

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazia
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

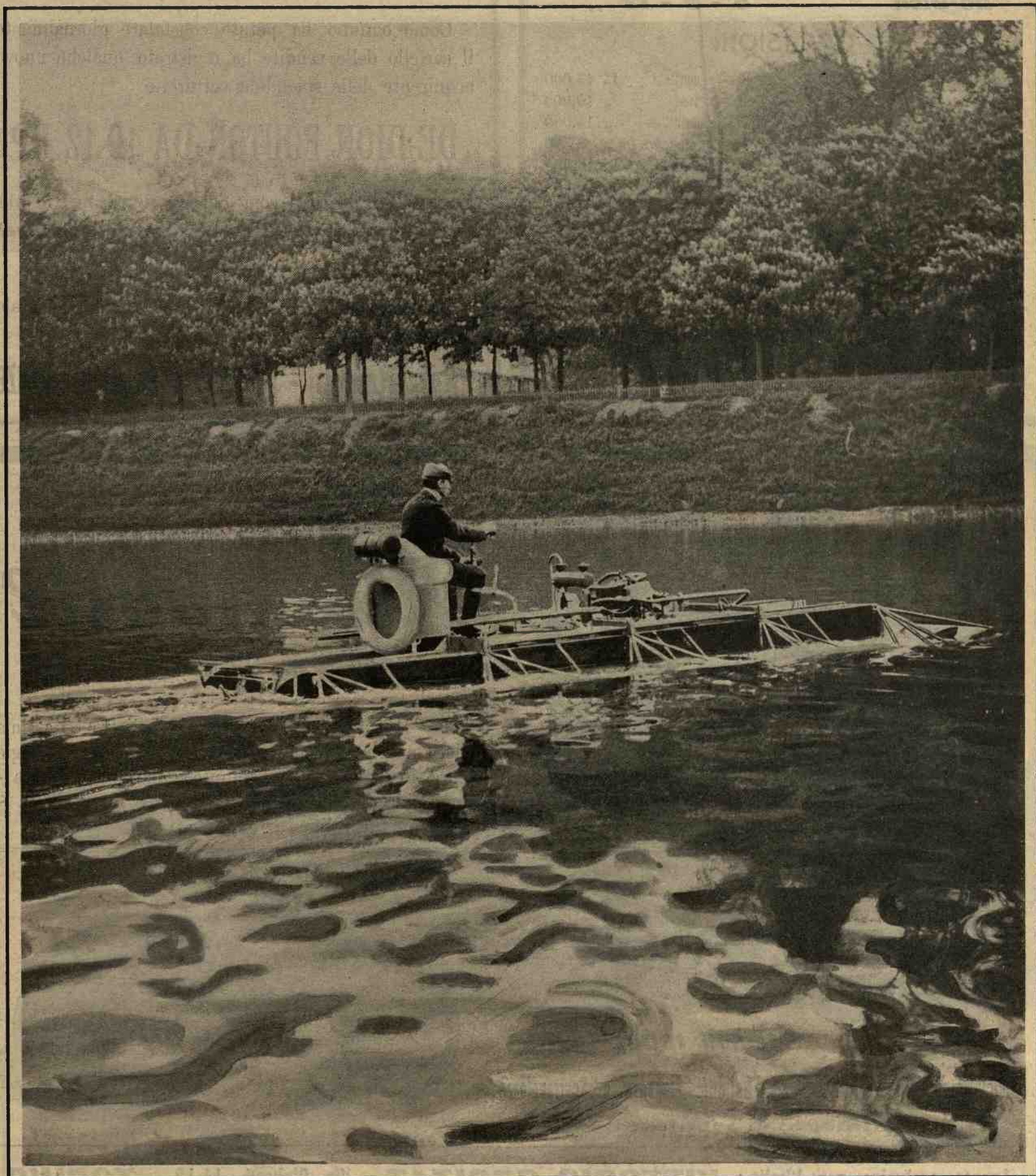
(Conto corrente colla Posta).

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

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 | Arrivato Carl. 20
 { Estero " 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-35

INSERZIONI
Per trattativa rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



Una nuova applicazione dell'Automobilismo. — Il conte De Lambert, francese, valendosi della leggerezza e dei perfezionamenti del motore a benzina, ha ideato un **Automobile nautico**, che con pieno successo fu sperimentato in questi giorni sulla Senna, raggiungendo la velocità di 35 Km. all'ora con un motore di soli 14 HP.

AUTO - GARAGE ALESSIO

TORINO - Via Orto Botanico, 17 - TORINO

Grande Fabbrica di Carrozze e di Carrozzeria per Automobili

AGENZIA GENERALE per la vendita di AUTOMOBILI ed ACCESSORI

MODELLI 1904 PRONTI

Rochet-Schneider 16 e 24 HP

Martini 16 "

De-Dion 6 - 9 - 12 "

OCCASIONI

Mercedes 60 HP, mod. 1903 - Tonneau-Vagonnette	L. 45,000
Id. 40 " " " - Id. Cannstat	" 40,000
Fiat 24 " " " - Id. Roides Belges	" 15,000
Id. 12 " " 1902 - Id. con capote	" 8,500
Panhard 10 " " 1903 - Id. e carrozz. da corsa	" 10,000
Id. 8 " " 1902 - Id. Vagonnette, Dais	" 5,500
Id. 8 " " " - Id. smontabile	" 4,500
De-Dion 9 " - Tre velocità, double-phaeton, capote	" 4,500
Id. 8 " - Chassis allongé, double-phaeton, dais	" 6,000
Mors 18 " mod. 1903 - Vagonnette-Limousine	" 10,000
Clément 8 " " " - Tonneau smontabile	" 4,500
Darracq 16 " " 1902 - Id. Id.	" 4,000
Henriod 6 " " 1903 - Carrozzeria a 2 posti	" 3,500

Motociclette Werner, mod. 1904 di 2 1/2 - 3 HP

Uno dei più grandi successi del SALÓN DI TORINO è stato il **chassis**

DE-DION BOUTON

che ha battuto uno dei più belli e interessanti *records*:

quello delle vendite

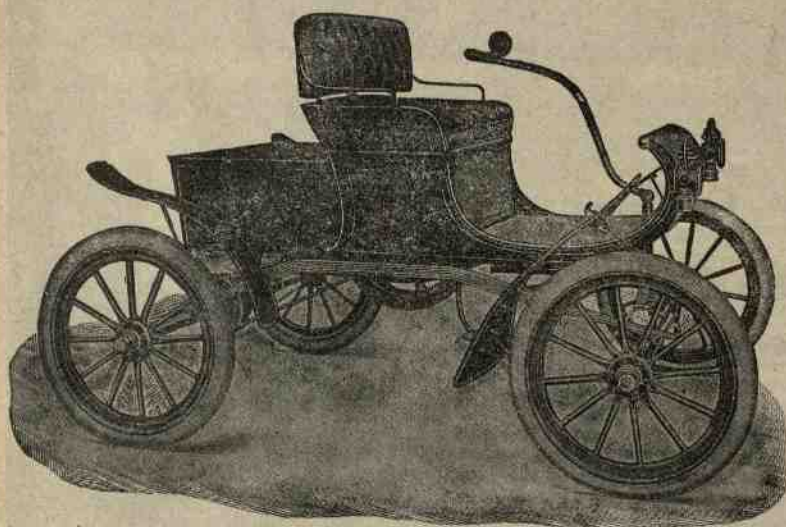
Come ognuno ha potuto constatare giornalmente il cartello delle vendite ha registrato qualche nuovo acquirente delle splendide vetturette

DE-DION BOUTON DA 10-12 HP

riconosciute da tutti come le **più pratiche**, le **più convenienti**, le **più sicure** e le **più economiche**!

Chiedere listini e condizioni all'Agente Generale per l'Italia della Casa De-Dion Bouton:

Ettore Nagliati - Via Ponte alle Mosse, 6, FIRENZE



Prezzo Lire 4000.

Tutti Chauffeurs colla

Oldsmobile

Vetturina Americana della Olds Motor Works di Detroit.

5 HP - Due marce avanti - Marcia indietro - Massima semplicità nel meccanismo - Massima facilità nel maneggio (s'impara in poche ore) - Manutenzione poco costosa - Consumo minimo - Velocità media 30 Km. all'ora - Vince qualunque salita carrozzabile.

Rambler

Modelli 1904

Bicicletta preferita per Semplicità, Solidità, Eleganza e Scorrevolezza

Cataloghi a richiesta.



Agente esclusivo per l'Italia: **VITTORIO CROIZAT** - Via Gioberti, 11-13 - **TORINO**

Il Gran Premio Ambrosiano

Quando nel mese di settembre del 1902, durante la riunione di Como, si sparse tra gli *sportsmen* la voce che il Consiglio direttivo della Società Lombarda aveva votato l'istituzione di un premio di L. 100.000 per la sua riunione di giugno 1904, la notizia venne accolta col massimo favore da tutti quanti si interessano allo sviluppo del puro sangue in Italia, riconoscendo nel gran premio una novella spinta al miglioramento delle nostre razze. Fin d'allora le critiche non mancarono; parve ad alcuni che un sì grosso boccone dovesse necessariamente allettare le scuderie di oltralpe, le quali sarebbero venute con cavalli buoni a mangiarselo, avendo più che mai la convenienza di riserbare parecchi dei loro buoni puledri per la stagione d'Italia, in cui già il « Premio del Commercio » e il « Premio Principe Amedeo » sono corse internazionali.

Due tendenze allora si contendevano il campo nel nostro sport: quella prevalente di protezione

Forse miglior fortuna, e questo dev'essere l'augurio di tutti, è riservato ai futuri « Gran Premi Ambrosiani » che la Società Lombarda ha già stabiliti nei suoi programmi, ma purtroppo non potranno forse mai avere successo pari a quello dei grandi Premi di Parigi. In queste corse, anche quando vi è un cavallo eccezionale, come *Ajax*, i partenti oltrepassano la decina!...

L'allevamento italiano è troppo limitato perchè possa fornire puledri per un gran premio che si disputa in giugno. Da anni la riunione torinese ha dimostrato come pochissimi puledri resistano alle fatiche dell'allenamento fino a quell'epoca: sono troppo delicate le gambe dei nostri galoppatori, sono troppo numerose le spese di scuderie perchè queste si decidano a riservare dei loro puledri per qualche grande occasione. Ed è ormai diventato anche cosa difficile l'importare dei cavalli: i buoni puledri rimangono nelle loro nazioni e non si possono portare via che con gran

«Gran Premio» ha avuto un brillante esito, di cui si saranno compiaciuti i direttori della Società Lombarda. La sconfitta di *The Oak* nel « Premio Principe Amedeo » di Torino ha servito di richiamo alla corsa di Milano, in cui, prima del 5 giugno non si sapeva trovare altro vincitore all'infuori di *The Oak*; la presenza di *Decimètre*, colla monta di Rigby, ha dato il carattere dell'internazionalità alla corsa.



Walter Wright, il jockey di *The Oak*.

Fortunatamente, tra gli applausi del numerosissimo pubblico che si era dato convegno a San Siro, *The Oak* ha vinto e vinto da gran cavallo, battendo ancora una volta *Keepsake*, poi *Decimètre*, *Lord Kirchner*, *Appia*, *Eureka*.

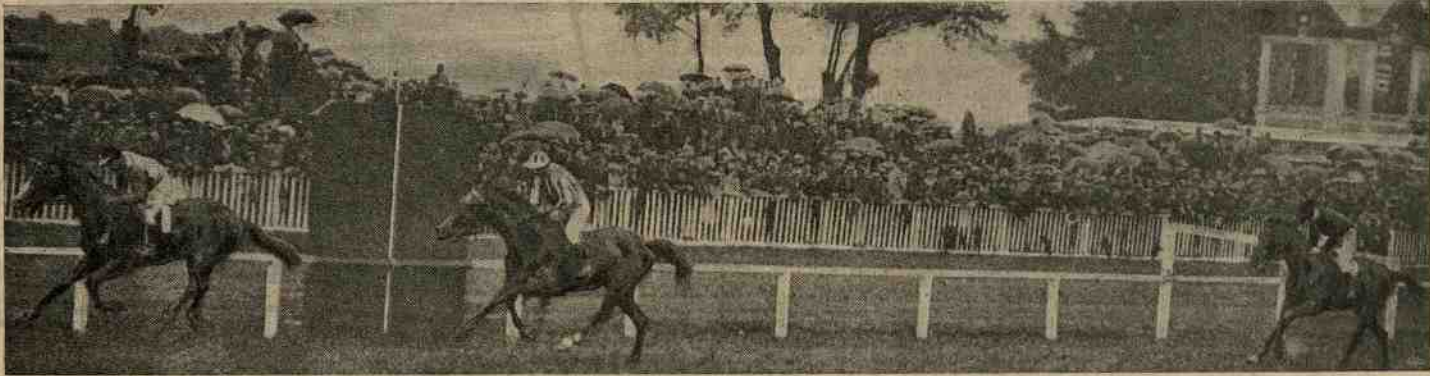
Questa bella vittoria ha riabilitato il vincitore del Derby della sua sconfitta a Torino, che forse, oggi, si può ascrivere alla deficienza di monta. Spettava a Walter Wright, questa vecchia conoscenza del turf italiano, al jockey che aveva vinto il primo Derby italiano, condurre al palo il vincitore del « Primo Premio Ambrosiano ».

Il bravo trainer Thomas Rook fu al pari del jockey e del proprietario cav. Plowden molto applaudito: egli ha avuto la soddisfazione di vincere tre delle quattro più importanti corse d'Italia, il che non è tanto facile. Il Rook aveva pure allenato *Méléagre* del marchese Birago, che nel 1890 aveva vinto a Roma il « Gran Premio del Lazio » pure di L. 100.000, promosso dalla scomparsa società del Lazio.

Ogni parola in favore di *The Oak*, il novello Sansonetto, è superflua: le sue vittorie solo dovrebbero invogliare gli allevatori a servirsi di *The Cellarer*, nelle cui vene corre il sangue di *St-Simon*.

La razza Casilina ha una sorella piena di *The Oak*, una puledra di due anni, *La Quercia*, la quale ha debuttato onorevolmente a Milano nel « Premio delle Bambole »: è ad augurarsi che segua le norme di *The Oak*.

Anche nel giorno del « Gran Premio » è caduta a San Siro la pioggia! Ciononostante il pubblico non si è mostrato restio ed è accorso numerosissimo al campo delle corse, che non si vide mai così affollato: più di trentamila persone

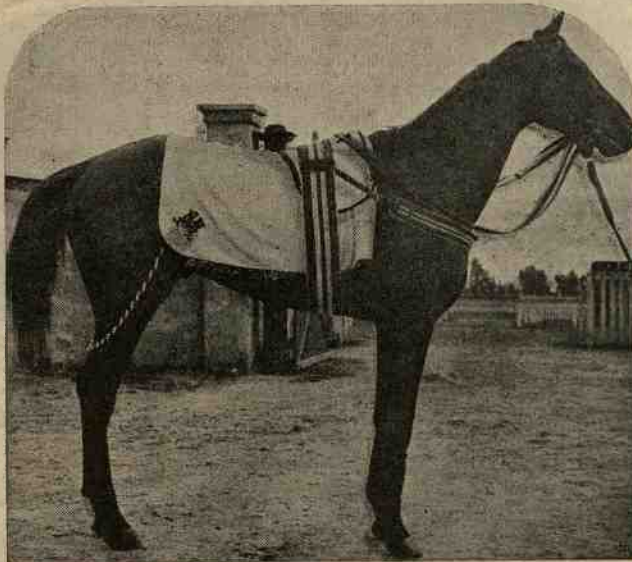


The Oak (Wright).

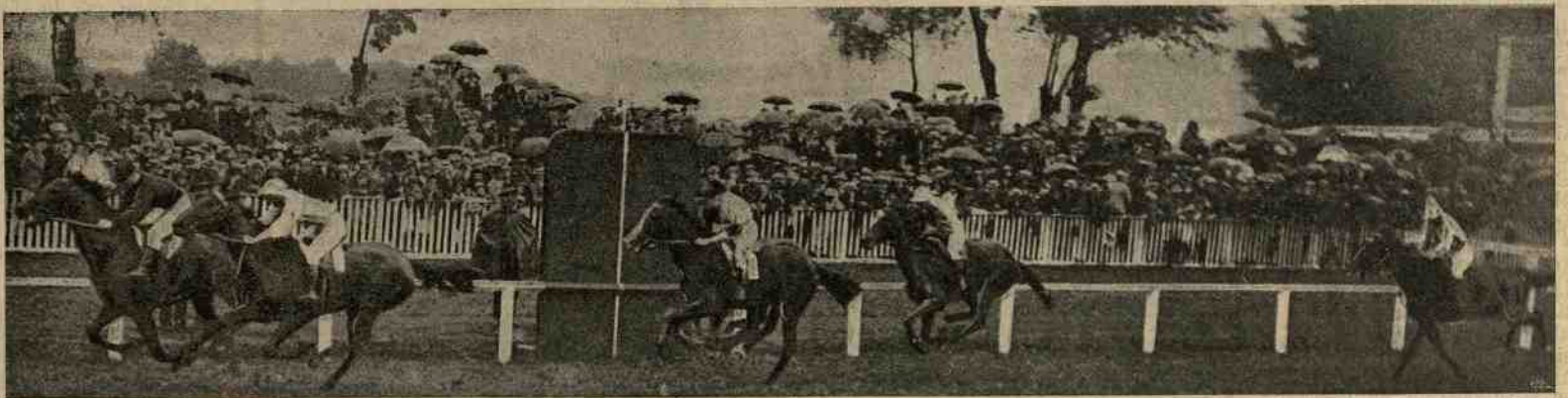
Keepsake (French).
L'arrivo del « Gran Premio ».

per i cavalli indigeni, e l'altra che chiamerei espansionista, che trovava la sua estrinsecazione nella società Torinese, nel di cui premio « Principe Amedeo » i nostri puledri non erano menomamente favoriti di fronte ai cavalli stranieri. Il consiglio prudente e protezionista fu accettato; e ne venne un programma, in cui i cavalli francesi ed inglesi di media classe (così li classifica la clausola di vendita per L. 20.000) devono dare sette chili ai nostri indigeni. I giornali esteri naturalmente discussero e criticarono questo trattamento di favore, quantunque fossero costretti ad ammettere che un buon cavallo straniero può dare sette e più chili al migliore dei puledri italiani.

Giunse il 31 dicembre 1902, giorno fissato per la chiusura delle iscrizioni: una doppia meta si era prefissa la Società Lombarda: procurare l'acquisto di buoni puledri all'estero, i quali, passando a proprietari italiani per le condizioni della corsa, venivano ad esser favoriti; ed ottenere inoltre un numero di iscrizioni tale da compensare moralmente e materialmente il non lieve sacrificio impostosi. Che il primo « Gran Premio Ambrosiano » abbia raggiunto il suo scopo non lo si può dire: nessuna importazione, molte iscrizioni... ma moltissimi *forfeit*, cosicché all'ultimo momento gli iscritti erano sei.



Decimètre, del sig. Morghiloman. 3° arr. nel « Gran Premio ».
(Fot. Foli, Milano).



Decimètre

Appia

Lord Kirchner
The Oak

Eureka

Keepsake

Il « Gran Premio Ambrosiano », 1° passaggio.

(Fot. Tavera Alifredi, Pinerolo).

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.

sacrificio di denaro, il che non è cosa certo conveniente quando vengano destinati a correre nelle riunioni italiane. Dal canto loro le scuderie straniere, per le condizioni della corsa, sarebbero obbligati, salvo rimetterci gran parte del premio, a concorrervi con soggetti di media classe, tanto più che per coincidenza della data colle grandi giornate di Parigi, hanno per queste riunioni impegnato i migliori galoppatori.

Ciò considerato è giusto riconoscere che il

hanno certamente assistito a questa grande corsa. Chissà! se il tempo fosse stato migliore, si sarebbe raggiunta una cifra maggiore. Sarà pel 1905. Assistevano alle corse le LL.AA. RR. i duchi d'Aosta, il conte di Torino e la principessa Luisa d'Orleans.

Uno splendido colpo d'occhio presentavano il *pesage*, le tribune, il prato in cui era vivissima l'animazione.

AUTOMOBILE ACQUEO



Riempimento dei serbatoi.



In piena velocità.
A 32 km. all'ora con motore da 14 cav.

Questo fatto ha certamente influito a far nascere l'idea del battello scivolante sull'acqua, o idroplano, dal piano e la superficie dall'acqua su cui scivola. Con un semplice motore di 14 cavalli De Dion-Bouton, un piccolo e povero 2 cilindri, ben costruito ma non altrettanto forte, il conte de Seubert ha ottenuto, in queste condizioni, che egli medesimo ha dichiarato molto infelice la velocità fenomenale di 35 km. all'ora, che si ottiene oggi solamente nelle navigazioni acquedee con motori della forza di 40 cavalli.



Il conte De Lambert che guida il battello da lui inventato.

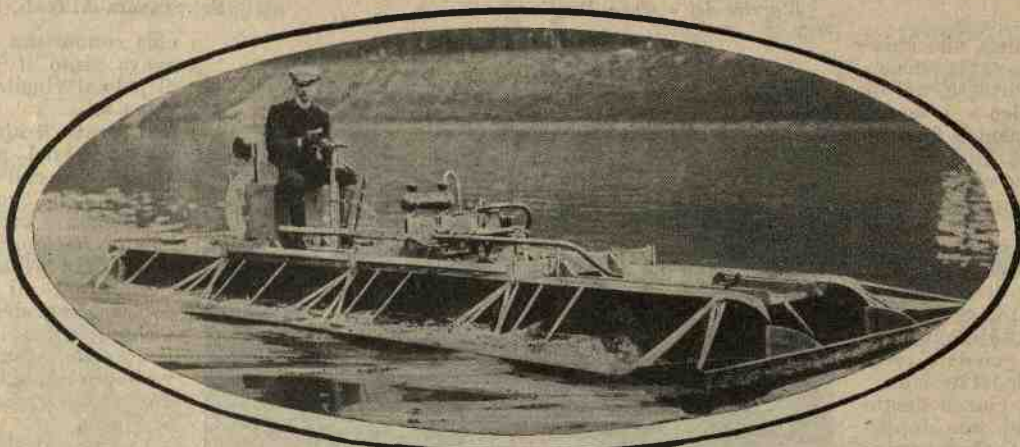
Un nostro corrispondente ha potuto assistere in questi giorni a degli interessantissimi esperimenti fatti con una specie di slitta, che scorre sulla superficie dell'acqua, la quale è stata chiamata: *Battello scivolante o idroplano*. Per l'interesse che l'esperimento ha destato noi offriamo ai nostri lettori qualche fotografia e brevi cenni su questo nuovo mezzo di locomozione acquedea.

Non è certamente la prima volta che si sono fatti degli esperimenti di battelli che scivolano sull'acqua invece di sommergersi in parte, e gli Inglesi sono già avanti in questa specie di esperienze; ma quella a cui abbiamo assistito hanno certamente un'importanza maggiore di quelle fatte precedentemente a Jar-row.

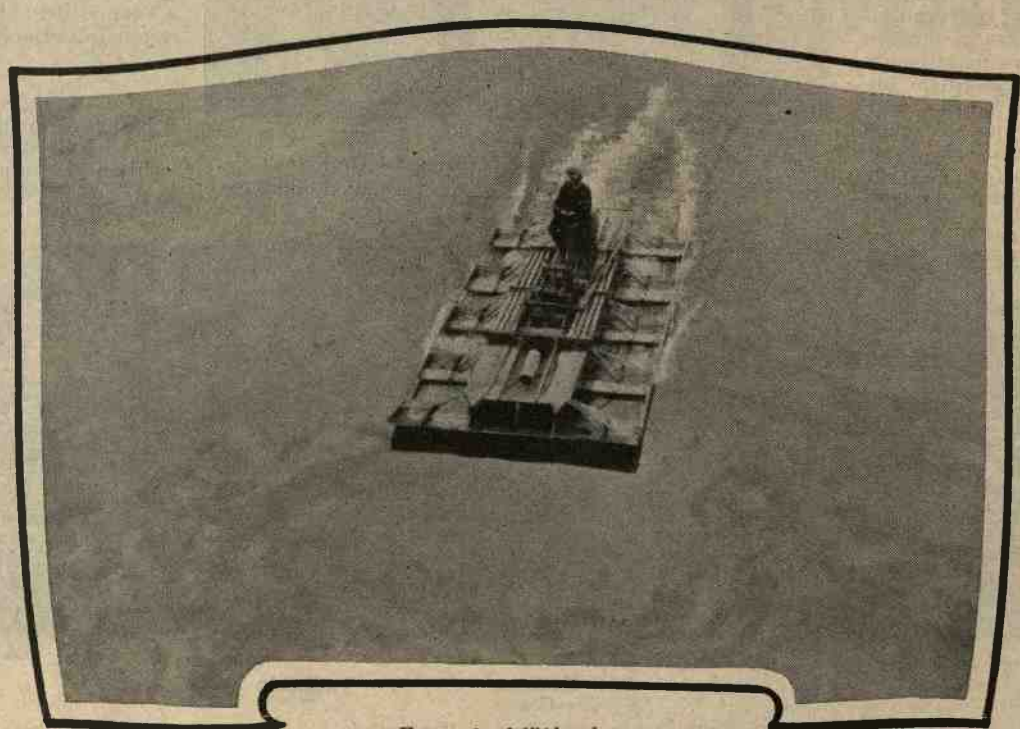
E' da osservarsi che qualunque sia il modo di locomozione impiegato, le grandi velocità non si sono ottenute che mediante la trasformazione del movimento in scorrimento sulla superficie dei corpi sui quali la velocità stessa si produce.

La creazione della velocità della ruota sul suolo, ed i suoi ultimi progressi si sono ottenuti soltanto creando la ruota pneumatica, ciò che vuol dire, della ruota che meglio scorre sul suolo, e che in questo non penetra affatto.

La rotaia di acciaio fu adottata in base ad un concetto analogo, e per lo stesso scopo, e si può dire che teoricamente considerando la superficie d'attrito di un treno, tanto pesante da sfondare certamente il suolo sul quale dovrebbe compiere il suo percorso, questo scivola invece leggermente su di esse.



Da questa fotografia ci si può rendere conto della disposizione dei piani inclinati in marcia.



Fotografia dell'idroplano presa sulla Senna in piena velocità.

D'altra parte è veramente meraviglioso lo spettacolo che offre questo strano ordigno, misurante 6 metri di lunghezza per 3 di larghezza; a fermo i cinque piani inclinati che lo sostengono e che prendono una posizione variabile a seconda della volontà di colui che lo guida in rapporto all'asse di galleggiamento, sono ancora immersi nell'acqua. Ma quando il battello parte, ecco che i piani si sollevano obbedienti alla volontà del pilota; il battello s'inclina; il davanti scivola interamente sull'acqua e solo l'elica s'immerge ancora per trovare il suo punto d'appoggio.

Al disopra dell'acqua l'impressione della velocità si può precisare, è come una volata, e tra l'ansare del motore il prodigioso ordigno parte con una tale facilità, che molti s'ingannano, e non credono possibile che esso raggiunga le velocità che abbiamo detto sopra, ed è necessaria la constatazione del cronometro per crederci ad essa, tanto l'impressione che si riceve per lo sforzo fatto per mettersi in movimento è di cosa facile e semplicissima.

Questo battello pare che sia solamente il precursore d'altri molto più formidabili. Si parla già di costruirne alcuni della forza di 60 cavalli. Poveri battelli a turbina, non hanno altro da fare che ritirarsi degnamente!

Georges Berg.

Per mancanza di spazio nel prossimo numero pubblicheremo la relazione dei Campionati Atletici Italiani svoltisi a Torino in questi giorni accompagnata da illustrazioni dei vincitori delle diverse gare.

THE READY BRAKE
"DUPLIX"
CARLONI'S PATENT

È la più grande Novità del 1904.
Istantaneità fulminea.
Regolabilità cronometrica.
Dolcezza di manovra non mai raggiunta.
Il miglior Freno del mondo per Città e Montagna.
CARLONI'S BRAKE COMPANY - MILANO, Via Giulini, 5.

In vendita presso:
Barnett e Scotti - Fabbre
e Gagliardi - Corrado Frera
e C. - Giulio Marquart e
Comp. - Secondo Prati -
Sironi Oggioni e C. - Luigi
Sacchi - G. Leoni e C.

Le feste sportive di Cuneo

Cuneo, la simpatica e brillante cittadina piemontese, ha avuto il suo quarto d'ora di attività sportiva colla serie di festeggiamenti che ha visto svolgersi nelle sue mura nella passata quindicina.

Anima e iniziatrice di queste feste — che oltre a recare un vantaggio cittadino col cresciuto movimento dei forestieri, hanno anche il nobile scopo di sempre più spingere verso l'educazione sportiva la gioventù piemontese — fu la benemerita e attiva Società *La Rola*, che già altre brillanti affermazioni sportive conta al suo attivo e il cui nome è noto ormai nella famiglia sportiva italiana come quello di uno dei migliori centri di propaganda. (Basti per tutti ricordare la gita in Francia e le accoglienze fatte ai ciclisti francesi).

Il programma di questi riuscitissimi festeggiamenti comprendeva delle gare podistiche, il torneo di scherma, il convegno ciclo-automobilistico e delle gare di tiro.

La gara podistica, alla quale si iscrissero ben 20 concorrenti, era divisa in due categorie. Il pubblico numerosissimo e plaudente formava una fitta siepe sul percorso (Km. 10) acclamando vivamente i vincitori al traguardo (Piazza Vittorio Emanuele).

I risultati furono i seguenti:

Prima Categoria: 1° Stobbione Francesco di Torino, primo premio, L. 30 (ore 0.36'). — 2° Gila Francesco di Torino, 2° premio, L. 20 (ore 0.36'4"). — 3° Mannello Carlo di Cuneo, 3° premio, L. 10 (ore 0.37').

Seconda Categoria: Giunsero insieme Allasia Armando, Viganò Attilio, Gosio Francesco, tutti della Società Podistica di Cuneo, ai quali vennero assegnati i tre primi premi.

Il Convegno ciclistico ed automobilistico contrariato un po' dal tempo piovoso, riuscì in modo superiore all'aspettativa, convenendo qui circa 400 ciclisti ed automobilisti.

Caldi e nobilissimi discorsi inneggianti allo sport che affratella tutte le classi di persone, furono pronunciati dal presidente della *Rola*, dal cav. avv. Brignone, di Pinerolo (presidente di quel club sportivo), dall'avv. Dompè, presidente dell'Unione Ciclisti di Soprano, dal sig. Motiglia, di Savigliano, ecc.

Tra le squadre presenti nel convegno ricorderemo quella degli Automobilisti di Pinerolo, l'Unione Ciclistica di Fossano, il Club sportivo di Pinerolo, il Circolo ciclistico operaio di Savigliano, la sezione degli *Audax* di Cuneo, il Veloce Club di Alba, l'Unione Ginnico Ricreativa di Saluzzo, la Società Podistica Cuneo e le rappresentanze degli *Audax* di Torino, Savona, Alessandria, Asti e del Touring di Tortona.

Il Torneo di Scherma che era internazionale ha riunito un gruppo poco comune di tiratori fra cui alcune tra le migliori lame d'Italia come i maestri Colombetti, Tagliaferri, Weysi, Tiberini, Tamborini, Rodolfi, Cuomo, Schieppisi, Rufini e i dilettanti Jarach di Torino, Pieroni di Pisa, Alfieri di Milano, Azzena, di Torino.

Nel Torneo di Cuneo, che fu indetto dal Club d'Armi Cuneese e di cui fu solerte preparatore il bravo maestro De Santis, fece la sua ricomparsa in Italia, il noto maestro Vittorio Sartori — che da alcuni anni e con successo grandissimo si è stabilito a Buenos-Ayres.

Il bravo maestro Colombetti di Torino vinse i due gironi di sciabola e di spada per maestri, seguito nel primo da Rufini, Tagliaferri, Rodolfi, e Cuomo e nel secondo da Tagliaferri, Tiberini, Cuomo e Neysi.

Il girone di spada dilettanti fu vinto da Pieroni, 2° Jarach, 3° Azzena, 4° Visconti, 5° Massara.

Il girone sciabola fu 1° Jarach, 2° Visconti, 3° Pieroni, 4° Di Dio, 5° Alfieri.

La poule spada dilettanti fu vinta da Pancaldi, 2° Cabri, 3° Monti; quella di sciabola da Benigni, 2° Monti, 3° De Bernardi.

Nella gara ufficiali (spada) 1° Vitalini, 2° Massara, 3° Marcello; (sciabola) 1° Massara, 2° Di Dio, 3° Robba.

Nella gara giovanetti 1° Collino Pansa, 2° e 3° De Paolini Arturo e Riccardo, 4° De Bernardi.

Premi di squadra furono assegnati al maestro Gallanzi, e ai maestri De Santis, Marullo e Chiochio.

Ricordi d'Accademia al maestro Vittorio Sartori e al capitano conte Fè d'Ostiani.

..

Nelle gare di tiro si distinsero il signor Giuseppe Savanco di Bra (1° premio tiro al piattello e tiro alla lepre) e i signori avv. F. Longo, Giuseppe Peroldo, Giuseppe Giachino, Ernesto Abrate, Americo Lamesi, Francesco Bioglio, Marchisio Pietro, Chiaffredo Manino, Agostino Beltrandi, ecc.

La Società *La Rola*, i suoi attivi e volenterosi soci di cui è degno capo l'egregio Avv. P. B. Rossi, può andar fiera dei risultati di queste sue gare in cui ha affermato la sua fiorente attività nei diversi rami di sport cui attende con lodevole tenacia.

E. Brondi.

Echi del Concorso Ginnastico di Firenze

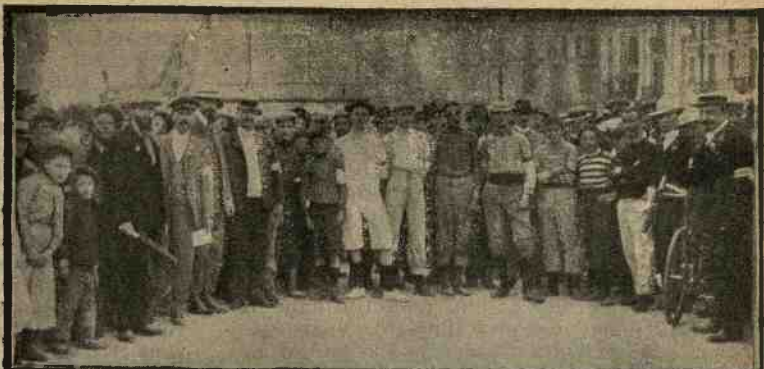
Sciogliendo la promessa fatta nel precedente numero diamo l'elenco dei premiati nel Concorso Ginnastico di Firenze giustificando l'importanza dell'avvenimento tutto lo spazio che dobbiamo sacrificare a questo elenco.

Società estere — Gare di squadra A. — Corona d'alloro. Sezione Ginnastica (Ginevra), Palestra Ginnastica (Chiasso), Association de la Seine (Parigi), Sezione Ginnastica (Lugano), Sezione Ginnastica (Mendrisio), Club Francese (Tunisi), Manner Turn Verein (Monaco), Mostagahemoise (Mostaganem), Oranaise (Orano), Svizzeri (Milano).

Corona di quercia — L'Onneur (Lilla).

Gare di squadra B. — Corona d'alloro. L'Esperance (Antibes).

Società italiane — Gare di squadra A. — Corona d'alloro. Pro Italia (Spezia), Palestra (Ferrara), Virtus (Bologna), A. Doria (Genova), A. Doria (Rieti), Partenopea (Napoli), Forti liberi (Monza), Panaro (Modena), Voluntas (Milano), S. F. Neri (Genova), Palestra Ginnastica (Firenze), Pro Patria (Milano), Francesco Ferruccio (Pistoia), F. Virtù (Novi), L. Colombo (Genova), Rubattino (Genova), Marziale (Terni), Mediolanum (Milano), Fratellanza (Savona), Palestra (Cassano), Unione (Udine), Juventus (Venezia), Fortitudo (Schio), Società Ginnastica Italiana (Tunisi), Ginnastica (Novara), Pro Sestri (Sestri), B. Fortebraccio (Pergugia), Pro Patria (Bari), Amicore (Cagliari), Pavese (Pavia), Umberto I (Vicenza), Unione e Forza (Rovigo), Gallarate (Gallarate), Libertas (Pistoia), Fortitudo (Bologna), Fortitudo (Castellanza), Pro Novara (Novara), Pro Italia (Milano), Unione e Forza (Saronno), Roma, Pro Patria (Carrara), Pro Patria (Busto Arsizio), Sampier-



1. (in alto). La partenza della 11ª cat. dei podisti. - 2. (a destra) Avv. G. B. Rossi, presidente della Rola. - 3. Rag. E. Brondi, direttore della sezione automobilistica della Rola. - 4. Fornari, direttore della sezione podistica. - 5. Gli automobilisti di Pinerolo al Convegno di Cuneo. - 6. Boni, direttore della sezione ciclistica. - 7. Avv. G. Berardengo, vice presidente. - 8. Dott. Araudo, direttore della sezione caccia e tiri. - 9. M. E. De Santis, direttore di scherma. - 10. Gruppo dei partecipanti al torneo e della Giuria. (Fot. cav. Garaffi, Cuneo).

darenese (Sampierdarena), Labor (Seregno), Manner turn Vere (Monaco), Club (Spezia), Ghidanzoni (Lecco).

Corona di quercia: Palestra (Padova), Reyer (Venezia), Men Sana (Siena), Fratellanza (Modena), Club Atletico (Firenze), Fanfulla (Lodi), R. Bruni (Anghiari), Pro Lissone (Lissone), Vitt. Em. III (Valdagno), Libertas (Mestre), Forti e Liberi (Forlì), Libertas (Viareggio), Garibaldi (Messina),



Lozier Motor Company
Plasburg (New-York)

Il più grande Stabilimento del mondo dedicato esclusivamente alla fabbricazione di Motori a benzina per barche.



Chiedere preventivi e cataloghi agli Agenti Generali per l'Italia:
Ing. MAGNANO e ZUNINI - Savona.

“EADIE”
“WILSON”

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

Rappresentante per tutta l'Italia con Deposito.

Milano - GIULIO MARQUART - Milano

Gabrielli (Rovigo), Don Bosco (Sampierdarena), Club Atletico (Savona), Club Atletico (Ravenna), Petrarca (Arezzo), Etruria (Prato).

Gare obbligatorie di squadra. — *Gara B.* — Corona d'alloro: Fortitudo (Bologna), Virtus (Bologna), Comense (Como), Andrea Doria (Genova), Mediolanum (Milano), Francesco Ferrucci (Pistoia), Forti e Liberi (Rovigo), Roma (Roma), Club Sport (Spezia), Soc. Ginn. Torino (Torino), Gran Sasso (Teramo), Club Sport (Trieste), Unione (Voghera), Fratellanza (Savona).

Corona di quercia: Unione Ginnastica (Trento), Ginnastica (Este), Sport Club (Savona), Sempre Avanti (Bologna), Soc. Ginn. (San Giovanni in Persiceto), Unione e Forza (Rovigo), Vogherese (Voghera), Fratellanza (Modena), Ricreatorio B. Prati (Roma), Pro Vercelli (Vercelli), Palestra Ginn. (Firenze), Virtus (Lissone), Panaro (Modena), Libertas (Pistoia).

Squadre femminili. — Corona d'alloro: Insubria (Milano), Fratellanza (Modena), Panaro (Modena), Libertas (Pistoia), Ricreatorio Margherita (Roma).

Gare individuali. — *Gara individuale artistica.* — *Seniori.* — Corona d'alloro: Cibeo (Genova), Frascaroli (Modena), Leck (Chiasso), Martinez (Horain), Ducret (Ginevra), De Simoni A. (Milano), Gualeni (Genova), Vehager (Genova), Brali (Modena), Ronzoni (Milano), Garbarini (Genova), Frova (Vercelli), Sanghinetti G. (Genova), Cagnola (Milano), Bottello (Milano), Cotti D. (Bologna), Ma-

rilli (Rieti), Bonfiglio (Savona), Medici G. (Bologna), Torretta (Milano), Cotti D. (Bologna), Bixio (Genova), Nava E. (Savona), Nava G. (Milano), Favero, Gabrielli P. (Rovigo), Pavanello (Sestri), Piotti (Milano), Santhies (Ginevra), Cappellari P. (Milano), Bruni (Modena), Ravenna (Savona), Zunino G. (Savona).

Ginnasti anziani. — Medaglia d'argento: Marchisio (Genova), Mariutto (Gallarate), Keller (Monaco), Vivi (Belluno), Marinoni (Milano), Giunand (Lugano), Faber (Lipsia), Santamaria (Milano), Voelckel (Parigi), Becherucci (Pistoia), Quaglia (Este), Branzani (Verona), Rossi (Bologna), Cornelio (Savona), Cavalli (Varese), Devineck (Lilla), Savio (Torino), Desue (Lilla), Tifi (Roma), Baccas (Venezia), Levati (Busto Arsizio), Milani (Rovigo),

Il Re al Concorso Ginnastico di Firenze.



1. Gruppo dei rappresentanti delle Federazioni estere. - 2. On. Sanarelli vice-presidente della Federazione. - 3. S. M. il Re. - 4. Il Gen. Duca. - 5. On. Niccolini, sindaco di Firenze. - 6. Sen. Todaro. - 7. S. A. R. il Conte di Torino. - 8. Il prefetto Anarato. (Fot. Sbisà).

Salto in altezza. — Campionato: 1. Pizio Orio, Milano; 2. Niccoli Giovanni, Milano; 3. Brambilla Emilio, Milano; 4. Righetti Carlo, Bologna; 5. Monari Romeo, Bologna.

Salto in lunghezza. — Titolo di campione: 1. Torretta Gaspare, Milano; 2. Sassoli Antonio, Bologna; 3. Brambilla Eugenio, Milano; 4. Niccoli Nino, Milano; 5. Grassi Giacomo, Milano.

Salto coll'asta. — Campione: 1. Frascarola Carlo, Modena; 2. Valveti Dorval, Modena; 3. Monari Romeo, Bologna.

Corsa veloce, m. 100. — Titolo di campione: 1. Torretta Gaspare, Mediolanum, Milano; 2. Salvio Alberto, Modena; 3. Brambilla Emilio, Milano.

Corsa di mezzo fondo piano, m. 1000. — Titolo di campione: 1. Penna Roberto, Genova; 2. Longhi, Genova; 3. Galluzzi.

Corsa di resistenza, 10 km. — Titolo di campione: 1. Fava Aldo, Bologna; 2. Bacciarini Gioacchino, Venezia; 3. Nazzarella, Napoli; 4. Cappellini Attilio, Pistoia.

Marcia di resistenza, km. 20. — Diploma di campionato di squadre: Società Ginnastica, Ferrara.

Titolo di campione: 1. Pollini Mario, Bologna; 2. Pasquali Umberto, Bologna; 3. Bolla Giuseppe, Milano.

Lotta greco-romana. — Titolo di campione: 1. Pellegrini Alessandro, Pro Italia, Spezia; 2. Pellegrini G., Pro Italia, Spezia; 3. De Virgilio, Pro Italia, Spezia.

Campionati nazionali. — *Campionato del calcio (foot-ball).* — Titolo di campione italiano: 1. Cricchet-Club, Milano; 2. Andrea Doria, Genova.

Campionato di palla vibrata. — Titolo di campione italiano: 1. Umberto I, Vicenza; 2. Mediolanum, Milano.

Campionato di tamburello. — Titolo di campione italiano: 1. Barabino, Sampierdarena; 2. Palestra Fiorentina, Firenze.



La squadra femminile di Messina eseguisce alcune e applaudite esercitazioni davanti a S. M. il Re.

gnegnat (Ginevra), Bacchelli (Modena), Tuzzi R. (Roma), Maggiori (Sampierdarena), Dreckse (Monaco), Rey (Monaco), Vedeur Messi (Parigi), Lelen (Parigi).

Gara atletica. — *Seniori.* — Corona di quercia: Brambilla (Milano), Ceci (Rieti), Navler (Ginevra), Rapazini (Savona), Torretta (Milano), Nascimbene (Pavia), Pizzio (Milano), Piccalga (Milano), Belano (Novara), Re (Novara), Fouque (Algeria), Tu-

Dupas (Lilla), Boiti (Trieste), Barbagelata G. (Genova), Scherb (Parigi), Maraschin (Schio), Biliotto (Schio), Huvier (Parigi), Poe (Lilla), Verraeghen (Lilla), Scarpa (Vicenza).

Campionati individuali. — *Campionato sollevamento peso.* — 1. Ruggeri Stanislao, Genova; 2. Cammillo Tullio, Padova; 3. Refara Giuseppe, Genova, Zocchi Giuseppe, Roma, Gargano Andrea, Genova.

Guardando giù da 2000 metri d'altezza

In questa settimana si ebbero a Torino i grandiosi spettacoli areonautici che già tanto successo ebbero a Genova e a Milano. Nella prima ascensione libera partirono il pallone Genova di metri cubi 400, montato dal giovane sportsman genovese sig. E. Roccatagliata, vice-presidente della Società Andrea Doria, che è uno dei neofiti di questo nuovo e interessantissimo sport e che si è rivelato nelle parecchie ascensioni già eseguite un areonauta dotato di coraggio e di sangue freddo. Nella naricella del pallone Centauro, di m. c. 800, guidato dal capitano Brunner, per gentile invito degli impresari Chiarella e Dellepiane, prese posto il nostro Direttore cav. Nino G. Caimi unitamente al collega Guglielmo Emanuel della Stampa. L'ascensione, malgrado il tempo sfavorevole, fu presentata da un pubblico enorme, fra cui S. A. R. il Duca di Genova, e riuscì ottimamente. Dopo due ore di viaggio il Centauro prende terra felicemente a qualche chilometro da Rivoli, nelle vicinanze della villa del collega avv. G. B. Rossano, che prodigò ai colleghi la più larga ospitalità. Il motociclista sig. Rivetti, montante una macchina Pasoni, vinse la gara indetta dal nostro giornale, per chi avesse primo raggiunto i viaggiatori.

Assieme ad alcune impressioni di viaggio del nostro Direttore, pubblichiamo alcune originali e interessanti fotografie da lui eseguite a oltre 1000 metri d'altezza e che possono dare un'idea del differente aspetto che assumono le cose viste da quell'altezza e del meraviglioso spettacolo che sono chiamati a godere i fortunati viaggiatori d'un grande pallone.

N. d. R.

Dato che la vostra buona stella vi faccia incontrare in un antico amico d'infanzia divenuto ardimentoso areonauta, come accadde a me con l'ottimo Roccatagliata, dato ancora che la fortuna valicando i nostri meriti vi faccia ottenere da due

impresari gentili e cortesi come Chiarella e Dellepiane un biglietto di passaggio (andata e ritorno) per un viaggio aereo, sapete qual'è la dif-

ficoltà maggiore e il maggior pericolo contro cui deve lottare chi sta per debuttare come areonauta? Le chiose, i commenti, i saluti o gli auguri degli amici e di tutti coloro che sanno la notizia.

E' tutta una gamma di esclamazioni, di consigli,



Veduta di Torino presa sul Centauro a 600 metri dal sig. Nino G. Caimi. (1. Mole Antonelliana, 2. Palazzo Madama, 3. Palazzo Reale).



La partenza del pallone Genova montato dal brillante sportsman E. Roccatagliata di Genova. (Fot. Ambrosio).

di ragionamenti, che vanno dal crollare del capo dubbioso, al sorriso di compassione, dal tentativo di dissuadervi, all'arrivederci pronunciato in forma interrogativa e che trova la sua vera e significativa espressione in un'unica frase: *io già non ci andrei!*

E siccome loro non vi andrebbero, così voi che la pensate diversamente, non potete che essere poco sano di mente e ben stanco di vivere i vostri giorni in questo basso mondo.

E notate che non parlo che del parer contrario che vi manifestano gli amici, omettendo con intenzione le difficoltà e gli ostacoli che possono venire.... dall'altra parte dell'umanità.

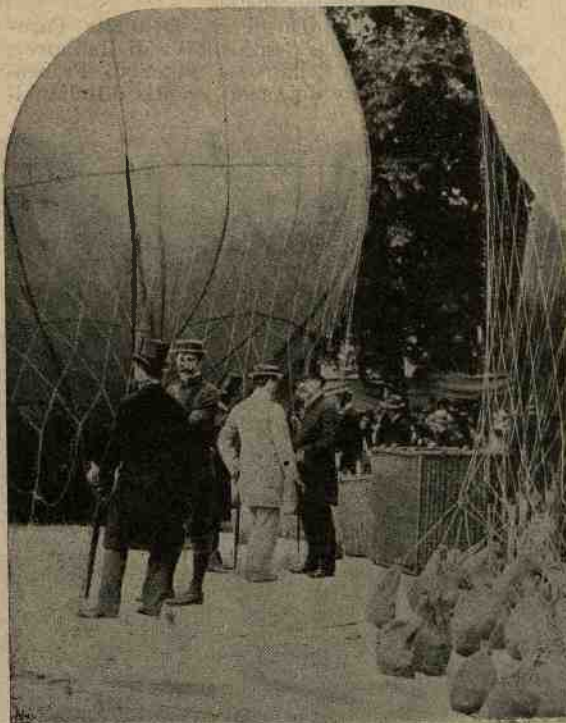
Per cui se sbracciando sotto l'infuriare di queste doccie fredde che minacciano da ogni lato il vostro entusiasmo, riuscite a trarlo in salvo e a imbarcarlo ancora vivido e acceso con voi nella navicella, potete con legittimo orgoglio vantare la vostra impresa.

E badate di farlo poichè l'unico vanto di un viaggio aereo è davvero il *beau geste* di chi decide di partire; tutto il resto non è che un succedersi di sensazioni piacevolissime e nuove che vi possono dar diritto tutt'al più all'invidia ma non certo all'ammirazione di chi rimane su questa povera terra.

La più forte e la più bella delle sensazioni areonautiche è indubbiamente la partenza e questa non soltanto perchè è la prima e quindi lascia tracce come accade del primo amore e del primo fallo, ma perchè la trasformazione che si viene operando sotto il vostro sguardo di tutto quanto vi circonda, è

ancor più grandiosa e suggestiva che non l'aspetto definitivo che assumeranno le cose e gli uomini visti di lassù.

Infatti a cominciare dalla figura umana che voi siete abituato a considerare ergentesi maestosa sulle gambe e nella quale la testa rappresenta la corona del bellissimo edificio, voi la vedete successivamente diventare una faccia in cui la punta del naso rappresenta il punto più alto e sotto cui sta un sostegno di cui sfuggono i contorni e le dimensioni per non rimanere poi che un punto nero rassomigliante a una formica di cui solo collo sforzo massimo del binocollo riuscite



S. A. E. il Duca di Genova visita i palloni Centauro e Genova prima della partenza.

a scoprire le piccole zampine che danno il movimento.

E gli alberi? Voi avete sempre creduto di poterli definire un tronco più o meno grosso, su cui sta un ciuffo di foglie sostenute dai rami. Non è vero. A mille metri vi accorgete che non sono che dei piccoli mucchi rotondi di foglie disposti simmetricamente sui bordi delle strade, come se il tronco fosse d'un tratto sprofondato nel suolo e avesse lasciato alla superficie le sole foglie.

Le case poi che voi avete spesso ammirate nelle loro linee superbe, nelle tinte svariate, nei fregi artistici, assumono un aspetto unico, una tinta sola, un'unica espressione: dei rialzi conici di ardesia grigia, nera, sostenuti da piccoli alveari che circondano delle profonde buche quadran-



La folla che assisteva alla partenza del Centauro. (Fotografia presa dalla navicella del pallone dal sig. Nino G. Calmi).

golari corrispondenti ai cortili. Ricordate certi dolci che si potrebbero definire un buco rotondo attorno a cui si alzano delle dolci pareti?

I fiumi non sono che grandi e chiare serpi che pigramente si snodano tra il verde della campagna, le strade piccoli nastri bianchi, ora tesi, ora ricadenti in curve, i campi un'infinita varietà di quadrilateri a cui la differente coltura fa assumere una impensata varietà di tinte, che vanno dal biondo-giallo delle spiche di grano al verde cupo dei prati erbosi.

Il treno non è più che un pennacchietto di fumo bianco sotto cui lentamente scodinzola una



I viaggiatori del Centauro (Cap. Brunner, G. Emanuel e Nino G. Calmi) rispondono ai saluti della folla al momento della partenza. (Fot. Ambrosio).

breve coda nera. Gli automobili in velocità sembrano pigri mosconi e solo l'eco delle loro cornette vince il silenzio suggestivo degli spazi e nettamente risuona anche a 1500 metri.

Questo spettacolo nuovo, originale, suggestivo, sorprende, impressiona, vince e soggioga al primo balzo che il viaggiatore fa nell'aria ma rimane poi uniforme fino al momento della discesa, quando cioè avvicinandosi a terra si vedono gradatamente le cose e gli uomini riprendere l'antico aspetto e reincarnarsi negli antichi contorni, tanto che al primo momento non sapete se la visione del sogno è quella che avete veduta lassù o quella che tornate a rivivere.

Ma anche questa breve e felice permanenza nel regno dell'aria è sufficiente per operare la conversione del più timoroso viaggiatore e fargli sentire alla discesa tutto il rammarico di ritornare su questo nostro pianeta e di lasciare quel piccolo guscio di vimini vagante nell'aria nel quale si sono vissute tante sensazioni nuove e indimenticabili.

Il sentimento della paura, il timore del pericolo, chiederanno i lettori?

Non esiste.

Avviene in pallone quello che accade in automobile dove allorchè sentiamo il fascino e la voluttà della velocità si atrofizza ogni sentimento di pericolo e dimentichi e felici ci abbandoniamo alla sensazione del moto.

Così in pallone. Chi ricorda le centinaia di metri che ci separano dalla terra, pensa che la legge fisica della gravitazione potrebbe spingere i suoi artigli fino lassù?

Le sensazioni nuove e bellissime che per gli occhi ci scendono nello spirito tutto lo assorbono e lo dominano e

all'areonauta che tiene la corda della valvola tra le mani, chiedete un sola cosa: andare più in alto, sempre più avanti nello sconosciuto e nel mistero.

Tale è l'anima umana, incapace ad albergare una parte benchè minima della somma delle sensazioni che già conosce ed ha goduto, si getta avida e assetata per nuove strade e tutta si scuote e si inebria in questa tormentosa ricerca del nuovo e del meglio in cui è la vera cagione del progresso civile e dell'infelicità umana.

Nino G. Calmi.



FRNET - BRANCA
Specialità dei
PRATELLI BRANCA - MILANO

AMARO, TONICO
Corroborante, Digestivo

Guardarsi dalle contraffazioni

In attesa della Gordon Bennett

La carovana italiana ad Hombourg

Mentre il nostro giornale va in macchina e fervono al Taunus gli ultimi preparativi della grandiosa organizzazione di questa prova, cominciano ad affluire ad Hombourg *chauffeurs* e personalità sportive da ogni parte del mondo. Al momento in cui scriviamo la carovana italiana, a cui il nostro giornale ha recato il contributo dell'organizzazione, si è completata e attraverso la Svizzera viaggia un gruppo di automobili italiani composto dei signori: conte Emanuele Cacherano di Bricherasio, presidente del C. A. di Torino; ing. Cesare Gamba, presidente del C. A. di Genova; cav. Augusto Massoni, presidente del C. A.

momento a parteciparvi, causa la morte del padre. Cordiali e festose accoglienze si preparano a questa carovana che rappresenterà l'automobilismo italiano a quel convegno internazionale.

Il conte di Bricherasio, come presidente del C. A. di Torino, è stato ufficialmente invitato al gran banchetto a cui parteciperà l'Imperatore e ai vari congressi in cui si discuteranno importanti problemi automobilistici.

Oltre alle offerte di ospitalità fatte alla Carovana italiana dalla « Continental » di Hannover, registriamo quella della Casa Peter di Francoforte, che a mezzo dei suoi agenti d'Italia si-

ficiente titolo d'orgoglio per il coraggioso tentativo della Fiat l'essere nel numero degli attori di questo grande dramma, e poter dimostrare la bontà dei suoi prodotti e dei suoi conduttori con una marcia regolare, che permetta alle vetture di finire con onore il percorso.

Dove però non possono arrivare le nostre aspettative timorose di delusione, arrivano i voti più caldi e sinceri della *Stampa Sportiva* per la migliore affermazione del nome italiano nella prova mondiale del Taunus.

In attesa di registrare, commentare e illustrare colla dovuta diffusione e solerzia i risultati di questa gara, il nostro giornale presenta ai lettori un gruppo in cui figura un gran numero di personaggi più noti del mondo automobilistico francese, preso durante le eliminatorie francesi, ossia durante la prova generale di questa grandiosa rappresentazione.



Salleron. Girardot. Berteaux.
Giraud. Rotschild.

Huillier.

Henri Deutsch. |
Le Blon. R. de Kniff.

Jarrot |
sul peso. Brasier.

Turcat. |
Thery.

di Milano; marchese Renzo Ginori-Lisci, vicepresidente del C. A. di Firenze; ing. Scognamiglio di Napoli, sig. Meda di Milano, dott. F. Tapparo di Torino, Sir Friedlaender di Milano, cav. Giovanni Agnelli di Torino, marchese Domenico Pallavicini di Genova, sig. Carlo Rezzonico di Torino.

Il nostro condirettore avv. Cesare Goria-Gatti, che aveva preparato la gita e che doveva dirigerla, ha dovuto pur troppo rinunciare all'ultimo

gnori Fabbre e Gagliardi, ha messo a disposizione degli automobilisti italiani i suoi *garages* e le sue officine che si trovano nelle vicinanze di Francoforte.

Siamo alla vigilia della grande prova ed i pronostici della vittoria sono sempre più incerti e bui. La *Mercédès* colle due vetture tedesche e le due austriache si presenta come la più formidabile concorrente e ben difficilmente gli sfuggirà la vittoria. Sarà quindi un titolo d'onore la conquista dei posti dietro di questa.

Quali sono le probabilità dell'Italia per questa conquista? Difficile è dirlo trattandosi di concorrenti che finora non si incontrarono. Legittime però sono le migliori speranze, perchè all'Italia compete un secondo o terzo posto come nazionalità, e comunque sia crediamo che sarebbe suf-

La Gara Automobilistica Internazionale del Ceniso

(10 Luglio 1904)

Il Prefetto di Torino marchese Guiccioli non poteva scegliere un mezzo migliore per cingersi dagli *sportsmen* torinesi, lasciando grata memoria di sé, che accordando il tanto sospirato, e per due anni mensilmente chiesto, permesso alla gara Susa-Moncenisio.

L'indimenticabile successo che questa prova, lanciata per la prima volta dal nostro giornale nel 1902, ha avuto al suo primo svolgersi costi-

Grand Hôtel Ville et Bologne - Torino

Corso Vittorio Emanuele, 60 (in faccia alla Stazione di P. N.)

Prezzi moderati - Luce elettrica - Bagni - Caloriferi - Garage.

Il preferito dagli *sportsmen*. L. GUERCIO, prop.

"HAMMER"
"PERRY"

LA MIGLIORE SERIE PER BICICLETTE
CATENE E SERIE PER BICICLETTE

VENDITA ESCLUSIVA
Ditta LUIGI SACCHI di Bozzi Durando e C.
MILANO

Chiedere cataloghi: Ciollamo - Soprascarpe - Impermeabili - Prodotti gomma.

tuiva la miglior garanzia di riuscita successivamente e il Club Automobilisti d'Italia di Torino ha tentato quindi, pur troppo invano, di far disputare questa riunione che come importanza tiene il primato nel mondo automobilistico italiano.

Finalmente quest'anno la concessione sollecitata è giunta e sebbene non troppo tempo separi l'annuncio della gara dalla sua effettuazione è facile prevedere che tutte le fabbriche italiane e parecchie di quelle estere risponderanno all'appello e pel 10 luglio potremo ancora veder riunite sulla Piazza di Susa, ai piedi della bella strada napoleonica che si arrampica, sui 2000 metri d'altezza del Cenisio la migliore e più completa rappresentanza della vittoriosa industria automobilistica moderna.

Completamente assorbita l'attenzione del mondo motorista in questa settimana dalla grande corsa della Gordon Bennett, col chiudersi di questa

bilisti d'Italia di Torino ha compilato di questa prova contribuisce coll'importanza dei premi ad assicurarne il successo. Si tratta infatti di un complesso di L. 5000 in contanti come premi, più le quattro grandi Coppe *challenge* che si riallacciano a questa prova e cioè:

Alla Coppa Principe Amedeo (riservata alla vettura che avrà coperta la distanza nel minor tempo senza distinzione di categoria o di nazione); la Coppa Nazionale (riservata alla miglior vettura nazionale); la Coppa Berteaux (destinata al Club a cui appartiene il primo dei turisti) e la Coppa della « Stampa Sportiva » (destinata alla prima delle motociclette sotto i 50 kg.).

Nel programma venne molto opportunamente conservata la categoria turisti a cui potranno partecipare tutti i possessori di automobili con vetture in assetto da viaggio e portanti il completo dei posti.

(oltre 800 kg., coi quattro posti occupati). Entrata L. 20. — 1° premio, oggetto artistico; 2° id. id., 3° medaglia argento.

II. Vetture leggere (fino ad 800 kg., con 2 posti occupati). Entrata L. 15. — 1° premio, oggetto artistico; 2° id. id., 3° medaglia argento.

III. Veturlette (fino a 600 kg., con 2 posti occupati). Entrata L. 10. — 1° premio, oggetto artistico, 2° id. id., 3° medaglia argento.

L'organizzazione di questo importante avvenimento è stata assunta dalla Direzione del Club Automobilisti d'Italia di Torino, la quale ha chiamato a completare il Comitato ordinatore il cavaliere Arturo Ceriana, l'avv. Giovanni Negro, il tenente Umberto Emanuele e il nostro direttore rag. Nino G. Caimi.



de Vallett | Tart su Panhard. | Clément. | C.te Bécopé. | Barone di Zuylen. | « La Tarasque » | Pelsner. | Gobron.
Meccanico di Thery. | Georges Corneau. | vettura di Rougier. | Emilio Mors.

verso il Cenisio si volgerà l'interesse dei *chauffeurs* e ci sorride la speranza che i splendidi 23 km. di strada del Cenisio possano essere ricercati da qualcuno dei concorrenti alla grande corsa come un appello alla prova accidentata e irregolare del Taunus.

La gara essendo internazionale quasi certamente oltre ai migliori concorrenti nostri, vedremo misurarsi sul Cenisio alcuni tra i migliori campioni esteri e ricordiamo con compiacenza che nel 1902 importanti case francesi come la Darracq, la Peugeot, la Tourand, la Rochet Schneider parteciparono direttamente a questa prova italiana. Li attendiamo quindi quest'anno e veramente interessante si annuncia il loro incontro colla vittoriosa nostra industria nazionale.

Il programma che la direzione del Club Auto-

Ecco del resto i dettagli del programma che venne in questi giorni diramato a tutti gli interessati e che ognuno può al caso avere facendone richiesta al Club Automobilistico di Torino.

Categoria A. — (Velocità). — Vetture. — I. Vetture pesanti (sino a 1000 kg.). Entrata L. 200. — 1° premio L. 1500, 2° L. 500, 3° L. 300, 4° L. 150.

II. Vetture leggere (da 400 a 650 kg.). Entrata L. 100. — 1° premio L. 700, 2° L. 300, 3° L. 150, 4° L. 100.

III. Veturlette (da 250 a 400 kg.). Entrata L. 50. — 1° premio L. 250, 2° L. 100, 3° L. 50.

Categoria unica — Motociclette. — Motociclette (peso libero). Entrata L. 50. — 1° premio L. 250, 2° L. 100, 3° L. 50.

Categoria B. — (Turisti). — I. Vetture pesanti

A comporre la Giuria furono chiamati il senatore Carlo Ginori-Lisci, presidente dell'Unione Automobilistica Italiana, il cav. Giovanni Cini, presidente del Club di Firenze, l'ing. Cesare Gamba, presidente del Club di Genova, il conte Francesco de Lazzara, presidente dell'Unione di Padova, l'on. R. Biscaretti di Ruffia, il conte G. Fossati Reyneri, il sig. Carlo Rezzonico, l'avvocato G. Biglia, sindaco di Snsa e il cav. Carlo Biscaretti.

Le funzioni di cronometristi vennero affidate ai signori cav. Alfredo Rostain, dott. T. Tapparo, sig. Mario Montù, sig. Ernesto Vaccarossi, signor Gilberto Marley e geom. Mario Bruzzone.

La chiusura delle iscrizioni è fissata pel 5 luglio p. v.

N. C.

Motociclette

ZEDEL 2 ³/₄ HP

N.S.U. 2 ³/₄ HP

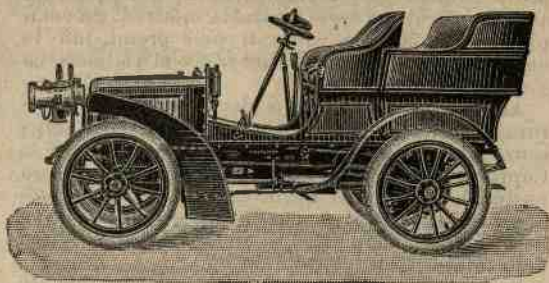
A VALVOLE COMANDATE

ACCENSIONE A MAGNETE

Depositari esclusivi per l'Italia: CORRADO FRERA e C. - Milano-Torino

G. G. F^{LLI} CEIRANO**TORINO**

Corso Vittorio Emanuele, 9

**CEIRANO & C.****MILANO**

Via Porta Denaglia, n. 9

Automobili: PANHARD LEVASSOR - CHARRON GIRARDOT - CLEMENT BAYARD - BENZ PARSIFAL.

Vetturetta Popolare leggera, la più perfetta e conveniente.

AUTO-GARAGE INTERNAZIONALE

Vendita esclusiva per l'Italia:

Automobili DARRACQ

Motociclette CLEMENT

Fari e Fanali "ALPHA", - Protettori "BILLET",

Consegna immediata dei nuovi Modelli 1904

AUTOMOBILI D'OCCASIONE

Deposito Pneumatici - Accessori - Pezzi di ricambio - Oli - Benzina - Grassi, ecc.

E. WEHRHEIM E C. - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - TORINO

Telefono 17-59

I TRIONFI DELLE PEUGEOT

- 5 Giugno — *Gran Premio di Alessandria*: 1° Granaglia (Campione d'Italia) su Bicicletta **Peugeot**
- 5 Giugno — *Alessandria, Corsa di fondo*: 1° Giuppone su Bicicletta **Peugeot**
- 5 Giugno — *Campionato d'Italia (Motociclette)*: 1° Giuppone su Motocicletta **Peugeot**
- 5 Giugno — *Roma, Medaglia d'Oro del Ministero della Guerra* alla **MOTOCICLETTA**

PEUGEOT

Rappresentanti Gen. per l'Italia: **G. e C. F^{LLI} PICENA** - MILANO - Via Cesare Correnti, 3 - TORINO - Via Lagrange, 41.
Automobili e Motociclette PEUGEOT anche presso il Sig. **A BERRETTA**, Corso Porta Romana, 69 - MILANO.

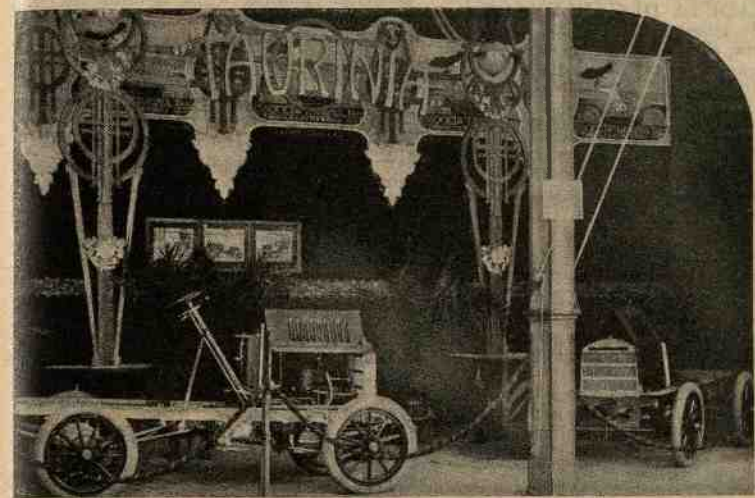
Echi dell'Esposizione di Bologna

Nel precedente numero abbiamo pubblicato alcune considerazioni sull'Esposizione Nazionale del materiale turistico di Bologna, promossa da quel solerte e volenteroso Comitato del T. C. I.

A complemento delle nostre notizie riproduciamo alcuni tra i migliori stands del riparto ciclo-automobilistico che occupa l'ottagono centrale della Fontana e che è una delle mostre più riuscite dell'Esposizione bolognese.

Il circuito Motociclistico del T. C. I.

Come abbiamo annunciato nel precedente numero è questa un'ottima idea d'una prova seria e pratica che si svolgerà sotto il nome autore



La giovane e coraggiosa fabbrica torinese Taurinia espone a Bologna due dei suoi chassis da 9 HP.

vole del Touring-Club Italiano e per iniziativa del suo degno



Consolato torinese del quale è degno capo l'infaticabile cav. Alfredo Rostain.

Premesso il nome del T. C. I. per chi ne conosce il programma — equivale a dire che questa non sarà una gara di velocità, nè una prova con premi — ma bensì una gita turistica in cui verrà assegnata a tutti coloro che ne seguiranno le norme una medaglia e un diploma.

Dato il percorso di 185 km. e l'itinerario scelto cioè Torino-Pinerolo-Perosa Argentina-Fenestrelle-Pragelato-Colle di Se-strières-Cesana Torinese-Oulx-Susa-Torino nel quale sono forti dislivelli, e soprattutto il programma pratico e bene studiato, questo circuito si presenta ve-



La mostra delle note ed apprezzate motociclette, biciclette e pneumatici della Ditta C. Mantovani e C. di Torino.

ramente interessante sia per chi è chiamato a eseguirlo, sia per le considerazioni tecniche che da esso si possono trarre e che formeranno argomento d'una relazione, che colla sua nota competenza redigerà il cav. Alfredo Rostain e che comparirà nella Rivista del Touring.

La data fissata è il 3 luglio e non più il 19 giugno, come era stato precedentemente annunciato, e tutti coloro che intendono partecipare a questa prova non hanno che da chiedere programma e scheda d'iscrizione al cav. Alfredo Rostain, capoconsole del T. C. I. a Torino (via Pisa, 5).

Attraverso le Riviste Automobilistiche

Statistiche - Novità - Briciole di cronaca

L'automobile popolare.

Non bisogna negare che assai giustamente sembra si accentui la tendenza a ridurre il veicolo automobile ad una maggiore accessibilità popolare, uscendo dalla rigida concezione della formula del lusso costoso. Ed è perciò che sfondiamo qualche concetto fondamentale dalla dotta disertazione dell'ing. O' Gorman, letta davanti alla Società d'arte di Londra e che le principali riviste tecniche di automobile riproducono (*The Car, The Autocar, The Motor*, ecc.).

Secondo l'ing. O' Gorman la vera risoluzione del problema della trazione meccanica popolare, su strade comuni, sta nell'accessibilità e perfezione di un unico tipo di carrozza economica e il cui costo non sia, come per le macchine attuali, così rigidamente subordinato a quella ragione commerciale per cui ogni organo della macchina ne sopporta il maggior costo dato dalla presenza del brevetto e che forma la ricerca affannosa delle novità annuali.

Ed in verità è da notarsi la grande ingenuità che guida il compratore il quale non è assolutamente un potente sportsman automobilista, a giudicare e comprare la sua macchina, solo perchè un nuovo carburatore o un nuovo bullone di essa può essere brevettato di recente.

Molte autorità competenti hanno addirittura sanzionato di non comprare macchine da corsa, anche di buona occasione, le quali dato pure il carattere che uniforma oggi la costruzione di esse e dell'automobile in genere, rappresentano sempre il massimo coefficiente di perfezione.

I carburatori, i radiatori, i cambiamenti di velocità, si producono con progressiva stupefazione ogni settimana nelle statistiche del Patent-Office senza che però il tipo perfetto si pronunzi o accenni a una idea nuova perfetta nel principio teorico e pratico.

Noi, pur condividendo in massima questa idea del fatto che questa affannosa ricerca e proclamazione di novità ha dell'arte per l'arte, non intendiamo spingere per reazione commerciale e tecnica la nostra pretesa a negare che da questa lotta per l'imposizione di un nuovo modello, non derivi un utile risveglio tecnico ed economico, anche quando, come già accennammo altravolta, questo nuovo modello non viva

che 24 ore o sia creato per le poche ore di una corsa della Gordon Bennett.

Il Gorman nella sua analisi passa a studiare diversi punti principali e cioè:

Il motore. — Un uomo pratico o che almeno non considera l'automobilismo unicamente col concetto del puro godimento artistico-sportivo e veloce desidera una macchina di costante soddisfazione sia pure di limitata sorgente di emozioni. Un unico cilindro con volante di massa conveniente — di facile partenza — con piena compressione — con grande rendimento — capace di viaggiare tanto a piccola che a grande velocità con buon criterio economico — silenzioso e senza vibrazioni; il motore applicato nella parte più bassa per garantire una maggiore stabilità. Questo è l'essenziale. Dare la preferenza al motore orizzontale perchè più conforme alle suddette esigenze che non lo sia quello verticale. A questo proposito è bene notare che la scomparsa del motore orizzontale in questo campo fu dovuta alla grave mancanza di accessibilità immediata delle valvole e camera di combustione; secondo il Gorman questa scomparsa è da ritenersi temporaria.

Il motore moderno è assoggettato a portare le valvole irrimediabilmente nella camera di combustione col minimo di superficie. Questo fatto nell'infanzia della costruzione del motore si sanzionò come assioma. L'adozione inoltre della valvola di immissione comandata dalla piastra è venuta in voga, se ha garantito una maggiore durata e regolarità di funzionamento, ha pure scemato il rendimento termico che i modelli più vecchi possedevano. La ragione della simmetria così ottenuta al massimo non dovrebbe essere la fondamentale ragione nella costruzione del motore.

La carburazione. — L'aria che è forzata a entrare e mescolarsi col getto di essenza aspirata in proporzione al vuoto, crescente colla rapidità del periodo di aspirazione, fa sì che una maggiore quantità di essenza è richiesta più del necessario mentre non è completa la immissione della miscela esatta. Ne viene che la compressione è diminuita e minore è il rendimento.

Perciò un carburatore popolare dovrebbe essere fatto senza nessuna introduzione forzata d'aria, evitando il tubo spruzzatore, il galleggiante e sostituendo una valvola per addurre una quantità extra d'aria.

La trasmissione, il rendimento e la velocità. — Teoricamente il rendimento di una trasmissione va da un valore assai prossimo al 100 0/0 al 50 0/0.

Nel primo caso l'albero motore trasmette direttamente con un giunto il lavoro all'albero condotto. L'85 0/0 appartiene alla trasmissione della motocicletta per catena o per cinghia. Il 72 0/0 la trasmissi-

sione indiretta con puleggia a 2 gole, il 69 0/0 quello con ingranaggio piano dall'albero motore all'albero che va al differenziale, 68 0/0 quando l'identica trasmissione è pure diretta al differenziale; ma questo non è adatto sull'assale posteriore. Il 50 0/0 infine appartiene alla trasmissione con alberetto intermedio ai 2 primi.

L'automobile popolare secondo O' Gorman dovrebbe avere quella che dà almeno il 69 0/0 di rendimento utile.

La sua velocità massima dovrebbe essere di 20 miglia-ora.

Ing. FERD. BORRINO.

Il condirettore della *Stampa Sportiva*, avv. Cesare Gorla-Gatti, ha avuto in questi giorni la sventura di perdere il padre, comm. avv. Giuseppe Gorla, uomo di rare doti di mente e di cuore.

All'amico carissimo, in quest'ora dolorosa, vadano colle condoglianze della Direzione del nostro giornale quelle della famiglia dei collaboratori e degli amici della *Stampa Sportiva* che ricordano in lui uno dei coraggiosi fondatori del nostro giornale.

La lubrificazione della bicicletta e motocicletta ha importanza?

Assolutamente sì. Malgrado ciò, parte dei ciclisti e motociclisti la trascurano con danno enorme delle loro macchine. Solo con una perfetta lubrificazione si può ottenere la massima scorrevolezza e si può assicurare la maggior durata alle parti meccaniche. Si è da qualche tempo imposto all'attenzione di tutti un nuovo lubrificante che per la sua speciale ed accurata confezione risponde completamente allo scopo. Si tratta dei lubrificanti *Glide* sulla bontà dei quali hanno dichiarato numerosissimi intelligenti, classificandoli gli unici perfetti. *L'olio Glide è stato recentemente provato da una grande Casa costruttrice di magneti che lo riconobbe l'unico atto alla lubrificazione di detti apparecchi d'accensione.*

La Ditta Eugenio Paschetta, Corso Valentino, 2, Torino, a titolo di saggio, fa invio franco in tutta Italia, contro cartolina vaglia di L. 1,25, di detti lubrificanti, composti di una latta d'olio per movimenti a sfere e per magneti, e di una scatola di pasta per catene.

Detta Ditta concede questa facilitazione solo per qualche tempo ed allo scopo di far apprezzare i suoi prodotti.

Hôtel du Nord - Torino (Via Roma)

Solo albergo con completo Garage capace di 8 vetture, munito di fossa e attrezzi, gratuito per clienti. — Deposito olio e benzina. — Occorrendo meccanico. — Massimo confort - Prezzi moderati. N. RAMONETTI, prop.

Nessuna macchina anche lontanamente è paragonabile alla motocicletta "Humber", Beeston - Principali dettagli: MOTORE perfezionatissimo 2 3/4 HP - DEBRAYAGE (Disinnesto del motore con messa in marcia a fermo mediante manovella come negli automobili) TRASMISSIONE a catene - ACCUMULATORI accoppiati - BOBINA a trembleur - Due potentissimi FRENI al cerchio - NESSUNA VIBRAZIONE - FULMINEA MESSA IN MARCIA ANCHE IN SALITA - La sola motocicletta colla quale si possono ottenere grandi velocità - Graduarne la marcia sino a passo d'uomo - Vincere facilmente ardue salite - Funzionamento perfettissimo. — Agente Generale per l'Italia: EDO FLAIG - Milano, Corso Porta Nuova, 17.

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

SUCCESSI ITALIANI IN AMERICA. — A Boston si è tenuto un grandioso meeting automobilistico su prato presenziato da oltre 10000 spettatori — fra cui si notavano alcune centinaia di vetture. — La prima corsa di 5 miglia fu vinta da Nagels che montava una Fiat da 24-HP battendo avversari che montavano macchine Mercedes, Mors, e Packard. Nella seconda corsa di 10 miglia una Fiat da 60-HP montata da Fogolin (il noto chauffeurs italiano) — giungeva seconda battendo una Mercedes da 60-HP guidata da Bowden — causa specialmente la pioggia che rese difficile la corsa.

CICLISMO

IL CONVEGNO DI SIENA. — Con un grande banchetto si è chiuso il convegno ciclistico, cui parteciparono 450 fra turisti ed audax, giunti dalla Romagna, dalla Liguria, dal Piemonte e dalla Toscana. Applauditissimo fu il direttore generale del Touring comm. Jonhson.

IL XXIX Congresso dell'U. V. I. — Si sono riuniti presso la sede dell'Unione dei delegati delle Società ciclistiche di Alessandria, Genova, San Pier d'Arena, Milano, Torino, Novara e Pinerolo. Fu deciso di tenere il 29° Congresso in settembre a Brescia, ed in quella occasione organizzare la corsa ciclistica per la Coppa del Re da Alessandria a Firenze.

CORSE A PADOVA. — Sul rettilineo di Bovolenta si svolse il campionato padovano ciclistico di velocità.

I concorrenti arrivarono come segue:
Prima batteria, 1. Gambatto, 2. Gaddo;
Seconda batteria, 1. Fayenz, 2. Quaglia;
Terza batteria, 1. Federico, 2. Danielelto;
Prima semifinale, 1. Gambatto, 2. Fayenz;
Seconda semifinale, 1. Federico, 2. Danielelto.

letto; *Decisiva*, 1. Gambatto Egidio, 2. Federico Secondo, 3. Fayenz Gaetano, 4. Danielelto Emilio.

GARE MILITARI A VERONA. — Gli ufficiali ed i sott'ufficiali del 10° bersagliere effettuarono le corse ciclistiche sul percorso Verona-Peschiera e viceversa (km. 46).

Nella gara ufficiali arrivarono 1. tenente Besson; 2. capitano Zamboni.

Nella gara sott'ufficiali arrivarono: 1. furiere P. Minola, 2. sergente Medelli.

CORRIDORI IN VIAGGIO. — Major Taylor e Walker hanno lasciato l'Australia diretti in America.

Il ciclista americano Lawson si è imbarcato a New York, diretto in Europa.

UNA CADUTA DI CARLEVARO. — Facendo ritorno da una gita vicino ad Alessandria, il campione genovese Carlevaro, recordman italiano dell'ora, cadde ferendosi piuttosto gravemente ad un braccio.

GLI ITALIANI E IL GRAN PREMIO DI PARIGI. — Al Gran Premio di Parigi sono rimasti iscritti gli italiani Gardellin, Carapezzi, Corda, Bixio, Introini, Del Rosso, Messori, Conelli, Granaglia e Chiozza.

CORSE ALL'ESTERO. — Nelle corse di Ginevra riuscì primo Piard nella gara di velocità e primo Linton in quella di resistenza.

Il gran premio di Copenaghen è stato vinto da Bader, che ha battuti Ellegaard e Rutt.

Nelle gare ciclistiche a Ludwigshafen ha trionfato Huber; 2. Meyer, 3. Arend.

In un match a tre disputatosi ad Ortmund fra Schilling, Arend ed Huber,

"La Vittoria,"

garantisce i pneumatici da qualsiasi sfuggita d'aria e perforazioni.

Flacone L. 4 (contro Vaglia)

Immenso successo

E. Balbi, Torino, Via Santa Teresa, 7.

riuscivano: 1. Schilling (4 punti); 2. Huber (5); 3. Arend (9).

Rutt ha riportato a Copenaghen una nuova vittoria sul danese Ellegaard riuscendo primo nelle due prove di un match di velocità e battendolo in una gara handicap.

Telegrafano da Pietroburgo i risultati delle corse ciclistiche di Ekaterinoslavl, in cui figurò assai bene l'italiano Eros (Rnggerone di Novara). Vinse tutte le corse di velocità: secondo fu sempre Kudela.

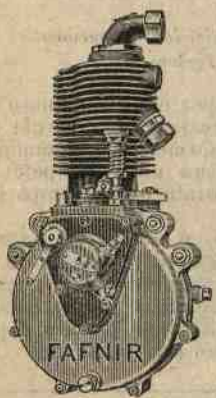
Al Velodromo di Buffalo, dopo due rinvii a causa della pioggia, ebbero luogo le corse ciclistiche.

Nella corsa dei 100 km. arrivarono: 1. Simar in ore 1'35"8"; 2. Guignard a 21 giri; 3. Gougoltz, a 30 giri; 4. Darioli, 5. Darragon.

Nell'ora Simar copriva km. 64 e m. 500; Guignard km. 63 e m. 100; Gougoltz km. 59 e m. 100.

Nella corsa di motociclette (10 km.) giungevano l. Fossier, 2. Olieslagers, a 2 giri, 3. Sauver. N. P. Collomb e Anzani. t. 7'14"2/5.

Corsa di velocità: 1. Nazar, 2. Mathieu, 3. Carapezzi.



Le primarie Fabbriche di Biciclette danno la preferenza nell'applicare i Motori alle loro macchine all'**Insuperabile**

MOTORE

FAFNIR

per **MOTOCICLETTA**

Aachener Stahlwaarenfabrik Aktien-Gesellschaft Aachen (Prussia)

Per ordinazioni rivolgersi ai Rappresentanti Generali per l'Italia:

FRATELLI ERBA - Corso Garibaldi, 89 - MILANO

Fabbrica Italiana di Accumulatori Elettrici Leggeri

BREVETTO GARASSINO 1899
10 Onorificenze **TORINO - Via Artisti, 34 - TORINO** 10 Onorificenze

ACCENSIONE

TRAZIONE

Unica fornitrice del **Sindacato Concessionario** per l'Italia della
"Compagnie Parisienne des Voitures Electriques".

Procédés **KRIEGER**.

Il numero importante di Velocipedi e Motociclette di **marca**, d'occasione, che vendo a **prezzi bassissimi** è la prova migliore che tutti i ciclisti e motociclettisti intelligenti cambiano le loro macchine

colle **insuperabili**

WANDERER

Rappresentante Generale per l'Italia

EUGENIO PASCHETTA

TORINO - Corso Valentino, N. 2 - TORINO.



VINI FINI + + + +
+ + + **PIEMONTESI**

Casa E. di Mirafiore

TENUTE

DI **BAROLO** E **FONTANAFREDDA**

ALBA (PIEMONTE)

DEPOSITO IN **TORINO** + +

+ + **8, VIA MARIA VITTORIA**

CARLO MANTOVANI e C.

88, Via Saluzzo - **TORINO** - Via Saluzzo, 88

PILE - CANDELE

HYDRA

le migliori

Accumulatori HEINZ

garantiti

Serie complete per Motociclette - Motori

Corsa delle sei ore. — Alla quarta ora la situazione è la seguente: 1. Petit Bréton che ha 172 chilometri; 2. Rue, 3. Seigneur, 4. Darragon.

IPPICA

LE CORSE AL TROTTO A MILANO (2ª giornata). — «Premio Parma» (condizionata): 1. *Venerdi* della Scuderia Ambrosiana, 2. *Satiro* di Tamberi-Gargiulo, 3. *Glenville* di F. Lamma.

«Premio Verona»: 1. *Paleocapa* della Scuderia Orobica, 2. *Blanc* di Spadoni, 3. *Ida* di Abrile, 4. *Illustre*, dello Stand milanese.

«Premio Piacenza» (int.): 1. *Abnet* di Tamberi-Gargiulo, 2. *Carrie Schields* di G. Lamma, 3. *Miss Fearing* dei fratelli Giorgi, 4. *Away* della Scuderia Ambrosiana.

«Premio dei Gentlemen Drivers» (hp.): 1. *Typewriter* di Beretta, 2. *Anita* di Roncalli-Pesenti, 3. *Miss Cooley* di Silva, 4. *Bice* di Rosazza.

(3ª giornata) — «Premio Modena» (allevamento), L. 1400, m. 1900. — 1. *Satiro* di Tamberi, 2. *Vandalo* di Gobetti, 3. *Anita* della Scuderia Orobica, 4. *Icaro* di Rossato.

«Premio Brescia» (handicap) L. 1200, m. 1800. — 1. *Vesuvio* della Scuderia Am-

brosiana, 2. *Glenville* di Lamma, 3. *Ida* di Abrile.

«Premio Brescia» (handicap) L. 1200, m. 1800. — 1. *Maggie Mills* di Lamma, 2. *Away* della Scuderia Ambrosiana, 3. *Mary Rachel*, 4. *Carrie Schields*.

LE CORSE AL TROTTO A REGGIO EMILIA (1ª giornata). — «Premio Modena», L. 600. — 1. *Gioia* dei frat. Giorgi, 2. *Elsa* di Tamberi e Gargiulo, 3. *Livia* di G. Pezzati.

«Premio Parma», L. 1000. — 1. *Satiro* di Tamberi e Gargiulo, 2. *Adige* dei frat. Giorgi, 3. *Fleuville* di G. Lamma.

«Premio Mirabello», L. 1900. — 1. *Miss Fearing* dei frat. Giorgi, 2. *Carrie Schields* di G. Lamma.

«Corsa dilettanti». — 1. *Remo* di Musini, 2. *Taro* di Rossi, 3. *Emilia* di Cavallieri.

«Corsa Ariosto». — 1. *Mosca* di Simonini, 2. *Gazzo* di Masini, 3. *Pieio* di Cattini.

CORSE AL TROTTO A PARMA. — Eccone il risultato:

Sabato 11 giugno: «Premio Bologna», L. 700. — 1. *Elsa* di Tamberi, 2. *Brembo* di Abelli, 3. *Zeno* di Fedi, 4. *Lassie* di Rossi.

«Premio Milano», L. 850. — 1. *Ida* di

Aosta - Hôtel Suisse

Touring Club - Club Alpino

GARAGE

Il preferito dagli Sportsmen

Prezzi modicissimi. Rag. E. VIETTI, prop.

Aprile, 2. *Fabio* di Tamberi, 3. *Venere* di Leonetti.

«Premio Parma», L. 2000. — 1. *Arlecchino* di Ambletorian, 2. *Alnet* di Tamberi, 3. *Carrie Schields* di Barletta.

Domenica 12 giugno: «Premio Reggio», L. 2100. — *Vandalo II* di Gobetti, 2. *Gallia* di De Stefani, 3. *Zeno* di Fedi, 4. *Livia* di Pezzati.

«Premio Modena», L. 1450. — 1. *Abnet* di Tamberi, 2. *Carrie Schields* di Barletta, 3. *Ida* di Aprile, 4. *Venere* di Cipriani.

«Premio Enza» (medaglie), dilettanti. — 1. *Baiardo* di Barletta, 2. *Gina* di Cipriani, 3. *Lucifero* di Ortalli.

CORSE AL GALOPPO A TORINO (8ª giornata). — «Premio Stupinigi» (c. hp. disc.). L. 1500, int., m. 1800. — 1. *Orione* (Jacobs, 62); 2. *Ranavalo* (Blakburn, 48). Segue *Musa* (Rhymes, 49).

«Premio Valentino», L. 2000, naz., m. 1200. — 1. *Rondinella* (Blakburn), 2. *Aventino* (French). Segue *Oak Apple* (Bartlett).

«Premio Piemonte» (hp.), L. 4000, int., m. 2400. — 1. *Le Kama Soutra* (68, Bartlett); 2. *Dear Jane* (48 1/2 Williams). Seguono: *Askari* (47), *Pie Borgne* (49 1/2),

Mirko (48 1/2), *Copshawholm* (43) e *Asturia* (39).

«Premio Pinerolo» (hp. G. R.), L. 1000, per cavalli da caccia, m. 2900. — 1. *Tor di Nona* (71, propr.); 2. *Drumroe* (80, Bianchetti). Seguono: *Red Rice* (77), *Pollice* (64), *Fram* (68).

«Premio Ivrea» (c. s. hp.), L. 2000, int., m. 9000. — 1. *Sport* (71, propr.); 2. *Wishnou* (60, Hadfield). Segue: *Flavia* (75).

«Premio Racconigi» (steeple-chase, handicap. Gentlemen riders), L. 7000, int., m. 3500. — 1. *Cautions Queen* (60, march. Solaroli); 2. *Vasco II* (60, conte di Sambuy). Seguono: *Alardo* (80), *Nerobi* caduto.

SCHERMA

GARA NEL R. CONVITTO NAZIONALE DI NOVARA. — Domenica 12 corrente si sono svolte nel Regio Convitto Nazionale di Novara le annuali gare di scherma. Vi intervennero parecchi invitati e le autorità scolastiche. Presero parte agli assalti di sciabola i giovani Baldi, Bordini, Frigerio, Patellani, Gennaro, Scovola, Pagani, Zanetti, Tassoni, Nosedà-Forni, Vismara. Si distinsero in particolar modo pel giuoco corretto e per eleganza i signori Baldi, Frigerio, Gennaro e Tassoni.

Il bravo maestro Nicolò Bruno, teneva la smarra.

SPORT PEDESTRE

IL GIRO DI REGGIO. — La corsa a piedi del giro di Reggio Emilia (km. 6) fu vinta da Pagliani Pericle; 2. Sala Ernesto, 3. Incerti Giovanni, 4. Cagliari.



Pirelli e C.

MILANO

All'Esposizione Turistica di Bologna la Ditta Pirelli e C. di Milano espone un ricco assortimento dei suoi ultimi modelli di

PNEUMATICI PER AUTOMOBILI

„ „ **MOTOCICLI**

„ „ **VELOCIPEDI**

che rappresentano quanto di meglio può desiderare il turista intelligente come resistenza, scorrevolezza e durata.

I Mozzi **“New-Departure”**, Mod. 1904 con **FREE WHEEL** e freno a contro pedale



applicabili

a qualunque
bicietta

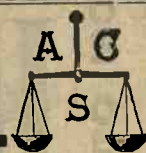
preferiti e adottati dai migliori Stabilimenti Americani e d'Europa Sono insuperabili per qualità e funzionamento.

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

Grandioso assort. Gomme ed Access. per Biciette, Motocicli ed Automobili



IMPORTANTE



Si avvisa che tutti gli articoli della **RINOMATA FABBRICA Alexander Coppel - Sollngen**

quali Tubi, Pedali, Freni, Foderi, Teste di forcella, Manubri, ecc., sono mnniti della seguente Marca depositata.



Rappresentante Generale per l'Italia:
G. VERNIZZI
Via San Sisto, n. 12
MILANO

Ditta BARNETT e SCOTTI

CARLO SCOTTI & C.
MILANO - Foro Bonaparte, 61 - MILANO

SPECIALITA DELLA CASA

Motocicletta CITO

2 1/2 - 3 HP

Motocicletta BARSCOTT

2 1/2 - 3 HP

e con Motore a 2 cilindri 3 1/2 - 4 1/2 HP

Serie: CHATER LEA - EADIE - SALTLEY

Coperture: CONTINENTAL - DUNLOP - PIRELLI

ACCESSORI D'OGNI GENERE

Vetture DE - DION BOUTON

da 10-12 HP

GARA DEL CLUB SPORT IREOS (Torino). — Promossa da questo Club avrà luogo in Piazza d'armi, il giorno 26 giugno, alle ore 17, una gara di corsa di km. 5, riservata a quelli che non vinceranno mai 1., 2. e 8. premi in qualsiasi gara (partenza lato ferrovia).

I premi consistono in ricche medaglie. Le iscrizioni si ricevono esclusivamente nella nuova sede della società in corso Montevecchio, n. 62. dal giorno 20 al 25 e, dalle ore 20 alle 22.

Tassa d'iscrizione, L. 0,75 per soci, e L. 1 per gli estranei.

LA MARCIA DELLO SPORT PEDESTRE GENOVA. — Malgrado il cattivo tempo compirono la marcia notturna Genova-Santa Margherita e ritorno (chilometri 56) i signori: Saclusa Edoardo e Aymerito Andrea della Direzione; Parodi Luigi, Pizzuto Giovanni, Gloriantza Giovanni, Gaggiolo Amato, Morello Riccardo, tutti dello Sport Pedestre Genova.

LE TOSSI I CATARRI LE BRONCHITI LE POLMONITI LA TUBERCOLOSI

sono curate e guarite con l'uso del GUA-JACOLTERPIN e del GUA-jacolerpin-cloristillico - Dose L. 3, 5 e 9. — Farmacia e Laboratorio Chimico dell'Ospedale Maggiore di S. Giovanni Battista e Città di Torino, diretta dal Cav. CARLO ROGNONE.

NUOTO

IL VII CRITERIUM DI NUOTO A ROMA. — Percorso a nuoto 1000 metri a favore di corrente. Arrivò 1. Alcibiade De Stefanis in 7' 55"; 2. Vergilio Noci; 3. Galileo Massa; 4. G. Nappi.

NECROLOGIO

L'otto giugno scorso moriva in Lodi Paolo Miglio appena ventiquattrenne,

studente del 5° anno di medicina e chirurgia. Faceva parte della Società Canottieri Adda e coll'equipaggio Anita vinse a Cassano d'Adda ed a Como nel 1901 il campionato in Veneta.

Nel 1902 qui a Torino rappresentante dell'Università di Pavia vinse la interuniversitaria e la yole incoraggiamento e corse brillantemente il campionato col forte equipaggio Piccheghe! col quale ancora arrivò primo in yole iuniores e seniores a Sesto Calende.

Nel 1903 pure in yole sortì vittorioso nella prima gara nazionale di resistenza Piacenza-Cremona.

Alla desolata famiglia, al fratello ragioniere Franco, pure forte campione del remo, alla Società Canottieri Adda, porgiamo sentite condoglianze per la gravissima sciagura che avrà certo la dolorosa eco nel cuore dei canottieri italiani.

(GUIDO).

Corrispondenza

Napoli, G. Ausiello. Grazie. Vedremo di accontentarvi in seguito. — **Mannheim.** Reglin. Grazie. Già provvisti. — **Reggio Emilia, Civilini V.** Grazie ma troppo tardi. Delle vostre feste già ci occupammo. Inviare pure il resto. — **Biella, M. Caucino.** La causa della mancata pubblicazione la si deve allo spazio. Avete letto l'ultimo numero? Tutti avvenimenti italiani di grande importanza. — **Brescia, Chiappa.** Attendevamo delle belle fotografie. — **Firenze, Daddi.** Le fotografie erano buone ma ci giunsero troppo tardi. — **Id., Cavallotti.** Grazie. Ne approfitteremo quanto prima. — **Roma, Pisani.** Grazie. Come avrete veduto del convegno di Firenze ci occupammo diffusamente. — **Cuneo, Brond.** Grazie di tutto. Come vedete abbiamo pubblicato quanto ci fu possibile. Vi spediamo le 150 copie.

SAROLÈA

La Motocicletta trionfatrice del 1903

Rappresentanza per l'Italia:

MILANO - SECONDO PRATI - Via Cesare Correnti, 8

LE BICICLETTE

Rudge-Whitworth L.td

di COVENTRY



sono le più perfette del mondo.

Rappr. Gener. per l'Italia: **VELADINI e DELLE PIANE** — Via Gesù, 6 - MILANO

Rappresentante per Torino e Provincia: **FRANCESCO OPESSI** — Via Goito, 7 - Torino

Carburatore automatico sistema Costantini

per Vetture - Carri trasporto - Motociclette - Canotti automobili

Carburazione perfetta a tutte le velocità - Massimo rendimento - Forte economia di consumo di essenza

Grazie al regolatore automatico, che ne fa parte, è superfluo nelle vetture il regolatore esterno

Chiedere cataloghi che si inviano gratis a richiesta alla:

Società Italiana del Carburatore Costantini
MILANO — Via Dante, n. 9 — MILANO

ERNESTO REINACH - MILANO



REJNA ZANARDINI & C.

MILANO - Bastioni Magenta, 14 - MILANO

Premiata Fabbrica di FANALI E FARI per Automobili

Specialità in Fari per Motociclette. — Premi a tutte le Esposizioni.



Record del Mondo**Vetture leggere**

Il Chilometro lanciato (**Arras**) in 28 secondi e 15 su Vettura Bayard-Clément munita di Pneumatici

DUNLOP

pari a 127 Km. 659 metri all'ora.

**Coppa di Caters**500 m. in salita (**Arras**)

1° **Hanriot** su Vettura leggera Clément-Bayard munita di Pneumatici

DUNLOP

in 19 secondi, pari alla velocità di 94 Km. 736 m. all'ora in salita.

Concorso di Turismo

di TOURAINE

La sola Medaglia d'Argento

offerta dal C. C. di Francia al Concorso di Turismo di Touraine

Senza distinzione di Categoria

è stata assegnata a M. PELLEGRINI

VETTURA DE DION-BOUTON

munita di PNEUMATICI

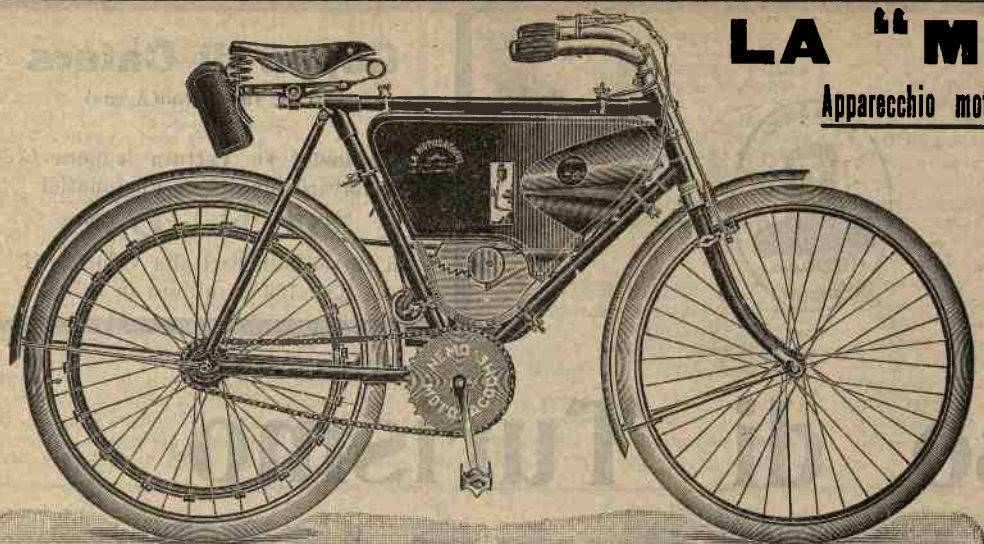
DUNLOP**Il Re-della Strada!****THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO. (CONT.) LTD**

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

La sola Casa che può consegnare a volta di corriere le
Serie complete per Motociclette con motore di 2 $\frac{3}{4}$ HP a
valvole comandate, è quella dei celebri Stabilimenti:

CH. SEYBOTH & C. ^{di} GINEVRA

A. TOCANIER ~ Rappresentante Generale e Depositario - Via Omenoni, 1 ~ MILANO



LA "MOTOSACOCHE,"

Apparecchio motore che s'applica a qualunque bicicletta in 10 minuti

1 1/4 HP effettivi

Supera le salite dal 12 al 15 %

1° E 2° PREMIO

Concorso di Resistenza 1000 Kilometri
del Touring-Club Francese

MEDAGLIA D'ORO

nel Concorso di Resistenza Milano-Nizza

Agenti generali per l'Italia:

FABBRE & GAGLIARDI

TORINO

MILANO

Via Maria Vittoria, 20-22-24.

Piazza Macello, 23.

Catalogo a richiesta.

LA

Fabbrica Italiana di Automobili in Torino

ottenne nella recente

Esposizione Internazionale di Vienna

il

GRAN DIPLOMA D'ONORE

colla Targa d'Oro del Governo Austriaco

ossia

La più grande onorificenza accordata.

TORINO - Corso Dante, 35-37 - TORINO



Motocicletta "QUAGLIOTTI," a Catena

CON MOZZO BREVETTATO BOWDEN - L. 950

Supera qualsiasi pendenza stradale — Velocità Km. 5-70 all'ora

Trasmissione a catena - 2 1/2 HP - Peso 50 Kilog.

Rapp. Gen. per l'Italia: CARLO QUAGLIOTTI - Corso Re Umberto, 31 - Torino

NUOVE VETTURE

FLORENTIA

4 Cilindri 12 HP leggera

Accensione a magnete, chassis lamiera stampata, presa diretta in 4ª velocità senza ingranaggi intermedi in funzione.

4 Cilindri 16 HP

Licenza Rochet-Schneider

Fabbrica di Automobili FLORENTIA — Viale in curva, 15 — FIRENZE

Fonzo Giovanni, Gerente responsabile.

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