

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

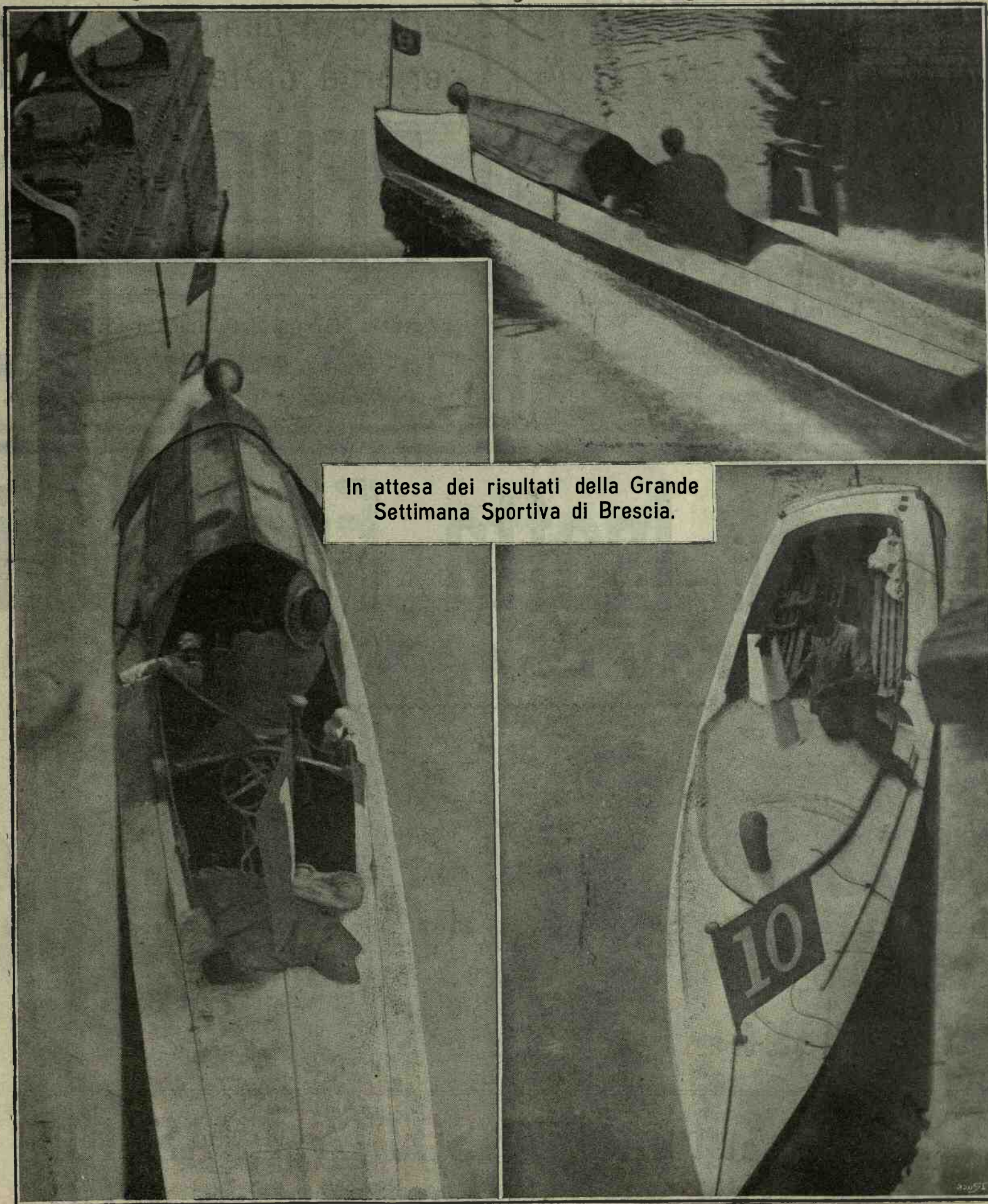
(Conto corrente alla Posta).

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 }
 { Estero .. 15 } Arretrato Cent. 20

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale.



In attesa dei risultati della Grande Settimana Sportiva di Brescia.

Il successo della grande riunione Bresciana è costituito dalle due grandi prove: quella dei Canotti sul Lago di Garda, che per la prima volta in Italia assume a importante gara internazionale e quella del Circuito di Brescia-Cremona-Mantova, che colle Coppe Florio e Conte di Salemi è diventata quest'anno una delle classiche prove europee.

Nella Gran Corsa Internazionale dei Pirenei le vetture

De-Dion Bouton

confermando la loro

supremazia assoluta

*vinsero ben 3 categorie e qualificaronsi **Prime** nella classifica generale.*

Informazioni, preventivi e vendita presso l'Agente generale per l'Italia:

ETTORE NAGLIATI

FIRENZE - Via Ponte alle Mosse, 6 - FIRENZE

e presso gli Agenti:

Torino - AUTO-GARAGE ALESSIO

Bologna - MARCO FIORINI

VINTI ?

Può dirsi vinta la Casa che deve rinunciare alla lotta causa i pneumatici ?

Presto altre corse daranno campo di dimostrare la superiorità delle Motociclette

PEUGEOT

Agenzia Italiana Stabilimento PEUGEOT:

MILANO - G. C. F.lli PICENA - TORINO

Via Cesare Correnti, 3.

Via Lagrange, 41.

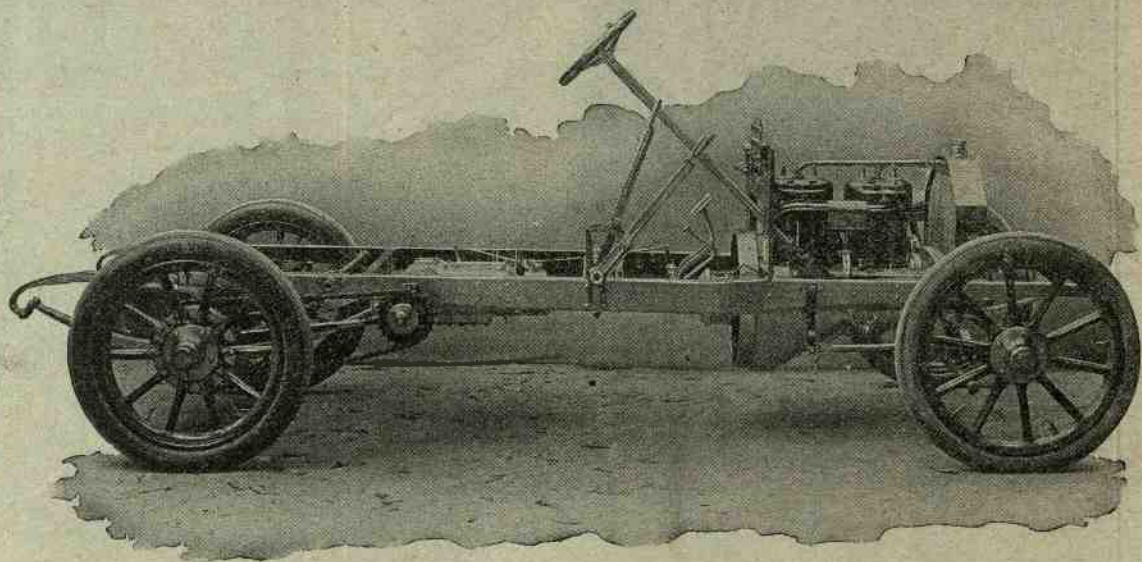
Automobili Isotta Fraschini

MILANO

Chassis
14-22 HP

Tipi 1905:

HP 14-22 - 28-35 - 50-65



Fabbrica Automobili ISOTTA FRASCHINI
MILANO - Via Francesco Melzi, 3

Come si svolge la Settimana Sportiva di Breseia

Che cosa è e che cosa vuole essere l'Esposizione - La Coppa delle Motociclette - Per una prova di veicoli industriali mancata
Grido d'avvertimento per il domani - I Canotti sul Lago di Garda - Chi Vincerà il Circuito e la Coppa Florio?

La grande settimana sportiva di Breseia è incominciata e, quello che conta, s'è iniziata sotto i migliori auspici, poichè l'unico alleato che mancava per completare gli *atouts* favorevoli, il bel tempo, è stato finora della partita e promette di rimanere fedele.

Come tutte le cose che rimangono e lasciano traccia, anche questa settimana è cominciata modestamente, e solo col suo svolgersi aumenterà l'interesse, che raggiungerà il gran *clou* colla corsa del Circuito di domenica.

L'Esposizione in Crocera San Luca è la continuazione di quelle che vi si svolsero in passato. E cioè, convenendo a Breseia, in questa circostanza, alcune centinaia di vetture e alcune migliaia di motoristi, il Comitato ha pensato di offrire, specialmente agli industriali e commercianti locali, l'opportunità di una specie di mostra campionaria, in cui sono esposti specialmente i tipi correnti di accessori, forniture, assieme a qualche vettura.

A questo titolo vanno considerate queste mostre, che non sono in nessuna maniera da confondersi colle grandi esposizioni, e che nessuno *sportsman* si è mai creduto di andar a vedere come tali.

Hanno però la loro utilità, come *réclame*, visto che in pochi rami del commercio, come in quello

il concorso delle speciali prove di salita da farsi dopo l'arrivo.

Il percorso è di 1000 km., diviso in parecchie tappe.

L'anno scorso dei partecipanti a questa corsa (Ditte con 3 concorrenti ognuna) la vittoria rimase alla Casa Peugeot, che coi suoi tre campioni: Giuppone, Reale e Picena, si aggiudicava la maggior somma di punti.

Quest'anno i partenti furono solo 7 (Werner-Zedél, Peugeot, Adler, Nekalsumer, Marchand, Stucchi, e Primus).

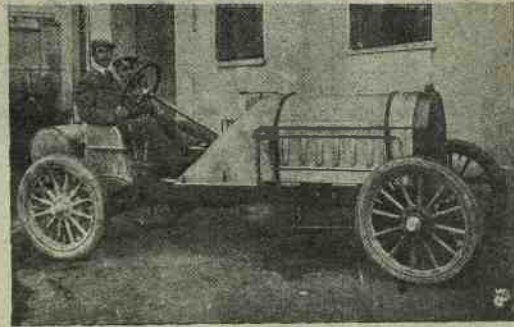
Il percorso comprendeva quattro giornate e quattro tappe di 250 km. l'una — Milano-Spezia, Spezia-Firenze, Firenze-Padova, Padova-Breseia, e fu coperto con ammirabile regolarità dalla maggior parte dei concorrenti, e ben 18 di 22 partenti giunsero al traguardo di Breseia nel pomeriggio di domenica.

Eccone i nomi:

Pavesi (Stucchi); Emanuelli, Pusterla e Pedraglio (Nekarlsumer); Castagnola (T. C.); Neidi e Cerizza (Stucchi); Fracassi e Merosi (Marchand); Lorenzetti, Bucher (Zedél); Bellorini, Fischer e Repetato (Adler); Minibello, Rava e Robotti (Primus).

Sfortunata fu l'*équipe* della Peugeot ritiratasi

E' davvero un peccato che l'industria automobilistica, troppo assorbita e guastata dai lauti guadagni che dà la costruzione delle vetture sportive, abbia finora fra noi trascurato, salvo qualche ec-



La bella e promettente rappresentanza dell' « Italia » (Torino) al Gran Circuito Automobilistico di Breseia. Guida: G. B. Raggio; meccanico: Bernardo Appendino.

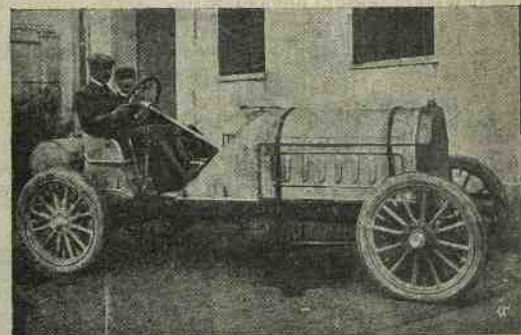
cezione, questo importantissimo e utile ramo di applicazione automobilistica.

E' un domani tutto da fare e da sfruttare che attende l'automobilismo, e gli sforzi di chi sa prevedere un po' più in là della punta del naso tendono appunto a preparare combattenti e riserve per il momento in cui la lotta si trasporterà su questo campo.

Naturalmente non si può chiedere a degli industriali di tralasciare lavori remunerativi per dedicarsi a studi e tentativi incerti e non facili, tanto più quando, come ora, la richiesta di vetture da viaggio e da passeggio è superiore alla produzione, e giustifica l'alto livello dei prezzi a cui si mantengono gli automobili.

Ma occorre prevedere che a questa età dell'oro subentrerà (e forse fra non molti anni) quella del ferro, e cioè quella della concorrenza strenua ed accanita in cui dovranno entrare le fabbriche per trovare una via di collocamento ai loro prodotti. E allora, mentre il ribasso nei prezzi di automobile sarà il buon risultato di questa lotta, preziosa alleata di vittoria sarà la preparazione fatta in tempo per rivolgere l'attività delle nostre grandi fabbriche a vie nuove in cui la concorrenza mancherà, pur avendo come applicazione campi sterminati dalle larghe e copiose messi.

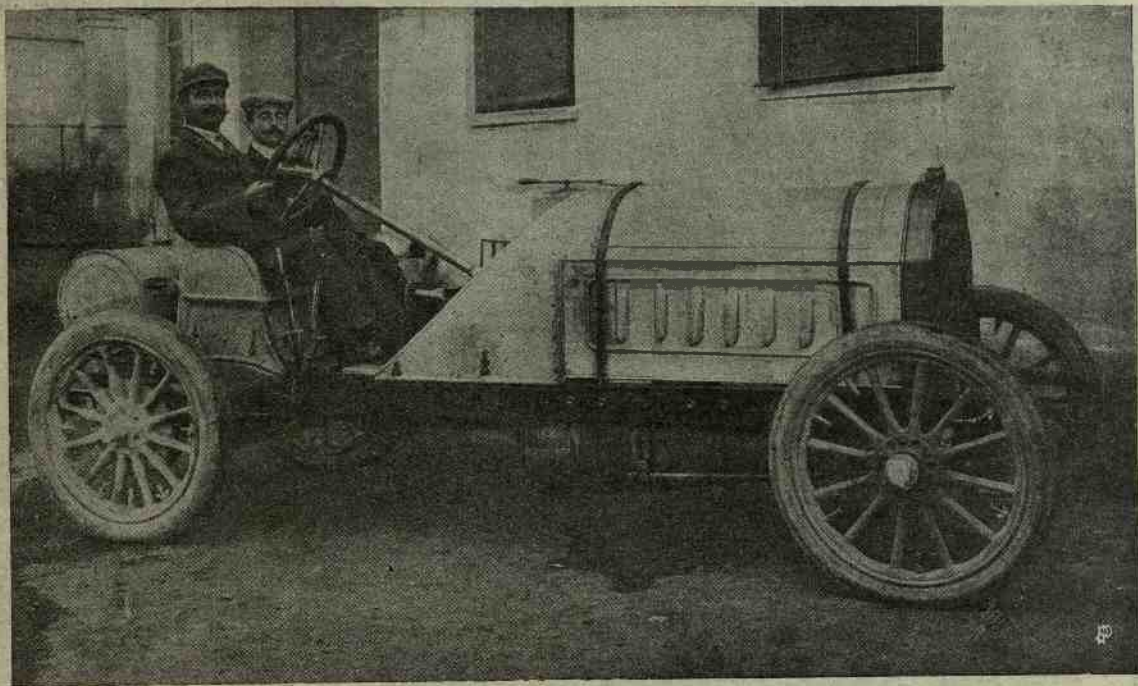
Su questa strada si è già messa la Francia, che ha sentito la voce dei tempi nuovi e che comincia a sentir gli effetti della fortunata concorrenza che le sta attorno, e che dopo aver veduto per vari anni riuscir vuoti e senza interesse questi concorsi per veicoli industriali, proseguiti con nobile e intelligente tenacia, ha finalmente quest'anno salutato una ventina di concorrenti al recente concorso bandito dall'Automobile Club di Francia col concorso del Ministero della guerra. ¶ Noi lanciamo in questa circostanza l'avvertimento d'allarme ai nostri industriali, e ci riproponiamo quanto prima tornare sull'interessante



La bella e promettente rappresentanza dell' « Italia » (Torino) al Gran Circuito Automobilistico di Breseia. Guida: Moritz Fabry; meccanico: Ernesto Landi.

argomento, e così anche mancata il concorso di Breseia avrà servito alla causa dell'automobilismo industriale in Italia.

Mentre il nostro giornale va in macchina, si preparano le due giornate di gare di canotti automobili sul Lago di Garda, e si intensifica l'attesa per la grande corsa del Circuito di domenica.



La bella e promettente rappresentanza dell' « Italia » (Torino) al Gran Circuito Automobilistico di Breseia. Guida: Matteo Ceirano; aiuto: Guido Bigio. (Fot. Ambrosio - Torino).

sportivo, la *réclame* ha assunto importanza così grande da costituire uno dei migliori coefficienti di riuscita. E dato appunto che lo scopo fosse quello di far *réclame*, noi seconderemo ben volentieri gli intraprendenti espositori, riportandone qui l'elenco:

Bruni Santo, Pandini, di Breseia; Fratelli Soldati, Ferrari e C., Graziani, Ricordi e Molinari, Fratelli Picena, Manifattura Martiny, Reyna e Zanardini, Canavesio, Dunlop, Vailati, De Bonmartini, Gianoli e Bonardi, quelli di Milano ed altri di Torino.

Intanto, come numero* fuori programma e come opportuno *lever du rideau* delle feste automobilistiche, si è avuto il *criterium* della Coppa Breseia, che un giornale sportivo milanese ha organizzato già l'anno scorso e che con sufficiente successo si è ripetuta anche quest'anno.

Caratteristica di questa prova, che è riservata alle motociclette da turismo, è l'iscrizione e la classifica per *équipes*, e cioè ogni casa non può iscrivere che tre concorrenti, e la premiazione dipende dalla somma dei punti ottenuti da tutti e tre i concorrenti.

La classifica ha per base il consumo, la regolarità, la resistenza, il prezzo, la leggerezza, ecc.

La forza del motore dev'essere quella ordinaria da turismo (3-4 HP) e la velocità massima deve risultare di 25 km. l'ora come media. Completano

durante il percorso, e disgraziato il corridore Morando che urtando contro un sasso si ferì abbastanza seriamente e comprometteva la *chance* della Casa Marchand, di cui montava la macchina, e che ha fatto una splendida marcia con Merosi e Fracassi.

Ammirevoli specialmente le *performances* della Stucchi, la grande marca nazionale sempre vittoriosa, come pure le Zedel e le Nekarlsumer.

Splendido il debutto in corsa delle Primus; una eccellente marca torinese, che forse non è abbastanza conosciuta e apprezzata come merita.

I risultati ufficiali e la premiazione non saranno resi noti che fra qualche tempo.

Segnaliamo intanto il risultato complessivo che parla della bontà come mezzo di locomozione anche della tanto combattuta motocicletta, e che afferma i rapidi progressi e le continue innovazioni che va facendo quest'industria, capace ormai di dare macchine che alla convenienza e all'utilità riuniscono la sicurezza, la resistenza e la regolarità di funzionamento.

Il concorso dei veicoli industriali — a cui il Comitato aveva pure dedicato le dovute cure e un buono e ricco programma — è andato a vuoto e i due unici volenterosi concorrenti che hanno risposto all'appello, la Fiat e la Martini, metteranno i loro veicoli a disposizione del Comitato come mezzo di trasporto.

HUMBER

E. CO FLAIG

MILANO - Corso Porta Nuova, 17 - MILANO

GRITZNER



P. e S. Lorenzetti (macchine Zedel) giungono insieme al traguardo di Brescia dopo aver fatto unitamente al terzo compagno Bucher, tutto il percorso con perfetta regolarità. (Fot. Croce).

Circa alle prime, al momento in cui scriviamo, non abbiamo notizie sicure dei partecipanti.

Solo sappiamo delle astensioni del *Dubonnet* (motore Delahaye, 150 HP), che si annunciava uno dei concorrenti più temibili per la Coppa del Duca degli Abruzzi; della *Fiat* di Baglietto, della *Fiat X* e *XI* di Gallinari, dell'*Ibis* di Strambio e di *La Rapide*, colato a fondo nelle recenti gare di Lucerna. Degli altri concorrenti poco finora si sa, specialmente degli italiani, se si fa eccezione del *Fiat X*, il glorioso vincitore dell'Algeri-Tolone, che l'abilità di un Gallinari ha ricondotto in patria; degli altri poco si sa.

Tra i concorrenti che sono già arrivati e che sembrano certo partenti vi sono il *Mercedes IV*, che già figurò onorevolmente in precedente, il *Delahaye VI*, *Nautilus* (forse il *New-Trèfle*, vincitore del meeting di Lucerna).

Per gli italiani si attende con viva curiosità alla prova le due imbarcazioni del « Velocim » di Venezia (« Società Veneta Automobili Nautiche »), *Garda* e *Svan II*, il *Florentia* (una costruzione dovuta alla coraggiosa fabbrica fiorentina e di cui ha disegnato lo scafo il Bixio di Viareggio), e qualcuna delle eccellenti barche del Volpe di Milano.

A quanto pare i concorrenti non saranno troppo numerosi, ma si tratta di un primo serio esperimento che si sta tentando fra noi, dove questa industria della costruzione automobili nautiche è appena al suo inizio, e che quindi ha bisogno di essere sorretta e incoraggiata nei suoi primi passi, che non possono essere che modesti e limitati. Non ci vorrà molto tempo perchè il fanciullo si rinfranchi e snodi i suoi passi!

Quello che costituisce il vero successo della riunione di Brescia è la gran corsa automobilistica di domenica. Sfrondata di ogni altra categoria, limitata alle sole grandi vetture, meglio si avvi-

cina per programma alla grande prova della Gordon Bennett e della Coppa Vanderbilt, fra cui ormai ha preso il suo vero e degno posto.

E interessantissima dal doppio lato sportivo e nazionale si annuncia la lotta di domenica sul gran Circuito Brescia-Cremona-Mantova-Brescia (3 giri, chilometri 501).

Le ultime notizie danno come sicuri partenti fra gli stranieri Duray e Rougier colle *De Diétrich*, Wagner e Héméry colle *Darracq*, Terry, Gasteaux, Cortese e Florio colle *Mercedes* e pare anche Charles colla *Clément-Bayard*.

E' dunque una lotta formidabile di ben nove concorrenti, scesi a contrastare duramente la vittoria all'industria italiana, e giacchè il duello si annuncia specialmente interessante sotto questo punto di vista, vogliamo tentare una specie di pronostico sul suo esito, facendo però fin d'ora le più ampie riserve sulla sua fondatezza, dovendo chiedere ai coefficienti incerti e tutti sub-

biettivi gli elementi di previsione.

Il lotto delle *Mercedes* noi lo impomeremo nel suo capo *équipe*, cav. Florio, sia perchè conosciamo il cuore del giovane guidatore, che ha il vantaggio di conoscere la strada e che certa-



I concorrenti all'arrivo d'ogni tappa come all'arrivo al traguardo di Brescia, sono accompagnati al parco chiuso per la consegna della macchina. (Fot. Croce).

tati di corsa ci farebbero opinare che la *Darracq* sia più veloce della *De Diétrich* — non avendo la *Mercedes* dimostrato nella recente Gordon di aver fatto vetture più veloci di quelle francesi.

E tra gli italiani (cinque *Fiat*, guidate da Lancia, Nazzari, Cagno, Weillschott e Gandini) e tre *Itala* (guidate da Ceirano, Fabry e Raggio) a chi dare la preferenza nelle previsioni come

campioni nazionali? Certamente senza menomare il valore della *Itala* (che debutta in corsa di grandi vetture e delle cui macchine abbiamo avuto informazioni eccellenti), si dovrebbe credere che le *Fiat*, che hanno dimostrato alla Gordon Bennett di essere le vetture più veloci, su un circuito migliore dovrebbero rimanere tali, e dato come l'esperienza conta, anche come guidatori i tre professionisti: Lancia, Nazzari e Cagno, dovremmo accordare maggior fiducia.

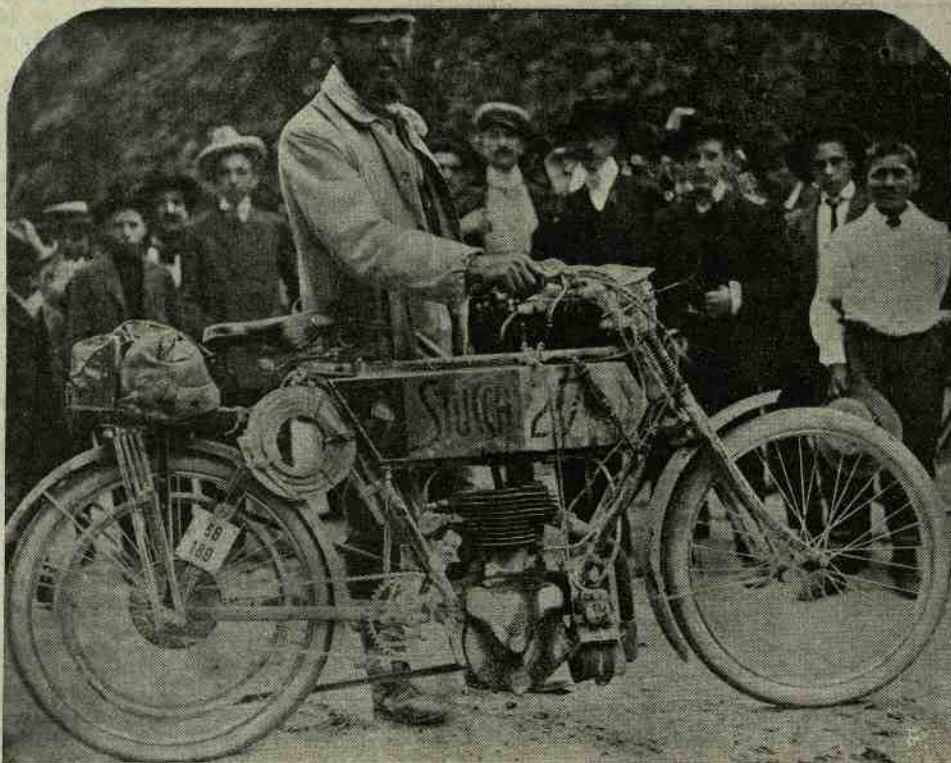
Difficile è dire di questi tre chi dovrebbe essere in testa, Lancia avrebbe diritto a questo posto, ma siccome le corse sono anche un po' gioco di fortuna e questa sembra un po' imbronciata col buon Lancia in questi ultimi tempi, così la previsione di Lancia primo (senza alcuna buona e fondata ragione) non ci viene spontanea; vediamo invece un duello Nazzari-Cagno, in cui mettiamo Héméry e Duray. E qui sta il nodo gordiano.

Ma ormai sui nostri pronostici grava troppo quello che è anche il nostro desiderio più forte: la vittoria italiana — e non sapendo ben chiaro se facciamo una previsione o riconfermiamo un augurio — noi speriamo di poter salutare a Brescia una graduatoria in cui i due italiani, come già al Cenisio, siano ai due primi posti.

Ma a tutti questi punti interrogativi risponderà la gran corsa, che si inizierà proprio quando i nostri lettori scorreranno questo giornale.

Lasciamo che ora parlino i fatti — a noi i commenti nel prossimo numero.

Nino G. Caimi.



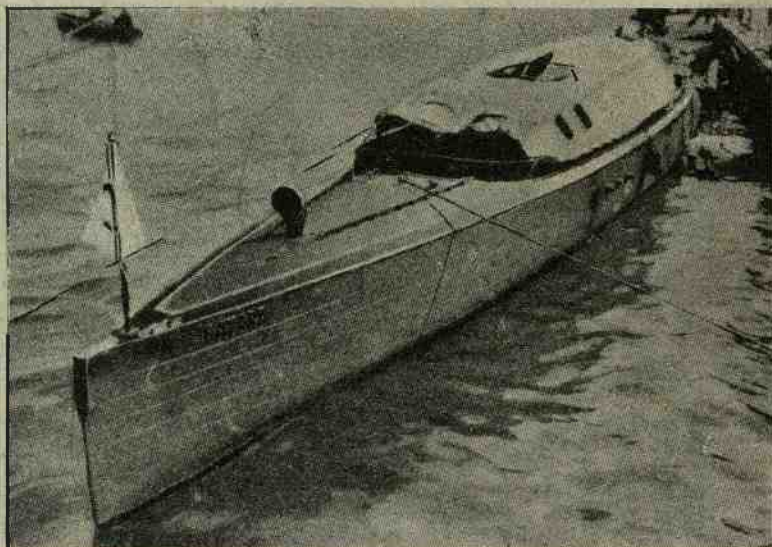
Pavesi (con macchina Stucchi) dopo aver splendidamente marciato unito al compagno della stessa casa, giungeva primo di tutto il lotto al traguardo di Brescia. (Fot. Croce).

mente avrà al suo comando la vettura migliore.

Delle due *De Diétrich* è forse più temibile quella di Duray, anche perchè guidata da corridore che ha già fatto l'anno scorso la corsa. Tra le due *Darracq* quella Héméry ci sembra più fedele beniamina della vittoria — quindi tra Florio, Héméry, Duray, potrebbe specialmente svolgersi la gara — e fra queste i recenti risul-



Uno dei concorrenti delle gare del Garda (cruiser Delahaye VI Nautilus) vincitore della Coppa Trouville.



Bayard (motore Bayard Clément) vincitore a Evians della cat. Racers (12, 18 m.).

I volontari automobilisti italiani alle grandi manovre

Che strano paese è mai l'Italia! Allorché l'iniziativa privata sorge a sostenere qualche buona causa di completamento all'opera del Governo centrale, ecco la miope e poco moderna burocrazia governativa sorgere come muraglia insormontabile a intralciare in mille modi il cammino e comprometterne il risultato. Allorché invece, sia pure cedendo alle sollecitazioni che partono dai privati, il Governo si rivolge a loro per tentare qualche esperimento, ben difficilmente esso ritrova nell'iniziativa privata quello slancio e quell'appoggio che avrebbe diritto di attendersi.

Così è accaduto degli automobilisti volontari, di cui in Italia si è finalmente cominciato a par-

scito esperimento dell'automobilizzazione fatto a Brescia l'anno scorso, è stato quest'anno raccolto dal Ministero della Guerra, che pregava le Dire-

Napoletano, offrendo anche un modesto rimborso di spesa per questo servizio in esperimento.

La risposta che il mondo automobilistico italiano ha dato a questo appello non parla certo a favore del patriottismo e dell'entusiasmo di cui pur sono animati i nostri motoristi. Invitati dalle rispettive Direzioni i soci dei vari clubs automobilistici di Torino, Firenze, Genova, risposero col più glaciale silenzio, e solo il fiorentino e attivo Automobil Club di Milano riusciva a formare una forte squadra di 16 automobilisti, fra cui erano i capi della Presidenza, che, non badando né alla distanza del campo di manovra, né ai disagi, né alle spese, si misero patriotticamente a disposizione del Ministero della guerra per l'esperimento che intendevansi fare.

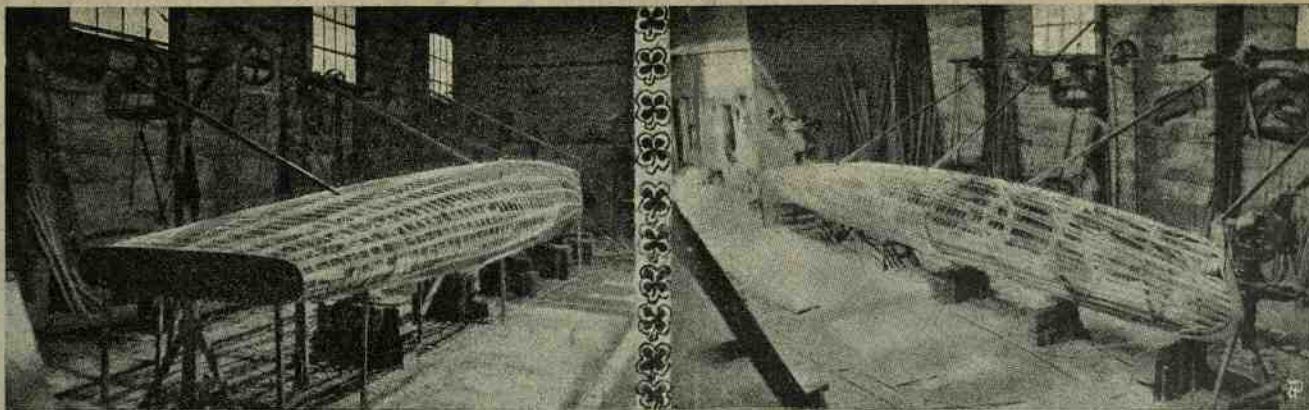
Citiamo i nomi di questi benemeriti volontari, poiché l'esempio loro dovrebbe suonar monito agli assenti, e perché crediamo che da questo loro intervento tragga non pochi benefici l'importante problema dell'applicazione dell'automobile ai servizi militari.

Essi sono: Massoni cav. Augusto (Züst di 40 HP), Meda Paolo (Züst di 28 HP), Brigatti Luigi (Isotta Fraschini di 14 HP), Di Soragna marchese Camillo (Fiat di 24 HP), Guastalla dott. Gildo e Lomellini marchese Gianni (Renault di 8 HP), Pellati Di Ravagnasco conte comm. Giulio Cesare (Fiat di 16 HP), Rino Del Negro (Fiat di 16 HP), Lazzati Pietro (Isotta Fraschini di 16 HP), Sirtori Giulio (Prunel di 30 HP), Maggioni Enrico (Züst di 28 HP), e poi il conte Gulinelli, il comm. nobile Adolfo Ferrari e Vittorio Vicarelli.

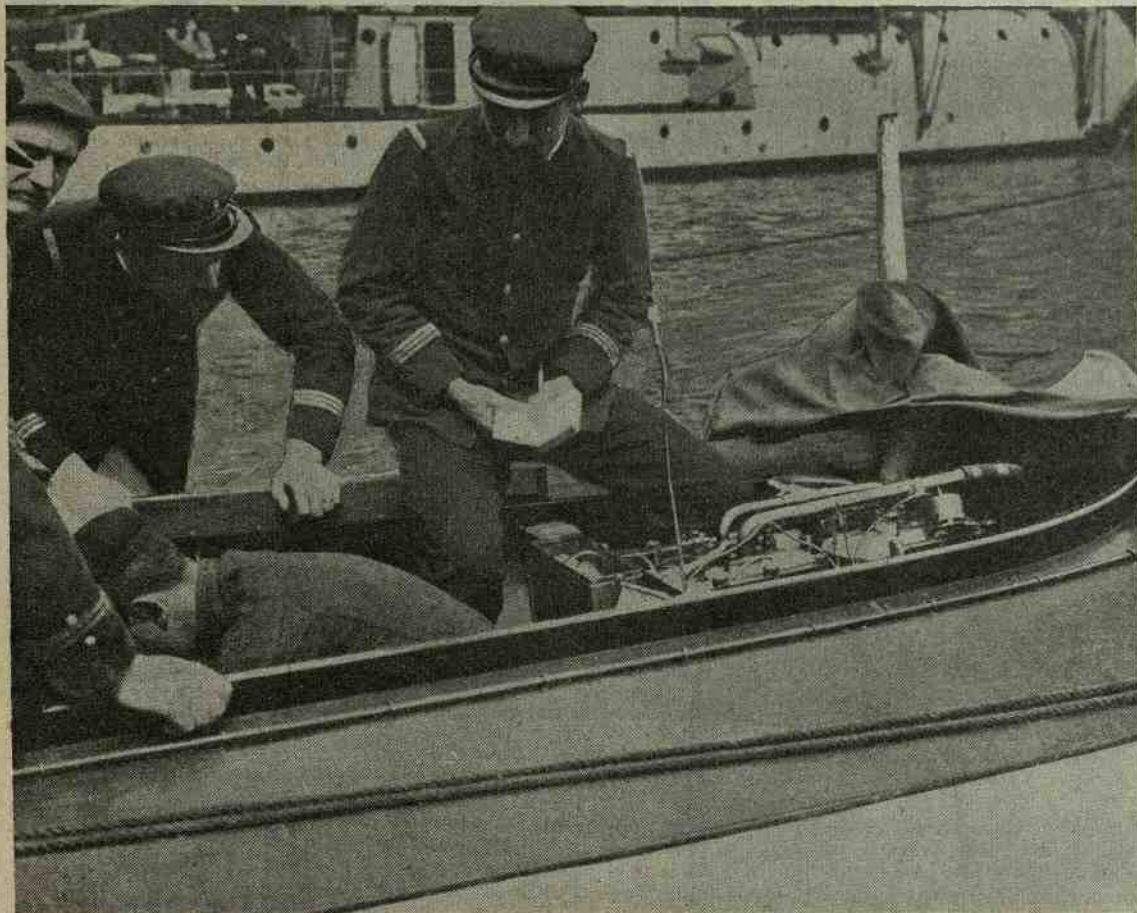
Trasportati gli automobili a Caserta in ferrovia, essi furono addetti a vari comandi e ai servizi di informazione, posta, ecc., e per ben 15 giorni seguirono le varie fasi delle manovre, svoltesi in terreni difficili e in paesi poco conosciuti.

Nella rivista che il Re ha passato, al chiudersi delle manovre, a questo primo e benemerito nucleo di automobilisti volontari, Sua Maestà ha espresso ai volontari *sportsmen* tutto il suo alto compiacimento pel lodevole e utilissimo servizio prestato, confermando la piena soddisfazione delle alte autorità militari per il prezioso contributo portato alle manovre dai volontari automobilisti.

Su questi risultati noi speriamo poter ritornare prossimamente, illustrando questo primo esperimento; per intanto segnaliamo il fatto che segna una tappa nel cammino delle affermazioni automobilistiche.



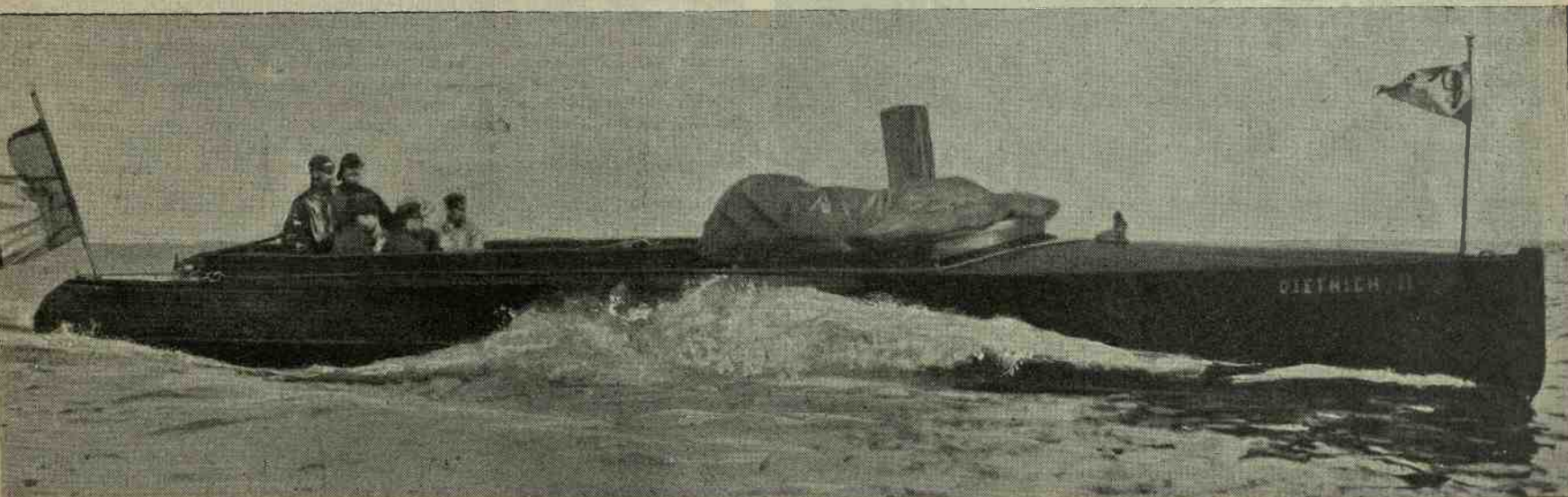
La caratteristica costruzione nel cantiere Luce del cruiser New-Tréfle, che, munito del motore Richard Brazier, vinceva il meeting di Lucerna.



Il « Fiat X » lo strenuo trionfatore della Algeri-Tolone, scende in lizza sul Garda, come il più temuto dei campioni dell'industria nazionale. (Una commissione di ufficiali francesi ne esamina l'eccellente motore).

lare quando in altri paesi già si continuava ad agire. Il progetto messo in discussione dall'Automobil Club di Milano, ed assaggiato con il riu-

zioni dei vari Automobili Clubs d'Italia a voler invitare i loro soci a intervenire colle loro macchine alle grandi manovre che si sono svolte nel



Il « Dietrich II », trionfatore nella riunione di Monaco della categoria grandi cruisers (da 12 a 18 metri).

Biciclette e Serle
"EADIE"
la prima Marca del Mondo.

Motociclette 2 3/4 e 3 1/2 HP
"MINERVA"
con forcella elastica e accensione a magneto.

"WILSON"
Serle e Biciclette
a prezzi convenientissimi.

Deposito: GIULIO MARQUART - MILANO, Via Melegnano, n. 5.

I convegni ciclistici nel Veneto

Le riunioni di Belluno e Mestre

A Belluno si è tenuto un importante convegno, favorito da una splendida giornata.

Il corteo, preceduto dalla banda cittadina e formato di un migliaio di ciclisti coi gonfaloni, si



Il convegno di Belluno. - Entrata degli automobili nel Parco. (Fot. Aldon-Breveglieri, Belluno).

recò davanti al Teatro Sociale, sulla cui gradinata si dispose. Sotto il colonnato era stata preparata la tribuna per gli invitati e le autorità.

V'erano molte gentili signore, il Prefetto col suo segretario, il signor De Poloni per la Società Reduci patrie battaglie, il Commissario prefettizio in rappresentanza del Comune di Belluno col segretario dott. cav. Cantilena.

Il commissario prefettizio cav. Bruschetti, a nome del Comune di Belluno, dà il benvenuto agli sportisti intervenuti a questo primo convegno.

L'avv. Frigimelica, vice-presidente della Società ginnastica alpina, prende poi la parola ed a nome di questa e del Veloce Club si associa al saluto cordiale ai ciclisti che vollero onorare questa festa geniale.

Alle ore tre le singole squadre si diressero lungo la strada di Mussoi, donde verso le quattro si diressero a Belluno per compiere il giro prestabilito.

Imponente l'effetto della sfilata.

Il corteo era chiuso da numerose motociclette ed automobili.

In piazza Campitello il corteo passava davanti la tribuna del Comitato per l'assegnazione dei premi.

Alla sfilata parteciparono circa mille biciclette, che poi si diressero al Parco.

I premi vennero così assegnati:



Il convegno di Belluno. - Dopo la sfilata in piazza Campitello. (Fot. Aldon-Breveglieri, Belluno).

Medaglia d'oro, dono del Prefetto alla squadra di Treviso — Medaglia d'oro, dono del Sindaco di Belluno alla squadra di Longarone — Medaglia d'oro, del comandante il Presidio, alla squadra di Bassano — Medaglia d'oro, dono dell'on. Loero, alla squadra di Feltre — Medaglia d'oro, dono del signor Giuseppe De Lago, alla squadra di Conegliano — Medaglia d'argento alle squadre di Santa Lucia di Piave, Vittorio, Breganze, Crocetta Trevigiana, Piove di Sacco, Fener, Cornuda.

Medaglie di bronzo alle squadre di Asolo, Nervesa, Padova, Bassanello, Pieve Cadore, Roncade

— Medaglia d'argento alle fanfare di Feltre e Longarone — Medaglia

di bronzo alle bandiere delle squadre di San Vito, Asolo, Bassano, Breganze,

Conegliano, Castelbaldo, Cornuda, Crocetta, Gorizia, Fener, Noventa di

Piave, Padova, Pieve Cadore, Piove di Sacco, Pordenone, Roncade, Audax

Trieste, Vittorio, Volpago, Vicenza — Medaglia d'argento del Direttore

generale dell'Audax alla squadra Audax di Trieste — Medaglia d'argento

alla bicicletta infiorata a foggia di automobile della ditta Luigi Malla-

strini, fiorista di Belluno — Medaglia di bronzo alle signore Te-

stolini Clotilde, Sartori Maria, Bor-

rer Maria, Tonegutti Baldo Rita, Bon-

nato Ida, Chiapparini Maria, signore

Gandolfi di Torino, Dal Fabbro Marina Nina — Medaglia d'argento al

più giovane ciclista Nardini Antonio di Noventa di Piave di anni 4 —

Medaglia di bronzo ai bambini Antonio De Lago e Antonio Sandri.

Il convegno di Mestre è riuscito

ottimamente. Fu inaugurato, al Teatro Garibaldi,

il vessillo della Sezione ciclistica testè sorta in

seno alla Società ginnastica « Libertas », poi sulla

piazza Maggiore vi fu la sfilata di tutte le Società intervenute al convegno.



Il convegno di Belluno. - Inaugurazione delle bandiere, discorso del Sindaco e del Vice Presidente della Società Ginnastica Alpina Avv. Frigimelica. (Fot. Aldon-Breveglieri, Belluno).

Sono oltre seicento ciclisti che sfilano ordinatissimi, nei più svariati ed eleganti costumi, applauditi sempre vivamente lungo tutto il percorso, specialmente quando passano le fanfare ed i vessilli, e che dimostrano la soddisfazione per l'accoglienza festosa e lieta avuta con frequenti evviva Mestre, evviva le belle signore Mestrine.

Il corteo ciclistico che muove verso le tre dal viale Umberto I, Borgo della Rosa, Foro Boario, Chiesa dei Cappuccini, via Antonio Olivi, via Alessandro Poerio, piazza Umberto I, borgo San Rocco, borgo Daniele Manin, via Torre Belfredo, borgo Palazzo, piazza Umberto I, dove viene proclamato dalla giuria (composta dei signori dottor Baccara, avv. Bonajutti, avv. Vit-torelli, cav. dottor

Nicolò Marini Missana, signor Antonio D'Ambrosio) l'esito della premiazione: Alle squadre provenienti più da lontano — 1. Premio medaglia



Fotocromatografia Bertieri

TORINO - Via Po, 25 - TORINO

Stampa totocromatica per dilettanti

Prezzi speciali - Collezioni artistiche

d'oro: Club Ciclistico Pojana — 2. Id.: Unione Ciclistica Veronese — 3. Medaglia vermeille: Club Ciclistico di San Michele Extra — 4. Medaglia d'argento: Unione Ciclistica di Santa Maria Maddalena.

Alle squadre più numerose — 1. Premio me-



Il convegno di Belluno. - Grande sfilata per le principali vie della città. (Fot. Aldon-Breveglieri, Belluno).

daglia d'oro: Club Ciclistico [Treviso — 2. Id.: Club Ciclistico Ponte di Brenta — 3. Medaglia

vermeille: Club Ciclistico di Bassano — 4. Id.: Società di Cornuda — 5. Medaglia d'argento:

Circolo Ciclistico di Spresiano — 6. Id.: Veloce

Club Alpino di Belluno — 7. Id.: Unione Ciclistica

di Conegliano — 8. Id.: Club Sportivo di Vittorio —

9. Id.: Società Touristica di Montebelluna.

Alle squadre con maggior numero di signore — 1. Medaglia d'oro alla Società « Costantino Reyer » di Venezia.

Alle squadre più numerose della Provincia di Venezia — 1. Premio medaglia d'oro: Società Sportiva di Club

Donà di Piave — 2. Medaglia vermeille: Club Ciclistico di Cavarzere.

Alle squadre più numerose d'oltre confine — 1. Premio medaglia d'oro: Club Ciclistico Friulano di Gradisca.

La terza tappa fu tra Amberieu e Auxerre, e la quarta fra Auxerre e Parigi, dove prendeva meritato riposo, alle 7 di sera, colla garanzia di km. 788 compiuti in soli quattro giorni. Dopo due giorni di fermata nella gran capitale francese, e dopo parecchie visite alle maggiori attrattive dello sport, il nostro simpatico torinese riprendeva il suo viaggio per Orléans giungendovi verso sera, dopo km. 126 di marcia; e cioè a 7 giorni dalla sua partenza da Torino.

L'ottavo giorno, da Orléans costeggiando la

L'audax torinese Negro ed il suo Giro di Francia

Era un desiderio che da tempo lo tormentava, e se non fosse bastata la sua volontà di ferro per decidersi, vennero ancora a sollecitarlo i consigli dei numerosi amici ed ammiratori. E Negro è partito, con la piena fiducia nella bontà della sua fida

Venturelli, è partito accompagnato dagli auguri più belli che possano farsi ad un giovane, che già ha tanto raccolto nello sport ciclistico nazionale.

La mezzanotte fra il 3 e il 4 d'agosto, una leggera e robusta bicicletta, strisciando quasi silenziosamente lungo il bel viale di corso Francia,

portava lungi da Torino il giovanissimo amico e forte pedalatore, pel suo viaggio di km. 3000 attraverso l'ospitale Francia. Passando per Susa, valicando faticosamente il Cenisio, scendendo a

Modane e proseguendo a Chambéry, terminava con 215 km. di viaggio la prima giornata. L'indomani, per tempo, proseguiva per Aix-les-Bains, Culoz e Amberieu, ben scortato da un furioso temporale e da un guasto alle gomme.

La terza tappa fu tra Amberieu e Auxerre, e la quarta fra Auxerre e Parigi, dove prendeva meritato riposo, alle 7 di sera, colla garanzia di km. 788 compiuti in soli quattro giorni. Dopo due

giorni di fermata nella gran capitale francese, e dopo parecchie visite alle maggiori attrattive dello sport, il nostro simpatico torinese riprendeva il suo viaggio per Orléans giungendovi verso sera, dopo km. 126 di marcia; e cioè a 7 giorni dalla sua partenza da Torino.

L'ottavo giorno, da Orléans costeggiando la

AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

LE REGATE DI POZZUOLI

Loira e le enormi distese di incantevoli boschi e villini, passava Bloise, fermandosi la sera a Tours, che trovò caratteristica pel suo commercio, e dotata delle maggiori comodità. Il giorno 12 da Tours, per Poitiers, Niort, giungeva alla Rochelle, punto francese che bacia le onde dell'Atlantico e di una vista selvaggia ma incantevole.

Il giorno 13 dalla Rochelle per Rochefort, Ponsed, entrava la sera in Bordeaux, pel magnifico ponte della Gironda, accolto da entusiasmo per



L'audax Negro Attilio,

lui indimenticabile, e circondato poi da ogni riguardo. Il giorno 14 dalla Rochelle per Agen toccò alla sera Tolosa, dopo 244 km. di strada faticosissima. Il giorno 15 fu speso a visitare minutamente Tolosa, che trovò abbastanza interessante. Alle ore 17 dello stesso giorno proseguiva per Narbonne, che raggiungeva nell'notte, dopo parecchie forature di gomme. Il giorno 16, sotto un sole infuocato, da Narbonne passò su Certe, Montpellier, Nîmes, arrivando la sera nell'industriale Marsiglia. I km. 269, che dividono Narbonne da Marsiglia, faticosissimi, provarono più che sufficientemente il suo nomignolo di valoroso audax.

Il turista **NEGRO** nel suo Giro di Francia montava una macchina

VENTURELLI

costrutta nella ben nota

Officina di **B. VENTURELLI**
(Riparazioni e Costruzione)

TORINO - Via Po, N. 22-26 - TORINO

A Marsiglia il signor Lagarde, del « Touring Club Francese », il console italiano del nostro Touring Club, ed altri entusiasti fecero al nostro pedalatore un'accoglienza indimenticabile. Il giorno 17 fu occupato a visitare la città di Marsiglia, interessantissima. Il giorno 18 da Marsiglia per Tolone, Hyeres, Frejus e per la famosa salita dell'Esterel, felicemente compiuta, indi per Cannes, toccava Nizza simpaticissima ed elegante.

Il giorno 19 per tempo da Nizza, per Montecarlo e Ventimiglia, per la Valle del Roia, colle di Tenda, Cuneo, Carmagnola, il bravissimo pedalatore rientrava in Torino, accolto fuori porta da una schiera di *sportsmen* entusiasti e di ammiratori. La stessa sera, al banchetto che questi gli offrivano in omaggio della sua bravura, si poteva apprendere con vivo piacere quale e quanta fosse stata la bravura e la costanza del giovane ciclista per compiere il suo tour de force.

In totale quindi: 15 giorni di marcia, 5 difermata e cioè in media kilom. 200 al giorno. Davvero che non c'è male!

G. M.

La giornata di martedì scorso fu assai lieta ed emozionante per i nostri simpatici canottieri, e specialmente per quelli della « Società Savoia », organizzatori delle interessanti regate svoltesi nella rada di Pozzuoli.

Favorita da un tempo delizioso, una folla vivace trasse verso il mare scintillante, che le spiagge silenziose dell'antica Puteoli chiudono nel miraggio di loro classica poesia. L'incantevole paesaggio cingeva in una collana di serena bellezza quell'ardente festa di luce, e tutto parve contribuirvi; lo slancio degli iniziatori, l'eleganza delle signore intervenute, la fiducia della folla spettatrice, il brio onde si animava la scena e si accendeva il vigore dei contendenti.

Oramai tali spettacoli sono penetrati nelle abitudini e nel gusto generale; come la loro utilità educativa e igienica nella convinzione delle masse, che erano dapprima così restie a intendere i benefici, che da uno sport salutare e dilettevole possono derivare. Così, mentre molti anni or sono un Club di canottieri non potette qui avere una valida e durevole esistenza, ora è possibile a diverse società del genere di prosperare e tenere vivo il sentimento, l'orgoglio, l'emulazione di simili esercizi, che la poesia del mare trae verso un ideale di libertà e di potenza.

Alla benemerita « Società Canottieri Savoia » devesi dunque anche quest'ultima festa del remo.

La prima gara, la *Gara Oriani*, era per yole di mare a due vogatori di punta e timoniere. Vi ebbero parte *Delfino*, *Wanda*, *Ondina*; signori Lettieri e Flauti, timoniere Pinelli; Matozzi-Scata e Folinea, timoniere Pallino; Giannini e Tournes, timoniere Dell'Isola. Giunsero *Ondina* prima; *Wanda* seconda; *Delfino* terza. La corsa fu interrotta due volte per incidenti prodotti dal rapido affollarsi delle barche dei curiosi, ma abilmente superati dai timonieri di *Wanda* e *Delfino*, tra cui era avvenuto, prima della seconda boa, un abbordaggio, che costrinse le due imbarcazioni ad arrestarsi.

La *Gara Strigari*, che era per yole di mare a quattro rematori di punta e timoniere, fu la seconda. Vi parteciparono: *Niny*, con i signori Lettieri, Flauti, Folinea, Rocco, timoniere Franca; *Vittoria*, con i signori Giannini, Tournes, Del Sordo, Bellisario, timoniere De Monte. Per una prua, guadagnò il traguardo *Niny*, dopo una vivace

Lettieri, Flauti, Del Sordo, Cavaliere, Carola, Gioseffi, Rocco, Folinea, timoniere Frasca. La gara fu animatissima, e per la sua alternativa, riesci agli spettatori più delle altre interessante. Partite benissimo, le due yole si mantennero bordo a bordo fino alla prima boa; qui la *Savoia* prese un



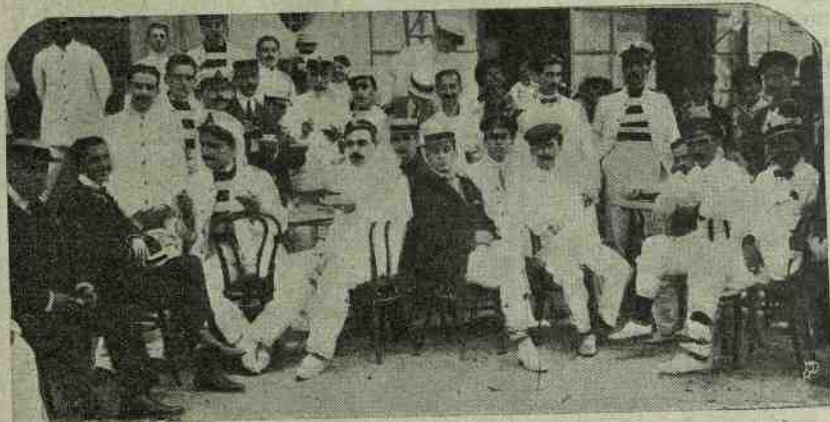
A bordo del « Caprice » uno dei vincitori della riunione.
(Fot. avv. Fiorilli, Napoli).

lieve vantaggio sull'avversaria, ma lo perdettero nel giro, onde presso la Giuria le due yole passarono insieme. Però, alla seconda boa, la *Savoia* riguadagnò il vantaggio perduto, mantenendolo fino al traguardo, ove giunse prima tra gli unanimi applausi. Ma tanto nei rematori della *Savoia* quanto in quelli della *Elena*, fu ammirata la gagliardia, la resistenza, la perfetta osservanza ai precetti della buona scuola.

Finite le regate, mentre le numerose imbarcazioni, divenute assolute padrone delle onde, le solcavano in tutte le direzioni, e la folla si andava diradando sulla banchina, riversandosi per la gaia cittadina di Pozzuoli, che deve al suo deputato onorevole Strigari, al suo Sindaco cav. Oriani, alla Direzione dei « Canottieri Savoia », di cui è anima e vita il simpatico avvocato Pepe, la bella festa estiva; sul molo si raccolsero promotori, Giuria, numerose signore ed invitati, dando loro così l'occasione di accogliere la distribuzione dei premi con brindisi ed evviva, vibranti di cordialità e di auguri.

Fra le tante imbarcazioni, in cui si effettuò il ritorno a Napoli di molti invitati, furono in speciale modo ammirati i cutters: *Caprice*, *Cristoforo Colombo*, *Nemesi*, *Leandro*, *Rita*, della sezione vela della « Società Savoia »; l'*Ondina*, battente guidone della « Canottieri Tevere »; la *Sibilla*, dell'on. Strigari; *Nické* del signor Rossi; ed altri molti leggeri velieri, palpitanti sull'ampia azzurrità delle onde, come un giocondo stuolo migrante nell'ora dolce del tramonto. Delizioso tramonto!

G. M. Scialinger.



Gruppo di soci della Canottieri Savoia, la giovane e vittoriosa società Napoletana che ha avuto un equipaggio tra i defenders italiani ai Campionati europei di Gand.
(Fot. Fiorilli, Napoli).

lotta, in cui il vigore dei vogatori pareggiò la bella prontezza dei loro movimenti e la loro esperta sicurezza.

Seguì la *Gara Pozzuoli*, per yole di mare a otto rematori di punta e timoniere. Vi concorsero *Savoia*, coi signori Giannini, Tournes, Matozzi-Scata, Folinea, De Antonellis, Bellisario, Spirito, Perrotta, timoniere De Monte; *Elena*, montata dai signori



Yole Victoria



Yole Ondina.

(Fot. avv. Fiorilli, Napoli).

FORD

Ford Motor Co. - Detroit

La Vettura Americana più accreditata
AMERICAN AUTOMOBILES AGENCY
Ferrari e C.
Milano - Ponte Seveso, 6 - Milano

L'ammaestramento di un cane da ferma

Ciascuna razza, così ogni cane, ha il suo proprio carattere.

Come un professore nella scuola insegna ai suoi allievi, così l'ammaestratore di cani deve conoscere le attitudini di ciascuno dei suoi cani.

Il cane da ferma usa dell'olfatto secondo la volontà del suo padrone, del quale ne subisce l'influenza anche cacciando.

L'ammaestramento dei cani da ferma risale ad epoca assai remota, essendo adoperato prima del 1515 a facilitare la caccia colle reti e coi trabocchetti e poi coll'archibugio.

Trovato il cane buono da ferma, vi sono diversi

la testa. Se il cane si ribella bisognerà agire colla massima dolcezza, perchè possa persuadersi che coll'accucciarsi non si intende di punirlo.

Allorchè l'allievo si accuccia bene al comando, si deve alzare nello stesso tempo il braccio destro. Quando il cane avrà ben compreso il segnale del braccio alzato, lo si alternerà coll'ordine a voce.

Conseguito un buon risultato, ci allontaneremo dal cane gradatamente fino a tanto che il cucciolo rimarrà immobile al terra lontano 30 metri.

Nell'ammaestramento al terra è sempre difficile avere delle regole fisse, perchè alle volte un mezzo eccellente per un cane non serve per un altro, e



Il cacciatore ordina al cane di mettersi a terra.

metodi di ammaestramento. Il cane dovrà ad un vostro segnale mettersi pancia a terra e rialzarsi ad un secondo vostro segnale. Così educato il cane ad obbedire al segnale, lo farete facilmente mettere a terra quando il selvatico gli partirà davanti.

Il metodo inglese ideato da Emilio Masson sarebbe, a detta degli intenditori, il migliore. Esso comprende cinque parti o periodi.

Il primo periodo va dai 3 ai 5 mesi.

Prima di impartire ordini, si deve studiare l'indole del cucciolo, cattivarsene l'affetto, essere pazienti e non fare continuo uso della fermezza e del rigore. Dai 3 ai 5 mesi noi abitueremo il cucciolo a conoscere il suo nome, a correre presso di noi ed a seguirci.

Il secondo periodo va dai 5 agli 8 mesi.

A cinque mesi cercheremo di reprimere nel cucciolo tutte le disubbidienze con maggiore severità.

L'accucciamento al comando, il *down*, o il *giù*, o l'*a terra* si ottiene così.

Si sforza colla mano l'allievo sulle reni, mentre colla sinistra si comprime leggermente il collo e



Arrivato alla portata il cacciatore tira e il cane attende lo sparo per muoversi.

l'abilità prima del *dresseur* sta nel saper distinguere ed adottare i processi ed i metodi che si devono impiegare a seconda dell'indole dell'allievo.

Il terzo periodo va dagli 8 ai 10 mesi.

In questo periodo — scrive il Vecchio nel suo libro *Il cane* (edizione Hoepli, Milano) — è necessario accelerare l'educazione finita dell'*a terra* a tutte le distanze, si trovi il cane davanti o dietro di voi, esercizio che si otterrà a perfezione conducendo l'allievo in vaste praterie. Allora il vecchio cane ammaestrato diverrà un ausiliario prezioso per il vostro cucciolo. Quando il cucciolo eseguirà l'*a terra* in modo perfetto e a qualunque distanza dietro comando vocale od alzata della mano, lo si abituerà ad eseguirlo ugualmente anche al fischio.

Per iniziare l'allievo al riporto è bene attendere almeno sino ai 10 mesi ed i risultati saranno migliori di quelli che si possono ottenere cominciando sin dalla prima età.

Il rotolo di panno o batuffolo rivestito di pelle di coniglio, o un finto uccello sono gli oggetti da preferirsi per l'addestramento al riporto. Quando il cane riporta perfettamente al comando, lo si



L'arresto.



La ricerca col pointer.

VETTURE Züst

Rappresentanti:

MILANO - C. FRERA e C. - TORINO

MOTOCICLETTE
da 2 a 8 HP
uno a due cilindri

Zédèl

Forcella Elastica

Rappresentanti esclusivi:

TORINO - C. FRERA e C. - MILANO

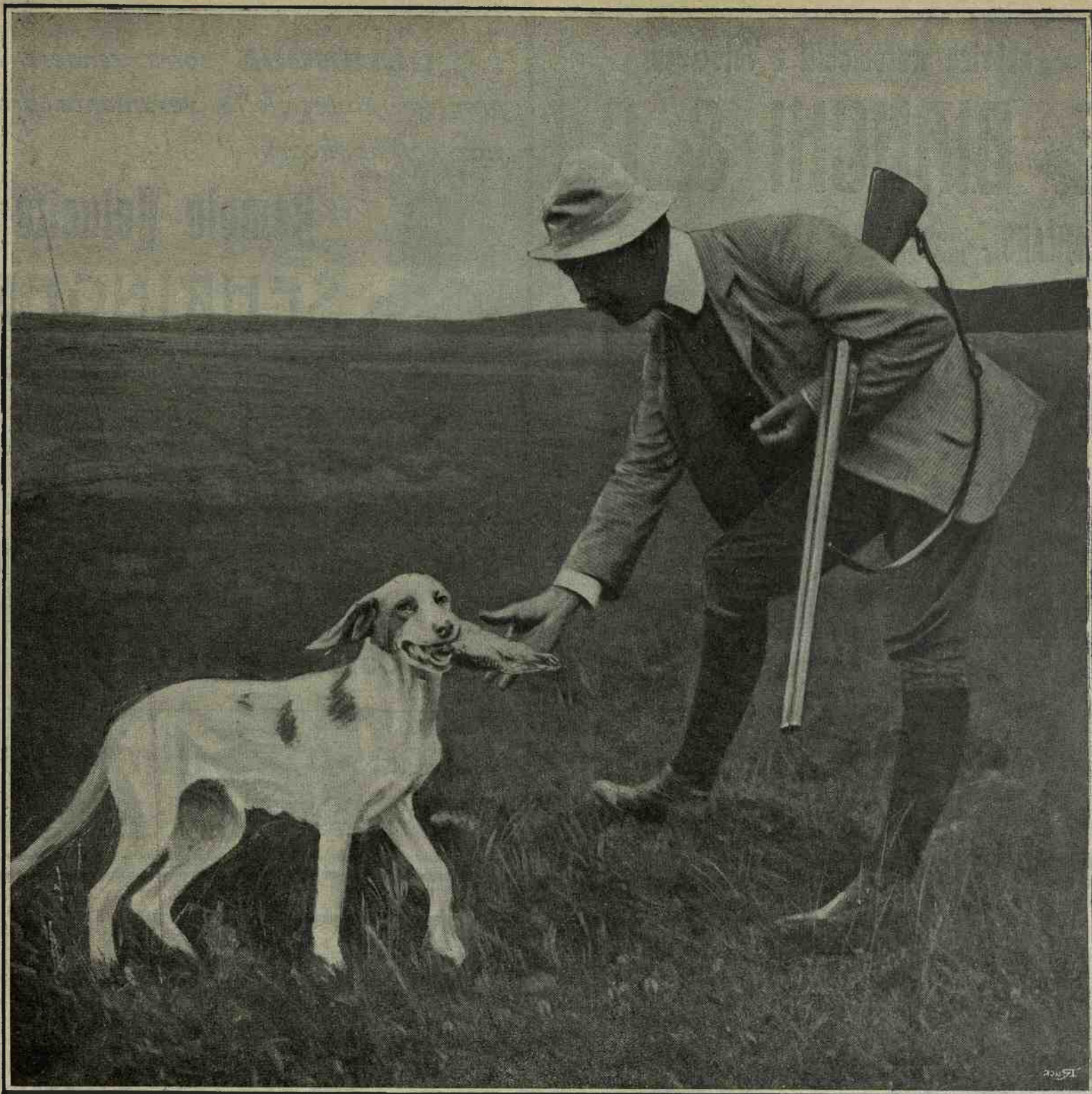
**MOTO e
BICICLETTE**

N.S.U.

della Nockarsulmer Fahrradwerke

Rappresentanti:

TORINO - C. FRERA e C. - MILANO



Il cane consegna al cacciatore la preda.

mantenga in esercizio facendolo portare alternativamente con un altro cane.

Il quarto periodo va dai mesi 10 ad un anno.

E' giunto il momento di occuparsi delle qualità naturali dell'allievo per perfezionare quelle che meglio si prestano e che sono più suscettibili, quali la *cerca* e la *ferma*.

Il quinto periodo va da un anno a 18 mesi. A questa età l'allievo, all'infuori di riportare la selvaggina e di cacciare in bello stile, non ha più nulla da imparare.

Quando riscontreremo che l'allievo è perfettamente calmo davanti agli uccelli fulminati sul colpo, si potrà iniziarlo alla *cerca* ed al *riporto* della selvaggina caduta ferita, perché solo allora il cane, oltre essersi rinvigorito alla buona scuola del *terra*, avrà acquistato quella malizia e quella pratica indispensabile per rintracciare la starna ferita, la quale spesso dà del filo da torcere anche ai cani più bravi ed astuti. E' necessario ripetere che chi si assume l'ammaestramento di un cane giovane, deve rinunciare quasi interamente alla selvaggina. Si dovrà sempre comandare al cane d'accucciarsi ed imporgli di rimanere immobile sia davanti al lepre che fugge, come davanti a

quello che capitombola sotto il colpo di fucile. Per ridurre un cane a questo stato di perfezione occorre tempo e pazienza.

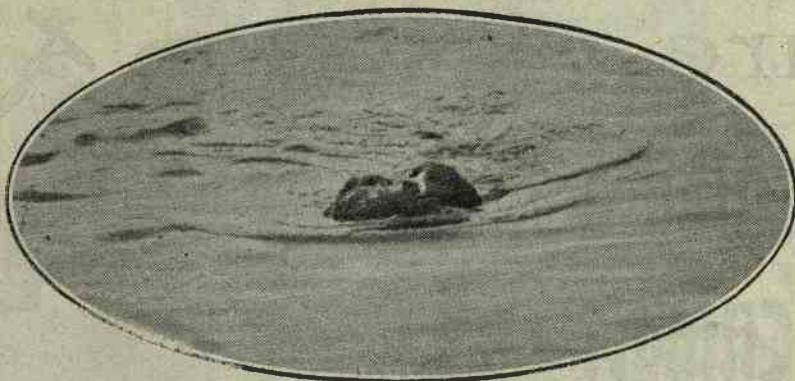
quale, se per sua natura non è il barbone da circo, non dev'essere neppure il *pince* della signora.

Carattere del cane da caccia è la serietà.

Due difetti sono incorreggibili: mancanza di odorato e pigrizia.

Il cane troppo ardente, come i *setters* o i *pointers*, lo si potrà col tempo e con la pazienza domare, mentre il poltrone non vi darà mai buoni risultati.

La continua diminuzione di selvaggina ha reso utili nella caccia al largo i cani a *cerca* estesa, più di quelli avvezzi a cacciare palmo a palmo il terreno. La potenza del naso permette ad essi di scrutare sollecitamente uno spazio di terreno che richiederebbe non poco tempo a quelli dalla caccia ristretta; ma questa che è una virtù, ben dice il Franceschi, potrebbe diventare un difetto, allorché una sana educazione non ne facesse profitto.



In acqua.

Non bisogna d'altra parte esagerare di frusta o di premio.

Troppo rigore, dice il Franceschi, inasprisce; troppa benevolenza non si addice ad un essere il

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa in tutta Italia L. 5.

**SERIE E PEZZI
DI COSTRUZIONE**

GRAZIOSA

"STIRIA", di Graz

Rappresentanti esclusivi:

Milano - C. FRÈRE & C. - Torino

**SERIE E
BICICLETTE**

B. S. A.

(Tre Fucili)

Rappresentanti esclusivi:

Torino - C. FRÈRE & C. - Milano

FANALI
per **AUTOMOBILI**
MOTO e BICICLETTE

FRANK

di MONACO

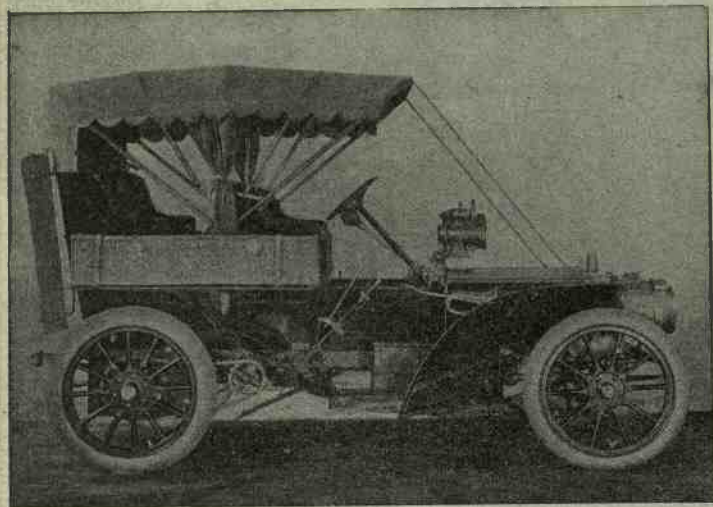
Rappresentanti esclusivi:

Torino - C. FRÈRE & C. - Milano

Fabbrica Automobili e Velocipedi

E. BIANCHI & C.

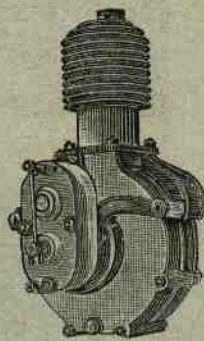
MILANO - Stabilimento - Via Nino Bixio, 21
Negozio - Via Dante, 9



Tipi 1905: 16 HP - 24 HP

AUTOMOBILI • IMBARCAZIONI
• • BICICLETTE • •

CHIUNQUE potrà rendere la
propria *Motocicletta* veramente pra-
tica coll'applicarvi il



Cambio Velocità
SEHRINGER

*superante le più forti salite,
anche del 25 %.*

Debrayage

Grande velocità diretta
Massima garanzia

Catalogo a richiesta

Ernesto Sehringer
Torino - Via Genova, 1 - Torino

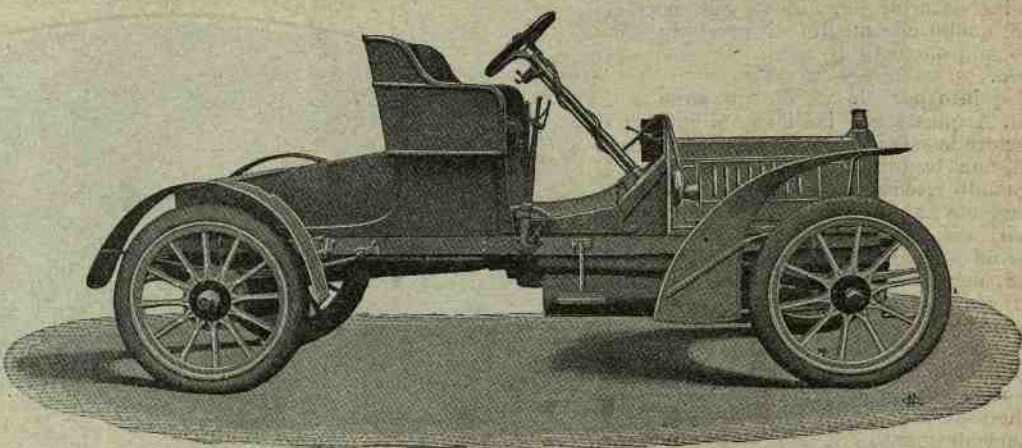
JUNIOR

Fabbrica Torinese Automobili

Vetture

9 1/2 HP - 1 Cilindro

12-16 HP - 2 Cilindri



Carrozzeria di lusso = Consegne sollecite

Chiedere Cataloghi e listini

Direzione e Officine: Corso Massimo d'Azeglio, 56 - TORINO

Le ultime gare di nuoto in Italia

Il Campionato Universitario Italiano e la gara Lord Byron

Domenica 27 agosto ha avuto luogo a Sturla la gara di nuoto della « Corda Fratres », per la quale il campione guadagnava la bellissima coppa offerta dal Re.

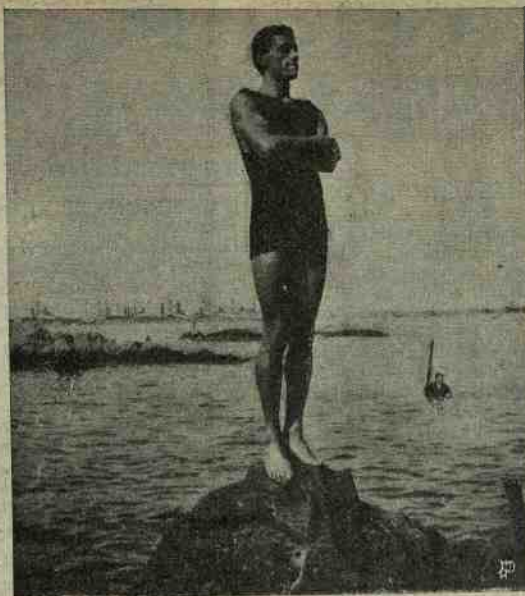
L'aspettativa era grandissima, sapendosi che fra i giovani studenti della « Corda Fratres » vi erano abilissimi nuotatori.

Gli undici concorrenti furono condotti con una lancia a 200 metri dal traguardo, che era presso la spiaggia.

Non appena tuffati, i concorrenti impegnano una lotta per guadagnare il primo posto, ma dopo pochi istanti questa lotta si riduce fra il signor Ernesto Strassera, campione dell'anno scorso, allievo della scuola superiore navale, e il signor Alessandro Conio, studente del 5° corso di medicina.

Essi vanno alla pari per un bel tratto, ma ad un certo punto lo Strassera prende il sopravvento e giunge primo al traguardo, fra le più vive acclamazioni degli spettatori.

Dopo ciò, e dopo un'altra gara di interesse secondario, la giuria, presieduta dal signor Mario Pasquali, per la « Corda Fratres » e dall'avvocato Cesare Carlo Sacco per la « Rari Nantes », e della quale erano membri i signori A. Luigi Monetti, Bottaro Emilio Delfino, avv. Ferdinando Badano,



Il campione Ernesto Strassera.
(Fot. C. Zaglia - Genova).

legge a Genova; Dietzsch Leopoldo, studente di legge a Genova; Cuniberti Rodomiro, Scuola applicazione di Napoli; Musso Augusto, Scuola superiore di commercio; Boccalumi Giovanni, studente di legge a Genova; e Montalenti Camillo, studente di legge a Genova.

A tutti fu dato il diploma d'onore.

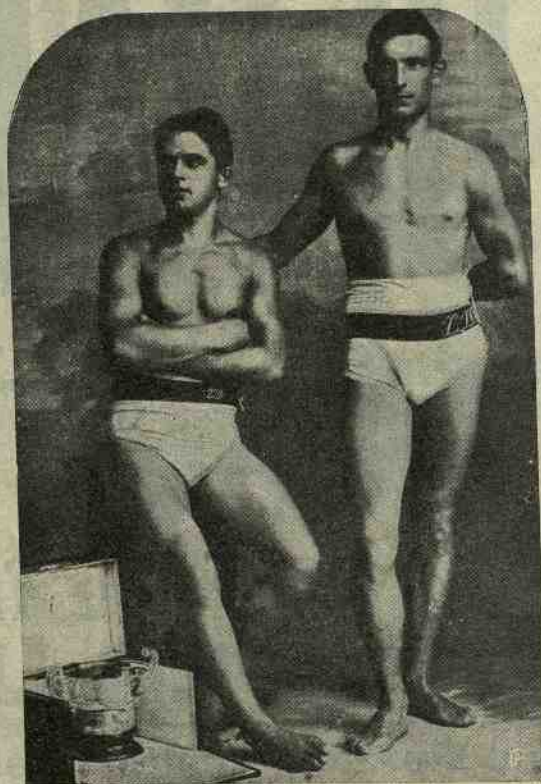
La gara di nuoto « Lord Byron » a Venezia ha avuto luogo pure il 27 agosto e fu vinta dal Cattaneo, della « Rari Nantes » di Milano.

La gara si è svolta col massimo ordine, senza che nessun incidente si avesse a verificare.

Dei venti concorrenti alla gara 5 non si presentarono, 2 durante la gara stessa hanno dovuto ritirarsi perchè colti da indisposizione.

Ecco l'ordine d'arrivo dei forti campioni:

1. Cattaneo Davide, « Rari Nantes » di Milano.
2. Frano Amatore, id.
3. Monsaboldi Raffaele, « Giovane Roma » di Roma.
4. Fossetta Enrico, « Querini » di Venezia.
5. Bertoni Raffaele, id.
6. De Grandis Vittorio, id.
7. Zanetti Angelo, id.
8. Zennaro Jacopo, « C. Reyer » di Venezia.
9. Orsaria Attilio, id.
10. Amassini Francesco, id.
11. Micheli Pietro, « Querini » di Venezia.
12. Poloni Umberto, « Juventus » di Venezia.
13. Capitano Calci, « C. Reyer » di Venezia.



I vincitori della gara Lord Byron di Venezia.
1. Cattaneo, primo arr. - 2 F. Amatore, secondo arr.

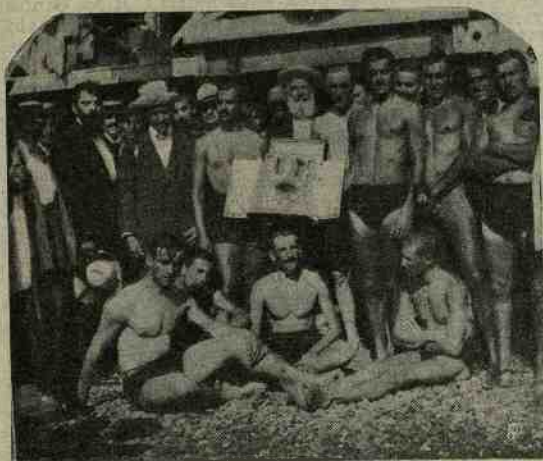
Una folla stragrande, sfidando il sole cocente, ha sostato per delle ore nel piazzale di Lido, dove ogni nuotatore che arrivava veniva accolto con applausi e battimani.

Il primo arrivato ha compiuto il percorso di ben 7 km. in ore 1 e 51" e l'ultimo in ore 3 e 32".

E' noto che lord Byron, l'eccentrico poeta inglese, nel suo soggiorno a Venezia, un mattino recatosi ove è attualmente la stazione ferroviaria, si fece condurre al largo con una barca, e, spogliatosi, si tuffò in acqua e nuotò per circa due ore, scendendo a terra solo quando ebbe percorso tutto il Canalazzo ed il Bacino di San Marco e si trovò al Lido. Lord Byron coprì colla sua nuotata 7 km. e compì tale percorso in un paio d'ore circa.

D'iniziativa della Società di sport nautici « Francesco Querini » si è dunque avuta l'interessante gara di nuoto, che comprende appunto il percorso fatto da lord Byron e che al poeta si volle intitolata.

Una dama inglese, che da molti anni risiede a Venezia, lady Laxard, entusiasta di questo ci-



Giuria e concorrenti.
(Fot. C. Zaglia - Genova).

Luigi Pacinotti, Aloé Emanuele, prof. Domenico Omodei, ing. Giovanni Biadene, prof. Ortu Carboni Salvatore, Carlo Zaglia, Felice Bellotti segretario ed il direttore della gara prof. Luigi Negrini, si riunì nel giardino dell'Hotel Dagnino e procedette alla proclamazione dei vincitori.

Lo Strassera guadagna il diploma di campione universitario della « Corda Fratres » per il 1905, una medaglia d'oro del municipio di Genova, e un oggetto artistico, dono del segretario generale della « Corda Fratres ».

La coppa del Re per il 1905 viene assegnata integralmente alla R. Scuola superiore navale.

Il 2° premio toccò al Conio.

Gli altri premi furono destinati a Baffico G. B., studente di legge a Genova; Stabellini Cesare, dell'università di Pavia; Lertera Arrigo, studente di legge a Genova; Lanzetta Emilio, studente di



I concorrenti.
(Fot. C. Zaglia - Genova).

mento, che torna ad onore del suo concittadino, poeta, ha messo a disposizione della Società una elegante coppa d'argento, che si corre a challenge, giacchè la gara dovrà rinnovarsi ogni anno.

A Como si è svolta l'importante giornata di gare al nuoto. Nella Coppa della *Gazzetta dello Sport*, come si prevedeva, è risultato primo il campione italiano Albertini di Pavia, seguito dal Mantero di Spezia. La distanza di questa gara era di 100 metri coperti in 1' 20". Nella Gara di 500 metri fu primo Negri, secondo Rigamonti. Nei tuffi è primo Lovati, secondo Maccorati. La Gara indumentale è vinta da Amatore; secondo Berretta. La Gara di Salvataggio segna prima la coppia Amatore-Berticelli; secondi Scheuten-Berretta.

DILETTANTI FOTOGRAFI!
Volete apparecchi LIANT 6 1/2 x 9 a lire 6.50
9 x 12 15-
a POSA 13 x 18 16-
Apparecchi, accessori e prezzi speciali?
Scrivete a UMBERTO MONTI - Via Sommeiller, 3 - PINEROLO.

Grand Hôtel Ville et Bologne - Torino
Corso Vittorio Emanuele, 60 (in facciata alla Stazione di P. N.)
Prezzi moderati - Luce elettrica - Bagni
- Caloriferi - Garage.
Il preferito dagli Sportsmen. L. GUERCIO, propr.

Occhiali per AUTOMOBILI
tutti i più recenti
e pratici modelli.
Apparecchi fotografici
dei migliori autori
ed accessori relativi.
Prezzi di fabbrica.
A. BERRY, ottico
Via Roma, 1 (Ang. P. Castello)

STAGIONE CACCIA 1905-06



LIRE 15 IL CENTO
Franco in ogni Stazione d'Italia
Bossolo - Borra e Cartoncino
E L E Y
PALLINI TEMPERATI NEWCASTLE
TORINO - G. B. BOERO - Via Lagrange
e presso i Principali Armaioli del Regno.
N.B. - Se il vostro fornitore ne fosse momentaneamente sprovvisto, scrivete: **CURTIS'S e HARVEY, Ltd.**
Agenzia per l'Italia (Ingrosso), Via Cavour, 6, Firenze.

Chiedete ai Fabbricanti
la BICICLETTA

“HAMMER”, l'insuperabile

Vendita esclusiva della Serie: **BOZZI DURANDO & C. - Milano - Via Unione, 5.**

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

LA COPPA VANDERBILT. — L'ultima grandiosa prova dello sport motoristico si disputerà in America con la Coppa Vanderbilt.

Le eliminatorie americane avranno luogo il 23 settembre. Ecco il nome dei concorrenti: 1. *Pope-Toledo I*, 60 ch., H. Lytle; 2. *Pope Toledo II*, 60 ch., B. Dingley; 3. *Franklin*, 60 ch., Winchester; 4. *Locomobile*, 90 ch., J. Tracy; 5. *Matheson I*, 60 ch., Tom. Cooper; 6. *Matheson II*, 60 ch., I. Johnson; 7. *Christie*, 120 ch., Walter Christie; 8. *Premier*, 60 ch., Carl. Fischer; 9. *Royal Tourist*, 40 ch., R. Gardiner; 10. *Haynes*, 50 ch., Frank Nutt; 11. *White*, 20 ch., Ross; 12. *Thomas*, 60 ch., Thomas; 13. *Locomobile*, 40 ch., A. Ford.

La Coppa Vanderbilt (finale) si disputerà il 14 ottobre. Il circuito sul quale si svolgerà la corsa misura 48 km., e si dovrà percorrere 10 volte, cioè 480 chilometri.

La nota casa francese Richard-Brasier, che già aveva fatta conoscere l'iscrizione dei suoi campioni: Théry (vincitore della Gordon-Bennett 1904-905) e Cailliois, pare voglia ritirare quelle iscrizioni. I commenti sono perciò infiniti e non certo favorevoli per la concorrente francese. Ecco intanto la lista dei corridori europei:

Francia: *De Dietrich*, Duray; *Rénault*, Szisz; *Darrag*, Wagner; *Panhard et Levasor*, Heath; *Hotchkiss*, Le Blon.

Germania: *Mercedes I*, Jenatz; *Mercedes II*, De Caters; *Mercedes III*, J. Warden; *Mercedes IV*, Robert Graves; *Mercedes V*, Foxhall Keene.

Italia: *Fiat I*, Lancia; *Fiat II*, Cagno; *Fiat III*, Cedrino; *Fiat IV*, Wallace; *Fiat V*, Chevrolet.

CICLISMO

LA RIUNIONE AL PARC DE PRINCES. — Le gare avvenute domenica 3 settembre, sono state favorite dal tempo. Il pubblico fu più numeroso del consueto e l'animazione straordinaria.

Nella corsa delle 100 miglia con allenatori (160 chilometri) giunse primo l'americano Walthour, in ore 2,33; 2. Equier a 15 giri; 3. Dussot a 16 giri; 4. Bouhours a 23 giri; 5. Buttler; 6. Gougoultz.

In Germania tutte le corse furono rinviate pel tempo pessimo; così pure ad Amsterdam.

IPPICA

LE GRANDI PROVE ALL'ESTERO.

— A Baden-Baden si è disputata la corsa per trottori *Import-Handicap* (m. 2610); riuscirono: 1. *Marvel-Girl*, di Vinans; 2. *Soano*, di Ryerson; 3. *Kirkwood*, di G. Lamma. Non piazzati: *Contralto*, di G. Rossi, e *Lord Revelstoke*, di Bodimer. Il «Premio dell'Avvenire», di marchi 36.000, nelle corse al galoppo, che seguirono all'ippodromo di Baden-Baden, giunse: 1. *Fels*, di Weinberg; 2. *Melodie*, di Caillaut; 3. *Pluie d'Or*, di Weill-Pikar.

Come si vede, la vittoria in quest'importante corsa è rimasta al cavallo tedesco, il quale ha vinto per poco, ma ha battuto due forti campioni del turf francese.

Il *Fustemberg-Memorial* (60.000 franchi, metri 2000), disputatosi a Baden-Baden, è stato vinto da *Phoenix* (Carter), del

conte Le Marois; 2. *Clyde* (Shields), del signor Veil Pikar; 3. *Orange* (Spencer), del signor Caillaut.

CANOTTAGGIO

I CAMPIONATI EUROPEI. — Ecco il risultato:

Campionato a quattro vogatori: 1. «Club Nautico» di Gand (Belgio); 2. Società «Querini» di Venezia (Olgeni, Delguidice, Fontanella, Finotti); 3. «Club Nautico» di Boulogne (Francia).

Campionato di skiffs: 1. Barbène, rappresentante dell'Alsazia; 2. Delapiane, rappresentante della Francia.

Campionato a due vogatori: 1. «Società Nautica» di Gand (Belgio); 2. «Società Nautica» d'Abbeville (Francia); 3. Società «Aniene» di Roma.

Campionato in double-scutt: 1. Courades e Crombet, rappresentanti del Belgio; 2. Gerli e Sacchini della «Milano», rappresentanti dell'Italia.

Campionato a otto vogatori: 1. Boulogne, rappresentante della Francia; 2. Gand, rappresentante del Belgio; 3. Milano (Capelli, Maganza, Buffoni, Gerli, Oisley, Urani, Brambilla e Dones).

IL GRAN MATCH PARIGI-FRANCOFORTE. — Domenica 3 settembre, alla presenza d'un pubblico numeroso, si è disputato il match annuale a otto rematori fra i campioni di Parigi e quelli di Francoforte. La gara è stata corsa nel bacino di Courbevoie-Asmieres. Dopo una lotta vivacissima vince per due lunghezze l'equipaggio di Francoforte, percorrendo i 2500 metri in 8 minuti e 56 secondi.

SPORT PEDESTRE

GARE PODISTICHE A BUSALLA. — Favorite da grande concorso di pubblico e di corridori, domenica si svolsero le gare podistiche promosse dal Comitato dei festeggiamenti, presieduto dal cavaliere uff. Villavecchia, ed organizzate dalla Società ginnastica Nicolò Barabino.

I risultati furono i seguenti:

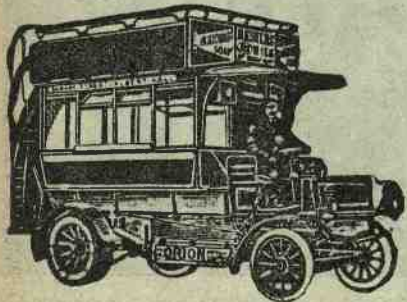
Corsa di quattro chilometri, Ghiacciaia-Giovi e ritorno. — 1° brillantemente Pallenzzone Giuseppe dello *Sport Pedestre Genova*, 2° Muttini Gregorio dell'*Aquila Sport*, 3° Lunghi junior dello *Sport Pedestre Genova*, 4° Albini Giovanni, *idem*, 5° Poggi Carlo di Busalla, 6° Macciò, 7° Traverso.

Corsa squadre composte di cinque corridori ciascuna, percorso quattro chilometri, Busalla-Borgo Fornari e ritorno. — 1° Cristoforo Colombo in m. 11,54, composta dei corridori Penna, Tellarini, Vaccari, Parodi e Lanfranchi; 2° *Sport Pedestre Genova* in m. 12,93/5, composta dei corridori Amato, Ricci G. B., Riccio, Bertelli, Traverso.

Questa squadra marciò con correttezza esemplare, non così la prima che occasionò un reclamo alla Giuria, non accettato perchè la motivazione dello stesso non era contemplata dal programma.

Corsa dieci chilometri: 1. Ricci Giulio dello *Sport Pedestre Genova*, 2. Lanfranchi Adelio della *C. Colombo*, 3. Parodi, *idem*, 4. Pallenzzone dello *Sport Pedestre Genova*, 5. Cermelli della *Sampierdarenese*, 6. Pizzuto dello *Sport Pedestre Genova*.

Una lode ai dirigenti signori Rota, Bagnasco, Galmazzi e Gianni.

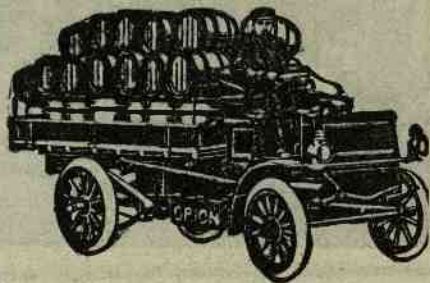


SOCIETÀ ITALO-SVIZZERA - Bologna
di Costruzioni meccaniche

CARRI da trasporto - OMNIBUS Automobili

Marca "ORION", i più perfetti
i più sicuri
i più economici

Cataloghi e preventivi gratis a richiesta.



Il miglior **Mozzo** del mondo per Biciclette è il

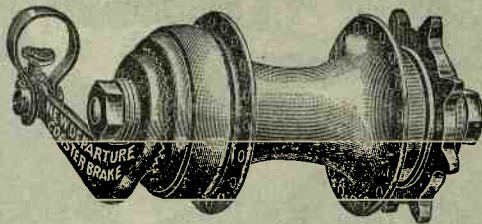
NEW DEPARTURE

Il più elegante

Il più semplice

Il più resistente

Il più leggero



a scatto libero e freno

GARANTITO PER UN ANNO

Prima di acquistare un **Mozzo** a scatto libero e freno, chiedete di vedere la sua costruzione interna, e questo vi convincerà che il nostro **Mozzo** è il più perfetto e il più semplice fabbricato.

In vendita presso tutti i grossisti e rivenditori di articoli per biciclette

New Departure Co. - Via Giuseppe Verdi, 11 - MILANO

L'AUDAX ITALIANO, Sezione di Erba, ha effettuato la sua quarta marcia ufficiale, sul seguente percorso: Erba, Varese, Laveno, Stresa, Gattinara, Biella, Chivasso, Torino, km. 215,7, in ore 18, alla quale presero parte gli aspiranti: Valsecchi Aurelio, di Erba — Mambretti Giosuè, di Albese — Nessi Gaetano, d'Incinò, e gli audax: Cerri Clemente — Vismara Carlo — Alessandro Valsecchi — Corti Antonio e Galliani Alessandro, che giunsero tutti bene e in perfetto orario, meno l'aspirante Nessi, che si ritirò a Biella per lieve indisposizione.

GARA PODISTICA. — Sul percorso Albese, Brianza, Erba e ritorno, presero parte 9 corridori e arrivarono: 1. Curioni Giuseppe, di Alzate, in 45' 10"; 2. Riva Antonio, a spalla, di Albese; 3. Gaffuri Carlo, di Villa, in 46'; 4. Meroni Paolo, di Albese, in 48'; 5. Meroni Gian Carlo, di Albese, in 50'.

Ritirati sul percorso: Meroni Lodovico, Casarico Carlo e i fratelli Frigerio, di Albese. All'arrivo una folla enorme accoglieva con entusiasmo i forti concorrenti, che sebbene non avessero mai corso, fecero quel duro percorso in quel breve tempo. Nel prossimo mese si daranno altre importantissime gare in oc-

casione della festa del paese, e vi terrò informati del risultato.

ELEZIONI ALL'«ATALANTA». — In seguito alle dimissioni del Consiglio di Direzione della Società «Atalanta», i soci si riunirono, la sera del 22 corr., in assemblea straordinaria, onde procedere all'elezione della Direzione, che riuscì composta dei signori:

Presidente, Cena Michele; *vice-presidente*, Cecchini Fioravanti; *cassiere*, Giusti Giuseppe; *segretario*, Massa Guerrino; *vice-segretario*, Macario Sisto; *revisori*, Dragone Giusto, Falcione Attilio.

GIUOCCHI SPORTIVI

IL TORNEO DI LAWN-TENNIS A LIVORNO. — La premiazione delle gare di lawn-tennis del Club di Livorno e del Concorso fotografico è stata la seguente:

Gara Campionato sociale: 1. Edwin Whidby; 2. Augusto Fehr.

Gara singolare per uomini libera: 1. barone Alessandro Sergardi (sienese); 2. Giuseppe Nathan (fiorentino).

Gara singolare per uomini pareggiata: 1. barone Sergardi; 2. ing. Giovanni Saccardi (livornese).

Gara doppia per uomini pareggiata:

1. Cenola (di New York) e Fehr (livornese); 2. Mazzini e conte Giorgio De-chayés.

Gara doppia mista pareggiata: 1. signorina Sergardi e barone Sergardi; 2. signorina Nina Allatini (di Londra) ed ing. Giovanni Saccardi.

Gara juniores pareggiata: 1. Lello Rosselli (livornese); 2. John Wilson (di New York).

Nel Concorso fotografico riuscirono: 1. tenente G. B. Chiodo; 2. ing. Emanuele Rosselli.

Le gare riuscirono importantissime.

ALPINISMO

UN'ASCENSIONE DURANTE LA ECLISSE. — Il pallone *Spes*, della Società Aereonautica Italiana, con il pilota Helig ed il pittore Brugatti, incaricato dell'osservazione dell'eclisse, partì dalla sede della Società, a Porta del Popolo, alle 12,25, anticipando di circa mezz'ora sull'orario fissato, in causa del fortissimo vento che soffiava. Molto pubblico assisteva alla partenza, che offriva un colpo d'occhio grazioso, perché la sua gran maggioranza era composto da gente che aveva interrotto il bagno in Tevere, e

che in costume da bagno era venuta ad assistere alla manovra.

L'aereostato è partito a grande velocità, dirigendosi verso il monte Pariolo e scomparso subito agli occhi del pubblico, che invano lo cercò durante l'eclissi.

Stasera un piccione viaggiatore ha recato alla Società Aereonautica Italiana il seguente dispaccio dei due aereonauti: «Aereostato *Spes* discese felicemente sul piazzale dell'Abbazia di Farfa alle 15,4', obbligati dal raffreddamento causato dall'eclissi a consumare tutta la zavorra. Il pallone fu sgonfiato senza strappamenti. La temperatura era discesa da 80 a 23. I risultati scientifici si conosceranno più tardi».

Il *Giornale d'Italia* reca altri due telegrammi inviati da bordo al pallone *Spes*. Uno dice: «Constatata una forte diminuzione dell'ascensione fino dal primo contatto. Per simili ascensioni, per il raffreddamento, occorre portare circa 800 kg. di zavorra. Me ne ricorderò nelle prossime ascensioni». Il secondo dice: «Sono state fatte parecchie fotografie a 8000 metri. All'Abbazia di Farfa lo spettacolo dell'eclissi fu stupendo per chi non stava nel pallone».

BICICLETTA Rambler

Sono in arrivo i modelli 1905

Prezzi ribassati (L. 275)

Completo assortimento pezzi di ricambio a disposizione di tutti i possessori di Biciclette *Rambler*, anche acquistate di seconda mano.

Agente esclusivo per l'Italia V. CROIZAT - Via Gioberti, 11 - Torino

Fabbrica di Automobili FLORENTIA FIRENZE

Vetture da 16 e 35 HP

Licenza Rocket Schneider

con carrozzeria ad entrata laterale

Rappresentanza Canotti Automobili.

G. ALBERTI - FIRENZE

AUTOMOBILI F. I. A. T.

FLORENTIA - ROCHET-SCHNEIDER

RENAULT - OLDSMOBILE

ecc. ecc.

PRONTA CONSEGNA

Automobili d'occasione

GARAGE

Il più grande ed il più completo d'Italia.

G. ALBERTI - FIRENZE

Chantiers de la Buire - Lione

CHASSIS in Acciaio stampato

Attacco a frizione metallica - Freni ad espansione - Trasmissione a catene - *Terza e quarta velocità in presa diretta.*

Modelli 1905

Tipo 16 HP — L. 14.000

Tipo 30 HP — L. 20.000

NB. - Il tipo 30 HP è esaurito

Rappresentanza Generale per l'Italia:

GARAGE SQUAGLIA - GENOVA

ALPINISMO

UN AUDACISSIMO TENTATIVO ALPINO. — Pietro Arichi, da Brescia, ardentissimo alpinista, volle tentare per la terza volta di raggiungere la cima dell'Avanella per la parte nord, finora ritenuta inaccessibile per la condizione della roccia, che sale a picco quasi per 1000 metri. La notizia di questa audacissima ascensione aveva destato in Brescia molta apprensione, che si andò accentuando nel pomeriggio di ieri, perchè non si avevano notizie da Ponte di Legno, ove l'alpinista e le due guide che lo accompagnavano erano attese fin dal mattino.

Arichi, dopo 32 ore di lotta colla montagna, fu sorpreso dalla tempesta di neve, tanto che dovette passare tutta la notte tra il ghiaccio e la roccia.

Fu così obbligato a ritornare esausto al rifugio, dove molti altri alpinisti erano bloccati dalla tempesta.

SIGNORINE BRESCIANE SUL MONTE ROSA. — Giunge notizie da Alagna di una ardita ascensione alla capanna Regina Margherita (metri 4559) compiuta da una schiera di coraggiosi alpinisti, tra i quali erano due signorine bresciane: le signorine Maria Facchinelli e Maria Zattini. Le valenti alpiniste, le sole italiane che in quest'anno abbiano toccato la vetta del monte Rosa, per la cattiva condizione della neve che ha reso in tutta la stagione la salita faticosa e difficile, erano accompagnate dai signori Alberto e Guido Ganna di Brescia, dall'ingegnere Maroni e dall'avv. Cavalla di Milano e dal sacerdote don Scolari.

Le signorine coi loro compagni sostarono una notte alla capanna Gnifetti (metri 3600) e raggiunsero la capanna Margherita (m. 4559) in ottime condizioni.

TIRO

TIRO ALLA QUAGLIA A MELEGNANO. — Ecco l'esito del tiro alla quaglia da-

tosì il 28 agosto, nello stand della locale Società cacciatori:

Tiro di prova. — 1° Pollastri Francesco con 13 quaglie su 13. 2° Colombo ing. Giuseppe con 12 su 13.

Tiro Melegnano. — Primo, secondo e terzo premio divisi tra Rossi Gildo, Vacchini e Alemanni G. B. con 7 su 7. — Quarto premio diviso tra Pollastri e San-gregorio con 6 su 7. Poule. — 1° Alemanni Marco con 8 su 8. — 2° diviso tra Rossi Gildo e Vacchini con 7 su 8.

BENZINE GERMANIA

raffinate e rettifiche per

Automobili - Motori d'imbarcazioni - Motocicli
per illuminazione ed industrie

EDOARDO BIETTI

MILANO - Via S. Nicolao, 2 - Telefono 2471



FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE TONICO

RICOSTITUENTE DEL SANGUE

NOCERA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

ACQUA MINERALE DA TAVOLA

FELICE BISLERI & C. MILANO



PIRELLI & C.

PNEU-MATICI PER AUTOMOBILI, MOTOCICLI, BICICLETTE.

DEPOSITI:
MILANO
ROMA
NAPOLI
GENOVA
BOLOGNA
TORINO
ALESSANDRIA
BRESCIA
PADOVA
FAENZA

MARCA DI FABBRICA

Nella Coppa di Brescia

1000 Km. in 4 tappe

l'équipe montata sulle motociclette da turismo

MARCHAND

fu ammirabile per regolarità di marcie, velocità e resistenza.

Un incidente (investimento dovuto ad un carro) arrestava uno dei partecipanti a pochi km. dal traguardo. Gli altri vi arrivavano regolarmente, riaffermando la bontà di questa *ottima marca nazionale*, ormai classificata

tra le più perfette.

Amministrazione e Fabbrica in PIACENZA

Agenti

per Firenze: **Pietro Riva**, Vittorio Emanuele, 6
per Milano: **A. Garavaglia**, via Dante, 16

La Coppa dei Pirenei

ha nuovamente confermato che

il Pneumatico **DUNLOP** è il Re della strada

1ª Categoria: 1° Bardin su vettura De Dion Bouton

2ª Categoria: 1° Didier

„ 2° Hervillard „ Gladiator

„ 3° Laporte „ De Dion Bouton

In questa Gara 17 concorrenti montarono i **Pneus DUNLOP** e compirono tutte le tappe senza alcuna noia alle gomme.

1ª Categoria: Bardin De Dion

„ Nieuport Darracq

2ª Categoria: Didier De Dion

„ Hervillard Gladiator

„ Laporte De Dion

„ Paseal Cottureau

3ª Categoria: Oster Clément

„ Laurean Clément

„ Girard Motoblo

„ Lebbey Corre

4ª Categoria: Cormier De Dion

„ Pinaud Berliet

„ Miehot Automoto

5ª Categoria: Louis Berliet

6ª Categoria:

Baron de Rothschild Mercedes

Merey Gladiator

Tutti con Pneumatici



DUNLOP

a Corazza incanalata - Ultima creazione

THE DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO. (CONT.) LTD

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

Durante le **Grandi Manovre**, che hanno avuto luogo nel Napoletano nella seconda metà di Agosto, la Casa rappresentata da un numero maggiore di vetture era la

F. I. A. T.

Le **Vetture Fiat**, sia quelle del Ministero come quelle dei privati, prestarono ininterrottamente servizio e nessuna mai ebbe la più piccola avaria.

La sola Casa che inviò alle dette Manovre dei carri-trasporto fu la **F. I. A. T.**

I **Camions Fiat** dettero la più splendida prova di resistenza e confermarono la buona fama che godono i prodotti della

Fabbrica Italiana di Automobili

Torino - Corso Dante, 35-37