* da parte sua ha vinto (ha disputato due sole corse) L. 59.150, mentre *Keepsake* e *Isabella* figurano rispettivamente per L. 42.625 e L. 31.350.

Una gran parte delle corse del prossimo autunno sono alla discrezione della Sir Rholand, la quale può benissimo vincere qualche corsa all'estero; quindi molto probabilmente la scuderia potrà arrivare in fin d'anno alle L. 350.000.

Dopo la Sir Rholand viene la Scuderia Napoletana che ha vinto L. 38.275, poi la Razza Volta con L. 38.000, la Razza Gerbido con L. 33.775, la scuderia di G. Rook con L. 31.300, quella del signor Ferrati con L. 26.537, quella del F.lli Bocconi con L. 25.025, ecc.

Il fantino French (scritturato dalla Sir Rholand) ha disputato 61 corse, passando 15 volte vittorioso

prendisti H. Rhymes che ha corso 28 volte ha riportato cinque vittorie.

Nelle corse ad ostacoli, Bartlett vinse otto delle quattordici corse disputate, Pozzoli e Cook ne vinsero sei, tre Michelotti, ecc.

Dei gentlemen il signor Simonetta ha vinto otto corse in piano, sei il signor Ferrati, quattro il march. Solaroli ed il conte Massei; mentre nelle corse ad ostacoli il signor Ferrati ha vinto otto delle 16 corse disputate: seguono il conte Venino con tre vittorie, il conte Siccardi, il signor Bianchetti, il signor Coccia con due vittorie, ecc.

..

Qualora, come molto probabilmente si avverrà, non abbia luogo la riunione di Livorno, le corse saranno riprese colla giornata del 30 agosto indetta



Il sig. Ferrati in sella su Leighton.

dalla Società Lombarda, in cui si disputerà il 14° St. Leger Italiano. Dopo questa prima riunione a San Siro, che comprenderà tre giornate (3-6 settembre), si correrà a Como (13, 17, 20 settembre) poi a Varese (27 settembre, 1-4 ottobre), quindi nuovamente a Milano (8, 11, 15, 18, 22, 25, 29, 31 ottobre e 4 novembre) e come chiusura avranno luogo due giornate a Pisa (8-9 ottobre).



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

Il Torneo di Castiglione delle Stiviere Ruggero Sanesi

A Castiglione delle Stiviere, indetto da quel fiorentino Collegio Convitto Battaglia, e organizzato dal bravo maestro Martinenghi, si è tenuto in questi giorni un riuscitissimo torneo di scherma, al quale hanno partecipato alcuni tra i migliori tiratori d'Italia.

Il primato risulta a Ruggero Sanesi di Firenze, che fu primo classificato di spada e di sciabola e vinse il premio di S. E. Zanardelli e del Ministero della pubblica istruzione.

Nowack di Bergamo vinse la *poule* di spada e Giuseppe Maestrini di Brescia ottenne i due secondi posti nella classifica.

Nella gara di squadre il primo premio toccò alla *Forza e Costanza* di Brescia (M° Cesare Guerini); 2. 38° fanteria (M° Greco); 3. Società schermistica Veronese (M° Brasioli).

Riservandoci pubblicare gli altri risultati, diamo intanto alcuni cenni biografici del vincitore,



S. A. R. il principe Ferdinando alle corse di cavalli a Pisa.

l'ottimo dilettante toscano Ruggero Sanesi, che ha ben diritto ad un posto in questa nostra galleria illustrata delle personalità della scherma italiana.

Ruggero Sanesi è uno di quei nomi che ricorrono spesso nella cronaca schermistica italiana e mai scompagnati dai più lusinghieri aggettivi. Esso è infatti in prima linea fra i dilettanti italiani, e i suoi assalti sono ricordati con piacere come esempi di correttezza e di eleganza.

Appartenente a quella scuola toscana che conta tanti valenti campioni, e allievo di suo padre, il forte M° Sanesi, quantunque giovanissimo Ruggero Sanesi ha un passato di glorie e di allori schermistici che ogni tiratore gli invidierebbe.

Registrata la sua prima affermazione nel torneo di Genova del '92, è venuto aggiungendo premi a premi, medaglie a trofei. Campione toscano di spada nel '99, si classificava 1° nel torneo nazionale di Livorno dell'anno successivo.

Nel Campionato italiano di Varese del 1901 otteneva il secondo posto sia di spada che di sciabola, e infine nel grande torneo internazionale dell'anno scorso a Torino guadagnava il primo premio di sciabola e il secondo di spada.

E a questi allori altri ne ha aggiunto e ne viene aggiungendo l'egregio tiratore fiorentino, giacché non vi è festa d'armi di qualche importanza in Italia in cui non sia invitato a portare il suo prezioso contributo. E volenteroso e instancabile Sanesi accorre, gentile, modesto, allargando attorno a sé le simpatie e la benevolenza.



A. Rhymes, il più piccolo fantino d'Italia.

il palo; sessantatré corse fece Wright vincendone 16, poi percorrendo la statistica troviamo Goddard e Brockbank, Hemming con 9 vittorie, Manchester con 8, Bartlett, Chapman con 6, ecc. Tra gli ap-



Ruggero Sanesi.

E questa è una circostanza che nel campo della scherma vale quanto un diploma di professore, e che parla tutto a favore delle squisite doti di cuore e di mente del valoroso dilettante toscano.

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.

Lo sport del Ciclismo non è in decadenza

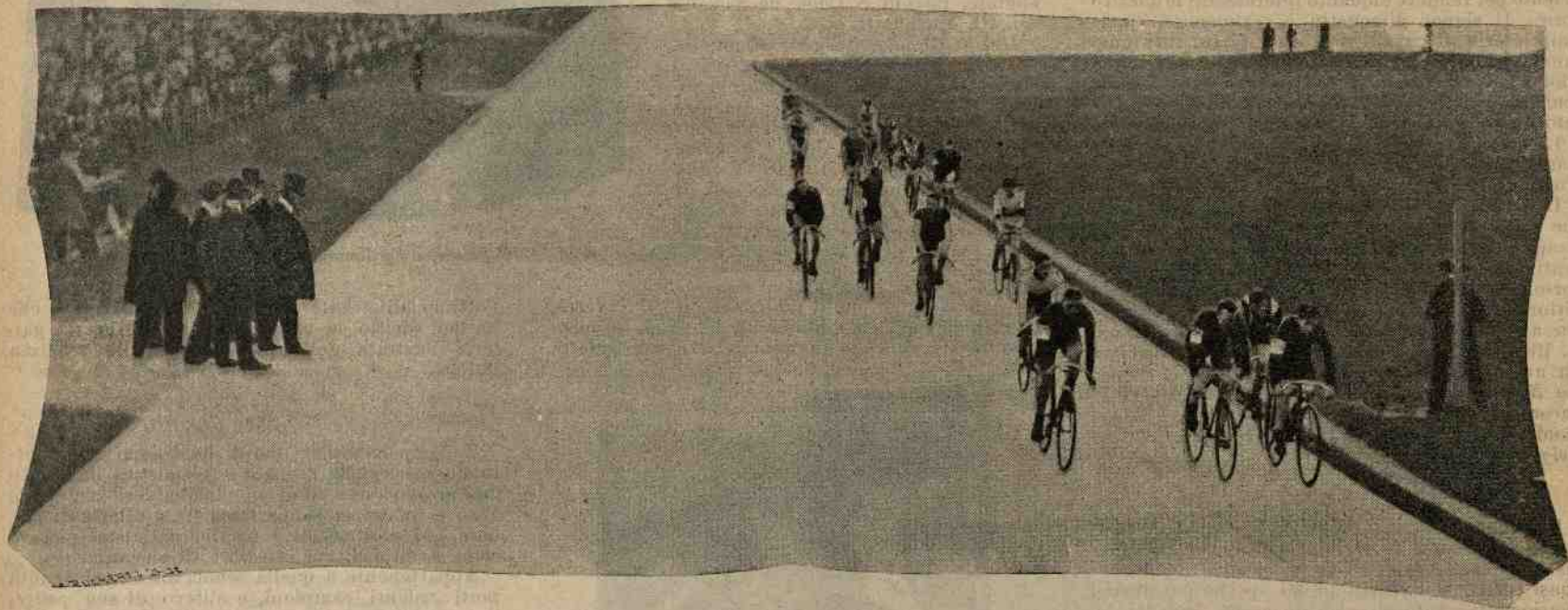
Il 1903 non è certo destinato a segnare un punto della parabola discendente dello sport ciclistico.

Se ne fa ovunque in Italia, all'estero si corre

si organizzano importanti riunioni cui partecipano forti campioni.

Dopo il gran premio ciclistico, in cui trionfò ancora una volta il forte ed invincibile Meyers,

si ebbero, specie all'estero, degli avvenimenti importanti. Sulla pista del Bisagno, terminate le gare di campionato nazionale, seguirono alcune gare internazionali.



IL GRAND PRIX DI PARIGI.

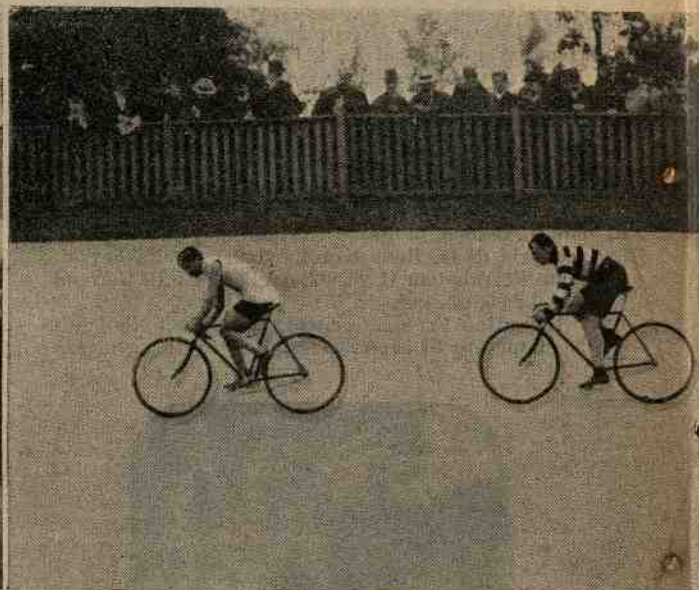
La sfilata generale dei 18 concorrenti all'apertura della riunione.



Schilling

Meyers

Bixio



Bixio

Schilling

I tre partecipanti alla finale del Grand Prix si allineano al traguardo, calmi e sorridenti in apparenza, ma commossi per la solennità del momento. Alla partenza Bixio



Alla compagna il passo si accelera e le distanze si restringono; Bixio non perde d'occhio i compagni. — All'entrata in curva Meyers piomba alla corda. Schilling e Meyers volano di conserva e solo al traguardo il forte olandese riesce a prendere.

Rejna Zanardini & C.
MILANO
Bastioni Magenta, num. 14

FABBRICA DI FANALI E FARI
per AUTOMOBILI e MOTOCICLETTE
→ Primi Premi in tutte le Esposizioni e Concorsi ←

Al gran premio prendono parte 13 corridori — fra cui il Bixio e il tedesco Rutt — divisi in 4 batterie.

Nella prima batteria arrivano: 1° Restelli e 2° Galadini; nella seconda: 1° Rutt e 2° Dei; nella terza: 1° Bixio e 2° Scuri; nella quarta: 1° Ferrari e 2° Chiozza.

Essi, divisi in due batterie, corrono poco dopo le semifinali e arrivano: della prima batteria 1° Chiozza e 2° Dei; della seconda 1° Bixio e 2° Ferrari.

Seguirono le due semi-finali del premio *Esperance* e arrivarono: della prima, 1° Rutt e 2° Restelli; della seconda, 1° Eros e 2° Michiels.

Essi corsero poi la finale, arrivando: 1° Rutt; 2° Eros; 3° Restelli; 4° Michiels.

Splendido fu il *match* Carlevaro-Giuppone.

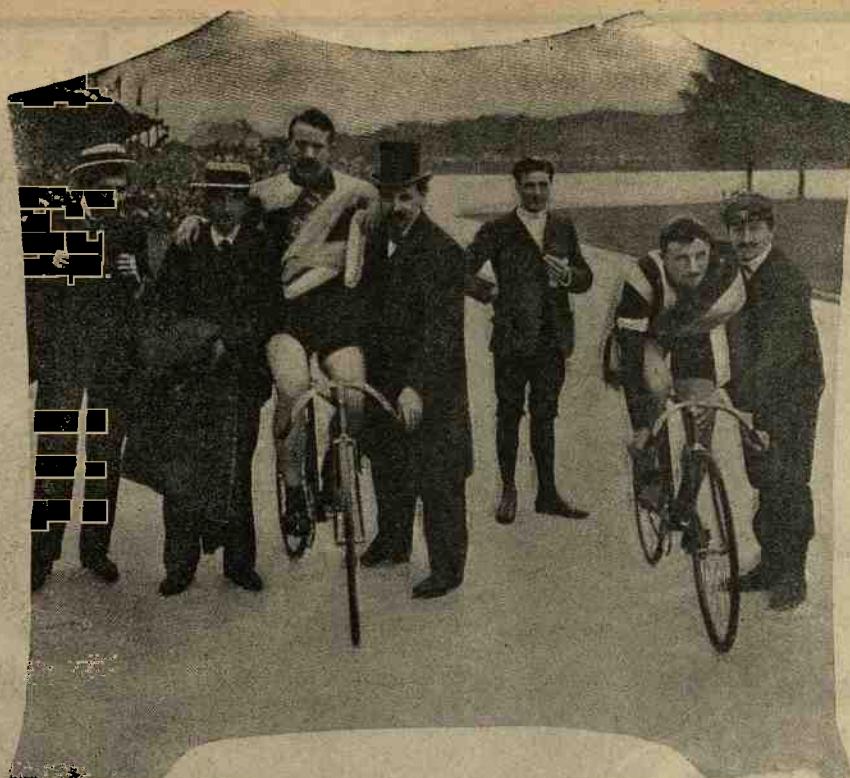
Il concittadino Carlevaro dimostrò ancora una volta la potenza dei suoi galletti: egli batté il suo competitore coprendo i 25 km. in 29' 20" e arrivando con un vantaggio di circa 34 di giro.

Nella finale *Premio Genova* arrivarono 1° Bixio, premio lire 250; 2° Dei, premio lire 150; 3° Ferrari, premio lire 100; 4° Chiozza, premio lire 50.

Uno spettacolo interessantissimo fu il *match* Bixio-Rutt.

I due valentissimi corridori sia nella prima prova che nella seconda dimostrarono tutto l'ardore della vittoria.

Nei due giri che dovevano percorrere prima del giro di volata avanzarono lentamente spaiandosi continuamente, finché, giunti



Meyers Granaglia
I due vincitori del *Grand Prix* di Parigi compiono il giro di pista tradizionale cingendo la fascia tricolore.

alla metà del primo rettilineo, il nostro Bixio col suo mirabile scatto arrivò in tutte due le prove

sta a saperle richiamare colla costanza e la novità.

primo, forse mezza ruota dal suo competitore.

Gli ultimi 200 metri furono coperti dal Bixio in 12" e 3/5.

All'estero abbiamo il giro di Francia di cui si sono compiute già tre tappe. Fra i concorrenti vi è pure un italiano, il forte livornese Muller.

Sulle grandi piste si fa della velocità; così mentre Dangla batte il record dei 10 km., a Magdeburgo, Innsbruck, Berlino, Parigi, Colonia, Reims, Nantes, Halle, Praga, Aquigrana, entrano in gara i campioni bianchi e neri.

Questi ultimi hanno la peggio. I maggiori onori sono sempre per Ellegaard e Meyers. Mentre il primo vince tre *matches* contro il negro volante, Meyers facilmente riesce primo nel gran premio di Reims.

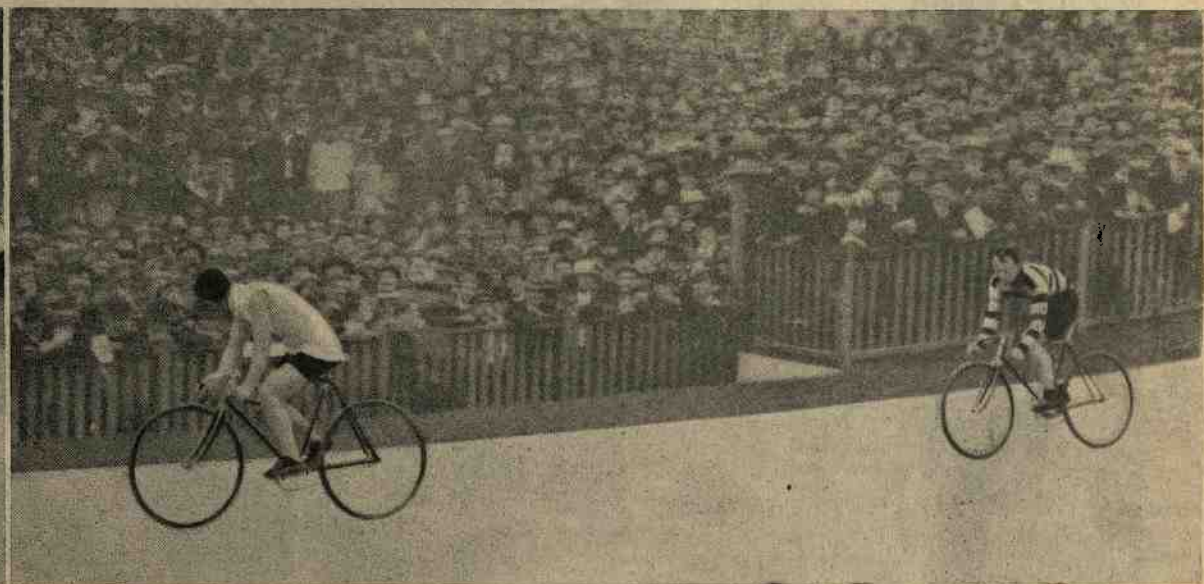
Tutto ciò ci convince una volta di più che lo sport del ciclismo non ha terminato di entusiasmare le nostre masse che prendono parte attiva alla vita all'aria aperta.

L'esempio genovese, quello degli esteri dovrebbe solo avere maggior influenza sugli *sportsmen* torinesi, che non sappiamo il perchè, ci pare abbiano troppo presto dimenticato i trionfi dello sport passato del Velodromo Umberto!

E' vero che dolorose passate esperienze possono influire su di loro, ma occorre persistere: la corrente e la simpatia del pubblico deve ritornare a queste lotte sane e grandiose, tutto



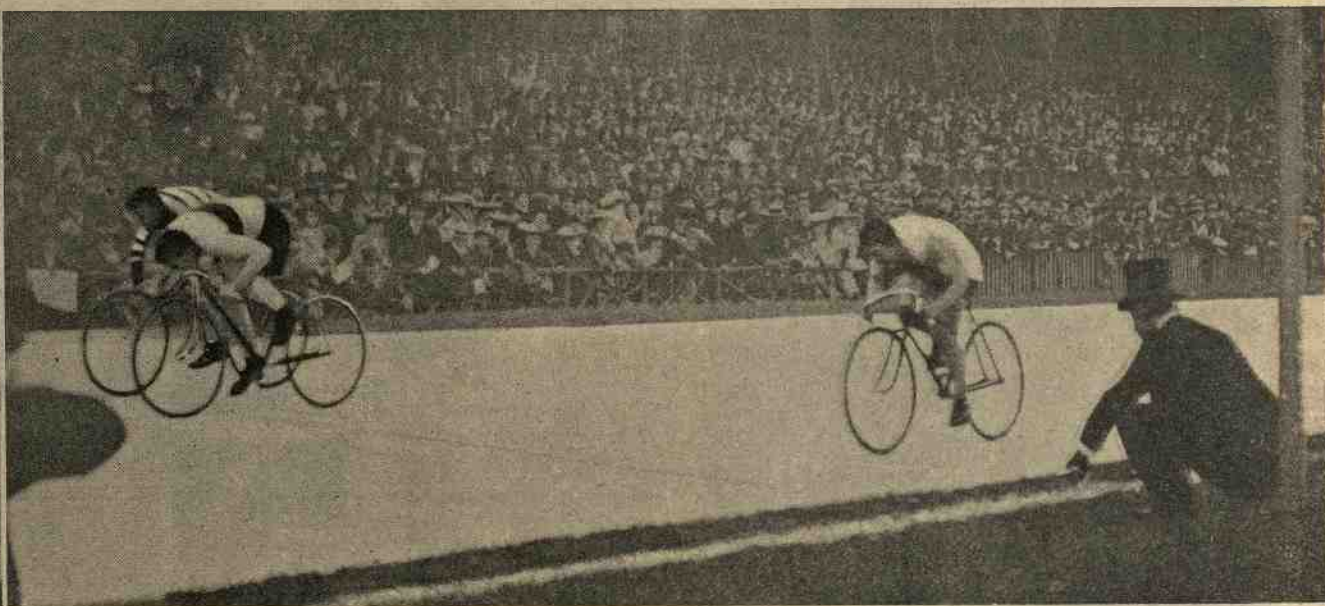
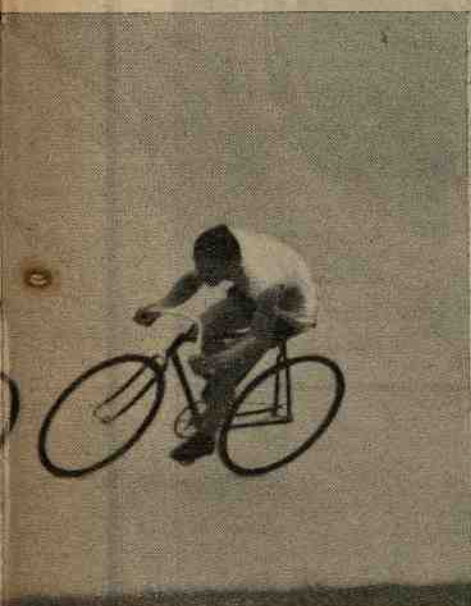
Meyers



Bixio

Schilling

si mette a passo lento. L'astuto genovese sorveglia colla coda dell'occhio Schilling che fa miracoli d'equilibrio per mantenersi in seconda posizione. Meyers è terzo.



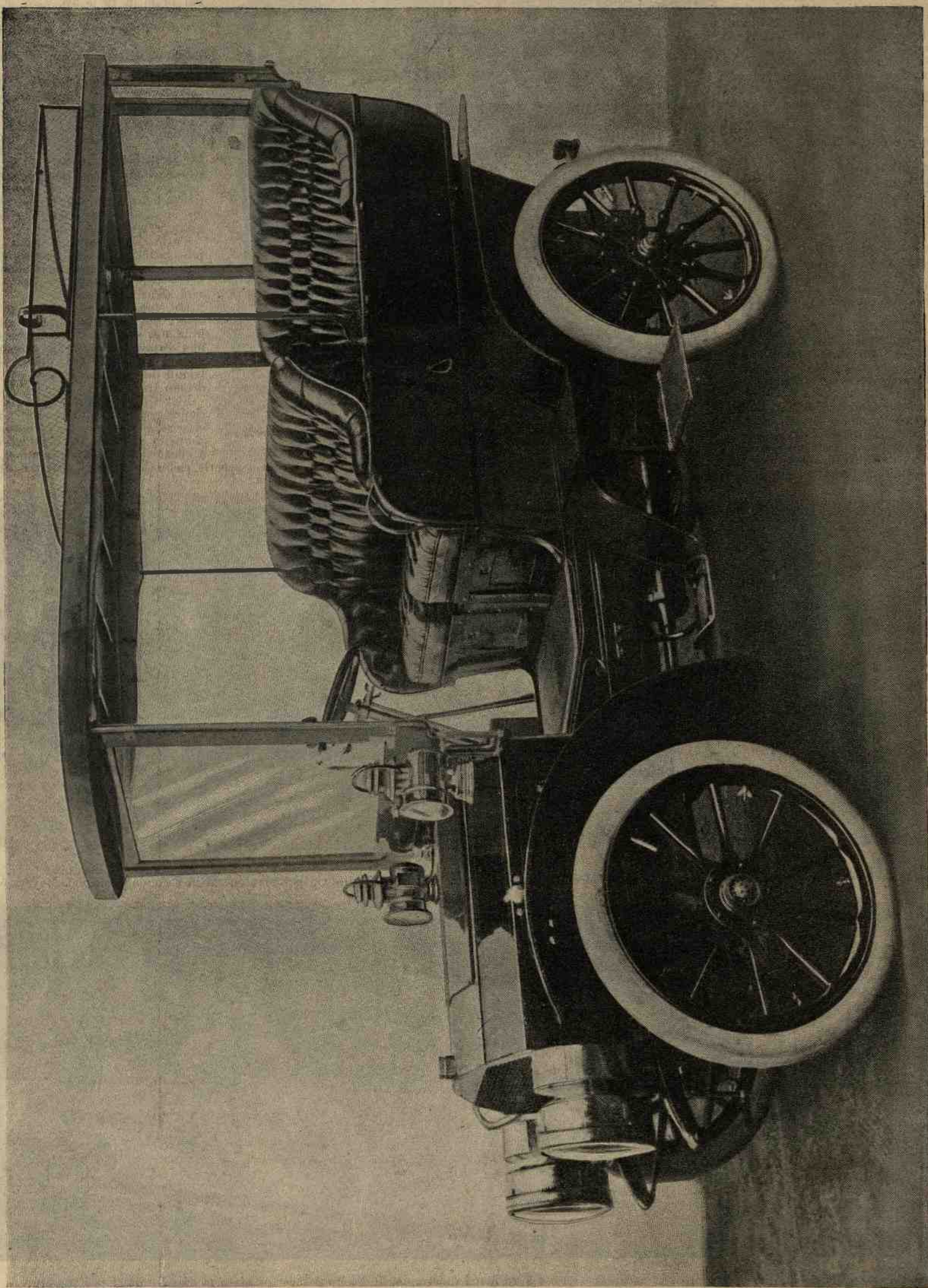
ling gli è al fianco e Bixio sulla ruota. La lotta s'impegna accanita — Fino a 20 metri dal traguardo l'esito è incerto. Bixio fa sforzi erculei per passare. Il suo avversario quella mezza ruota che deve dargli la vittoria. Bixio è a una ruota dal secondo.

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. SINGROSSI — Via Cappuccio, 4



**La DARRACQ 24 HP acquistata da S. M. il Re d'Inghilterra
al suo passaggio da Parigi.**

Come ci si deve allenare

Angelo Mosso, lo scienziato educatore che tanta della sua bella intelligenza ha dedicato allo sviluppo e all'educazione fisica, giustamente osserva come la parola allenamento non stia a significare

arriverete molto lontano mancando di allenamento.

E quindi assioma vero e indiscutibile che entro certi limiti tutto o molto possiamo ottenere da noi stessi o da altri purchè con un esercizio graduale e costante noi portiamo i nostri muscoli a superare quella difficoltà senza sforzo e fatica.

Una però delle caratteristiche dell'allenamento è uno dei vantaggi maggiori che esso arreca non è tanto l'educazione e lo sviluppo di certi gruppi muscolari, quando l'equilibrio e la sobrietà che esso impone a tutte le funzioni del corpo.

Infatti allenatevi pure per 5 o 6 ore al giorno senza sottoporre il vostro corpo a un regime di vita sobria, ordinata, regolare e nessun vantaggio ne ritrarrate. Sia per suggerimento dell'esperienza e della scienza, sia per materiale conseguenza d'uno sforzo continuo, è indispensabile durante un serio allenamento allontanare e sfuggire ogni causa di distrazione o strappazzo. Il primo regolatore dell'organismo è lo stomaco e quindi ad esso vanno rivolte le prime cure. Occorre un nutrimento abbondante e sano, preso a intervalli costanti. Anche a proposito della recente grande prova del giro di Francia, osservavano giustamente i giornali sportivi, che Garin aveva vinto la prima tappa Parigi-Lione non tanto per la forza dei suoi galletti quanto per la resistenza del suo stomaco, e i $\frac{1}{5}$ dei vinti dovettero

Per meglio raggiungere questo massimo coefficiente di valore sapete in quale modo un allenatore intelligente ha pensato di degnamente preparare pel famoso campionato mondiale di lotta svoltosi nel maggio scorso a Parigi, due dei suoi *pou ains*, che furono poi anche due dei vincitori: Antonitch e Raoul le Boucher?

Li confinò in un piccolo villaggio lontano da



Raoul e Antonitch di buon mattino si avviano a piedi per la campagna (da notarsi il bastoncino di Antonitch)

sovraccarico di lavoro, ma proporzionale e moderata applicazione all'esercizio, dimostrando come vi sia un limite di massimo rendimento fisico, oltrepassato il quale i risultati sono decrescenti.

E queste argomentazioni che l'illustre medico svolge con dottrina scientifica, noi veniamo sperimentando nella pratica d'ogni giorno. Infatti l'allenamento non è qualche cosa che sia riservato all'esercizio d'uno sport, ma sotto diverso nome esso entra in quasi tutte le azioni della nostra vita.

Chiedete in società a una signorina di suonare il pianoforte o cantare una romanza! E 9 volte su 10 vi risponderà che non è in esercizio.

Provate a stare a tavolino due o tre ore di più di quanto vi rimanete abitualmente e facilmente la vostra testa o i vostri muscoli ne risentiranno perchè non sono abituati a quello sforzo.

Cercate di mettervi in una lunga corsa in bicicletta dopo una lunga assenza dal pedale e non



Ritorno da una partita di caccia fortunata.

appunto a eccessive libazioni o a nutrimento inadatto o irregolare la loro sconfitta.

E' pure indispensabile concedere sufficienti ore al sonno ed al riposo, e quindi alzarsi di buon mattino e coricarsi presto la sera, anche perchè così si evitano molte occasioni di oblio contrario al buon allenamento. E così non è difficile che allorchè applaudiamo ai vincitori di qualche grande prova, non ci sorprendiamo della mancanza apparente di sviluppo esterno di muscoli nei vincitori. Non è nè un paio di grosse gambe, nè un braccio molto muscoloso che possono bastare a dare una vittoria in una gara ciclistica o in un assalto di scherma, ma è il completo e armonico allenamento di tutti i coefficienti che possono contribuire alla vittoria, coefficienti che sfuggono ai più ma che non devono essere ignorati da chi si cimenta in una prova importante.



Qualche volta la partenza avviene in bicicletta.

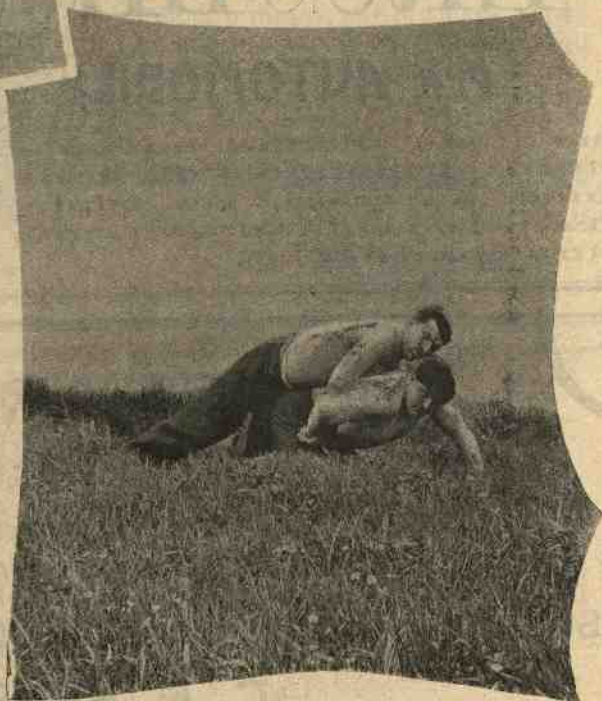
Parigi, dove non esistono nè teatri, nè caffè, e dove per mancanza di lumi nelle strade, al cader del sole, ognuno va a letto, e assegnò loro questo compito: alzarsi col sole e partire per la campagna, alternando le gite a piedi a quelle in bicicletta o in vettura. Trovando un bel prato ombroso, fermata e mezz'ora di assalti di lotta. Quindi colazione, breve riposo e di nuovo in marcia per una partita di caccia o di pesca. Prima di pranzo, altro breve assalto, e alle 8 a dormire.

Come si vede una vita punto difficile e che certo molti accetterebbero non immaginando che essa basti a fare dei campioni.

Eppure data una preesistente preparazione muscolare, cercate di rafforzare il sangue coll'aria buona della campagna, equilibrate le funzioni del corpo, curate l'educazione dei muscoli senza condurli all'esaurimento, e avrete per voi quattro quinti delle probabilità di vittoria nella prova a cui vi preparate.



Un breve assalto in aperta campagna.



E una breve lezione sono le sole fatiche dell'allenamento.

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^{OO} FLAIG - Corso Porta Nuova, 17 - **MILANO**

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

LE CLASSIFICHE DELLA RIUNIONE DI AIX-LES-BAINS. — 1ª Categoria vetture: 1. Meyan, *de Dietrich*, punti 2384; 2. Willy Poge, *Mercedes*, id. 2249; 3. Gobalcoo, *Gobron Brillié*, id. 2179; 4. Cireder, *de Dietrich*, id. 2048; 5. Payreu, *de Dietrich*, id. 1294.

2ª Categoria vetture leggere: 1. Max, *Martini*, punti 2222; 2. Iuvanna, *Rochet-Schneider*, id. 2185; 3. Garin, *Rochet-Schneider*, id. 2156; 4. Ferrero, *Fiat*, id. 2147; 5. Mieusset, *Mieusset*, id. 2129; 6. Dumont, *de Dietrich*, id. 2046; 7. Perret, *Peugeot*, id. 2045; 8. Guigou, *Rochet-Schneider*, id. 1975; 9. Jolitrois, *Peugeot*, id. 1629.

3ª Categoria: 1. Ollion, *Rochet-Schneider*, punti 2209; 2. Renaud, *Peugeot*, id. 2080; 3. De Saugny, *Rochet-Schneider*, id. 2008; 4. Viallet, *G. Richard-Brazier*, id. 1999; 5. Pellisson, *de Dion Boulton*, id. 1898; 6. Mercier, *Gladiator*, id. 1775; 7. Richez, *Giffet Forest*, id. 1575; 8. Guérin, *Renault*, id. 1356; 9. Vignal, *Peugeot*, id. 1341.

4ª Categoria: 1. Buissonnet, *Peugeot*, punti 2080; 2. Pagliano, *Prosper-Lambert*, id. 1748; 3. Cottureau, *Cottureau*, id. 1493; 4. Daveau, *Prosper-Lambert*, id. 1747.

Categoria vettura a vapore: 1. Pelsier, *Serpellet*, punti 1274; 2. Venden, *Serpellet*, id. 1085; 3. Schwartz, *Serpellet*, id. 1062; 4. Amand, *Serpellet*, id. 607.

CORSO DEI FIORI A GENOVA. — Indetto dall'associazione dei giornalisti liguri, in accordo colla Società *Andrea Doria*, ebbe luogo domenica al Velodromo Bisagno il corso floreale automobilistico. La battaglia dei fiori riuscì vivacissima, quantunque il pubblico, causa l'incertezza del tempo, fosse assai scarso.

Si notavano le vetture del signor Costantino Drago, del conte Carletto

Raggio, del signor G. B. Raggi, del marchese De Mari, del comm. Balduino, del signor Pignone, del comm. Ricchini, dell'ing. Gallino, del signor Trivera, del signor Mosconi, del signor Scorza e del marchese Piuma.

Il premio del Re toccò al signor Drago.

LA RIUNIONE DI UDINE SFUMATA. — Il prefetto di Udine, su conforme esplicito parere del Ministero dei lavori pubblici, revocò la precedente autorizzazione concessa al signor ingegnere Roberto Ottavi, presidente della Commissione dello Sport, per la corsa automobilistica di resistenza dei 300 km. preannunciata.

IL MEETING AUTOMOBILISTICO D'IRLANDA (Km. 135. m. 374 all'ora). — Al Phoenix Parc di Dublino ebbe luogo la gara per la *Challenge Cup* (automobili del peso inferiore a mille chilogrammi). Il premio eradi duecento ghinee. Prima fu una vettura Mercedes, guidata dall'irlandese Hutton; seconda una vettura Mors di 65 cavalli, guidata dal barone De Forest; terza una vettura Mors, guidata dall'inglese Rolls.

Nella corsa *scratch* della *Challenge Cup*, sopra distanza di un chilometro, Gabriel (francese) ha battuto il record in 26" 4/5, cioè con una velocità di 85 miglia e mezzo all'ora; ma questo nuovo record fu battuto cinque minuti dopo dal barone De Forest, che impiegò 26" 8/5, cioè ottenne una velocità di 86 miglia all'ora.

Il barone De Forest vinse con una Mors la *Challenge Cup* del *Daily Mail*, gara di un chilometro, coprendolo in 27" 1/5.

Vi furono poscia due prove sopra una distanza di due miglia, 835 yards. Nella prima prova concorsero l'irlandese Hutton, che guidava una Mercedes di 60 cavalli, e l'inglese Rolls. Hutton, avendo

perduto il berretto e gli occhiali, accettato dalla polvere, dovette rallentare. Rolls vinse per circa due lunghezze.

La seconda prova si fece fra Hutton e De Forest. Hutton, che tenne la testa fin dal momento della partenza, vinse per due lunghezze fra applausi entusiastici.

UN RECORD DI DANGLA. — Sulla pista d'Auteuil il motociclista Dangla ha tentato il record sui 10 km.; egli ha coperto la distanza in 7' 58".

CICLISMO

IL CONVEGNO DI IVREA. — Causa il tempo cattivo il successo del convegno non fu come si attendeva. Alla sfilata si trovarono circa duecento ciclisti e le premiazioni, distribuite coll'intervento delle autorità municipali e prefettizie, furono

le seguenti: Opassi Pierino, d'anni 41 1/2, medaglia d'argento, come il più giovane ciclista; signa Balbis Innocenza, come *audax* che ha compiuto più marcie (Vercelli), medaglia d'oro; Sezione del Touring di Torino, id. d'oro; Ciclisti con fanfara di Stroppiana, id. d'oro; Sezione del Touring di Chivasso, id. d'oro; Biella, *Audax*, id. d'oro. Ebbero la medaglia di argento: *Audax* di Cento (Ferrara); *Pro-Sport* Andorno; Motociclette Biella; Mosso Santa Maria (ciclisti); Novara (ciclisti); Alta Valle del Cervo (ciclisti).

IL CONVEGNO TURISTICO A BUSTO ARSIZIO. — Il convegno di Busto Arsizio riuscì assai bene. Numerosissime le squadre intervenute, fra le quali quelle di Galliano, Chiasso, Varese, Legnano ed Alessandria. Festeggiatissimi il direttore generale del Touring comm. Johnson con vari consiglieri e il console del Touring in Trento, Guido Larcher.

Al convegno fu scopo l'inaugurazione della bandiera della *Pro Touring*, dono delle signore patronesse di Busto. La festa inaugurata dal cav. Rossi, sindaco, e dal sotto-prefetto, si chiuse con una interessantissima visita agli stabilimenti industriali e al palazzo Ottolina.

CORSA CREMONA-RIVAROLO-CREMONA. — Nella gara Cremona-Rivarolo-Cremona arrivò 1. Gerbi d'Asti distanziandogli avversari di qualche chilometro, 2. Parini di Milano.

CONGRESSO DELLA LEGA INTERNAZIONALE DELLE ASSOCIAZIONI TURISTICHE. — Si è chiuso ad Arnheim, in Olanda, il quinto Congresso della Lega S. A. T. apertosi il primo corrente all'Aja.

Il Touring Italiano vi inviò come delegato l'avv. Cesare Agrati.

Il Congresso organizzato mirabilmente dal Touring olandese, ebbe esito soddisfacentissimo.

Milano fu acclamata sede del VII Congresso nel 1905.

CORSE CICLISTICHE E REGATE A RAPALLO. — Pubblico scelto numerosissimo assisteva alle Corse ciclistiche promosse dai soci del Touring Club e alle Gare a remi indette dalla fiorente Unione Gioventù Rapallese.

Comunicovi i risultati: Corse ciclistiche, Gara Rapallo: 1. Borzone; 2. Piotti; 3. Zolezi.



Premiata Officina Meccanica

ALFREDO LAZZATI & C.

Milano - Via Moscova, n. 70 - Milano

MOTORI a benzina con magneto accenditore per IMBARCAZIONI ED APPLICAZIONI DIVERSE.

Serie corrente da 3 a 20 HP

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

PIRELLI & C.

TORINO - MILANO - NAPOLI

CONDUTTORI ELETTRICI SPECIALI

per AUTOMOBILI e MOTOCICLI

ISOLAMENTI SUPERIORI

Chiedere Listino Speciale.

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 & C^{ie} - HAUTIER & C^{ie}

Ultimo successo: **Vetturetta “SIMPLON”, 6 HP.**

DELLA CASA C. E. HENRIOD & C^{ie}

Corsa Italia: 1. Raffo; 2. Dallorso; 3. Beccari; 4. Folletto.

Corsa di consolazione: 1. Pelucco; 2. Battilana; 3. Borsalini.

Risultato delle regate a remi è il seguente: Prima gara Unione Gioventù, arriva Mary di Agostino Ratto. Buon secondo Città di Milano di Agostino Lombardi.

Corsa Rapallo, primo arrivato gozzo di Giuseppe Canessa, secondo gozzo di Luigi Torriglia.

GARA FRA SOTT'UFFICIALI A VERCELLI. — L'annuale gara ciclistica fra i sott'ufficiali del 69° fanteria, fu corsa sull'itinerario Vercelli (caserma Umberto I), Novara, Mortava, Rondò di Casale, Vercelli (caserma Umberto I). Km. 90.

Giunse primo il furiere maggiore Scacchi Stanislao; 2. il furiere maggiore Bardelloni Antonio.

CORSE SOCIALI. — Corsa sociale della Scuola Nicolò Barabino di Sampierdarena. Prima categoria: Partenza da Cassano ore 7.50 per Serravalle-Novipozzuolo-Tortona-Cassano, km. 45. Sono iscritti Roncagliolo Cesare, Giovannini Dante, Zanenga Carlo. Arriva 1. Roncagliolo Cesare in ore 1.21; 2. Zanenga Carlo in ore 1.22' 30". Seconda cate-

goria: Stesso percorso: 1. Gestro Libero; 2. Aiassa Gustavo a ruota in ore 1.28', entrambi caduti; 3. Vignale con gomma sgonfia; 4. Canepa G. B. Terza categoria: Percorso Cassano-Tortona e ritorno km. 30. Arrivano in gruppo: 1. Merlo Vincenzo; 2. Bruzzone Giuseppe; 3. Morano Francesco; 4. Morando Mario.

CORSE CICLISTICHE PADOVA-BOVOLENTA. — Nella corsa dei 10 km. Padova-Bovolenta, arrivarono:

1. Borghesani, 2. Ferrari, 3. Altissimo. I premi consistevano in oggetti ciclistici.

Nella corsa consolazione si ebbero i seguenti risultati: 1. Zambotto, 2. Girardi, 3. Molon. — Medaglie d'argento di 1° e 2° grado.

Nel *match* fra Altissimo, Ferrari e Gambato, riuscirono nello stesso ordine.

AUDAX ITALIANO (Sez. di Roma). — Alla 3ª marcia ufficiale Roma-Napoli, indetta per 6 settembre, sono già iscritti più di 50 ciclisti, e si spera di formare una carovana di 100.

Il traguardo d'arrivo sarà posto al termine dei 200 km. statuari, donde si proseguirà per Napoli.

IPPICA

LE CORSE A MILANO. — « Premio Gentlemen ». (Trotto). — 1. Albis, 2. Ur-

bino, 3. Miss Bowerman, 4. Clara Madison.

« Premio Vicenza ». — 1. Magentina, 2. Igea, 3. Vesuvio, 4. Vittorio.

« Premio Ippodromo ». — 1. Favara II, 2. Ida, 3. Idra.

« Premio Resistenza ». — 1. Karrie Shields, 2. Lisippo, 3. Trouville, 4. Lampo.

« Premio Sempione ». — 1. Iride, 2. Igea, 3. Vesuvio, 4. Magentina.

« Premio Bologna ». — 1. Bice, 2. Dixma, 3. Ida, 4. Lisippo; Duca Herschel distanziato.

« Premio Firenze ». — 1. Currency, 2.

Carrie Shields, 3. Maggie Lass, 4. Away. « Premio Congedo ». — 1. Away, 2. Niobe, 3. Black, 4. Trouville.

(Galoppo). — Fu dichiarato *forfait* per 42 puledri nel Gran Premio Ambrosiano; ne rimangono iscritti 72.

— Cinquantun puledri, rappresentanti 15 scuderie, sono rimasti iscritti nel Derby del 1905; settantasette puledri, rappresentanti 22 scuderie, figurano negli iscritti al Derby del 1906.

— Trenta puledri sono rimasti iscritti nel 15° St-Leger Italiano da disputarsi nel settembre del 1904.

— Una importante scuderia con cavalli da steeple e siepi si va formando a Castellazzo; ne sono proprietari il conte Schleiber e Vonwiller. La scuderia metterà sugli ostacoli *La Rapée, War Kitt, Boma, Kibaba, Nerobi, Mandagala*. I puledri sono affidati al *trainer-jockey* E. Bartlett.

— L'Eco delle Corse ha aperto una sottoscrizione per organizzare una riunione a Livorno.

CONCORSO IPPICO A UDINE. — Durante l'Esposizione regionale di Udine avrà luogo nei giorni 8 e 9 agosto un Concorso ippico con categorie saltatori ed attacchi.



Digestivo in cachets, d'origine anglosassonnese, che agisce per graduale neutralizzazione sulla vie digerenti, facilitando l'assorbimento, con proporzionale efficacia.

Il vero Sport pratico

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

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

Cinque anni di pratica nella fabbricazione!

In pochi minuti d'insegnamento tutti chauffeurs

TUTTE LE MACCHINE GARANTITE 6 MESI

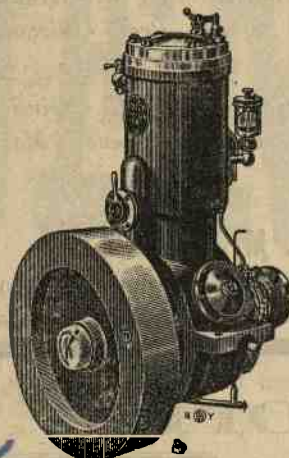
Indicazione e listino gratis

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.

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 e Zunini - Savona
Agente in Roma: Martini Carlo, via Serpenti, 44
„ in Milano: Porta Carlo, via Carità, 20.

Imbarcazioni complete da L. 2000 in più.

Automobili Florentia

a 2 cilindri, 10 HP

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

AUTOMOBILI

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

nuove e d'occasione

Grande garage - Officina - Accessori

GIUSEPPE ALBERTI - FIRENZE

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!

Trovati in vendita presso **FABRE e GAGLIARDI**
TORINO - MILANO

UN MINUTO — UN MINUTO — UN MINUTO

FABBRICA ITALIANA DI ACCUMULATORI ELETTRICI LEGGERI

BREVETTO GARASSINO 1899

TORINO — Via Artisti, 31 — TORINO

ACCUMULATORI PER TRAZIONE LEGGERISSIMI

specialmente adatti per

AUTOMOBILI TERRESTRI E FLUVIALI

Ferrovie — Tramvie

Illuminazione di Treni, Vetture, ecc.

Solidità eccezionale — Rendimento elevatissimo — Massima durata
Capacità del 30 % a 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 →

SCHERMA

PINI SI RITIRA? — Telegrafano da Buenos Aires che il maestro Pini è intenzionato di dare il suo assalto d'addio a Parigi nel 1904. Avrebbe per avversari Kirchoffer e Lucien Mérignac in un assalto di spada.

Ora il forte maestro livornese si trova a Buenos Aires, dove organizzò ultimamente, col concorso del maestro Greco, un torneo medioevale, che ottenne un grande successo.

TIRO

GARA DI TIRO AL PICCIONE A TORINO. — Domenica 5 corr, nello stand della fiorente Società dilettanti tiro a volo, si svolsero coll'intervento di numerosi tiratori ed alla presenza di scelto pubblico le seguenti gare:

Tiro generale: 1. Merlo Cesare, 2. Ge-

roldo Giuseppe, 3. Chiantore geom. Pilade, 4. Teppa Angelo, 5. Lesca Mario.

Fece seguito una *poule* divisa fra i sigg. Mosca e Teppa.

GINNASTICA

LIRE 1000 DEL RE AD UNA SOCIETÀ GINNASTICA. — S. M. il Re rilevando l'opera benemerita della società ginnastica «Pro Lissone» (Monza), ha assegnato L. 1000 come concorso alla costruzione della palestra.

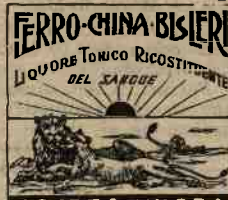
QUARTO CONCORSO NAZIONALE GINNASTICO A FIRENZE. — A Palazzo Vecchio si è adunato il Comitato per organizzare il quarto Concorso nazionale ginnastico che si terrà a Firenze nel 1904.

Si è costituito un Comitato d'onore composto del generale Baldissera, del prefetto, di senatori, di deputati, di magistrati e notabilità, e un Comitato esecutivo presieduto dal Duca Strozzi.

NUOTO

L'APERTURA DELLE GARE DI NUOTO. — Alla «Rari Nantes» di Genova ebbe luogo nello stabilimento l'apertur dei Bagni della Cava.

Il direttore dei bagni, Paravagna, ed il presidente prof. Luigi Negrini, dirigevano le gare avanti gran pubblico.



NOCERA-UMBERA

(SORGENTE ANGELICA)

ACQUA MINERALE D'ATVOLA

Altieri, Oliva, e il dottore Bavestrello,

presid. della società «Canottieri Elpis».

Gara sociale, m. 150. — Primi nuotatori

Sconno e Rossi, giunti al traguardo

testa a testa, effettueranno domenica

prossima la decisiva.

Gara Juventus, m. 100. — 1. Romieux

Roberto, 2. Altieri, 3. Oneto.

Gara campionato San Pietro, m. 600. —

Ottimo primo, Rossi.

Corrispondenza

Pisa. Rapazzini. Grazie. — *Genova.* Parodi. Per quanto desidera non ha che rivolgersi a nome nostro alla Direzione del *Vélo* di Parigi, rue Meyerbeer, 2. — *Milano.* Ballerini. Fogliarino. Grazie del pensiero. — *Id.* Macoratti.

Diriga tutto al nostro corrispondente di Milano sig. Raffaele Perrone, via Lazzaro Palazzi, 6. — *Id.* (Ipodromo). Il giornale è già in cambio. — *Albese.* Meroni. Sempres la positiva ma bella. — *Lione.* Marinelli. Auguri. Grazie. — *Roma.* Santoni. Ne abbiamo già a lungo parlato a suo tempo. Grazie ugualmente. — *Castelluccio* (Mantova). L. M. Si ab-

CICLISTI!

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

boni e le invieremo quanto desidera. Per inserire il *cliché* occorre che l'interessato ci invii L. 6 per cartolina vaglia.

Faenza. Babini Diego. Grazie ma troppo tardi — *Ferrara.* Gabrielli. E' un errore. Siamo già provvisti. In ogni modo grazie del gentile pensiero.

DITTE RACCOMANDATE

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

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

Riscaldamento centrale, luce elettrica, bagni, telefono 1137.

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

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

Exigez sur vos bicyclettes les

PNEUS CLÉMENT

INSUPERABLES

O. MANTOVANI & O. - TORINO

Le Bicyclette **BIANCHI**
assicurano la vittoria.

GERBI arriva ancora **Primo**
nella corsa

CREMONA-RIVAROLO-CREMONA

con Macchina

BIANCHI

EDOARDO BIANCHI - Via Nino Bixio, 21 - MILANO

Superiorità riconfermata!

Corsa MILANO-TORINO - Km. 145

1ª Categ: 1º arriv. **Tamagni**, 2º **Merosi** - 2ª Categ.: 4º arriv. **Pavesi** con Motocicletta

MARCHAND

Tre Motociclette partite e Tre splendidamente arrivate

Amministrazione e Fabbrica a Piacenza.

Agenti: Per Torino - **Lorenzo Sclavo**, Via S. Quintino, 11 - Per Milano - **Ditta Garavoglia**, Via Dante, 16

Oesterreichisch - Amerikanische

Gummifabrik = Actiengesellschaft

Vienna .XIII. Breitensee.

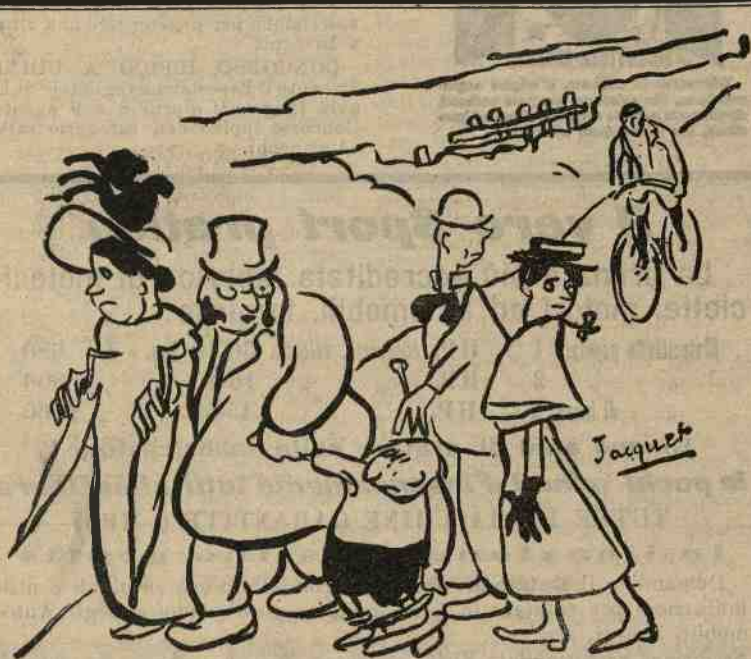
Fabbrica dei rinomati pneumatici per Automobili: marca:

“Austro - Amerikan C.o.”

Specialità camere d'aria senza giunta

Agente Generale per l'Italia: **Roberto Krassich**

Milano - Via S. Gregorio, 25.



— Giulia! guardati dalla bicicletta! l'infelice non ha sulla sua macchina che una contraffazione del **frono Bowden**.

Vendita al Dettaglio ovunque

Vendita all'ingrosso:

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

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

Syndicat Français des Brevets E. M. Bowden Ltd

12, Avenue de la Grande Armée - **PARIGI** (Ind. Telegraf.: Freinbwod-Paris)

Coppa Gordon Bennett



I PNEUMATICI

CONTINENTAL

hanno dato, avanti gli occhi di 200,000 e più persone, una prova irrefutabile della loro resistenza e del loro valore.

Il Vincitore JENATZY, su una vettura Mercedes munita di

PNEUMATICI CONTINENTAL

*non ha mai avuto bisogno di toccare i Pneumatici, come del resto fecero i due altri partenti su **CONTINENTAL**, malgrado il cattivissimo stato delle strade.*

Continental Caoutchouc e Guttapercha C. - Hannover

Deposito in Italia: Via Alessandro Manzoni, 38 - MILANO

Parigi - Rue Brunel, 18

Londra - 64-65, Holborn Viaduct

COPPA GORDON BENNETT

3 sole vetture partite **3**
vetture su 4 arrivate
erano con

PNEUMATICI

Michelin

R. DE KNYFF (Panhard-Levassor) - H. FARMANN (Panhard-Levassor) - GABRIEL (Mors)

I vincitori della Coppa della Regolarità

DE FOREST guadagna la Corsa del chilometro lanciato
impiegando **26 secondi**, cioè

Chilom. 138 all'ora

GABRIEL è secondo, ambedue su **MICHELIN.**

Agenzia Italiana Pneumatici MICHELIN - Foro Bonaparte, 67 - MILANO