

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo

Alpinismo - Aereostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

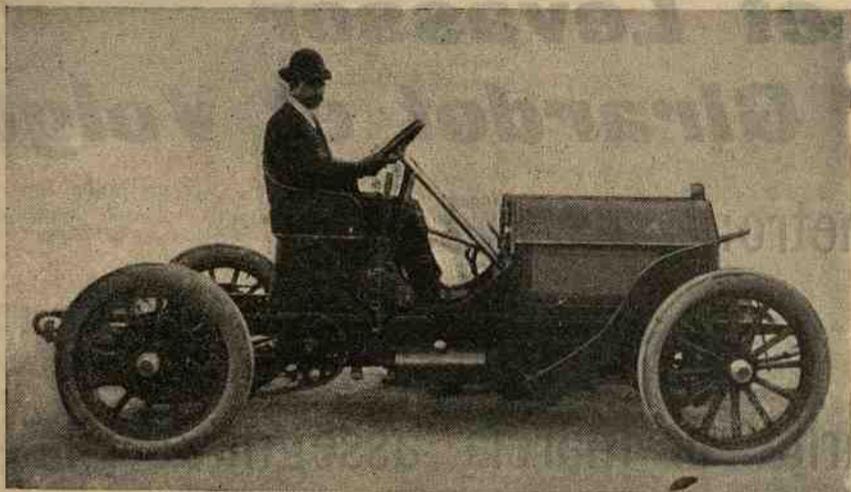
DIRETTORI: NINO G. CAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

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

La grande Corsa internazionale per la Coppa Gordon Bennett



Foohall Keene (dell'équipe tedesca). Vettura Mercedes.



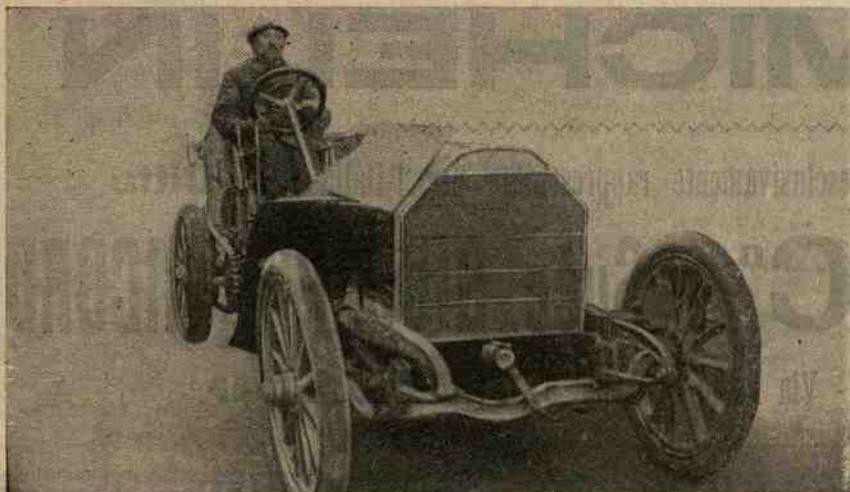
Henry Farman, 3° arrivato (francese). Vettura Panhard.



Barone De Caters (dell'équipe tedesca). Vettura Mercedes.



René De Knyff, 2° arrivato (francese). Vettura Panhard.



Jenatzy, vincitore della Corsa (dell'équipe tedesca). Vettura Mercedes.



F. Gabriel, 4° arrivato (francese). Vettura Mors.

Le due équipes vincitrici - I concorrenti tedeschi e francesi.

AUTOMOBILISTI!

Osservate i risaltati dalle più importanti Riunioni dalla staginne e giudicate!!!

Corsa Paris-Madrid - 1^a Tappa Paris-Bordeaux:

1^a arrivata Ciément

Circuit des Ardennes:

1^a arr. Panhard et Levassor

2^a „ Charron, Girardot et Voigt

Record del Chilometro: **1^a Benz**

Corsa in salita: **1^a Benz**

Grande Coppa della regolarità di marcia assegnata alla

Charron, Girardot et Voigt

Coppa Gordon Bennett: **2° arr. De-Knyff - 3° arr. Farman**
con Vetture **Panhard et Levassor**

(La sola Casa che ebbe **2** partenti e **2** arrivati)

 Le vetture Panhard et Levassor e Charron, Girardot et Voigt erano munite di

PNEUMATICI MICHELIN

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

CEIRANO e C° - Succ. GIUSEPPE RICORDI

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

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

CATALOGHI ILLUSTRATI A RICHIESTA

Attorno alla Coppa Gordon Bennett

La riunione d'Irlanda - La settimana d'Ostenda

Abbiamo detto che la corsa per la coppa Gordon Bennett era il più importante avvenimento sportivo dell'annata e il lungo strascico di commenti che ha lasciato dietro di sé la corsa inglese basterebbe a giustificare questa asserzione.

Nel mondo sportivo inglese si ritorna sulla sconfitta di Edge, sconfitta per altro onorevole, inquantochè egli ha ugualmente finito il percorso, e si osserva giustamente come l'Inghilterra sia l'unica concorrente che ha scrupolosamente osservato le norme della gara, cioè che era inglese non solo la vettura in ogni più piccolo dettaglio, ma anche il guidatore.



Gordon Bennett il milionario giornalista americano mecenate dello sport automobilistico.

In questa osservazione è un implicito riconoscimento all'abilità di Jenatzy, poichè un grande coefficiente della sua vittoria deve ricercarsi nel sangue freddo e nel coraggio personale del guidatore, data specialmente la strada che forse non era la più adatta per una simile prova. Di questa circostanza si valgono i francesi per dichiarare

che la mancanza di rettilinei e l'insufficiente larghezza della strada non permisero alle loro vetture, più potenti e più voluminose, di sviluppare tutta la loro velocità.

Ma questo fatto non è sufficiente a far supporre che diversi sarebbero stati i risultati su una diversa strada, poichè una delle più belle caratteristiche della Gordon-Bennett fu la cavalleria e la cortesia di cui fecero sfoggio i concorrenti, specialmente gli americani, che riconosciutisi meno veloci, con ogni premura cedevano il passo.

È anche questo un fatto che dovrebbe influire a smentire certe relazioni, per cui specialmente in occasione della Parigi-Madrid si è diffusa la credenza che l'automobilista in gara sia una specie di bestia feroce che pur di guadagnare cerca di stritolare o divorare con voluttà i suoi avversari.

Ma andate a sperare che gli esempi e gli ammaestramenti servano a qualche cosa e distruggano un solo di quei pregiudizi che, messi in circolazione da un cervello ottuso o balzano, acquistano immediatamente favore e cittadinanza e si spendono per moneta buona anche dai migliori e dagli intelligenti.

Intanto prepariamoci a vedere il geniale e moderno Imperatore di Germania, che non ha mancato all'arrivo della Parigi-Berlino, a prendere sotto la sua protezione quella coppa che l'indu-



La Coppa in argento offerta da Gordon Bennett (valore L. 10.000)

stria tedesca ha saputo strappare alle rivali, a interessarsi personalmente per la prova dell'anno venturo, interessamento del quale ha già dato caparra concedendo con decreto reale che Jellinek, il valoroso capo della fabbrica di Cannstadt, aggiunga al suo nome quello vittorioso di Mercedes.

Ecco un titolo che vale ben più di molti altri!

A completamento della coppa Gordon-Bennett si sono disputate in Irlanda alcune interessanti gare, nelle quali l'industria francese si è affermata ancora una volta vittoriosa, riuscendo ad abbassare quel tormentato record dell'ora, che ora detiene Gabriel con Mors, con una media orario di km. 135,500.

Nella corsa di Phoenix Park (chilometro lanciato) la vittoria rimase a De Forest (27' 1'') che vinceva la coppa del *Raily Mail*, il grande giornale inglese, seguito da Rolls, pure su Mors, quindi da Rigolly (*Gobron Brillé*), 4° Hutton (*Mercedes*). La coppa dell'*Autocar* fu pure vinta da De Forest (in 26' 3''), 2° Gabriel, 3° Rigolly, 4° Rolls, 5° Hutton.



Un monumento che sorge a Phoenix e che doveva essere rimosso perchè attraversava la strada della Coppa. La decisione era già stata accettata e solo in seguito si variò il percorso per evitare questo trasporto.

Nella corsa delle due miglia fu 1° Rigolly, 2° Stocki (*Napier*), 3° Campbell (*Mercedes*), 4° Rolls.

Nelle vetture leggere la vittoria fu per la *Darracq*.

Nella terza giornata di Cork (10 luglio) la vittoria fu pure francese. Nella categoria turisti (handicap, 2 miglia) 1° Warren su *Serpellet*, 2° Motor Manufacturing Co, 3° Century. Categoria velocità 1° Rolls (*Mors*), 2° e 3° *Mercedes*. Vetture leggere 1° Prunel (*Vilain*).

Al ritorno dall'Inghilterra una buona parte dei *chauffeurs* si fermarono a Ostenda, dove per iniziativa del noto sportman Barone de Crowhez e sotto il patrocinio del Re Leopoldo si è organizzata una settimana automobilistica dall'11 al 18 luglio ricca di interessanti prove.

Fra queste importante era la gara dei 10 km. disputata sulla nuova strada che da Newport conduce a Snaeskerke, splendido tronco di strada che fu costruito per iniziativa del Re Leopoldo.

Nella categoria grosse vetture giunse 1° Gabriel in 5' 12'', (record del mondo), ma avendo esso cambiato la vettura prima della corsa a insaputa della Giuria, venne squalificato e al 1° posto passò W. Page (*Mercedes*, 60 HP) (5' 13'' 3/5), 2° Salleron (*Mors*), 3° Ducray (*Gobron-Brillé*, 100 HP), 4° J. de Crawhez (*Mors*), 5° Le Blond (*Serpellet*).

Nelle vetture leggere 1° Béconnais (*Darracq*) in 5' 23'' (record mondiale), 2° Barras (*Darracq*) in 5' 26'', 3° Hanriot (*Clement*), 4° Tavenaux (*Gobron-Brillé*).

Nelle vetturine è sempre vincitrice la *Dar-*

raeq. 1° Villemain (*Darracq*) in 6' 11'' 3/5), 2° D'Espoe (*Carre*).

Motociclette (sotto 50 kilog.) 1° Lamberyach (*Griffon*) in 6' 57'' 2/5, 2° Rigaux (*Antoine*), 3° Flamand (*Minerva*).

Una gara di Motociclette sul Cenisin

Sfumata la riunione automobilistica del Cenisio e sciolto il Comitato composto dall'Automobile Club di Torino, che ne aveva studiata la preparazione, il nostro giornale ha creduto di raccogliere quello che poteva sopravvivere del primitivo progetto prima di rinunciare definitivamente a chiudere quella riunione che così brillantemente era stata da noi iniziata l'anno scorso, e quindi ci siamo accinti a organizzare la riunione delle motociclette.

Sembrava fino a qualche giorno che lo spirito della legge e la consuetudine sottraessero le gare delle motociclette al permesso e quindi alla proibizione prefettizia, essendo queste macchine assimilate anche per gli effetti fiscali alle biciclette e non agli automobili.

Ma la proibizione della gara motociclette nella corsa dei 600 km. è venuta a creare un precedente pericoloso e a levare una nuova nube di minaccia sull'orizzonte sportivo italiano.

Ecco un altro ramo di nascente e promettente industria, ecco una nuova e vittoriosa affermazione sportiva che ha appena spiegate le ali alla conoscenza e al favore del pubblico, contro cui si leva minacciosa e avversa la tutela superiore e il mostro della burocrazia governativa!

Il prefetto di Milano su inesatte informazioni e basandosi su pretese ancor più inesatte, ha creduto emanare un *ukase* proibitivo che giungendo all'ultimo ha fortemente danneggiato organizzatori e concorrenti e per quanto tutto faccia credere che la proibizione non sia che il frutto d'un malinteso, siamo ormai troppo dolorosamente ammaestrati dal passato per non desiderare di conoscere subito quale sorte poteva attendere la nostra iniziativa della riunione motociclistica del Cenisio, e perciò il nostro direttore rag. Nino Caimi accompagnato dall'ing. Rostain come rappresentante del Touring, si è recato dal prefetto Guiccioli a informarlo della progettata riunione.

L'accoglienza fatta dal marchese Guiccioli alla nostra richiesta fu cortese (non osiamo scrivere favorevole) e mentre scriviamo stiamo attendendo una definitiva ed esplicita risposta prefettizia.

Il programma che è già pronto non sarà quindi diramato che nel caso sperato di autorizzazione prefettizia preventiva, onde evitare spiacevoli e tardive sorprese.

Il programma che venne concordato coi rappresentanti del Touring Club Italiano, comprende una categoria velocità come da dettagli qui in calce e la categoria turisti che si fa col programma pratico del Touring Club Italiano. La riunione si farebbe il 26 corrente per allacciarla a quella di Milano e tra i primi da disputarsi vi è il premio di eccellenza riservato alla marca che avrà il maggior numero di arrivati nei primi 20.

Se come speriamo la riunione è possibile (e di questo tutti gli interessati saranno prontamente informati) contiamo di avere per domenica, 26, sul Cenisio una riunione utile per la prova seria e pratica che il percorso offre e una riunione generale, essendo assicurato l'intervento della direzione del Touring Club e di numerosi *chauffeurs* ai quali offriremo una medaglia ricordo.

Categoria A - Motociclette inferiori a 50 kg. 1. L. 150; 2. L. 100; 3. L. 50; 4. L. 25; 5. medaglia vermeil; 6. id.; 7. medaglia argento; 8. id; (tassa d'iscrizione L. 10).

Categoria B - Motociclette e tricicli oltre 50 kg. 1. premio L. 100; 2. L. 50; 3. medaglia vermeil; (tassa d'iscrizione L. 20).

Premio d'eccellenza alla marca che avrà il maggior numero di arrivati nei primi 20. Medaglia d'oro

Premi condizionati: Ditta Michelin - Categoria A - 1. L. 100; 2. L. 75; 3. L. 50; 4. L. 50; 5. L. 50. Categoria B - 1. L. 100.

Ditta Ing. Em. di A. Rosselli - Categoria A - 1. L. 200; 2. L. 100.

Regolamento - La gara è libera a tutti. Le macchine saranno pesate complete di tutto, escluso l'olio, la benzina e gli accumulatori. E' libero l'uso dei pedali. E' proibito farsi spingere o riorchiare con qualunque mezzo. La gara è fatta sotto il regolamento dell'A. C. d'Italia. - Le iscrizioni accompagnate dalla quota relativa devono essere rimesse alla Direzione della *Stampa Sportiva* a Torino (Piazza Solferino, n. 20) entro venerdì 24 corr., alle ore 21.

P. GANDOLFO - Barriera di Francia - TORINO
Motonaffa 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.

MEYERS E TAYLOR

Qual'è il migliore campione attuale del pedale?

Sono due *sprinters* di primo ordine.

Uno rappresenta quanto di meglio possiede lo sport ciclistico europeo, l'altro quanto di più temibile, di più resistente si possa trovare fra i campioni del nuovo mondo.

Taylor e Meyers si contendono quasi ogni giorno il gran premio di una riunione ciclistica e quando poi la corsa assume forma di match, una viva lotta si impegna fra i due valenti pedalatori. E'

una lotta che entusiasma chi da vicino ne segue le fasi, è una lotta da cui scaturisce un ottimo sport, quella forma di sport che, oltre l'Alpe, è preferita da centinaia di migliaia di *sportsmen*.

Sembrava che il lungo riposo preso dal Meyers, il quale per un anno desertò dalle piste, dovesse dare un risultato negativo, quando il campione d'Olanda si decideva a ritentare la fortuna della corsa. Tutt'altro, poche settimane d'allenamento bastarono al Meyers per ripresentarsi allo *starter* di Buffalo.

E subito, con le prime corse, ci richiamò alla mente il campione di due stagioni addietro. Ritrovò sul campo di battaglia vecchi campioni, vecchie conoscenze; ne conobbe di nuovi, di forti, ma tutti affrontò con quella calma tutta propria, con quella modestia tutta speciale che singolarizzano il campione olandese.

E non solo Rutt, Arend, Bourotte, Schilling, Jacquelin, dovettero per turno cederli il primo posto, ma lo stesso Ellegaard, l'invincibile danese, s'inclinò dinanzi al valore del compagno.

E nella prova massima, nel gran premio di Parigi, dove tutti si impegnarono seriamente, Meyers trionfò una seconda volta. In quella prova non trovò il negro volante poichè, come i lettori ben sanno, solo nei giorni feriali Taylor si permette fare dello sport.

A Liegi, pochi giorni dopo il gran premio, Meyers ebbe per avversari Taylor e Grogna in un match a tre punti. Trionfò ancora una volta l'olandese il quale fu classificato primo con 4 punti, Taylor fu secondo con 5 punti e Grogna terzo con 9 punti.

Lo stesso giorno in una corsa handicap che seguì al match a tre, il negro volante passava primo il traguardo d'arrivo.

Meyers e Taylor dunque sono i campioni che tutti gli impresari di pista ingaggiano più volentieri, delle cui pretese non si spaventano. E così da Copenaghen, da Calais, Liegi, Parigi, ecc., ci giungono continuamente i risultati dei successi dei due giovani campioni.

Il giorno 9 luglio a Calais, in occasione del ritorno di Loubet dall'Inghilterra, si tenne una grande riunione ciclistica, con l'intervento di Taylor, il quale ha trionfato facilmente nel match contro l'inglese



Schilling, 2° arrivato nel Grand Prix di Parigi.

Jenkins. Il negro Hedspath ha battuto pure in un match il campione Marcelli.

Lo stesso giorno a Parigi si iniziarono le gare del Gran Premio d'Estate.

La batterie del Gran Premio d'Estate furono guadagnate da Massart, Bourotte, Carapezzi, Meyers, Jenkins, Collett, Kimble, Piard, Jue.

Nella *poule* di 10 km. Bouhours batte Gougoltz, poi Dangla batte Gougoltz, infine Bouhours batte Dangla (caduto). La corsa di motociclette (10 km.) fu vinta da Guignard; 2. Anzani; 3. Cissac; 4. The.

Domenica 12, continuarono a Buffalo le gare pel Gran Premio d'Estate.

Nella prima semifinale giunsero: 1. Meyers; 2. Carapezzi. Nella seconda: 1. Bourotte; 2. Kimble. Nella terza: 1. Jue; 2. Collet.

Nella finale arrivarono: 1. Meyers; 2. Jue; 3. Bourotte.

Seguì la corsa di 10 km. Gougoltz batte Hall, il quale però si ferma soffrendo d'insolazione; Daugia batte Contenet, il quale è vittima questa volta di un guasto della catena. Dopo la seconda prova un violento temporale fa sospendere le corse.

Ricordate così le ultime vittorie dei due migliori *sprinters* del mondo, completeremo la cronaca ciclistica della settimana ricordando le riunioni di Copenaghen e il giro di Francia.

La riunione di Copenaghen ebbe principio sabato sera 11 luglio.

Una folla enorme assisteva alla riunione che sortì l'esito seguente:

Premio degli stranieri: 1. Van den Born; 2. Bixio; 3. Schilling.

Gara tandems: 1. i Ellegaard-Arend; 2. i Huber-Rutt.

Gara Handicap: 1. Ellegaard; 2. Rutt; 3. Bader. Domenica 12 luglio si disputarono le batterie del gran premio di cui domenica, 19, si disputeranno le semifinali e la finale.

Rimasero vincitori Arend, Ellegaard, Rut, Schilling, Van den Born, Buisson, Bixio e Bader.

La corsa di 25 km. fu vinta da Dickentman; secondo Ryser.

Nella gara *tandems* arrivarono primi Huber-Rutt; secondi Arend-Ellegaard.

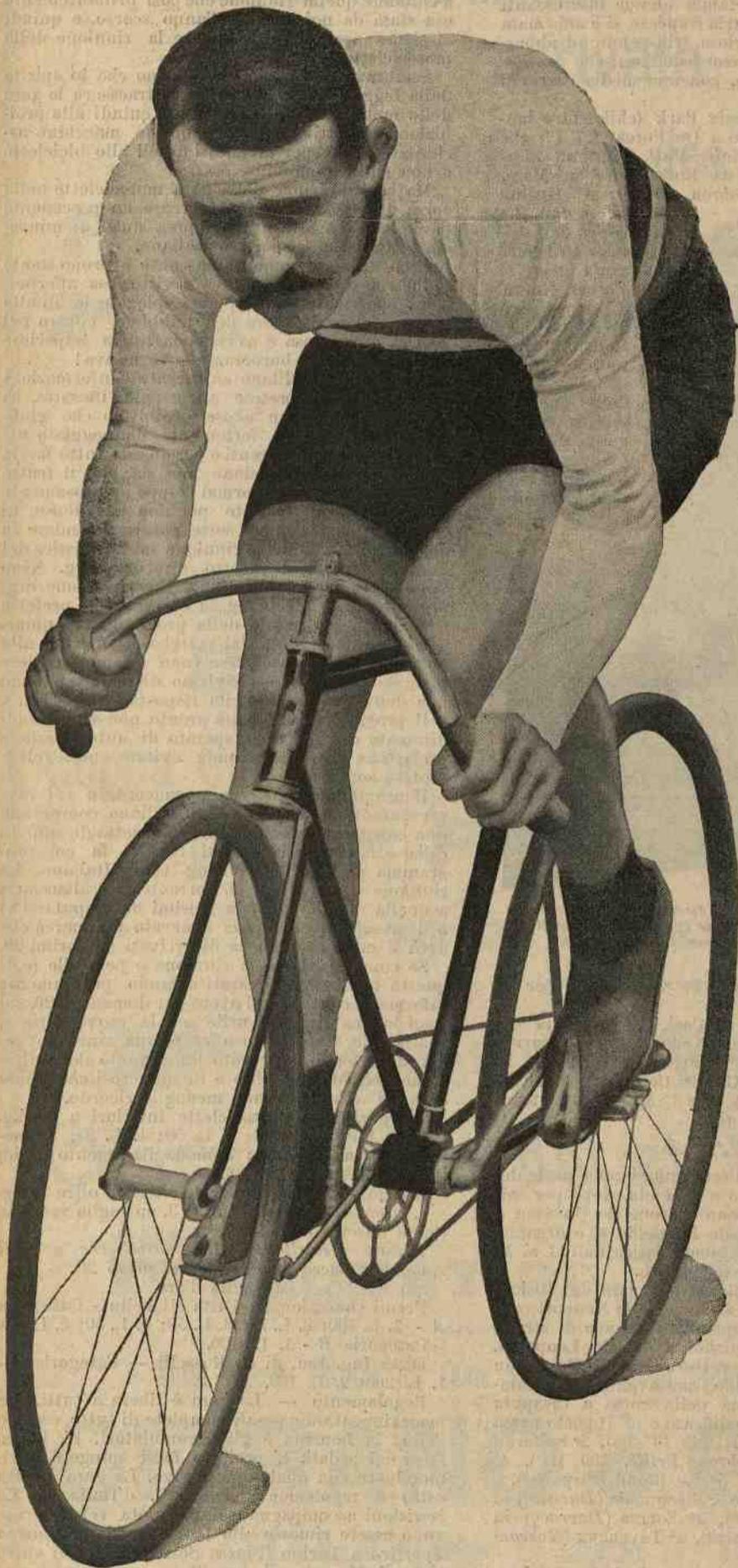
In Francia continua ad interessare moltissimo la corsa pel « Giro di Francia ».

Dal giorno 9 al 10 luglio ebbe luogo la terza tappa.

Ecco la classifica della corsa Marsiglia-Tolosa,

BOUGIE
HYDRA
PILE

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



Harry Meyers, il miglior campione attuale del pedale.

SAROLÈA 3 iscritti - arrivano: **PRIMO - SECONDO - TERZO**
MILANO - SECONDO PRATI - Via Carlo Alberto, 32

Corse di VERONA - 28 Giugno

terza tappa del Giro di Francia: 1. Ancouturier; 2. Brange; 3. Samson; 4. Garin; 5. Pothier; 6. Beaugendre; 7. Fischer; 8. Muller; 9. Catteau; 10. Kerff.

Il giorno 12 si effettuò la quarta tappa. La partenza da Tolosa avvenne alle ore 5. Al passaggio per Agen, ore 8,48 (123 km.), è 1. Garin; 2. Kerff; 3. Georget; 4. Muller; 5. Samson.

Al controllo di Langon, ore 13,10 (270 km.), è 1. Samson; 2. Muller; 3. Fischer; 4. Garin; 5. Georget. Al traguardo di Bordeaux, ore 13,50 (km. 268), è 1. Samson; 2. Muller; 3. Georget; 4. Garin; 5. Fischer.

Il corridore Aucouturier cadde ed abbandonò la corsa.



Taylor in allenamento.



Collet, il nuovo campione americano che ha debuttato con qualche successo a Parigi.



Taylor studia la posizione della sella.

Le meraviglie dell'Aeronautica

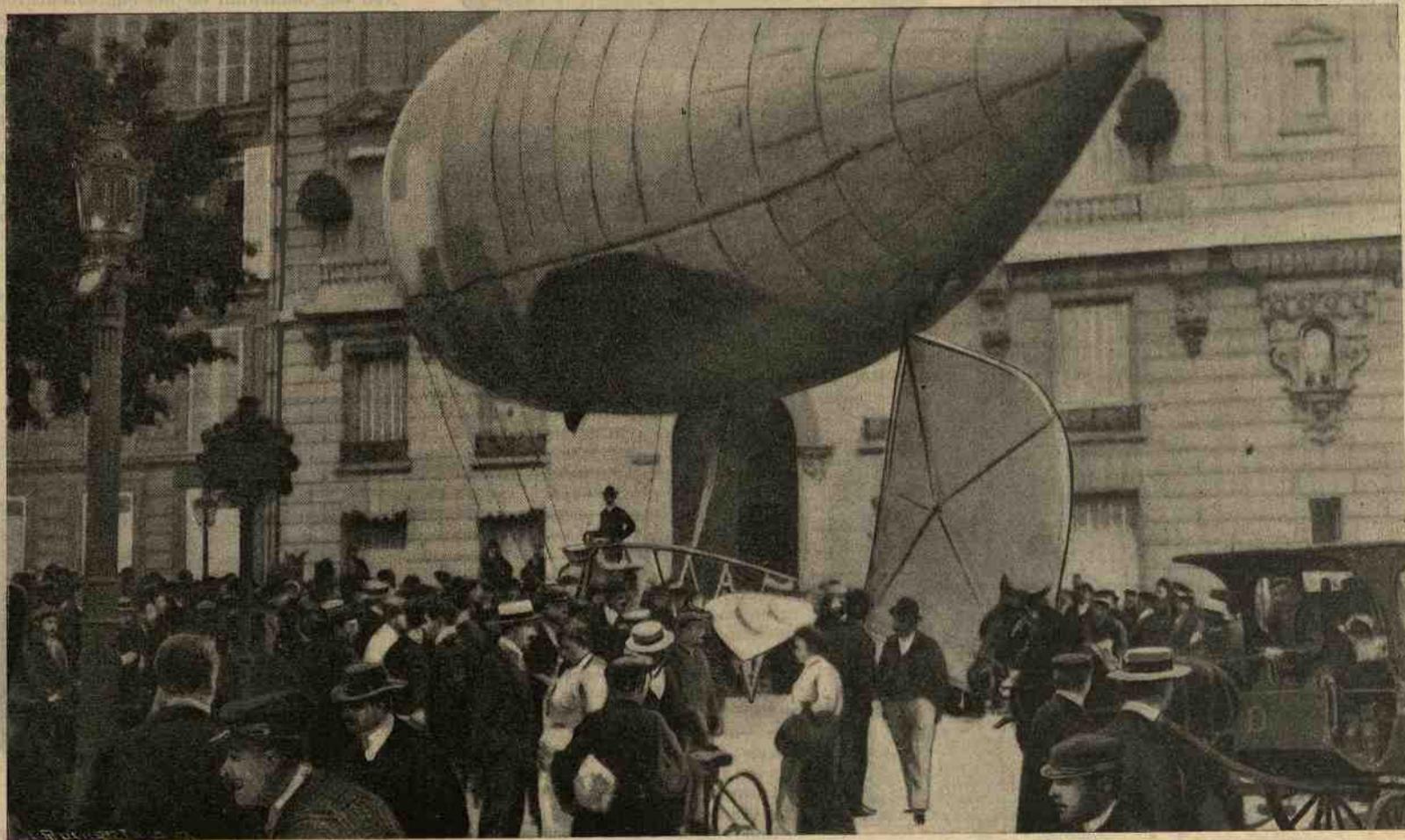
Anche per l'aeronautica è successo quanto avviene per tutte le cose di questo mondo. Dapprima entusiasmi e interessi eccessivi, quindi eccessiva indifferenza e noncuranza. Il gran pubblico è come una bella donnina, ha bisogno di nuovo e anche del bello si stanca.

Allorchè Santos Dumont — il giovane areonauta brasiliano — come battistrada d'una valorosa coorte di apostoli e di scienziati, annunciava ri-

solto il problema della navigazione aerea, fu un grido di delirio e di entusiasmo. Poi siccome questa, come tutte le verità che cercano la loro affermazione, non era perfetta e nelle sue manifestazioni lasciava scoprire qualche cosa da migliorare, la curiosità e l'attenzione del pubblico si stancarono anche d'una breve attesa per riversarsi su fatti e uomini certo meno degni e meno interessanti. E mentre tutti i discorsi e l'interesse del pubblico e dei giornali correvano instancabilmente da un viaggio reale all'altro, da una guerra africana alla tragedia serba, nel silenzio e nel-

l'ombra lo scienziato studiava e lavorava, e poi silenziosamente, quasi clandestinamente, applicava le sue ultime innovazioni alla sua macchina.

E i cittadini di Parigi assistono da qualche tempo alle giornaliere escursioni che Santos Dumont fa col suo pallone. Esce il mattino dal suo hangar, guadagna il campo del tennis o del cricket, vi scende, prende parte a una partita, quindi risale nella sua navicella (qualche volta in compagnia di qualche bambino), si avvia su Parigi e si arresta davanti alla porta del Club o di casa sua, dove va a far colazione.



Santos Dumont scende col suo pallone davanti alla porta di casa sua.

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

ERNESTO REINACH - MILANO



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

ERNESTO REINACH - MILANO

La grande corsa Ciclistica dei 600 Km.

La proibizione della gara Motociclette - La vittoria di Rossignoli

Siamo in piena bufera reazionaria e un'ora molto grigia sembra essere suonata all'orologio del destino per le sorti di questo nostro povero sport.

A una distanza di una settimana dalla ingiustificata proibizione prefettizia, che mandava in fumo la nostra bella riunione del Cenasio, ecco un'altra proibizione del Prefetto di Milano a compromettere il risultato della bella riunione dei 600 km. preparata dalla fiorente Unione Sportiva Milanese, sopprimendone la maggiore e più importante categoria: quella delle motociclette.

E mentre a sostegno della deliberazione del Prefetto di Torino sta la parola della legge, che per quanto dura è pur sempre la legge, la quale rimette all'assente criterio sportivo dei pubblici funzionari la facoltà di concessione o di veto alle riunioni automobilistiche, nel caso della proibizione del Prefetto di Milano della categoria motociclette, nessuna interpretazione di legge può accorrere a sostenere l'*ukase* prefettizio.

Infatti lo spirito della legge e la sua interpretazione abituale fino ad oggi assimilano le motociclette alle biciclette e non agli automobili, e quindi riconoscono implicitamente che nessuna concessione o permesso sono necessari alla disputa di una di queste gare.

E tutto il passato di questo nuovo e promettente sport della motocicletta, tutte le importanti prove di quest'anno che hanno nome Milano-Alessandria, Milano-Genova, Milano-Torino, furono tutte disputate senza che ad alcun Prefetto, quello di Milano incluso, venisse in mente di vedere in quella bicicletta muovendosi per forza propria anziché per impulso delle gambe umane, il principio di quelle abborrite automobili, meta di tutti gli odii e di tutte le persecuzioni governative.

Che più?

Allorchè domenica, 5 luglio, a Susa sfilammo sotto lo sguardo dell'autorità tutelatrice trasformata in Giuria, che segnava la partenza degli automobili che dovevano guadagnare il Cenasio alla velocità regolamentare, le innocue e piccole motociclette passarono inosservate e giunsero al Cenasio senza alcun controllo di velocità.

E' bastato che un ignoto, timoroso Prefetto di Vicenza, leggesse su un ignoto e poco ben informato foglio cittadino, che minacciava la città di jattura dal passaggio di un gruppo di motociclette accompagnate da automobili in gara, perchè senza rendersi conto del come stavano le cose, partisse un ordine dicente: di qui non si passa.

La notizia giunta a Milano e anche esaminata con concetti moderni e civili da qualche inserviente o usciere della prefettura, provocava di riflesso un altro ordine: di qua non si parte.

E siccome le illegalità come le ciliegie non vengono mai sole, a sostenere la prima ingiusta deliberazione se ne aggiungeva una seconda: quella, cioè, di proibire non solo la corsa, ma persino la libera circolazione delle motociclette.

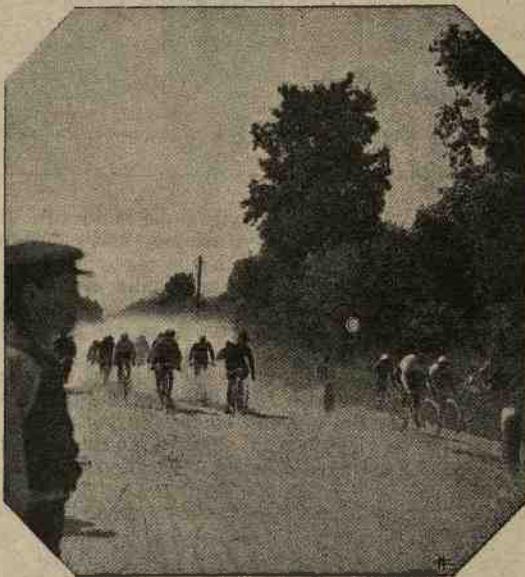
Così, date l'*aire* alle proibizioni, noi ci attendiamo che sotto l'egida del Governo democratico-popolare-socialistoido di S. E. Zanardelli, venga il giorno che, alla proibizione della circolazione delle motociclette, segua quella delle biciclette, quindi quella di andare a piedi, e così via fino a condannare alla prigione chi oserà parlare di sport e a morte chi oserà scriverne.

E tutto questo perchè? Per evitare il pericolo che qualche deputato, che siede fra coloro che

hanno il monopolio nel rappresentare il paese e la volontà delle masse, possa interpellare il Ministro su qualcuno di questi avvenimenti sportivi che battezzano per un divertimento e un lusso della classe ricca, e non si possa credere che il Governo presti ad essi la più piccola o lontana protezione.

E non si comprende quale alta importanza generale, civile e morale racchiudano le manifestazioni sportive e quale larga e benefica influenza esse esercitano sulla vita economica e sullo sviluppo industriale del paese, non si comprende che farsi complice dei pregiudizi e delle ostilità che, a torto od a ragione, alitano attorno a questo nuovo mezzo di locomozione, è opera anti-patriotica e reazionaria, e che grave danno arreca al paese un indirizzo di governo volto a sole mire di equilibrio e di opportunità.

Noi però comprendiamo che questa, come molte altre nostre sfuriate, ben modesto risultato sono destinate ad avere, all'infuori forse dell'approvazione degli amici veri dello sport, senza che nè a noi, nè a nessun altro sia possibile di far ottenere il più piccolo indennizzo a tutti coloro che dalla proibizione prefettizia furono danneggiati anche pel ritardo incomprendibile con cui è giunto.



La partenza da Rogoredo.
(Fot. G. Caminada, Milano).

Dopo mesi e mesi che sui giornali si parla di questa manifestazione che è venuta gradatamente assurgendo a importanza solenne e insperata, si attende che manchino due o tre ore alla partenza e quindi che tutti i concorrenti abbiano fatto ingenti spese di viaggio e di organizzazione, che siano convenuti in Milano da ogni città d'Italia, dalla Francia e dal Belgio numerosi partecipanti alle gare, per lanciare il terribile veto?

In qual mondo vivono le superiori autorità per ignorare quanto si preparava da lunghi mesi a Milano, alla luce del sole, col pieno concorso di tutte le Ditte commerciali e l'appoggio della stampa?

E se proprio nulla ne sapevano nelle sfere prefettizie, perchè prima di lanciare il veto non si è avuto cura di chiamare gli organizzatori che a tutti erano noti e chiedere alla benemerita Unione Sportiva Milanese schiarimenti e spiegazioni? Schiarimenti e spiegazioni che furono accettati il giorno dopo, lasciando l'impressione che non si era ben capito nè che cosa si proibiva, nè perchè si proibiva la gara?

E ora ci si annuncia che domenica 12, al Trotter si misureranno in una corsa al cronometro in due prove le numerose motociclette convenute a Milano, e ai vincitori verranno assegnati i ricchi premi che erano stati prefissati.

Conveniamo che nessuna consolazione poteva essere più magra e sospiriamo nelle sorti del nostro



R. Buni, presidente dell'U. S., e Prevedal seguono i concorrenti su una vettura Clément.
(Fot. G. Caminada, Milano).

povero sport, pur riconoscendo che nessuna colpa di quanto accade può far risalire agli organizzatori.

Soppressa la gara motociclette, che era il *clou* della riunione, toccò in sorte di passare in prima linea alla gara ciclistica, che pur si presentava ricca di speciale interesse pel valore dei premi, pel nome dei corridori partecipanti e per la lunghezza del percorso.

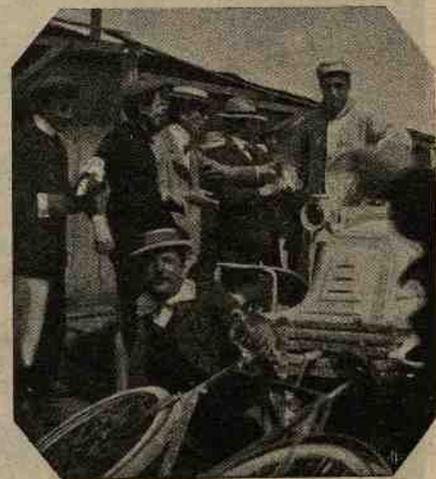
Mettere assieme un programma che offrisse un complesso di circa lire 3000 di premi e oltre lire 20000 di premi condizionati è un fatto senza precedenti negli annali del nostro sport ciclistico, e certamente gli organizzatori devono essere stati lusingati nel vedere i loro sforzi apprezzati e secondati da tutte le più importanti Ditte del commercio sportivo italiano.

Con un programma così ricco era facile prevedere che numeroso sarebbe stato il lotto dei concorrenti, ed esso ha infatti superato ogni migliore previsione e ogni esempio precedente e raccogliendo con 67 iscritti, dei quali 58 si allinearono sabato, 11 corrente, alla partenza da Rogoredo. Il percorso di 600 da farsi sulla strada Lodi-Cremona-Parma-Reggio Emilia-Modena-Bologna-Ferrara-Vicenza-Padova-Verona-Brescia-Milano era a nostro avviso forse eccessivo come lunghezza e il numero eccessivamente piccolo dei concorrenti giunti al traguardo in confronto di quelli partiti (12 su 58) conferma questa nostra opinione.

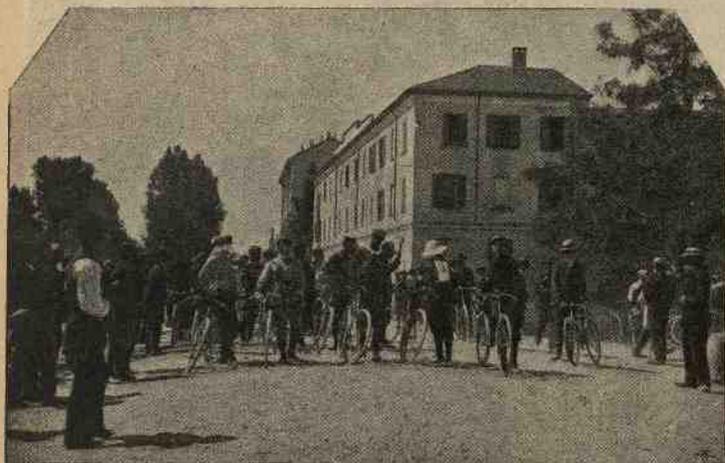
Non che manchino da noi concorrenti incapaci di affrontare una simile distanza, ma mancano le occasioni e il compenso per un quinto allenamento e il numero grandissimo di coloro che son rimasti per via attesta che pochi sapevano l'importanza e la durezza della prova che dovevano affrontare e pochi erano coloro che si erano convenientemente preparati.

Come pure la lunghezza del percorso rese debole e forse un po' deficiente l'organizzazione complessiva, tanto che furono possibili sbagli di strada, che difettò il *confort* nei vari controlli e non mancarono incidenti.

Comunque questa prova può scriversi tra le date più belle del ciclismo italiano e il suo vincitore Giovanni Rossignoli di Pavia, ha diritto a tutta



La Clément di Prevedal giunge felicemente al Trotter dopo una passeggiatina di 600 Km.
(Fot. G. Caminada, Milano).



A Rogoredo — In attesa del segnale di partenza.
(Fot. G. Caminada, Milano).

Oesterreichisch-Amerikanische
Gummifabrik = Actiengesellschaft
Wien .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.

a nostra ammirazione per aver saputo coprire i 600 km. in ore 24 e 11' 36".

La vittoria del giovane corridore pavese è tanto più significativa in quanto fu riportata su un lotto di concorrenti fortissimi che comprendeva i nomi di Malvisi di Genova; Brezza di Cittadella; Faravelli di Milano; Gerbi di Asti; Brusoni di Bergamo; Valeno di Milano; Carocci di Milano; Beccaria di Pavia; Cavedini di Milano; Rafo di Chiavari; Rossi di Carpaneto; Marforio di Ginevra; i torinesi Macchiolo, Zuccoli; Ivaldi e Remondino di Alessandria; Cuniolo di Tortona; Foglia di Vercelli, lotto di concorrenti che avanzò di ben 5 al traguardo d'arrivo del Trotter a Milano.

Partito il gruppo da 58 concorrenti da Rogoredo (Milano) alle 14,35 di sabato, 11 corrente, a Lodi (km. 26) il gruppo di testa era diminuito di una ventina fra caduti e vittime di guasti di macchine.

Alle 17,27 il primo gruppo composto di Rossignoli, Gerbi e Beccaria è già a Cremona (km. 80); alle 20 passano da Parma (km. 146) Rossignoli, Bressa, Gerbi, Cavedini, Brusoni, Bellani, Assali, Galletti, Castelli e Bono. Segue a 10 minuti un gruppo comprendente Macchiolo, Carocci, Sirocci, Rossi, Honat, Cuniolo, Castoldi.

Nella notte i corridori passano Reggio Emilia (km. 173), Modena (km. 200), Bologna (km. 256), Ferrara (km. 285), Rovigo (km. 317) e Padova (km. 358) dove alle 4,5 del mattino passa primo

Gerbi, seguito a pochi minuti da Rossignoli di Pavia. A un'ora ormai è il secondo gruppo in cui sono rimasti Bressa, Macchiolo, Cavedini, Brusoni, Galletti, Cuniolo, Conti, Castelli, Carocci, Honat, Faravelli e Bellani.

Negli ultimi chilometri lo stato delle strade peg-



L'arrivo di Rossignoli al Trotter di Milano.

(Fot. G. Caminada, Milano)

giora sempre più. Molto pubblico si è assiepatò lungo lo stradale da Crescenzago a Milano.

Nelle vicinanze di Loreto la folla è veramente considerevole.

La lotta è quindi circoscritta a Gerbi e Rossignoli, e mentre tutte le probabilità stavano pel forte campione d'Asti, detentore della Coppa del Re, presso Verona assalito da indisposizione esso abbandona la lotta e lascia indisturbato il campo a Rossignoli che prosegue solo per Verona, Peschiera, Brescia, Treviglio e Milano, dove giunge alle ore 14,36, accolto da entusiastici applausi dal numeroso pubblico che affollava il Trotter.

Il giovane campione pavese è in ottime condizioni e viene giustamente festeggiato e complimentato per la brillante performance compiuta.

A distanza di 5 ore giungono gli altri che vengono così classificati: 2. Pinardi, 3. Conti, 4. Macchiolo, 5. Cavedini, 6. Honat, 7. Galletti, 8. Castelli, 9. Cuniolo, 10. Terreni, 11-12. Malvisi e Viganego.

Su questo importante avvenimento torneremo nel prossimo numero. Intanto preghiamo tutti coloro che avessero fotografie dei vincitori, del passaggio ai controlli e dell'arrivo di volerle favorire al più presto, desiderando riprodurle nel nostro giornale.

N. d. R.

Un torneo di scherma a Catania

La geniale e classica festa svoltasi quest'anno a Catania va tutta ad onore del « Club Schermistico Catanese » che ha riunito in lotta cortese parecchi tra i migliori cultori dell'arte nobilissima della scherma italiana. Esso può andare orgoglioso dell'opera sua, poichè il torneo fra dilettanti riuscì splendido sotto tutti i riguardi, sia per l'imparzialità dei giurati, sia per il numero concorso e valentia non comune dei torneanti.

Gli'intelligenti dell'arte sono rimasti grati al coraggioso Club, che superando numerevoli ostacoli, portò a compimento una festa così ricca di interesse e di ammaestramenti. A chi vi ha partecipato, come l'umile sottoscritto, l'avvenimento schermistico ha lasciato ricordi incancellabili, e costituirà una delle più liete memorie della età giovanile.

Ma torniamo in via.

Il torneo si svolse sui primi tre giorni — classifica, girone all'italiana e poule di spada e sciabola — al Politeama Pacini, con la presenza di un discreto pubblico, l'ultimo giorno — accademia finale — al teatro Massimo Bellini.

Il maggior contingente di tiratori lo diede la forte Palermo che fu degnamente rappresentata dai suoi più noti campioni della pedana, condotti dal valoroso maestro Alaimo.

Nella sciabola splendido fu l'assalto fra Scudato, presidente del Circolo Sportivo Etna, e il brillante ufficiale di cavalleria Borelli, vero tipo di gentiluomo, che con il suo contegno cortese e improntato alla più schietta gentilezza conquistò il favore del pubblico.

Scudato, un tiratore eccezionale, sicuro della parata, celere nella risposta, rapido nell'attacco fu veramente sorprendente, e manifestandosi artista impeccabile nel maneggio e nel portamento del ferro fece col suo avversario un assalto meraviglioso per l'avvicinarsi di azioni nette e precise. Egli fu 1° classificato, Borelli 2°.

Il girone all'italiana svoltosi il giorno successivo fu una gara continua di astuzia, di velocità e di cortesia. Vinse il primo premio il giovane catanese Castorina, mancino, di forza indiscutibile, dotato dalla natura di tutte le qualità per divenire eccellente. Egli fu ammiratissimo e si rivelò artista e toccatore vincendo i forti campioni Speciale, Pastore, Asmundo di Gisino, Ardizzoni, ecc.

La poule di spada fu vinta dal barone Pancamo, un giovine schermidore felicissimo nello attacco, padrone del suo giuoco.

Il bravo tiratore ebbe due medaglie d'oro, una del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, l'altra della provincia di Messina.

L'epilogo della festa fu al superbo teatro Massimo Bellini, gremito di scelto e appassionato pubblico, scintillante di luce e d'incantevoli creature accorse per rendere più gaia la graziosa riunione.

All'accademia finale, oltre ai dilettanti classificati in prima categoria, presero parte i maestri Alaimo, De-Sortis, Carletti, Muro e Miserocchi.

Dopo brevi parole di ringraziamento del presidente la Giuria cav. Castelluccio, s'iniziarono gli assalti. L'apparire dei tiratori fu salutato da scroscianti applausi.

Degno di nota l'assalto di spada fra Pastore (palermitano) e Castorina (catanese). Pastore pur trovandosi innanzi ad un forte e astuto mancino, che il giorno avanti aveva vinto il girone di spada, si mostrò un simpatico e corretto schermidore dotato di grazia, abilità e destrezza singolare.

Egli fece sfoggio di un'arte classica e perfetta, con un pugno allineato e forte, con attacchi fulminei, con belle cavazioni in tempo, senza retrocedere di un passo si affermò per un potente artista del fioretto. In complesso, un assalto bellissimo come raramente si può vedere fra un destro e un mancino.

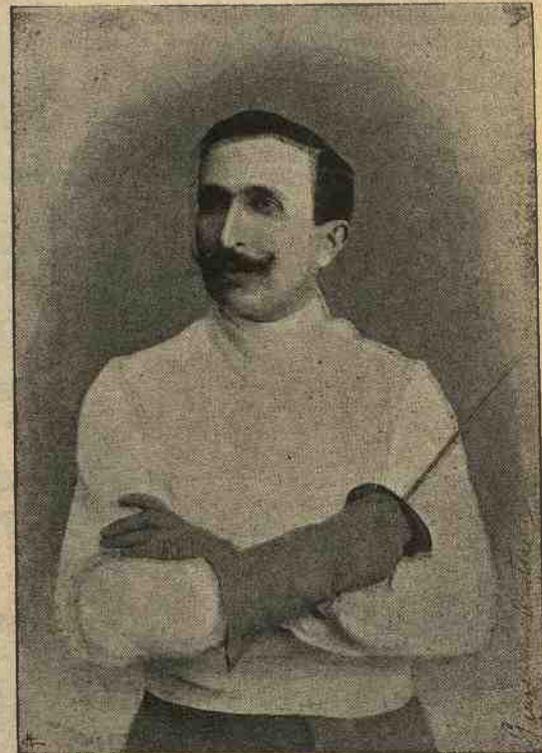
L'assalto fra i maestri Alaimo e Carletti, due colossi della scherma italiana, magistrale e brillantissimo fu un vero godimento per gli amatori del genere. L'uno fu degno dell'altro.

Alaimo tira da grand seigneur; nella sua fredda calma attende gli attacchi e fa sfoggio di belle parate e di bellissime risposte. Carletti attuando tutte le ruses di vecchia volpe di pedana, cauto e sicuro, giuoca col suo competitore la botta con sapienza di schermidore e con garbo di perfetto gentiluomo. L'assalto fatto in due riprese fu spesso

interrotto da applausi e chiuso con una calda e sincera ovazione.

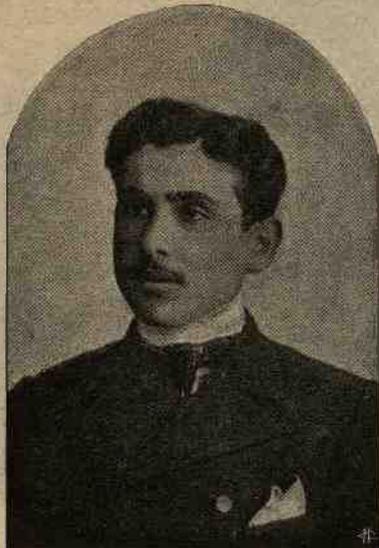
In ultimo vi fu l'assegnazione dei premi speciali.

Il primo premio, dono di S. M. il Re, fu assegnato al sig. Speciale; il secondo, medaglia d'oro del Ministero della guerra, al sig. Pastore; quello del Municipio fu dato al sig. Castorina. Scudato ebbe un elegante e ricco portasigarette con bocchino, dono della provincia di Catania; Borelli, le bellissime spade da duello cesellate, dono del cav. Pery. Un bel paio di fioretti in elegante astuccio, dono di Giolitti, fu dato al sig. Ardizzoni.



Giuseppe Pastore 2° classificato di spada.

In tutto i premiati furono una trentina. Della festa bene organizzata e meglio riuscita va data anche illimitata lode all'infaticabile De-Sortis, maestro del Club Schermistico catanese. Domenico Garano.



Giuseppe Castorina vincitore girone di spada.

Negli assalti di classifica tutti i tiratori si distinsero per eleganza, cortesia, rapidità.

Notevole l'assalto di spada fra Speciale (1° classificato) e il duca di Salaparuta (4° classificato) il quale con giuoco serrato ed efficace tenne fronte al fortissimo avversario che, sempre calmo e corretto, fece mostra di tutta la sua arte fine e perfetta.

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

E. FLIO

MILANO

L. FLIO - Corso Porta Nuova, 17

LA MONTA AMERICANA

Dopo Federico Arher, uno dei più rinomati *yockeys* del secolo scorso, nessun altro fantino ha raggiunto in Inghilterra tanta reputazione quanto il giovane Tod Sloan, il minuscolo *yockey* dell'Illinois.

Non so il perchè, ma la tradizione è questa: si è creduto e si crede che solo gli *Englisch stable lads* possono fornire dei buoni fantini. Infatti, per lo passato questi lads hanno invaso tutti i campi di corse, ed oggigiorno se ne trovano nella Francia, nella Germania, nell'Austria, in Italia, ecc. Dappertutto i *yockeys* sono inglesi di nascita o tali di discendenza.

Nella scuola inglese, che per oltre un secolo ha trionfato sul *turf*, da oltre cinque anni si contrappone la scuola americana.

Invano si tenta colle statistiche stabilire quale dei due metodi sia il migliore: in Francia ed Inghilterra le corse sono vinte dagli uni o dagli altri *yockeys*, ma ben inteso, quando il cavallo da essi montato possiede requisiti tali da pretendere la vittoria.

Quindi è erroneo il volere dalle statistiche giudicare della superiorità o inferiorità della nuova scuola. Occorrerebbe per questo, il che è impossibile, poter raggruppare in corsa tutti i migliori *yockeys* dei due mondi, montati su cavalli di egual valore.

Gli americani vincono molte corse, questo è indubitato; ma bisogna osservare che essi, il più delle volte, cavalcano i migliori cavalli, cui la vittoria spetta di diritto.

Se noi volessimo giudicare della monta americana, dal risultato delle corse in Italia, certamente concluderemmo che essa ha dato dei risultati mirabolanti.

Infatti, *Esquilino* colla monta dell'americano Rigby (non è uno dei primi nel genere), ha potuto vincere entrambe le due corse disputate.

E' certo però che il puledro di sir Rhoad era per condizioni speciali, nel giorno del Derby, il migliore del gruppo; *Esquilino* nel giorno della corsa di Torino non ha trovato altro avversario che la compagna di scuderia *Appia*, la quale, benchè non montata all'americana, ma da French, che fu un fantino di buona fama, avrebbe forse potuto battere il vincitore del Derby.

Più stupefacente riuscì la vittoria di Rigby nel premio del Commercio: *Keepsake* non poteva per le sue performances vantare titoli per battere *Cresus* e *Passan*; invece esso ha vinto facilmente.

Si deve attribuire la vittoria di *Keepsake* alla bontà del puledro o all'abilità di Rigby?

E' indiscutibile che fra tutti i fantini americani i quali hanno finora montato in Europa, Tod Sloan (il primo che ha varcato l'Oceano), fu a tutti superiore.

Ma il piccolo Jankee non aveva di particolare

solo che la sua strana posizione a cavallo: era un fantino di cervello.

Egli era abilissimo nel prendere una buona partenza, non già scappando via ad ogni tentativo come fanno da noi i fantini procurando così una serie di false partenze; ma lungi dal cercare di piazzarsi in testa per tentare di rubare qualche lunghezza al segnale, egli si piazzava ultimo sorvegliando la bandiera (non funzionava ancora la macchina) e slanciandosi più rapido, come il lampo, appena vedeva questa ad abbassarsi. Evitava così la fatica e la sovraeccitazione che le false partenze producono nei cavalli. Allora attraversava come una freccia il plotone e filava via cercando di non essere più raggiunto.

Queste doti che hanno reso celebre Sloan mancano nella maggior parte degli altri americani venuti in Europa i quali di Sloan non ricordano che la bizzarra posizione a cavallo.

Si cercò di conoscere l'origine di questo nuovo modo di cavalcare che ha tutte le doti per essere antiestetica. Si disse che gli americani avevano in questo copiato i negri, i quali alla loro volta avevano imitate le scimmie.

E' molto più probabile ancora che gli americani



Il peso degli anteriori d'un cavallo montato all'inglese (Kg. 296).

abbiano adottata questa posizione dopo aver osservato gli indiani nelle loro vertiginose corse.

L'americano cavalca colle ginocchia quasi alla altezza del *garrese* prendendo, quando si trova in corsa, la posizione del ciclista in piena volata: le redini sono tenute in modo speciale e molto corte. Sul *finisch* poi si allunga all'innanzi, si curva lungo il collo del cavallo quasi che volesse dirgli qualche parola nell'orecchio.



Peso dello stesso montato all'americana (Kg. 308).

Cerca così di alleggerire il cavallo per quanto gli è possibile nel freno posteriore, onde lasciargli tutta la forza d'impulsione e di sostenerlo colle braccia e colle mani tese, non lasciando lungo spazio di redini, portando la forza viva e l'elasticità del braccio e del polso più vicino alla bocca del cavallo, ciò che gli permette certo di trarre partito di cavalli dalle bocche le più difficili.

Come inconveniente si può dire che il cavaliere nella posizione americana non è molto sicuro sulla sella, tanto da esservi sbalzato al più piccolo scarto.

Altri poi pretendono, e forse con ragione, che la monta americana finisce assai presto i cavalli da corsa, tanto che in uno dei numeri del *Rivista di cavalleria francese*, si legge: « la monta americana fa guadagnare molte corse, ma abbrevia la carriera dei *Cracks* ».



Caricatura del fantino Tod Sloan diventato milionario.



In corsa: Un fantino inglese (Wells) che monta all'americana — e un fantino americano (O' Connor) che monta all'inglese.

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 KYNOOH** <—

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

**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

La questione sarà presto risolta... almeno nel campo scientifico: molti dottori in zooteria stanno occupandosi dell'interessante argomento. Sono vivamente attese le conclusioni del dottor Marey il quale più specialmente ha intrapreso questi studi che a detta dell'autore saranno ultimati fra qualche mese.
Henry.

Lo Sport.... Americano

Figurina per... seatole da cerini

L'America è una gran bella regione per chi c'è stato. Ma per chi non ha mai avuto la combinazione o la fortuna di prendere un transatlantico resta sempre un... America, una fantastica terra dove per alcuni si diventa miliardari solo ad aprir la bocca, e per altri ci si rimette il viaggio.

Tra questi e quelli c'è un tipo diverso come quello che conosco io.

E' andato per far fortuna, non l'ha fatta, ed è tornato disperato come *Cavardossi*, ma non può fare a meno di dire continuamente che in... America si sta molto meglio di qui.

A volerlo ascoltare continuamente c'è da venir matti; ne conta di quelle che non starebbero nemmeno nell'Oceano, e prima di contarvele si in forma se per caso non siate stato anche voi in America, nel qual caso vi dice che... quando c'è stato lui le cose andavano diversamente.

Per quel che riguarda strettamente me e i miei lettori il mio tipo è di una serenità nel contarle grosse che quasi quasi a occhi e orecchi chiusi vi vien la voglia di credergli.

Ah! l'America di Don Federico! Io lo chiamo Don Federico, ed egli sorride di un sorriso che



Mac Jutyre (americano)

La differenza delle due monte.

W. Pratt (inglese).

filare per città e città, con strade mai viste (e lo credo!), con velocità fulminee, pazzesche, che spettacoli!... mentre qui che miserie! come si stava bene in America...

Una volta ho visto una partita... e qui vi racconta uno di quegli avvenimenti comuniss' mi ma con un contorno di roba sbalorditoia che finisce per farvi desiderare l'aria fresca o una doccia a zero gradi.

Un'altra volta ha visto una caccia, cento, due cento cacciatori, con mille cani, e che caccie, che selvaggine, che sterminio, due o tre di quelle caccie e non resterebbe più una bestia in America.

Forse dopo la sua partenza!
Insomma dev'essere una gran bella soddisfazione essere uno *sportsman* in America, soltanto

speranza che la fantasia gli si stanchi, per lui è incitamento, è un cordiale per dargli nuovo aire, nuovo coraggio.... e giù, giù, scariche da mitragliatrici, *balle* a più non posso.

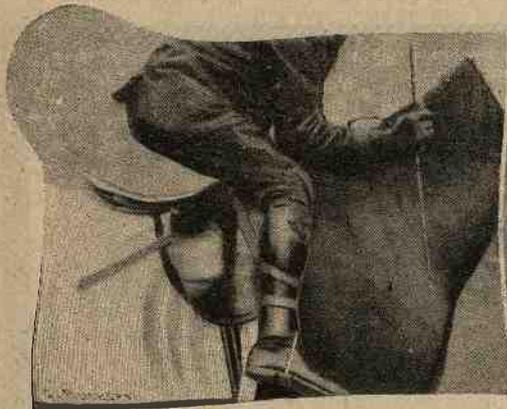
Già, l'America per lui non è nè il Brasile, nè gli Stati Uniti, nè la California, o altro sito; l'America, è tutta una sola cosa, come un villaggio solo di cui si conoscono una per una le pietre dell'unica strada maestra.

Quando vi racconta, in lingua internazionale, infiorata di parole estere che credo non appartengano se non lontanamente alle lingue parlate, le cose e le avventure, non precisa mai nè località, nè epoca; vi dice secco, secco: in America, e basta.

Io credo che vi sia facile incontrarlo, ma per carità ricordate il mio consiglio fraterno, se vi domanda (e ve lo domanda di sicuro): siete stato in America? rispondetegli: sì! Sarà facile che tronchi il discorso, se no accusate un male subitaneo e scappate via.

La prima volta diverte, ma poi.... finisce per mandarvi all'.... altro mondo.

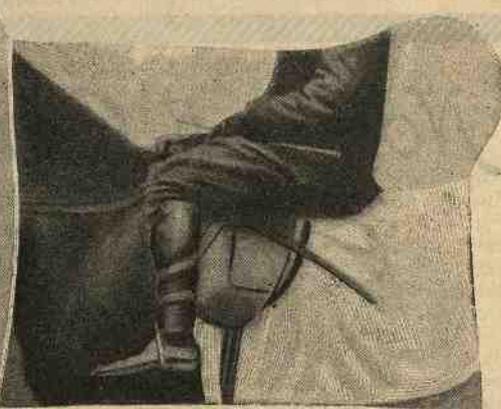
Erpi.



Posizione delle gambe nella monta americana allorchè il cavallo è in azione.



Posizione c'assica della monta inglese.



Posizione delle gambe nella monta americana allorchè il cavallo va al passo.

vorrebbe essere furbo, forse americano, ma che a me sembra quasi confinante col sorriso di uno stupido. Mi è capitato spesso di averlo a compagno nell'assistere a corse o altre manifestazioni sportive. Non è mai contento, o il recinto è piccolo, o i cavalli sono pochi, o gli spettatori sono scarsi.

Ah! l'America: figurati delle corse con 30, 40, 50 cavalli per volta, ed un giro di non so quanti chilometri che non li vedevi più, e che pubblico, erano fiumi, torrenti di gente che andavano, ginocavano milioni e milioni, e che vestiti, che carrozze anche a 10 cavalli, che automobili, che biciclette! Figurati che il solo recinto pel deposito ne contiene più di diecimila... e....

Via, via di questo passo, con un crescendo americano, spaventevolmente americano, che vi annienta, vi stordisce, vi soffoca, vi imbecillisce al punto da desiderare di non andarci mai in America, o almeno almeno di non incontrarvi mai in uno che ci è andato.

Ah! che corse di biciclette, che gite, che spettacoli; figuratevi delle carovane di 10 o 15 mila (per lui mille in più, mille in meno non contano)

che Don Federico vi fa capire che ci vogliono molti denari, ma molti molti, quasi quanti ne guadagnava lui che ne aveva, come me, quando lo ascolto, piene le tasche....

E' così lontana l'America e nessuno ama di farsi il sangue al limone per contraddirlo, e ciò che negli ascoltatori è prudenza, è noia, è forse



FERNET-BRANCA
Specialità del
FRATELLI BRANCA - MILANO

AMARO, TONICO
Corroborante, Digestivo
Guardarsi dalle contraffazioni

In Bicicletta

*S'annunzia il giorno e il primo bove, intento
Ai bruni solchi per l'immensa piana,
Muggia sonoro; dall'assopimento
Sorge e s'adopra la fatica umana.*

*Io pure, sorgo; il giovane ardimento
Spendo agl'intenti d'una lotta sana,
Contro l'audace tirannia del vento
Pugno, m'affanno e vinco la montana.*

*Quivi una fonte scroscia, là un armento
Pasce nel sole; dal villaggio in festa
Sale un vocio di bimbi al firmamento.*

*E il petto chiude in sè pace e contento,
E ogni bellezza mi si manifesta
Colla magia veloce d'un momento...*

Quarto d'Asti.

Duilio Remondino.

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.

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

Auto-Garage Alessio

TORINO - Via Orto Botanico, 17 - TORINO

Grande Fabbrica di Carrozze e di Carrozzeria per Automobili

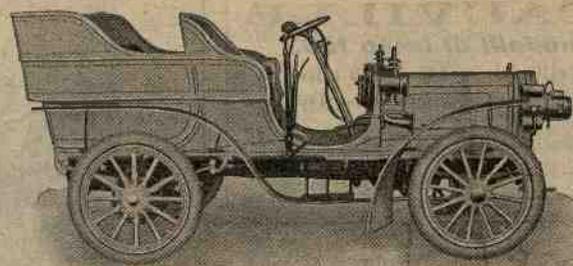
AGENZIA CENTRALE per la vendita di AUTOMOBILI ed ACCESSORI

Pronta consegna dei modelli 1903

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

Grande Emporio Automobili d'occasione:

MERCEDES	35 HP	- Due carrozzerie di gran lusso. Tonneau e Limousine. Fari. Accessori	L. 30,000
PANHARD	10 HP	- Leggera. Carrozzeria Spider. Capote	" 10,000
Id.	7 HP	- Leggera. Carrozzeria Tonneau. Accessori	" 8,000
Id.	8 HP	- 4 cilindri. Carrozzeria Tonneau e da corsa	" 9,000
FIAT	12 HP (mod. 1902)	- Magnete. Ventilatore. Carrozzeria di gran lusso. Capote. Fari	" 10,000
Id.	8 HP (mod. 1903)	- Tonneaux con Dais. Accessori	" 6,000
Id.	8 HP (mod. 1901)	- Spider di lusso. Capote	" 4,500
Id.	8 HP	" " - Tonneau con Dais. Faro	" 4,500
FENIX	12 HP	- Leggera. Tonneau di lusso	" 3,000
DE-DION	4 1/2 HP	- Tonneau di lusso con Dais e Glace	" 3,200
Id.	3 1/2 HP	- Dos-à-dos, ottime condizioni	" 2,000
Motocicletta	ZEDEL 2 HP	come nuova	" 600



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

*Non è il Corridore che fa la Bicicletta
È la Bicicletta che fa il Corridore*

ROSSIGNOLI, fino a ieri sconosciuto, montando oggi per la prima volta una **BICICLETTA**

BIANCHI

ARRIVA PRIMO nella Corsa Internaz. di 600 Km. con più di 5 ore di vantaggio sul secondo arrivato.

EDOARDO BIANCHI

MILANO - Via Nino Bixio, num. 21 - MILANO

La 1ª marcia ufficiale dell'Audax podistico di Milano

Le manifestazioni podistiche si seguono numerose e fortunatamente si rassomigliano per la loro importanza e buona riuscita.

Settimanalmente giunge alla *Stampa Sportiva* l'eco di ottime riunioni, e a schiere simpatici cultori dello sport pedestre vengono a chiedere ospitalità al nostro giornale.

Dolenti che esigenze di spazio e di equilibrio fra le diverse materie trattate dal nostro giornale non ci consentano di poter accogliere la domanda di tutti questi nostri amici, cerchiamo di quando in quando di far posto all'eco di qualcuna tra queste manifestazioni, stabilendo un certo turno tra le diverse città.

Oggi è la volta di Milano, di quella Sezione dell'Audace Pedestre Italiano che ha felicemente compiuto recentemente la sua prima marcia ufficiale sul percorso Milano-Pavia-Sizzano-Melegnano e Milano, alla quale parteciparono gli aspiranti: Merandotti, Fogliarino Ottavio, Conti C., Francia E., Sironi E., Torazza E., Castiglioni A., Soffientini A., Rovescalli A., De Micheli, Reviglio, Castiglioni G.,

Volpati G., Cottini, Castiglioni P. e gli audaci Castiglioni A., Conti E., Ponti R.

Dobbiamo alla cortesia del fotografo Ballerini il gruppo che riproduciamo dei partecipanti alla marcia.



I partecipanti alla 1ª marcia ufficiale della sezione di Milano dell'Audax Podistico Italiano. (Fot. Ballerini Milano).

Un buon libro

A nessuno verrà certo in mente che l'aggettivo che abbiamo preposto in questo titolo ci sia suggerito dalla buona amicizia e dai debiti di riconoscenza che la *Stampa Sportiva* ha per la preziosa collaborazione che le presta uno dei suoi autori. Il nome del comm. Jacopo Gelli è fortunatamente così noto e apprezzato nel campo degli autori italiani e in quello così scarso degli scrittori di cose sportive, da esimerci da ogni giustificazione o spiegazione, e da farci ritenere di avere concordi con noi molti dei nostri lettori, allorché affermiamo che l'opera di Jacopo Gelli si impone all'ammirazione del pubblico italiano, oltretutto per la bontà e l'originalità, per la copia e l'abbondanza con cui appare.

E' davvero meravigliosa l'attività che spiega l'ottimo amico nostro nella sua produzione, attività tanto più notevole in quanto è sempre accoppiata ad una precisione e ad una estensione di indagini, che basterebbero da sole ad occupare la vita d'un uomo.

Non sono infatti trascorsi molti mesi dalla pubblicazione della sua opera sui *Missaglia*, un capolavoro di ricostruzione storica, è appena comparso il suo interessantissimo libro sul maestro Pini, ed ecco che il suo fedele e solerte editore Hoepli di Milano annuncia la comparsa della *Bibliografia del duello*, un grosso volume in-8° grande, di 622 pagine, che Jacopo Gelli ha scritto in collaborazione col barone G. Levi di Firenze.

Basta vederne la mole e scorrerne qualche pagina per giudicare quale somma di lavoro abbia richiesto questo libro prezioso dai suoi due valorosi autori, quale pazienza di indagini fatte in tutte le parti del mondo civile per scovare, raccogliere, ordinare, e presentare in un grande libro l'indicazione sommaria, completa ed esatta di tutto quanto si è scritto in tutto il mondo su un argomento dibattuto e interessante come quello del duello.

Basta scorrere l'indice di questo immane lavoro dei due gentiluomini nostri per rivivere in men che si dica in tutta la lotta che la civiltà ha combattuto e combatte vanamente ancora contro il duello! E quanta intelligenza vi ha consumato le molecole del cervello! e quanta carta stampata! e quanto lavoro, e quanto studio e quanta attività umana in questa bibliografia sono concentrati!

Il libro come tutte le pubblicazioni che escono dalla casa Hoepli porta l'impronta del miglior buon gusto e della signorilità e giustifica pienamente il prezzo che è di L. 20.

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.

LA PICCOLA JONE

Jone è il nome breve e gentile della piccola cagnolina di razza *pommer* che oggi presentiamo ai nostri lettori e che vive a Ferrara presso il suo padrone e ammaestratore sig. Giovanni Casali.

L'ammirazione che attorno a sé ha suscitato la piccola cagnetta, ha valicato ormai i confini della cerchia d'amici del sig. Casali; *Jone* è diventata un argomento di interesse e di curiosità cittadina a Ferrara e l'eco delle sue abilità è giunto fino alla *Stampa Sportiva*.

Il grado di perfezione d'ammaestramento a cui è giunta la nostra piccola eroina, dimostra due cose: la perspicacia e l'intelligenza che possono avere i cani, e la pazienza e l'abilità che possono avere gli uomini nell'ammaestrarli.

Jone infatti sul semplice comando del suo padrone eseguisce una serie meravigliosa di esercizi, da quelli di sveltezza e di agilità (salti, ecc.), a



quelli di lettura. Essa conosce tutte le carte da gioco e presentandogliene un mazzo aperto a forma di ventaglio ne estrae, senza sbagliare una sol volta, la carta indicata. Oltre che amare il suo padrone (che mai ha adoperato il bastone e che non si serve dello zucchero per spingerla a lavorare) lo serve come il migliore dei servitori e ogni mattina esce a comperargli il giornale che gli presenta al suo risvegliarsi tenendolo in bocca e stando seduta sulle zampe posteriori.

E mentre scriviamo queste poche righe noi pensiamo a *Jone* che avendo saputo di questo articolo che parla di lei, presenti al suo padrone la *Stampa Sportiva* che contiene la sua fotografia e lo preghi di spiegarle che cosa ne abbiamo scritto.

Qual'è il miglior compagno di viaggio?

Sarebbe forse interessante fare un referendum fra gli automobilisti per sapere qual'è il compagno che preferiscono per i loro viaggi col *teuff-teuff* attraverso le belle o le brutte strade.

E' forse il fido e silenzioso meccanico il cui occhio erra dal pneumatico alla sterza, il cui orecchio teso rileva la più piccola dissonanza nei palpiti del motore, che attento e muto previene ogni vostro desiderio, eseguisce ogni vostro ordine e approva qualunque vostra parola, fosse pure una bestialità? Non credo. Uno tra i migliori piaceri dell'automobile è quello di poter condividere con qualcuno le proprie sensazioni, che vanno dall'ammirazione per la marcia insuperabile della propria macchina, o per un panorama splendido veduto, alla bestemmia per un carro che vi attraversa la strada, o al commento del viaggio compiuto allorché si arriva alla tappa. E' quindi desiderio di avere un compagno che non sia un dipendente.

Questo compagno potrà essere una gentile amica?

Certo la compagna è preferibile; ma data la responsabilità che si addossa chi guida e la necessità di avere sempre tutta l'attenzione rivolta alla sterza, è proprio opportuno avere a fianco una gentile compagna, che colle sue domande, coi suoi gridi di ammirazione e di spavento, coi suoi discorsi può così facilmente distrarre con comune pericolo?

E dato che sia più conveniente una compagnia coll'occhio finale, preferite un neofita che non sia mai stato in automobile e che vi carichi sotto un cumulo di domande, rivestendovi della sua ammirazione e della sua riconoscenza, o un esperto *chauffeur*, il quale con occhio invidioso guardi la vostra macchina, faccia dei continui confronti colla sua e vi giudichi come guidatore.



Come si vede la questione è complessa e per risolverla bisognerebbe appunto conoscere l'opinione di tutti i *chauffeurs*.

In attesa però che la *Stampa Sportiva* faccia questo referendum, mi limito ad indicare uno fra i compagni di viaggio che ogni buon *chauffeur* dovrebbe avere con sé, che conviene a qualunque carattere e a qualunque umore. E' un compagno preziosissimo, che non secca e non dà ingombro, e che si limita a rispondervi in qualunque momento e con sicura precisione quale distanza avete coperto e a quale velocità media corre la vostra vettura. Questo strumento utilissimo e praticissimo è il *criterium*, ossia un grosso orologio che si applica sulla sterza della macchina e che segna coll'ora precisa e che munito di un cronografo fino a 1/5 di secondo funziona automaticamente, indicando ogni 200 metri quanti minuti secondi furono impiegati e la media velocità tenuta. A questo misuratore di velocità, che può funzionare per percorsi più brevi a volontà del *chauffeur*, va unito un quadrante nel quale sono indicati progressivamente i chilometri percorsi dalla vettura dall'applicazione del *criterium*, come pure i chilometri che si sono percorsi in un giorno, in un'ora, ecc.

**

Questo strumento comodissimo e sicuro funziona a mezzo d'un filo che è in comunicazione con una delle ruote della vettura e la sua costruzione è robusta e accurata in modo da assicurarne il funzionamento sicuro e regolare. Non ho quindi ragione allorché affermo che questo è il miglior compagno del *chauffeur*, tanto più che la sua presenza non esclude quella degli altri o delle altre?

Occorre appena aggiungere che di questa utile e pratica invenzione del campo motorista si è assicurata la vendita esclusiva per l'Italia il mago Alessio di Torino, una di quelle vecchie volpi che allorché sembrano dormire vedono più lontano degli altri e che non si lascia sfuggire nessuna novità e nessuna occasione per mantenere al suo garage quel primato che giustamente ha assunto in Italia.

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 ←

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

UNA PROVA TURISTICA PARIGI-ROMA. — Il giornale *La France Automobile* indice per l'anno venturo una prova turistica sul percorso Parigi-Roma, stabilendo 20.000 franchi di premi.

I turisti passerebbero per Digione, Lione, Marsiglia, Nizza, Genova, Firenze, Roma.

UN DONO AL VINCITORE DELLA COPPA GORDON-BENNETT. — La Compagnia Mercedes, fabbricante di automobili, rimise a Jenatzy, per la sua vittoria nella Coppa Gordon-Bennett, una somma di 125.000 franchi, e gli donerà inoltre una nuova vettura automobile.

CICLISMO

GLI AUDAX TARENTINI A VERONA. — Domenica giunse a Verona la squadra dei ciclisti *Audax* della Sezione di Trento. La marcia compiuta fu di 217 chilometri. La squadra è proveniente da Vicenza.

SEZIONE AUDAX DI LUCCA. — Domenica 5 corr. ebbe luogo la gita ufficiale sul percorso Lucca-Pisa-Livorno-



NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
ACQUA MINERALE DATAVOLA

Firenze-Pistoia-Pescia (termine della gita), in tutto km. 204, tempo massimo ore 18. Ecco i nomi di coloro che presero parte alla gita:

Pellegrini Ugo direttore della marcia e Battaglia Mario già audaces e 11 aspiranti, cioè: Franchini, Castruccio, Santini Ernesto, Pelosi Amerigo, Mencarini Gemaldo, Petretti Raul, Stelluti Franc.,

Grandi Camillo, Lorenzetti Enrico, Puccinelli Giulio, Orzali Aristodemo, Menesini Lelio.

Tutti arrivarono in tempo massimo, e nessun incidente venne a disturbare la lieta brigata. A settembre avrà luogo la 2ª gita ufficiale alla quale prenderà parte un bel numero di ciclisti.

GARA A SIENA. — Domenica 5 luglio ebbe luogo la prima gara sociale fra i



componenti la sezione ciclistica della locale Società ginnastica, sul percorso di 50 km., fatto attorno alle mura.

Si presentarono 11 concorrenti, dei quali fu: 1. Bardini Giuseppe, 2. Bartalozzi Gino, 3. Mancianti Fortunato.

GARE AL 69° FANTERIA. — Fra gli ufficiali e sott'ufficiali del 69° fanteria di stanza a Vercelli ebbero luogo le gare di marcia e ciclistiche.

Nella gara di marcia per gli ufficiali, sull'itinerario: Vercelli, Palestro, Casolino, Orfengo, Borgovercelli, Vercelli (chilometri 41.700), vinse il primo premio il tenente Bertuetti, ed il secondo toccò al sottotenente Prestinari.

Nella gara di marcia fra sott'ufficiali, in completo assetto di guerra, sul percorso Vercelli, Cascine di Strà, San Germano, Salasco, Viacino, Cascine Strà, Vercelli (chilometri 85) giunse primo il furiere Antonio Eliseo. Il secondo premio fu assegnato dalla sorte al sergente Ildo Gabrielli, il quale giunse insieme ad altri sott'ufficiali concorrenti.

La gara ciclistica fra ufficiali si svolse coll'itinerario seguente: Vercelli, No-

vara, Robbio, Bicocca, Gallarate, Vigevano, Mortara, Robbio, Palestro, Vercelli (chilometri 96, metri 400). Giunse 1. il tenente Bertuetti; 2. sottotenente Prestinari.

LA CORSA NAZIONALE XX SETTEMBRE PER LA COPPA DI ROMA. — I Comitati d'onore ed esecutivo della grande corsa indetta dalla « Forza e coraggio » di Roma, sul percorso Roma, Cassino, Napoli, Mondragone, Formia, Terracina, Roma (chilometri 460) hanno stabilito di mettere in palio fra le diverse Società sportive italiane la Coppa d'argento offerta dal Municipio di Roma, passandola di anno in anno alla Società vincente, ed assegnandola definitivamente a quella che per tre volte consecutive avrà vinto la prova.

Furono eletti il direttore della corsa, due segretari e due vice-segretari nelle persone di Nino Ilari, Spalletti Giuseppe, Mezzabotta Aldo, Passeggeri Angelo e De Rossi Attilio.

LA CORSA DI CREMONA. — Organizzata dall'unione sportiva cremonese ebbe luogo una corsa di resistenza su

Il vero Sport pratico

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

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

Cinque anni di pratica nella fabbricazione!

In pochi minuti d'insegnamento tutti 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

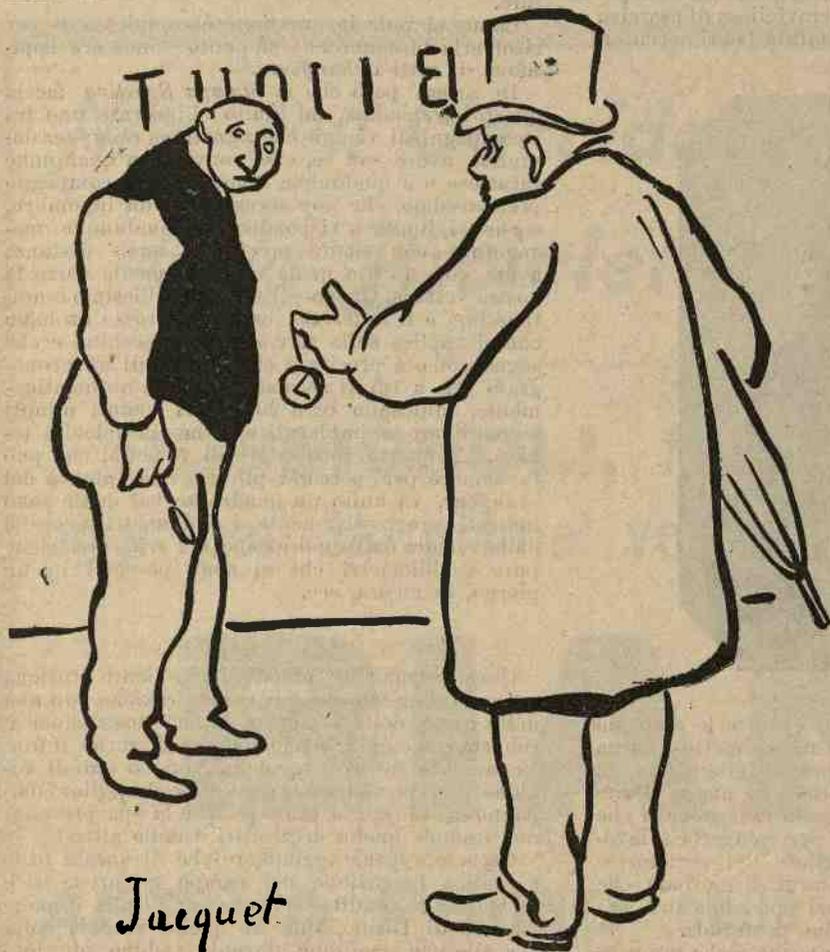
Sala Esposizione — Corso Valentino, 3. — Torino.

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



— Questo è un colmo! Da dopo che ho comperato un freno Bowden, il mio orologio non cammina più.

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 - Max Türkheimer.

Syndicat Français des Brevets E. M. Bowden S.td

2, Avenue de la Grande Armée - PARIGI (Ind. Telegraf.: Frohnwod-Paris)

DE DION BOUTON & C^{IA}

AUTOMOBILI



LA POPULAIRE 6 HP
con retromarcia a pedale, ruote legno, chassis su molle allungate **L. 4500**

LA POPULAIRE 9 HP
chassis speciale, con tonneau di lusso a 4 posti, come sopra, completamente finita **L. 5500**

Agente Generale per l'Italia

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

strada (km. 82), alla quale parteciparono numerosi concorrenti. Nella prima categoria arrivarono 1. Gerbi in 2.18, 2. in gruppo Rossignoli, Cavadini e Remondino; seconda categoria, 1. Magliori, 2. Castelli, 3. Zaninoni, 4. Pelizzari, 5. Marazzini, 6. Rimini, 7. Mafezzoli; terza categoria, 1. Borati, 2. Vezzini, 3. Lorenzini, 4. Betti, 5. Mattarossi, 6. Paletti.

IL CAMPIONATO CICLISTICO BRONESE. — Sul percorso Broni-Voghera ebbe luogo una corsa ciclistica per il campionato Bronese fra dilettanti. Arrivò primo, festeggiato campione, Chiesa Francesco, impiegando 1 ora e 16"; 2. Arrivato Angelo Bollani; 3. Marches; 4. Martingani; ultimo Nervi. Ritornando da Voghera, Bollani e Nervi caddero riportando gravi contusioni.

IPPICA

IL GRAN PREMIO AMBROSIANO. — E' stato pubblicato l'elenco delle iscrizioni al gran premio ambrosiano di lire 100.000, più una coppa d'argento data dal Re, che si correrà nel 1904, il 12 giugno, a San Siro.

Gli iscritti sono numerosissimi e appartengono alle scuderie del Re d'Inghilterra, Saint-Alary, Lieux, Marghiloman, Veil Picard, Aresin-Amboz, Weinber. Tutte le Scuderie italiane sono rappresentate.

CANOTTAGGIO

PER I CAMPIONATI DEL MEZZOGIORNO. — Il Consiglio della sezione



Partenopea del R. Rowing Club Italiano ha deciso di chiudere il giorno 26 luglio le iscrizioni per i campionati del Mezzogiorno.

Il presidente della sezione, conte Lucchesi Palli, ha regalato una Challenge Cup da disputarsi in *double scull*.

LE REGATE D'HENLEY. — Ad Henley sono terminate le grandi regate internazionali, con i seguenti risultati finali:

Diamonds Sculls (1 rematore), 1. Balliol di Kelly.
Grand Challenge Cup (8 rematori), 1. Leander Club.

Ladies Challenge Plate (8 rematori), 1. Magdalen College d'Oxford.
Thames Challenge Cup (8 rematori), 1. Università di Dublino.
Silver Goblets (2 rematori), 1. Victoria di Berlino.
Stewards Challenge Cup (4 rematori), 1. Third Trinity.
Visitors Challenge Cup (4 rematori), 1. Collegio universitario d'Oxford.

LE REGATE A TORINO. — Saggiamente organizzate da apposito Comitato per le feste di beneficenza alla Barriera di Casale, domenica ebbero luogo interessanti regate, coll'intervento dei due equipaggi *La Milano* di Milano e *La Ticino* di Pavia. Compevano la giuria i signori Roggero Carlo, Druetti, Beltramo, Patriarca e Clerici.

Ecco l'esito:
I. «Gara scull juniores» (metri 1200): 1. molto bene *Cerèa* (signor Devalle), 2. *Armida* (sig. Cerutti), 3. *Esperia* (Pasta).
II. «Gara a tipo libero», 4 vogatori *seniores* (m. 1200): 1. *Cerèa* (Casponi, Max, Cagnassi, Marchetti); 2. *Cerèa* (fratelli Assandia, Collino, Forni).
III. «Gara jole», incoraggiamento (m. 1200): 1. dopo bella lotta *Milano* di Milano (Colnago, Mantelli, Comincini, Piantoni, timoniere Guarniero); 2. molto

bene *Esperia*; 3. *Cerèa*; 4. *Armida*, ambedue staccate.
IV. «Gara tipo libero» a due vogatori e timoniere (m. 1200): 1. *Cerèa* (Casponi e Max); 2. a breve intervallo *Armida* (Dotto e Cerutti).
V. «Gara veneziane» a 4 vogatori, tipo libero (m. 1200): 1. per poco *Ticino* di Pavia (Comini, Ghirlanda, Barbieri, Bianconi); 2. molto bene *Armida*, che fa un'ottima corsa, data l'assoluta mancanza di allenamento.

VI. «Gara jole di mare juniores» (m. 1200). Al traguardo passano: 1. *Cerèa*, 2. *Esperia*, essendo la *Milano* ferma alle boe per guasto d'imbarcazione. Su reclamo sporto dai due arrivati la Giuria distanzia la *Cerèa* per aver danneggiato l'*Esperia*. Restano così classificati: 1. *Esperia*, 2. *Cerèa*, 3. *La Milano*.
Finite le gare, Giuria e concorrenti si radunarono a festoso banchetto.

GORDON BENNETT ORGANIZZA UNA REGATA. — A Venezia il miliardario Gordon Bennett ha organizzato una regata di baleniere, assegnando un premio di L. 600. — A bordo dal suo yacht *Lysistrata* ha ricevuto la presidenza della società «Bucintoro», e promise di assistere alle premiazioni delle gare sociali ed al battesimo di varie imbarcazioni.

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 1/2 HP — (DOMANDARE LISTINO SPECIALE).

SERIE "CHATER LEA,, per biciclette e motociclette.

SERIE "CITO,, per biciclette, furgoncini, tandems, ecc.

COPERTURE "CONTINENTAL,, originali, nei vari tipi.



Si avvisa che tutti gli articoli della rinomata Fabbrica **Alexander Coppel - Solingen**

quali Tubi, Pedali, Freni, Foderi, Teste di forcella, Manubri, ecc., sono muniti della seguente marca depositata:



Rappres^{to} Generale per l'Italia: **CESARE CURJEL**

Foro Bonaparte, n. 52 MILANO

Ing. PIETRO POGGIANI

MILANO - Via Vincenzo Monti, 23 - MILANO

IMBARCAZIONI A MOTORE A BENZINA

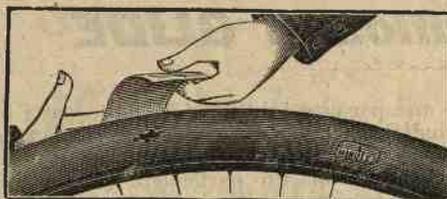
da 6 a 12 HP

pronta consegna

Vendo una Barca completa con cabina — Motore a benzina, 6 HP, nuovissima L, 2950

Vetture Automobili di **L. Figini di Milano** e di qualunque primaria Casa estera.

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.

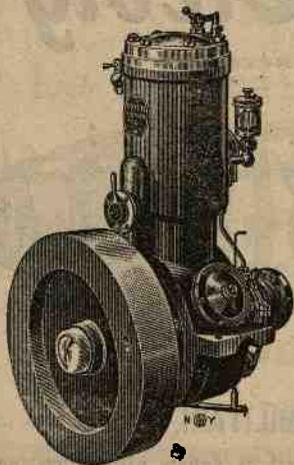
INSUPERABILE!

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

UN MINUTO — UN MINUTO — UN MINUTO

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.

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 →

ALPINISMO

SOCIETÀ ESCURSIONISTI OSSO-LANI. — Comunicato ufficiale. Grande gita statutaria sociale 19, 20, 21 corrente. Devero, Cascata Toce, M. Giove (3010). Programma: *Domenica 19.* — Ritrovo Domodossola 4 1/2, partenza vettura per Bacerò, proseguimento Deveso. Una comitiva ivi pernoverà; l'altra salirà a pernottare alle alpi Saatta-Valle.



Lunedì 20 corrente. — Una comitiva da Devero ad ore 5 partirà per la Cascata Toce passando il lago Vannino; l'altra dalle alpi suddette salirà il M. Giove. Ambedue le comitive ad ore 18 si troveranno riunite all'Albergo Cascata. Pranzo Sociale. Pernottamento.

Martedì 21 corrente. — Partenza per San Rocco di Premia, passando pel lago di Auttillone, Salechio comune, indi ritorno a Domodossola.

Spesa preventiva lire 28, occorre buoni vestiti e calzature.

Allenarsi — Provvedersi cibaria pel giorno 20, in montagna — Attenersi strettamente agli ordini emanati dal Direttore della gita.

NUOTO

GARE A MILANO. — Numeroso e brillante pubblico presenziò ieri 12 alla mattinata sportiva indetta dalla Società « Nettuno » al Bagno di Diana.

Gara Nettuncini. m. 50, allievi: 1. Firpi Adolfo; 2. Meschia Angelo; 3. Ghinatti Fioravanti; 4. Tominetti; 5. Corbella.

Gara Nereidi, m. 50, signore e signorine: 1. Glockner Paola; 2. Cantalupi Emilia; 3. Glockner Geltrude; 4. Pagani Rosita.

Gara differenziale, allievi: 1. Galleani; 2. Firpi Adolfo; 3. Sacchi; 4. Tominetti.

Gara palla a nuoto. Si fanno due riprese di 7 minuti ciascuna che vengono combattute con accanimento ed abilità da ambe le parti senza che alcuna squadra possa ottenere la vittoria.

In seguito si svolsero applauditissimi esercizi di salvataggio, tuffi in acqua in cui si distinsero i soci Galimberti, Calabi, Macoratti, Capra, Firpi, ecc., e la

festa finì fra l'ammirazione e l'entusiasmo del pubblico.

LE GARE INTERNAZIONALI DI NUOTO A LONDRA. — Nel *match* internazionale di nuoto gli inglesi guadagnarono la Coppa del re Eduardo. L'italiano Basilici è riuscito classificato quarto.

SPORT PEDESTRE

LE GARE DI PAVIA. — Molto pubblico e grande entusiasmo alla riunione podistica promossa dal *Club Juventus* di Pavia.

Come prevedevasi, i maggiori trionfi spettarono ai nostri campioni torinesi signori Casalis Eugenio e Nicola Mario, ambedue soci del *Club Audace*. Il Casalis vinse la corsa di velocità (metri 100) ed il Nicola, campione italiano, quella di mezzofondo (metri 1800), conquistando il titolo di campione Alta Italia.

AUTOMOBILISMO

L'ESPOSIZIONE 1905 — (*Il concorso dell'Automobile-Club Italiano*). — L'Automobile-Club Italiano di Milano ha deciso di acquistare per L. 10,000 di azioni della Esposizione del 1905. La stessa Associazione, in unione col *Touring-Club Italiano*, si è fatta promotrice di un Congresso internazionale di automobilismo, il primo che si terrà in Italia, pel quale ha stretto patto col fiorentissimo Automobile-Club di Francia, il più potente Club automobilistico del mondo.

Si annunciano per l'occasione importantissime manifestazioni e festeggiamenti, per i quali sono già incominciati gli studi e la preparazione. Le Direzioni dell'Automobile-Club Italiano e dell'Automobile-Club di Francia si sono accordate nel confidare la presidenza d'onore del Congresso alle persone dei presidenti dei tre Clubs: signori barone Zuylen de Nyevelt de Harr, comm. Federico Johnson e cav. Augusto Massoni.

IL PRIMO AUTODROMO IN FRANCIA. — La costruzione di un autodromo nei pressi di Champigny è ormai cosa sicura. I principali azionisti di questa impresa sono il conte De Ganay, il barone Hottinger, il barone Connor ed il conte Greffuhle.

La superficie totale del terreno acquistato è 1.650.000 mq., di cui 1.250.000 sono destinati per la pista ed il resto sarà adibito ai *garages*.

CICLISMO

IL MATCH TAYLOR-MEYERS-JACQUELIN. — In occasione della festa

nazionale, sulla pista del Parco dei Principi, alla presenza di una folla enorme, ebbero luogo importanti corse ciclistiche.

Il *match* a tre riuscì interessantissimo. Nella prima prova giunsero: 1.º Major Taylor, 2.º Jacquelin, 3.º Meyers. Nella seconda prova fu 1.º Meyers, 2.º Mayor Taylor, 3.º Jacquelin. Nella prima: 1.º Jacquelin, 2.º Taylor, 3.º Meyers.

Major Taylor riuscì secondo per un pneumatico.

La corsa *scratch* fu vinta da Kimble, 2.º Bourotte, 3.º Jue.

Nella gara di motociclette arrivarono: 1.º Fossier, 2.º Sigonnaud, 3.º Bertin.

La riunione terminò con una corsa di resistenza in bicicletta, vinta da Gougoltz, 2.º Bruni, 3.º Bac.

UNA RIUNIONE CICLISTICA NEL VERONESE. — A Zevio si tennero le corse ciclistiche di velocità indette dalla Fratellanza di Verona.

I Corsi: Albaredo-Zevio (km. 13 1/2): 1.º Fioroni Oreste, di Legnago, in minuti 25' 2"; 2.º Albarello Gino, di Cologna, in 25' 24"; 3.º Ferrarini Gregorio, di Verona, in 26'.

II Corsi: Tombella-Zevio (km. 15): Beghini Santo, di Verona, in min. 22' 7"; secondo e terzo premio furono contestati.

LA CORSA ROMA-FIUMICINO. — Si è effettuata la corsa ciclistica sul percorso Roma-Fiumicino e ritorno km. 54.

Arrivo: 1. Burrioni Vittorio in 1.41', 2. Pensuti Domenico in 1.47', 3. Bacci Guglielmo in 1.57'.

YACHTING

LE REGATE DI SAN PIER D'ARENA. — Riuscitissima la prima giornata di regate a San Pier d'Arena.

Nella serie di una tonnellata (miglia 9) giungono: *Dai Dai III*, di Zizi Sbertoli, ore 2,33' 17"; 2. *Zaza*, di Ghigliotti, ore 2,39' 57"; 3. *Azio V*, di Dario Centurini, ore 2,41' 18".

Nella serie di due tonnellate e mezza (miglia 9) arrivano: 1. *Sander*, di Dario Centurini, ore 2, 12 m., 9 s.; 2. *Endrick*, del marchese Pallavicino, ore 2, 13' 17"; 3. *Enrichetta*, di Frassinetti, ore 2,21' 18".

Nella serie di cinque tonnellate (miglia 9) arrivano: 1. *Melisenda*, di Dall'Orso, ore 2, 6"; 2. *Doris*, di Pestalozza, in ore 3,15' 20".

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.**

Corrispondenza

Londra. Olivotti. Grazie del numero inviatici. — *Milano.* Seneca. Di Contentet parliamo tante volte, pubblicammo tante fotografie. E perchè dovremmo disinteressarcene? — *Roma.* Pizzarda. Già forniti di corrispondente. Grazie ugualmente. — *Siena.* Spinelli. La fotografia impossibile riprodursi. — *Oneglia.* Langasco. Si abboni e subito sarà favorito. — *Milano.* G. Garavaglia. Grazie. Al prossimo numero. — *Mantova.* Ciro Finzi. Grazie. Prossimamente.

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. C. 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

I Lubrificanti GLIDE

È da tutti riconosciuto che una perfetta lubrificazione delle parti in movimento dei velocipedi, è cosa indispensabile e della massima importanza tanto per la loro buona conservazione, come per renderli maggiormente scorrevoli. Malgrado ciò, molti ciclisti trascurano questo particolare colla massima indifferenza, e non sapendo di quali lubrificanti devono valersi, ne usano, con grave danno delle loro macchine, d'insufficienti o di non adatti; per esempio, per i movimenti a sfere, dell'olio vegetale od animale, facilmente congelabili e che lasciano dei sedimenti, e per la catena del grasso qualunque, o peggio ancora, con effetti deterioranti (data la sua composizione) del sapone.

Era adunque ormai necessario che all'uso generale fosse indicato un prodotto serio ed efficace; ed è dopo uno studio accurato, lunghe e scrupolose esperienze che io mi sono deciso di lanciare in commercio sotto il nome di **GLIDE** due lubrificanti perfettissimi e completamente rispondenti allo scopo, non solo per la loro speciale composizione, ma anche perchè da essi furono, colla massima cura, eliminati i difetti sopraccennati e comuni a tanti altri consimili prodotti.

L'olio **GLIDE** è incongelabile, e si può quindi usare con qualunque temperatura.

Non lascia sedimenti e non deteriora in conseguenza le parti lubrificate e dà alla macchina il massimo grado di scorrevolezza.

La pasta **GLIDE** è composta di materie perfettamente pure e che non hanno azione nociva sui metalli: la sua speciale composizione poi, impedendo la penetrabilità dell'acqua e della polvere nei rulli, conferisce alla catena la più perfetta silenziosità e scorrevolezza.

Di veramente apprezzabile, oltre alle suaccennate qualità i lubrificanti **GLIDE** hanno di essere racchiusi in recipienti infrangibili ed eleganti che mentre permettono un buon quantitativo di contenuto, sono ridotti al minor volume possibile; in modo che il ciclista previdente (e che sa che per la conservazione della sua macchina non deve mai adoperare lubrificanti non adatti e tanto meno di diverse qualità contemporaneamente) può trasportarli senza ingombro o pericolo di rottura nei lunghi viaggi.

Ad evitare una possibile speculazione molto facile trattandosi di un prodotto nuovo, ho fissato i prezzi di vendita presso tutti i negozianti del genere ciclistico, dei lubrificanti **GLIDE**, segnandoli sui recipienti stessi:

L'olio **GLIDE** costa L. 0,75 ogni latta

La Pasta **GLIDE** costa L. 0,50 ogni statoletta

Ed io spedisco franco in tutto il Regno contro cartolina-vaglia:

di L. 0,95 una latta d'olio - di L. 0,70 una statoletta di pasta
di L. 1,50 una latta d'olio ed una statoletta di pasta

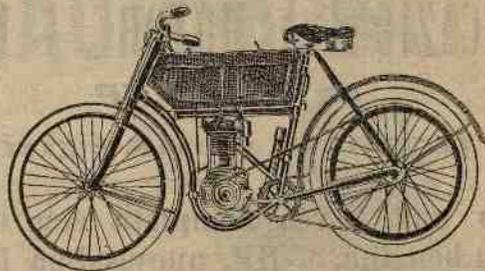
EUGENIO PASCHETTA - Corso Valentino, 2 - TORINO

Motociclette EADIE

Montate con motore *Romania* di 2 e 2 1/2 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

Estratto di Carne Liebig

in tubetti di stagno



Confezione speciale per:

TURISTI, SPORTSMEN, MILITARI, ecc.

Vendesi dai Droghieri, Salmieri, Negozianti di generi alimentari, ecc.

Nelle Grandi Corse su strada

trionfano sempre i

PNEUMATICI



DUNLOP

ORIGINALI

Grande Corsa Internazionale

MILANO - CREMONA - BOLOGNA - PADOVA - VERONA - MILANO

(Chilometri 600)

1° ROSSIGNOLI - 3° Conti - 4° Macchiolo - 5° Cavedini -
6° Honat e circa il 90% degli arrivati montavano **Pneumatici**

DUNLOP

che sono i più resistenti e i più veloci.

La vettura Clément di controllo montata dai Sigg. Buni e Prédeval ha potuto seguire i corridori di testa per tutto il percorso senza noie grazie ai **Pneumatici DUNLOP** dei quali era munita.

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE C. (CONT.) LTD

Via Fatebenefratelli, num. 13 - MILANO - Via Fatebenefratelli, num. 13

Da un successo all'altro
va la Marca

DARRACQ

Meeting d'Irlanda
COPPA DELL'IRISH CLUB

1° Rowlinson con **DARRACQ**

CHALLENGE CUP 100 GUINÉES

1° Rowlinson con **DARRACQ**

Settimana d'Ostenda
(10 Chilometri)

Vetture legg.: 1° Béconnais, 2° Barras

Vetturette: 1° Willemain

(Béconnais e Willemain battono il Record)

CON DARRACQ

MEDAGLIA D'ORO

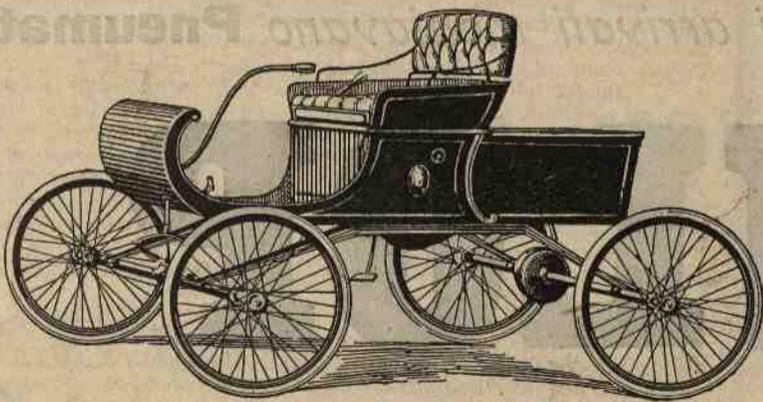
La più alta ricompensa dell'Esposizione di Groningen (Olanda), fu assegnata alla Casa **DARRACQ**

Album illustrato L. 1 - Prezzo corrente gratis

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

Vetture d'occasione a prezzi favorevoli

Oldsmobile



Splendida Vetturina 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.

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.

Agente esclusivo per l'Italia:

VITTORIO CROIZAT

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