Anno IV. TORINO, 28 Maggio 1905 N. 22.

LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
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 / Estero „ 15 } Arretrato Cent. 20

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

I vincitori del Concorso Internazionale di Turismo dell'A. C. Milano

N. 1 (*sopra*) — M. CEIRANO e BIGIO *su vettura ITALA 24 HP, 2° classificato, vincitore della Coppa dell'A. C. di Milano.*
N. 2 — V. LANCIA e i Commissari Comi e Marley *su vettura F.I.A.T. 24 HP, 1° classificato della prima classe, vincitore della Coppa Massoni.*
(Fot. Luca Comerio, Milano).

Gli insegnamenti della Algeri-Tolone

« Se questo piccolo e velocissimo è destinato a diventare uno dei più preziosi ausilii della marina da guerra, se ad esso è affidato il compito di far risorgere la navigazione interna (sia di trasporto che di piacere), se grandi ed utili servizi può rendere nei fiumi, nei laghi e nei porti, non possiamo però attenderci che esso sostituisca il transatlantico nella traversata dell'Oceano. Occorre saper mettere un giusto freno anche agli entusiasmi, per non avere delle meritate delusioni ».
(N. 16 *Stampa Sportiva* del 16 aprile 1905).

« È evidente la necessità di meglio studiare la costruzione degli scafi, per renderli più atti a sopportare lo sforzo dei potenti e veloci motori a benzina, senza dimenticare che questi piccoli moderni canotti sono destinati a vincere un avversario antico ed uguale: il mare; e quindi nessuno degli insegnamenti dati dalla vecchia scienza delle costruzioni navali va dimenticato o trascurato ».
(N. 18 *Stampa Sportiva*, 30 aprile 1905).

Le parole colle quali abbiamo commentato la riunione di Monaco possono credersi scritte per la Algeri-Tolone.

Soli coefficienti nuovi la maggior diffusione data all'impresa e le eroiche peripezie degli ardimentosi che vi hanno partecipato, e il successo del *Fiat X*, nella prima tappa della traversata Algeri-Port Mahon.

Tutto il resto, e cioè necessità di trovare degli scafi che meglio si armonizzino coi motori a benzina e colle notevoli velocità che essi possono sviluppare, imprudenza a lanciare in gara con un tempo burrascoso questi piccoli gusci di noce aperti e senza protezioni, già erano state proclamate a Monaco, e la Algeri-Tolone non fa che ratificarle ufficialmente.

Soffermiamoci dunque ai due soli coefficienti nuovi.

La Algeri-Tolone — lanciata coraggiosamente dal giornale francese *Le Matin* — è nelle sue intenzioni una delle prove del grande interesse che si avvia verso questo nuovo sport dell'auto-yachting, e della geniale partecipazione che i grandi giornali francesi prendono alle affermazioni della modernità e agli interessi del paese.

E l'autorità del giornale che la lanciava, il disinteresse che animava gli iniziatori, e l'utilità e gli insegnamenti preziosi che da essa potevano venire al paese, hanno permesso lo spettacolo significante di vedere il governo portare il suo volonteroso contributo alla prova, e mentre il Ministro della marina accorreva a Lione ad attendere l'arrivo e a presenziare gli altri molteplici festeggiamenti che il *Matin* ha organizzato in questa circostanza, una squadriglia di torpediniere e due incrociatori avevano l'incarico di seguire i concorrenti nella gara e prestare loro eventualmente soccorso.

L'impresa audace e ardimentosa di attraversare il Tirreno da Algeri a Tolone su dei piccoli gusci di noce, lunghi 10-20 metri, non era di quelle che raccolgono plebisciti di adesioni. Gli aderenti però non mancarono, e se una piccola imbarcazione di 20 metri (il *Gregory* americano) si affondava nella traversata dell'Atlantico e non giungeva in tempo per il segnale di partenza, partivano però la mattina del 7 maggio da Algeri il *Mercédès-Mercédès*, yacht di 18 metri, motore 90 HP Mercédès, montato dal tenente di vascello Legrand; *Quand Même*, yacht di metri 23,50, due motori 90 HP Beaudoin, montato dal duca Decazes e Paul Chauchard; *Heraclés II*, battello da pesca di metri 10,50, motore 60 HP Heraclés, montato dal dottor Lesage; *Mercédès C. P.*, *cruiser* di 13 metri, motore 90 HP Mercédès, montato da Pitre; *Camille*, *cruiser* di 13 metri, motore 60 HP C. C. V., montato da Madame du Gast; *Malgré tout*, yacht di metri 21,50, motore 70 HP Roche; *Fiat X*, *cruiser* di metri 8,90, motore 40 HP Fiat, montato da Gallinari.

I risultati della prima tappa sono noti: a Port Mahon giungeva primo, acclamato e festeggiato, il *Fiat X*, precedendo di tre ore tutti gli altri concorrenti, in ore 13 (media km. 27 all'ora), e vincendo il premio del Re di Spagna; secondo il *Camille*, di Madame du Gast.

La splendida vittoria italiana, ancor più rimarchevole perchè l'imbarcazione era la più piccola, fu salutata da rallegramenti, a cui si associò anche il Ministro della marina italiana, che vivamente complimentava la gloriosa *Fiat*, costruttrice dell'eccellente motore, e il valente costruttore dello scafo, il Gallinari di Livorno, che si è dimostrato un abile pilota e un esperto conoscitore del mare.

Grave errore fu il dare la partenza della seconda tappa, Port Mahon-Tolone, con un tempo minaccioso, che ben presto volse a tempesta furiosa e mise a serio repentaglio non solo i canotti, ma le torpediniere e gli incrociatori che li accompagnavano.

Inutile ritornare sulle peripezie dei diversi salvataggi; constatiamo solo il risultato finale che permette di non rimpiangere alcuna vittima, eccettuati alcuni canotti che le onde hanno facilmente sommersi e inghiottiti.

Contrariamente ai desiderii di qualche concorrente, la gara non dovrebbe essere tenuta valida, e quindi non avverrà premiazione, poichè se questa avvenisse, ricordiamo che al momento d'essere imbarcato il canotto *Fiat X* precedeva tutti i concorrenti, e il solo fatto che questo fu il solo a giungere a Tolone (sia pure imbarcato), mèta d'arrivo, costituisce un titolo non dubbio di preferenza, senza contare che fra tutti il Gallinari, salvando a tempo il suo canotto, ha dimostrato di essere un vero e abile pilota.

Ma tralasciando i dettagli e risalendo alla sintesi, noi crediamo che lo sport debba rallegrarsi cogli iniziatori di questa prova. Anche nel suo primo tratto ha rivelato di quali preziose qualità nautiche siano forniti questi piccoli gusci di noce, e nel secondo quali tempre lo sport educhi fra i suoi adepti — leggi Madame du Gast.

Senza l'imprudenza di partenza inopportuna come quella di Port Mahon, meglio ancora evitando, come si propone, la traversata dell'irrequieto golfo di Lione e montando i canotti con veri e propri marinari, anzichè con semplici *chauffeurs*, noi ci auguriamo di veder ripetuta questa prova, che possiamo salutare come la prima vera affermazione del canotto-automobile.

N. C.

L'ESPOSIZIONE AUTOMOBILISTICA DI MILANO

È opportuno fare in Italia due Esposizioni annuali di Automobili? Convenendo farne una sola deve farsi a Torino o a Milano?

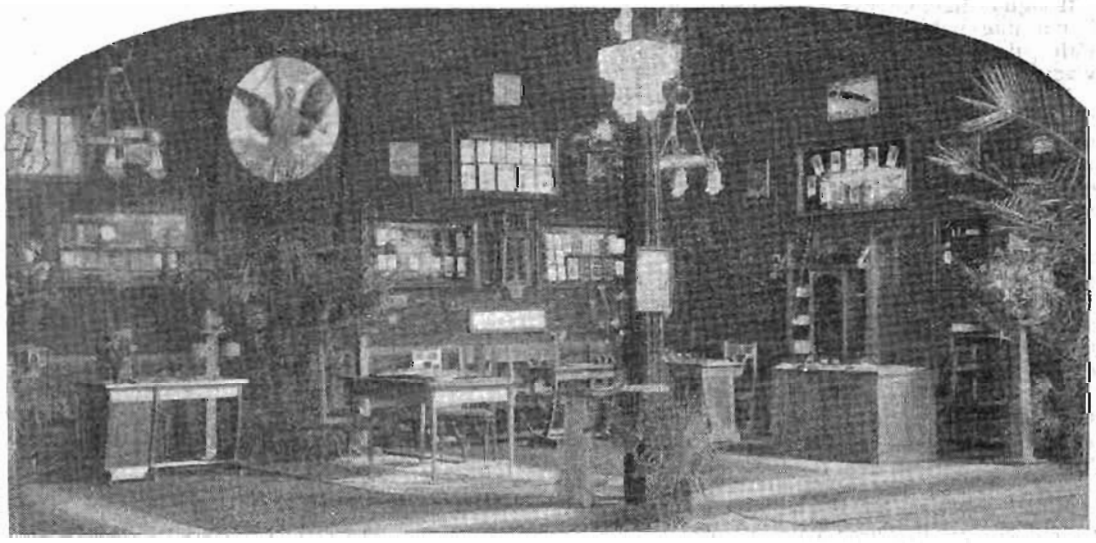
Abbiamo chiuso alcune nostre brevi considerazioni su questa Esposizione Automobilistica Milanese, comparse nel numero scorso, ponendoci chiaramente e coraggiosamente la domanda: se essendo dimostrata l'opportunità che il *Salon* annuale automobilistico in Italia sia unico per conservare le sue caratteristiche e la sua importanza, debba utilmente tenersi a Torino o a Milano?

Sappiamo quanto sia pericoloso discutere su questo argomento, sotto cui, bollono antiche per quanto inconsulte e piccine rivalità, assieme a grandi e importanti interessi.

Nè vogliamo dimenticare che l'avere la *Stampa Sportiva*, per prima, lanciata in Italia l'idea di una mostra automobilistica annuale e averla, con successo qui a Torino, patrocinata per due anni, può fare velo al nostro giudizio. Una sola cosa sappiamo, che, al disopra delle amicizie e degli interessi (che il nostro giornale ha in larga misura, tanto a Torino quanto a Milano), sta la coscienza della propria missione, e noi, che sentiamo ancora come nei giornali sportivi si deve e si può scrivere per entusiasmo e mai per interesse, pur sapendo tutto questo, sentiamo il dovere di affrontare questa discussione.

Già abbiamo detto precedentemente come per

Lo stand dell'Automobile Club di Milano è adorno dei trofei di gloria di questo solerte Club e dei rari premi per il grande concorso di turismo che si sta svolgendo. (Fot. Luca Comerio, Milano).

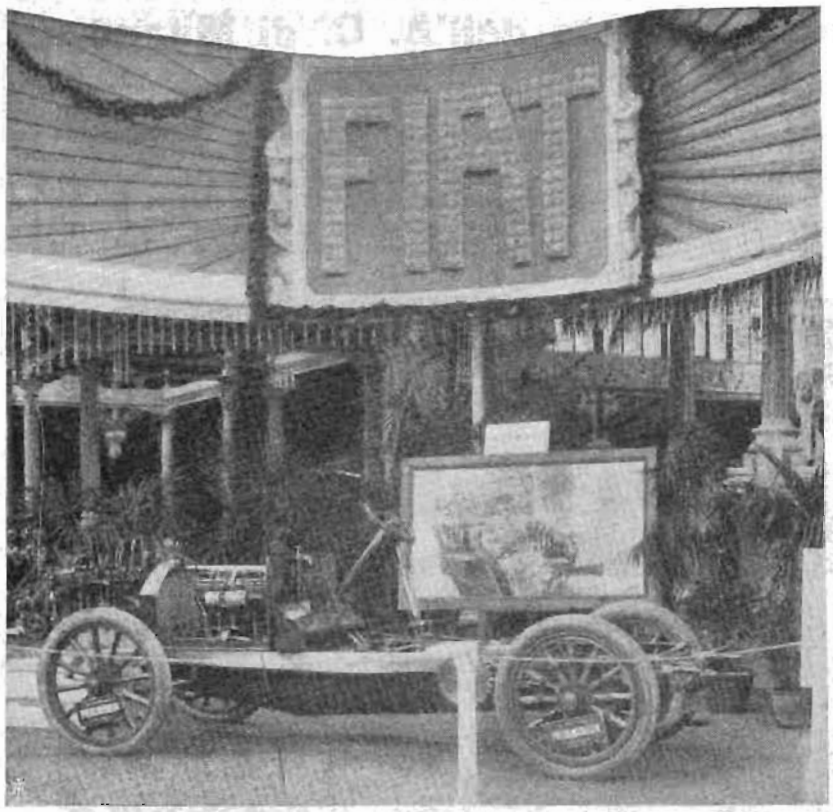


Elegante e ampio lo stand del Touring Club Italiano offre una propizia occasione a chi fosse colpevole verso la patria o verso i suoi interessi di mancata adesione a questa benemerita associazione di far immediata ammenda. (Fot. Luca Comerio, Milano).

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

AUTO-MOBILI Opel 1905
di Adam Opel di Rüssheleim, da 10 a 60 HP - Ogni carrozzeria
Rappresentanti:
TORINO - C. FRERA e C. - MILANO



Lo stand Fiat *(disegno semplice ed elegante del pittore Ceragioli) richiama l'attenzione oltre che per i noti chassis, per una grande fotografia del bravo Comerio di S. M. il Re guidante una vettura di questa marca e confermante il nuovo motto: al primo chauffeur d'Italia, la prima marca.* (Fot. Luca Comerio, Milano).

le cause da cui muovono, per gli scopi che si propongono, per le caratteristiche che li informano, i Salon automobilistici devono essere annuali, tenersi entro i primi tre mesi dell'anno, durare 15-20 giorni al massimo, e non più di uno per ogni paese.

Queste ragioni che abbiamo svolte con considerazioni generali e obbiettive, si adattano ancor meglio all'Italia, dove abbiamo un'industria automobilistica floridissima ma nascente, e che a maggior ragione quindi risentirebbe il disagio della duplice spesa e della maggior perdita di tempo che porterebbe una seconda non necessaria edizione dell'annuale Salon.

Nè può aver forza di argomento contrario il felice risultato delle due iniziative di Torino e di Milano di quest'anno, che entrambe videro rispondere al loro appello il centinaio di espositori che formano la schiera dei nostri industriali e commercianti sportivi, poichè occorre pensare alla novità del tentativo, alle fortuite coincidenze dei grandiosi festeggiamenti del maggio sportivo milanese, e a quel coefficiente di solidarietà che ha portato l'adesione anche degli incerti e dei nolenti, nel timore di vedersi sfuggire il favore d'un mercato e d'un centro importante come Milano.

I risultati veri e finali (quelli cioè che potranno registrare *tutti* gli espositori in generale, e non solo alcuni pochi), di questa Esposizione milanese, verranno forse segretamente in aiuto a rafforzare la nostra sicura convinzione che in Italia non si può e non si possa utilmente fare che una sola Esposizione annuale, e questa noi opiniamo debba essere quella di Torino.

Evitando i confronti, chiederemo ai fatti gli argomenti che giustificano questa nostra affermazione.

Come passato, indubbiamente Torino può rivendicare un'antica paternità pel nascente sport automobilistico, dovuta forse al trovarsi essa sulla strada delle importazioni di vetture francesi, e certamente alla sua fortunata ubicazione e alla bellissima rete di strade che la circondano. Qui l'automobilismo ha avuto le sue prime significanti affermazioni, qui fece i suoi primi passi l'industria nazionale, qui ebbe vita continuata e gloriosa il decano dei Clubs Automobilistici d'Italia, che oggi si onora di ospitare la sede del comune e generale A. C. d'Italia.

Le importanti Manifatture Martiny espongono un'assortimento completo e ammirato dei loro apprezzati prodotti in gomma, che comprendono pneumatici, abiti, accessori, ecc. (Fot. Luca Comerio, Milano).

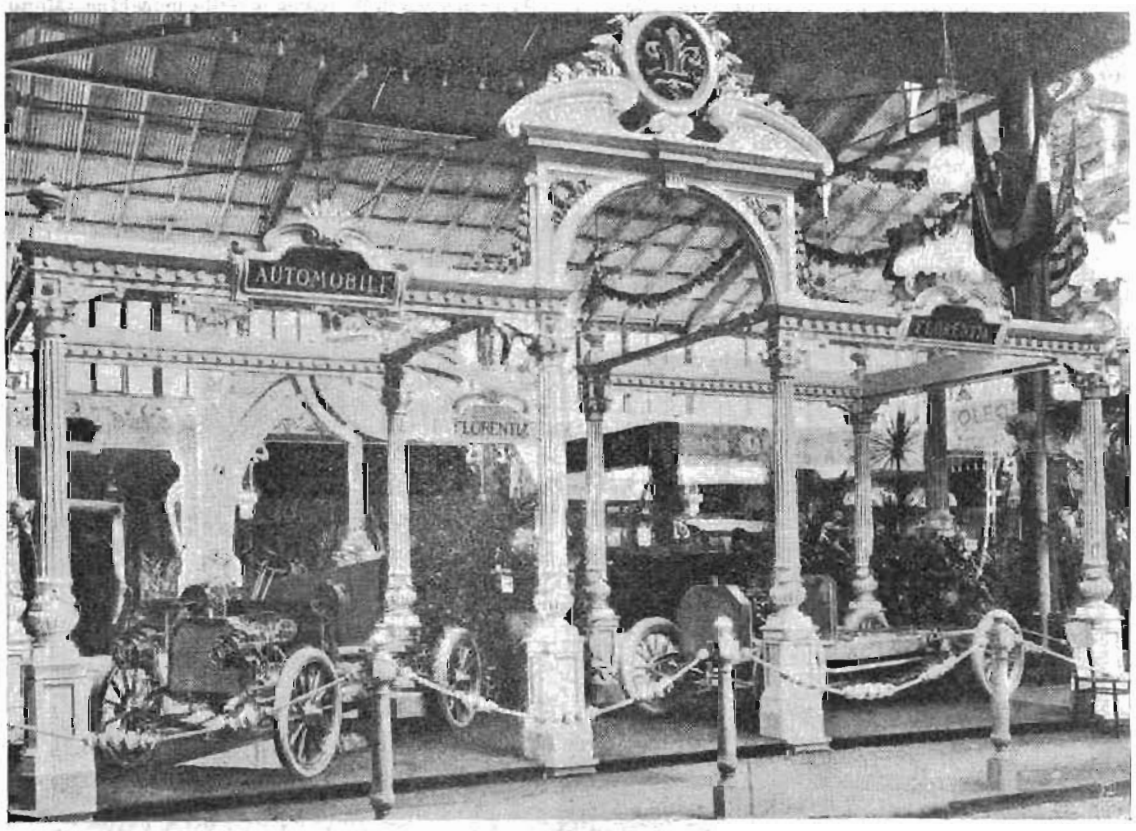
Ma qui sopratutto ha preso un insperato sviluppo e prevalenza l'industria automobilistica, sia quella nazionale che conta ormai 7 fabbriche e quello di importazione che ha qui il suo maggior centro, tanto che oggi Torino tiene il primato fra le consorelle d'Italia per numero di automobili in circolazione (contandone circa 497).

Qui si è formata ormai una tradizione automobilistica, che conduce a Torino dalle più lontane città d'Italia quanti si interessano allo sviluppo dell'industria automobilistica, e ogni anno noi salutiamo qui tutte le personalità sportive d'Italia che quando non vengono per acquisti sono qui per informazioni e ragguagli di novità.

Qui dunque doveva sorgere ed è sorta l'idea della Mostra automobilistica, e quando molti increduli tentennavano il capo, il progetto veniva lanciato e portato a vittoriosa meta da un comitato di *sportsmen* e industriali torinesi.

Essendo qui il maggior centro di industria e di commercio automobilistico in Italia, la mostra di Torino ha trovato un coefficiente di riuscita nel minor numero di aderenti che disturbava, obbligandoli a trasferirsi in altra città per fare questa mostra.

Col successo del primo tentativo veniva proclamata la ragion d'essere di queste esposizioni e lanciato l'annuncio del loro ripetersi annuale. E siccome si è riconosciuto che poco conveniva l'attuale locale a sede futura degli annuali *Salons* per iniziativa dei promotori dell'Esposizione Auto-



La Fabbrica di Automobili "Florentia" concessionaria per l'Italia della Licenza Rochet-Schneider di Lione, ha mandato a questa mostra due magnifici chassis, l'uno da 16 e l'altro da 35 HP che attestano assai favorevolmente della capacità di questa Casa. Il 16 HP, che già così ottime prove ha dato anche nell'ultima automobilitazione invernale, è finito con tale accuratezza e precisione da destare un vero senso di meraviglia. E' questo il tipo leggero e veloce per turismo, con l'accensione a magnete per rottura, e regolatore automatico, di facilissima guida e di regolarissimo funzionamento. Il 35 HP rappresenta l'ultimissima creazione della Casa Rochet-Schneider. E' una potente macchina che può raggiungere con facilità i 90 Km. all'ora, grazie specialmente a tutti i giuochi di sfere entro i quali girano anche gli alberi del cambiamento di velocità. La frizione, grandissima, è metallica, progressiva e sicura. In ambedue questi tipi la trasmissione è fatta per catene. Il potente e moderno macchinario e la maestranza già praticissima di questi lavori ha così permesso alla Florentia di prendere in breve uno dei primi posti nella nostra industria nazionale, posto che saprà certamente conservarsi e migliorare ora che la nuova Società recentemente costituitasi dà affidamento di uno sviluppo sempre crescente e di un avvenire oltremodo prospero e remunerativo. Chiudiamo questo breve cenno col segnalare un fatto che torna a grande onore di questa importantissima Fabbrica: essa ha offerto un chassis 16 HP Licenza Rochet-Schneider al Comitato della Mostra, come premio di una lotteria a beneficio dell'Ospedale dei bambini e dell'Istituto oftalmico di Milano. Il successo della Florentia è reso così assai più brillante da questo atto generoso.

I CICLI
LUX
sono i più perfetti esistenti
I CICLI
LUX
sono i più convenienti di prezzo
Cataloghi gratis
EUGENIO PASCHETTA
TORINO - Corso Valentino, 2 - TORINO

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.
Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

mobilistica di Torino veniva lanciato il progetto di dotare Torino di un grande palazzo delle arti e delle industrie dove le Esposizioni future troverebbero sede degna e sufficiente.

E mentre il grandioso progetto, che importa una spesa di oltre 700.000 lire e che ha il patrocinio di personalità come Sambuy e Villa, avanza lentamente, ma sicuramente verso la realizzazione, ecco sbocciare la coraggiosa iniziativa milanese, che si annuncia dapprima come occasionale e unica, ma che tende a divenire periodica e annuale.

In questa condizione di cose sembra a noi, e forse gli argomenti svolti sono in nostro appoggio, che ragioni di precedenza, di convenienza e di importanza, stiano a giustificare la cagione di rimanere dell'Esposizione di Torino, e ci allieta la speranza che queste nostre serene e franche parole possano evitare quel remoto pericolo di concorrenza e di dualità che potrebbe sussistere col ripetersi della Mostra milanese l'anno venturo, e che finirebbe per compromettere il principio stesso di questa Esposizione, che si è dimostrato uno dei coefficienti di miglioramento e di sviluppo economico e industriale del nostro paese.

Ci pensino i volonterosi promotori della Mostra milanese e vedano se al disopra delle ombre di campanile non sarebbe bello e utile che unissero le loro forti energie a quelle dei promotori della Mostra torinese, e tutti assieme uniti lavorassimo alla sempre miglior riuscita di questa Mostra; i cui benefici sono comuni a tutti quanti vi partecipano senza distinzione di residenza. e la cui importanza torna a vantaggio di tutta l'industria e lo sport automobilistico d'Italia.

Nino G. Caimi.

La Società Areonautica Italiana di Torino

La *Stampa Sportiva* ha già annunciato la costituzione a Torino di questa Società, che si propone di secondare e favorire l'affermazione dell'areonautica, sia nel campo scientifico, che in quello sportivo.

La Commissione provvisoria, nominata nella prima riunione di aderenti, ha lavorato per le feste d'inaugurazione della Società, che avranno luogo nella prima quindicina di giugno col pallone *Spes* di 1200 mc., gentilmente messo a disposizione della nostra Società dalla consorella di Roma. Venne quindi deliberato di fare una privata inaugurazione riservata ai soci ed invitati lunedì 5 giugno, alle ore 10 1/2, con una prima ascensione libera, con partenza dai locali gentilmente messi a disposizione dalla Società Consumatori del Gas nelle sue officine di Corso Regina Margherita. Alla festa saranno invitati i Principi e le Principesse, e nella navicella prenderanno posto tre soci della Società, designati a sorte fra coloro che ne faranno domanda.

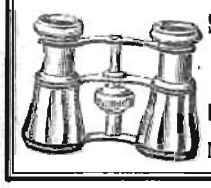
Le feste continueranno poi in forma pubblica domenica 11 corr., nel Giardino della Cittadella, dove si farà la partenza di tre palloni in ascensione libera, e si inizierà la prima gara di palloni che si fa in Italia per distanza di ascensione.

Una targa in argento, offerta dalla *Stampa Sportiva*, registrerà il nome del detentore del *record* italiano della distanza e, dopo un anno, sarà di proprietà di chi ne sarà rimasto ultimo detentore.

Dei premi saranno accordati agli automobili e motociclette che parteciperanno alle gare di inseguimento dei palloni, che saranno bandite in questa circostanza.

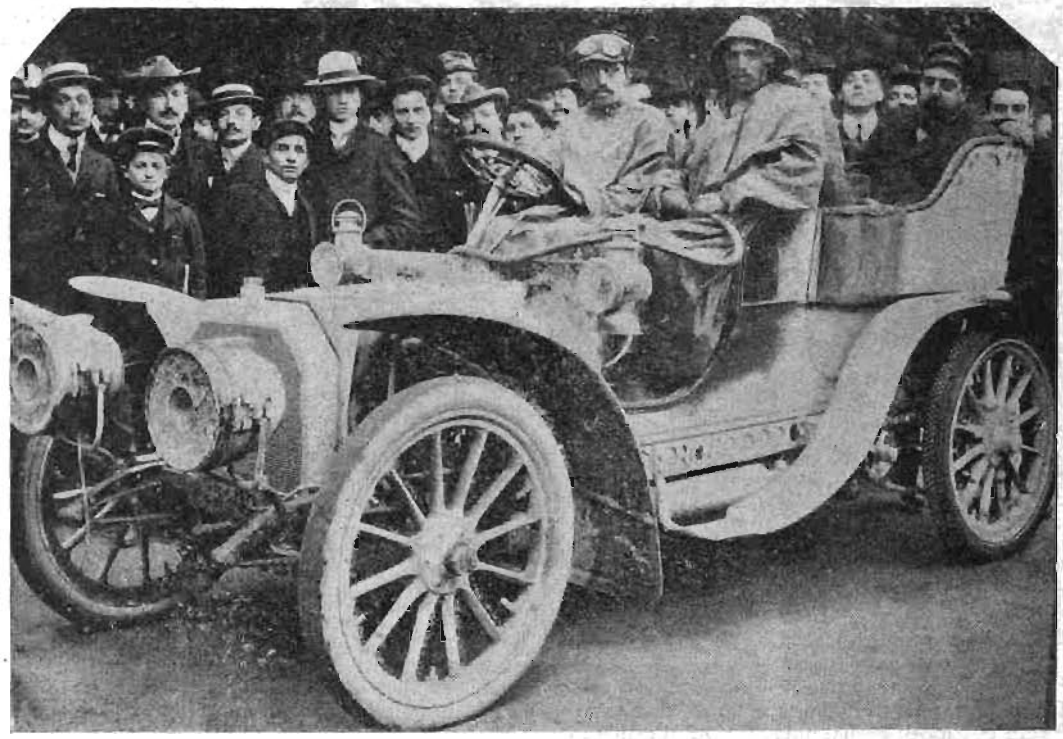
Su questa grandiosa festa daremo prossimamente ampi ragguagli. Ricordiamo intanto che sono aperte le iscrizioni a socio della Società Areonautica Italiana presso i componenti la Commissione provvisoria: sig. Senatore conte Roberto Biscaretti di Ruffia, cav. ing. Arturo Ceriana, tenente dott. L. Mina, prof. Cino Fano, cav. Guido Rey, maggiore F. Annibali, tenente Polenghi e cav. Nino G. Caimi.

La quota sociale annuale è per ora di L. 25 (L. 100 di tassa d'ingresso), e la sede provvisoria della Società è presso la Redazione della *Stampa Sportiva*.

GRANDI MAGAZZINI D'OTTICA
Via Roma, n. 1 A. BERRY Angolo Piazza Castello

Specialità: Binoccoli Pliant tascabili da L. 15 a L. 28 per Teatro e Campagna
Binoccolo Universale Berry L. 15
Deposito generale Binoccoli veri FLAMMARION

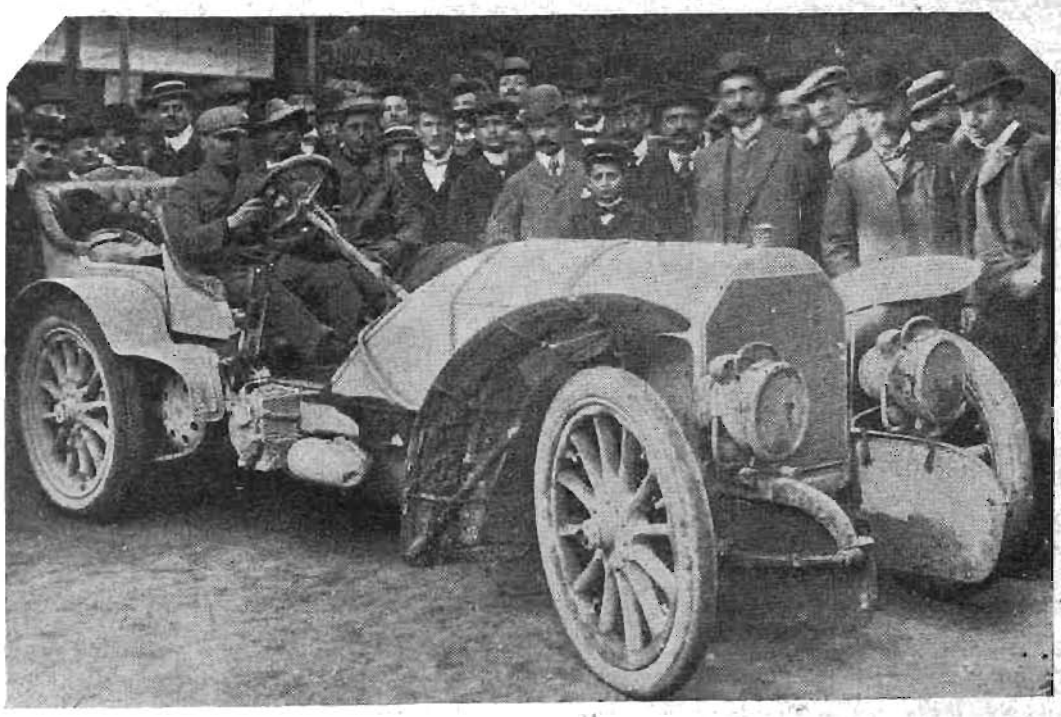
Il Concorso di Turismo dell'A. C. di Milano

Il concorso di turismo dell'A. C. di Milano ha avuto all'ultimo momento un partecipante nuovo e importuno — il pessimo tempo, persistente da quindici giorni — e che ha ridotto il numero dei partenti, indebolito e sconvolto tutta la compagine (forse non abbastanza buona) dei controlli e dell'organizzazione, e reso estremamente dura la prova pei coraggiosi che sono partiti.



Mochi su vettura Florentia *16 HP, 1° premio ed unico arrivato nella IV classe (commissario a bordo era Raffaele Perrone della « Stampa Sportiva »).* (Fot. Luca Comerio, Milano).

I suoi risultati quindi risentono di questo impensato coefficiente, e se scusano un po' alcune mende e il numero limitato degli arrivati, sono però la glorificazione migliore per chi ha potuto, durante tre giorni interi, correre l'Italia secondo un orario prestabilito, attraverso strade divenute letti di torrenti e sotto un diluvio d'acqua persistente e incessante. E con gioia sincera possiamo compiacerci nel constatare che tutti i premiati nelle diverse categorie (eccetto una) sono macchine nazionali. La gloriosa *Fiat* mantiene alto il suo primato con due primi premi (I e IV classe) e un secondo (II classe), e con 3 vetture arrivate su 4 partite; la giovane e vittoriosa *Itala* prende il secondo posto nella 1ª categoria per pochi punti, e ha 3 vetture arrivate su 3 partite; la *Züst* debutta con una splendida vittoria (prima nella II classe), e perde ogni *chance* nella I per un incidente di strada dovuto allo slittamento; la *Florentia* resiste (sola colla *Fiat*) nella IV classe e si piazza brillantemente seconda, dovendo rinunciare all'arrivo dell'altra vettura che aveva già fatto splendidamente una metà del percorso, per un incidente d'un passante che il conduttore salvò a prezzo della corsa e della macchina. Meno fortunata la *Isotta-Fraschini*, che se è esclusa dai primi posti, può però vantare due arrivate su due partite nel primo difficile circuito, e deve la esclusione a piccoli fortuiti incidenti indipendenti dalla bontà della macchina, affermatasi ancora una volta ottima. Nella V classe la vittoria è rimasta alla piccola *Bébé Peugeot*, che insieme alle altre della sua classe ha meravigliato ognuno pei risultati dati, coprendo 600 km. in quelle condizioni. E con questa si portarono splendidamente le due *Oldsmobile* e la nuova vetturetta *Marchand*, che ha fatto un significante debutto. I risultati di questa categoria sono tra quelli che vanno maggiormente segnalati. Ma ci riserbiamo tornare su questo come su altri insegnamenti avuti dal concorso di tu-



Marchese Renzo Ginori Lisci su vettura Züst *40 HP, 1° premio II classe.* (Fot. Luca Comerio, Milano).

STAND 85 Alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile in Milano, visitare
Biciclette EADIE con Mozzo a ruota libera, freno contropedale e cambio di velocità - Brevetto EADIE
Biciclette WILSON
Motociclette MINERVA con Magneto, con forcella elastica con cambio di velocità - Brevetti MINERVA
Deposito e rappresentanza per l'Italia: GIULIO MARQUART Via Melegnano, 5 MILANO

rismo, e lasciamo per oggi che il nostro corrispondente milanese, che ha fatto il percorso come controllore, ci dia le sue impressioni di viaggio, e restiamo in attesa di conoscere il verbale della Giurìa nei suoi dettagli.

Solo constatiamo che il difetto organico di queste prove di turismo, che sta appunto nei controllori a cui è affidato un còmpito ben arduo come competenza e imparzialità, si sia qui accentuato per l'insufficienza delle istruzioni date a quelli scelti dagli organizzatori, nonchè pel modo e le persone fra cui furono scelti, e senza contare la poca deferenza e cortesia con cui furono trattati (almeno qualcuno) da chi aveva il dovere di farlo con maggior tatto e forma.

N. d. R.

NOTE DI VIAGGIO

Fu, diciamolo subito, una vera prova di resistenza per questa industria che acquista sempre, giorno per giorno, il favore del pubblico.

Si trattava di stabilire se una vettura automobile, anche con strade pessime (come lo erano), in mezzo a tutte le inclemenze del clima e le intemperie di ogni sorta, potesse fare molti chilometri di strada col minimo di guasti, e con una velocità regolare da vero turismo.

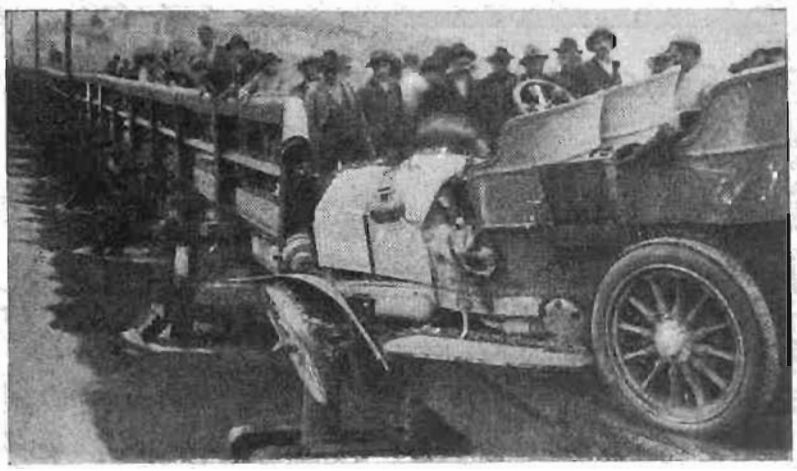
Le strade erano ridotte come peggio non si poteva desiderare da chi voleva veramente esser sicuro della forza di una macchina: la pioggia, la grandine, le inondazioni (in molti punti l'automobile dovette far da canotto), tutto, tutto concorse a far sì che la prova riuscisse.

dell'estero offriremo una invidiabile concorrenza con la quasi sicurezza della vittoria.

Questo ha dimostrato il concorso turistico ora effettuatosi, malgrado le riconosciute irregolarità... del regolamento, a proposito del quale devo dire che come tutti i regolamenti di questa terra era interpretato diversamente da diverse teste, ciò che ne dimostra la non completa chiarezza.

Mi ricordo di Padova. L'ottimo signor Graziani fu un vero funzionario governativo, litigò, lottò, interpretò un po' a modo suo, e poi in faccia alle nostre valide argomentazioni (il conte Lazzara le faceva in pretto padovano) ed alle reciproche spiegazioni, si dovette persuadere che un po' di torto lo avevano tutti, compreso il compilatore di quelle norme, troppo numerose, e anche in qualche parte troppo elastiche nella interpretazione.

I controlli. Un altro fatto un po' trascurato, mi diceva pochi giorni addietro uno degli organizzatori, che il Club si era affidato completamente agli enti maggiori e migliori esistenti nelle città di



La Züst 40 HP pilotata da Maggioni, giunta benissimo fino a Pizzighettone, causa slittamento urtava il fragile parapetto in legno del Ponte sull'Adda. Si deve alla bontà dei freni e alla prontezza e abilità del signor Maggioni, se fu evitato un disastro. (Fot. Luca Comerio, Milano).

affermare che le prove di turismo servono realmente all'affermazione dell'automobile nei suoi scopi veri e pratici.

Le partenze furono da noi già pubblicate. Ecco le vetture per ordine di arrivo:

N. par.	Cat.	Marca	HP.	Conducente	Ora
19	2ª	Züst . . .	40	March. Ginori	17 1'
28	4ª	Fiat . . .	16	Cedrino . .	17 17
61	2ª	Fiat . . .	24	March. Ferrero	17' 35
9	1ª	Itala . . .	24	Raggio . . .	17 51
1	1ª	Fiat . . .	24	Lancia . . .	18 24'
6	1ª	Itala . . .	24	M. Ceirano .	18 14'
35	5ª	Oldsmobile	7	Soldati Leone	18 40'
12	1ª	Fiat . . .	24	Cagno . . .	19 2'
33	4ª	Florentia	16	Mochi . . .	19 13'
36	5ª	Oldsmobile	7	Monseleson .	19 26'
4	1ª	Isotta Fras.	24	Trucco . . .	19 34'
38	5ª	Peug. Bebè	7	Reale . . .	19 56'
14	1ª	Peugeot .	24	Perret . . .	20 20'
39	5ª	Marchand .	10	Tamagni . .	21 14'
5	1ª	Itala . . .	24	M. Fabry . .	21 36'
3	1ª	Isotta Fras.	24	Vinc. Fraschini	22 9'

L'arrivo avvenne per tutte nel giardino della Esposizione Ciclo-Automobilistica, dove le vetture rimasero esposte al pubblico e poi pesate e controllate.

Finalmente, dopo varie proteste e riunioni della Giurìa con i Commissari, dopo aver constatato che ogni carrozzeria più o meno difettava di qualche piccola parte del peso regolamentare, domenica 21 si ebbero le classifiche in questo ordine:

PRIMA CLASSE.

1 Lancia Vincenzo (Fiat 24 HP), « Coppa del Presidente » dell'A. C. M. cav. Massoni e L. 5000.

2° Ceirano Matteo (Itala 24 HP), « Coppa del Club » e L. 1000 e Coppa dell'A. C. di Milano.

3° Cagno Alessandro (Fiat 24 HP), « Grande medaglia d'oro ».

SECONDA CLASSE.

1° Marchese Renzo Ginori (Fiat 24 HP) « Coppa di S. M. il Re ».

2° March. Ferrero di Ventimiglia (Fiat 24 HP), « Coppa del nobile Pompeo Confalonieri ».

QUARTA CLASSE.

1° Cedrino (Fiat 16 HP), « Targa del T. C. I. » e L. 1000.

2° Mochi (Florentia 16 HP), « Grande Medaglia d'oro » e L. 500.

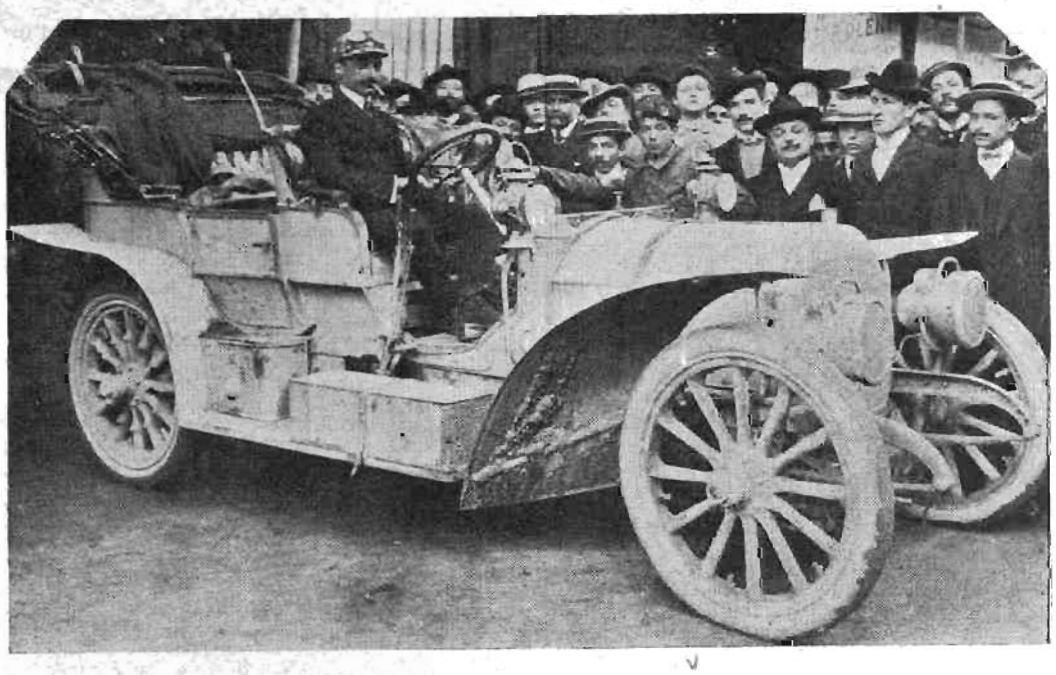
QUINTA CLASSE.

1° Reale (Peugeot Bébé) « Coppa dei Soci » e L. 1000.

2° Soldati Leone (Oldsmobile), Medaglia d'oro Reinach e L. 300.

3° Tamagni (Marchand), grande medaglia d'oro.

Raffaele Perrone.



Marchese A. Ferrero di Ventimiglia su vettura Fiat *24 HP, 2° premio II classe.* (Fot. Luca Comerio, Milano).

Io viaggiai, per il 2° circuito, sopra una *Florentia* 16 HP, e posso veramente affermare con coscienza che questa, come le altre vetture arrivate, ebbe, in tante contrarietà, a dare la perfetta dimostrazione dell'ottima costruzione di queste macchine che escono da case nazionali e che sono il nostro orgoglio vero e sentito. L'Italia oramai, in questo giovane ma forte ramo d'industria, si è affermata, e benissimo, e possiamo dire che fra qualche anno, seguendo l'ascensione verso il perfezionamento, non solo saremo completamente emancipati dall'estero, ma alle fabbriche stesse

controllo e parco chiuso, ma che conveniva con me che non tutti avevano risposto effettivamente bene all'appello.

A Firenze, mi si perdoni la franchezza, come si ha il coraggio di stabilire il parco chiuso in fondo alle Cascine, dove sotto una pioggia dirotta non si trovò alcun *comfort*, ed i poveri viaggiatori dovettero di notte ingaggiar delle vetture (e non sempre se ne trovavano) in cerca di un albergo in città, e rubare così tra andata e ritorno all'alba due buone ore sul già limitato ed indispensabile riposo dell'*équipe* viaggiante? E pensare che a Firenze ce ne sarebbero stati dei buoni parchi chiusi! Questione di buona volontà.

Altro lamento. Nei parchi chiusi, per il prezzo della benzina e olii, si giuocava a chi intascava di più! Anche in ciò gli organizzatori avrebbero dovuto imporre dei limiti.

Se in altra occasione i regolamenti meno... regolamentari e più osservati dagli stessi legislatori; i controlli più... controllanti (in qualche parte se ne andavano a casa per la pioggia), i parchi chiusi più comodi e meno negozianti, tutte queste cose insomma saranno modificate (dopo una prima prova è necessario riguardare di nuovo il tutto), potremo veramente

Le vetture nel parco chiuso di Ravenna. (Fot. R. Perrone).

La riunione dei veterani ciclisti

Questa iniziativa geniale, ideata dal nostro giornale, si è assicurato un esito veramente lusinghiero, tale da compensare ad usura il lungo lavoro di preparazione. L'approssimarsi della data di chiusura delle iscrizioni (30 maggio) fa sì che giornalmente giungano alla nostra Direzione nuove ed insperate adesioni accompagnate da parole di elogio e di augurio. E' più facile immaginare che descrivere l'entusiasmo che questa simpatica festa saprà suscitare tra la nostra gioventù avida di conoscere i vecchi campioni della pista, e tra i vecchi ammiratori ed appassionati del ciclismo.

Al prossimo numero i più precisi particolari di questa riunione, che avrà il suo felice epilogo nella giornata di domenica 18 giugno.

HUMBER
la prima Marca del Mondo
PREZZI MOLTO RIBASSATI

Grandioso Emporio Ciclistico
E^co FLAIG
MILANO - Corso Porta Nuova, 17 - MILANO
CATALOGHI GRATIS

GRITZNER
Le più Eleganti Biciclette del 1905.