

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

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

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un numero separato Cent. 10 - Estero Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
TELEFONO 11-26

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



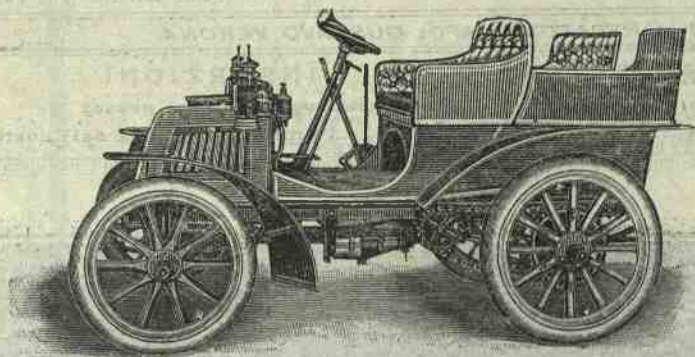
NEL PAESE DEL SOLE

Un viaggio automobilistico nell'Africa Settentrionale.

PANHARD & LEVASSOR

Société Anonyme des Anciens Établissements

Capital 5.000.000



RAPPRESENTANTI

per il

Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto e Romagna

F^{lli} GEIRANO - Torino

Corso Vittorio Emanuele, N. 9

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

AUTOMOBILISTI!

Prima di fare acquisti rivolgetevi all'Autogarage

ALESSIO

TORINO - Via Orto Botanico, 13 - TORINO

CHASSIS F.I.A.T. mod. 1902: HP. 12, L. 11.500; HP. 7, L. 6900

Consegna pronta e nei mesi di Aprile, Maggio, Giugno, ecc.

Carrozzerie complete da L. 600 in più,
consegne in 8 giorni, per Chassis F.I.A.T.,
Panhard, De-Dion, Darracq, Ceirano,
Hurtu, ecc.

Garage capace per 100 vetture con doccia
e Sala di Lettura, Officina Meccanica,
Deposito accessori e parti di ricambio,
Articoli diversi per Automobilisti, Olii,
grassi, stelline. Noleggio vetture.

★ SERVIZIO MECCANICI A DOMICILIO ★

Rappresentanza e deposito Fari BLERIOT.

Prossima Apertura
della Figliale di Torino

della Ditta

DE-DION BOUTON & C.

Agente Generale per l'Italia

Ettore Nagliati

con Case in FIRENZE - ROMA - NAPOLI - MILANO

TORINO

VIA MADAMA CRISTINA, 22.



TALBOT



GOMME
per Ruote di Carrozze
e Automobili

LONDON
MANCHESTER
PARIS
BRUXELLES
NICE

CASA di MILANO: 46 FORO BONAPARTE

Per l'ultima volta

ricordiamo ai nostri cortesi lettori che:

Il 1° Premio

che noi destiniamo ai nostri abbonati è una splendida

BICICLETTA WANDERER

completa e munita di pneumatici Dunlop.

Come i nostri lettori sanno, si tratta d'una bicicletta originale, acquistata da una delle migliori fabbriche europee.

Infatti la Wanderer Fahrradwerke ha a Chemnitz (Germania) uno dei più grandi stabilimenti meccanici ed ha la preferenza di tutta la più alta clientela tedesca, montando biciclette Wanderer la maggior parte dei Principi della Germania a cominciare dal Principe ereditario Federico Guglielmo.

Colla vittoria dell'Esposizione mondiale di Parigi, in cui unica fra le tedesche, questa marca veniva premiata col Grand-Prix, la Wanderer estendeva la sua notorietà oltre i confini della Germania, ed appunto in questi giorni l'egregio signor Eugenio Paschetta di Torino, che ne ha assunto la rappresentanza generale, ne ha cominciato con successo l'introduzione in Italia.

Il dono quindi che offriamo ai nostri lettori ha, oltre il premio del valore reale, quello della novità.

2° Premio

è un **Faro autogeneratore ad acetilene**, per automobile, della nota casa parigina Bleriot.

Ormai chi vive nel mondo automobilistico conosce e apprezza questi fari Bleriot come i migliori in uso le potenti divoratrici dello spazio che diedero risultati incredibili di velocità erano tutte munite di fari Bleriot; nè avrebbe potuto essere diversamente, perchè sono gli unici fanali che per molte ore danno luce costante, viva ed eguale qualunque sia la velocità della corsa.

3° Premio

è un **Cane da caccia** del noto canile del cav. Silva di Pizzighettone. È una cucciola bracca della reputata razza Silva, munito di regolare pedigree, di un anno e mezzo, da Sbirra e Faust, due cani che riportarono numerosi premi ad esposizioni e field-trials.

4° Premio

Exerciseur Michelin. Con questo premio forniamo ai nostri lettori il mezzo di fare della ginnastica da camera, ossia di richiedere ai muscoli il dovuto esercizio e ottenerne un sano sviluppo anche senza portarsi nelle apposite palestre. Questi *exerciseurs* sono utilissimi e praticissimi, e fra essi quelli della casa Michelin, ben nota nel mondo della gomma, tengono uno dei primi posti.

Sono in complesso

LIRE 1000

di premi che noi destiniamo ai nostri lettori e ai quali speriamo vorranno concorrere tutti coloro che intendono dare prova della loro simpatia al nostro giornale, inscrivendosi fra i nostri abbonati.

L'estrazione avrà luogo *irrevocabilmente*

Martedì 18 Marzo

alle ore 14, coll'intervento di un pubblico notaio e alla presenza di quei signori abbonati che vorranno intervenire.

Previi i dovuti controlli verranno messi nell'urna i nomi di tutti i nostri abbonati e fra essi la sorte sceglierà quelli a cui dovremo consegnare i premi.

La consegna sarà fatta dalla nostra Amministrazione subito dopo l'estrazione a chi proverà essere il vincitore, e per l'eventuale invio fuori Torino dovranno provvedere i vincitori.

All'estrazione dei premi concorreranno tutti coloro che ci faranno tenere l'importo dell'abbonamento entro il mezzogiorno del 18 marzo corrente.

L'abbonamento alla *Stampa Sportiva* costa

Lire cinque all'anno.

(Per gli abbonati della *Stampa L. 4*)

NEL PAESE DEL SOLE

Sembra che natura matrigna abbia riunito in quel lembo di *Africa orrenda*, che viene ad affacciarsi nel Mediterraneo, tutti quei sorrisi e quegli incanti che ha negato al continente del deserto, alla terra dei discendenti della nera razza di Cam.

Da Gibilterra a Suez, dal capo Spartel al capo Bon, da Tunisi alle foci del Nilo, è una striscia frastagliata di terra felice, ricca di palmeti, olezzante di profumi e che rimanda a tante miglia di distanza l'eco festante della Riviera incantevole e incantata.

Il soffio infuocato del deserto si attenua e si stempera arrivando al contatto delle fresche correnti del mare, e i paesi che formano gli anelli della catena che allaccia Tangeri ad Algeri, Tunisi ad Alessandria, godono d'un clima mite e dolcissimo quale non è dato trovare nelle migliori nostre stazioni invernali.

E Roma, ai tempi della sua maggior grandezza, aveva per prima fatto dei bordi dell'Africa settentrionale la sua stazione d'inverno, il tepido nido a cui alla venuta delle nevi chiedeva dolcezze e tepori.

Ed oggi, che seguendo il volo delle rondini, migranti a novembre verso il sud, la moda spinge verso il sole e verso la luce tutto quel mondo cosmopolita e ricco che è irrequieto per troppa gioia e ammalato di nostalgia per troppi danari, esso alle rive africane tende il suo sguardo e il suo desiderio, e la sosta sulla Riviera italiana e francese non è che una sosta nel suo viaggio verso quella meta.

E infatti per coloro che sorte benigna chiamò al posto di anfitrioni nel banchetto della vita, quale paese, quali regioni offrono attrattive maggiori di queste, in cui le rovine d'un passato glorioso e di

di locomozione, e l'automobile, ultima conquista del genio umano.

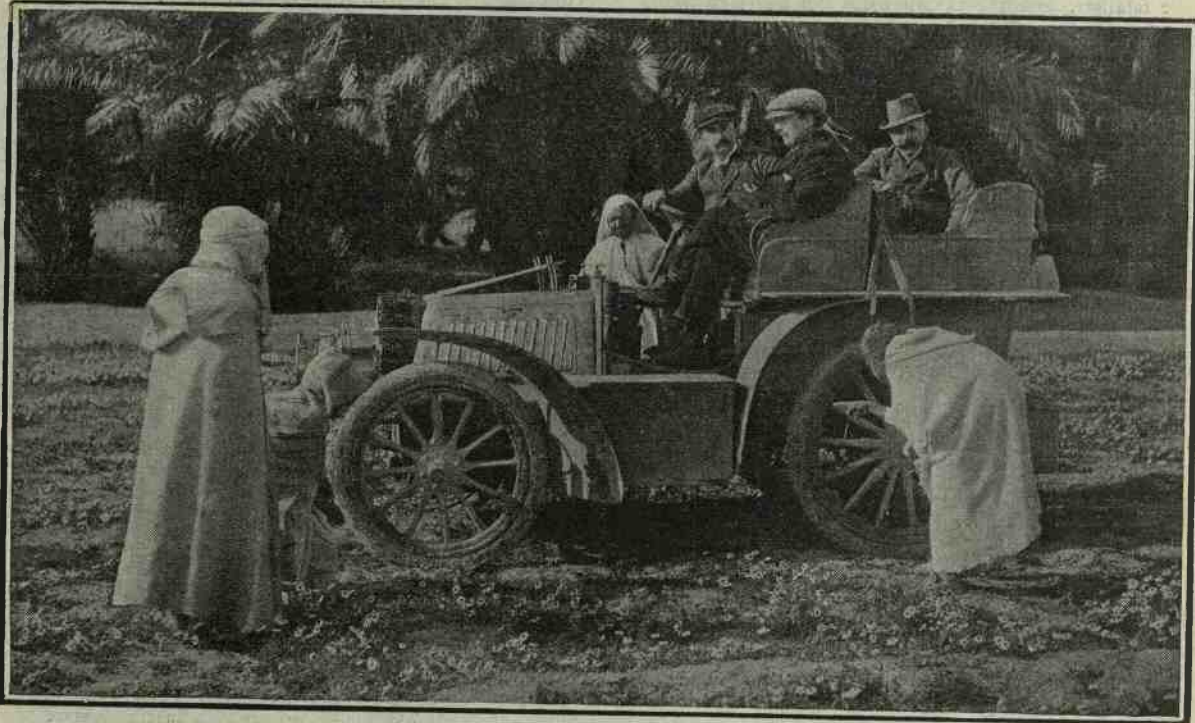
Là, accanto alla bionda *miss* inglese o americana, che sola è venuta a svernare al caldo bacio del sole tropicale, passa la nera figlia della razza africana,



Un alt presso una sorgente.

venduta anima e corpo per pochi soldi ad un padrone inumano, in quei mercati di creature che la civiltà lascia tuttora sussistere di fatto proclamandoli aboliti.

E da tutti questi contrasti, da questo stridore di uomini e di cose, scaturisce una forza magica di attrazione, un fascino arcano che parla alla nostra fantasia e chiama a quelle rive come a terra promessa tutti gli innamorati del bello, tutti gli assetati del nuovo.



La curiosità degli indigeni.

una civiltà antica parlano d'un tempo di splendori e di possanza, così lontano e così in contrasto colla triste giornata attuale?

Pur tralasciando infatti le rovine di Cartagine che parlano di Roma e delle sue vendette, vi è nei costumi, nel linguaggio, nel paese, tutto un cumulo di memorie della dominazione mora in Ispagna, che gli abitanti della costa africana portarono seco come unico bottino, il giorno che perdettero quel loro dominio e dovettero cedere alla forza delle genti bianche.

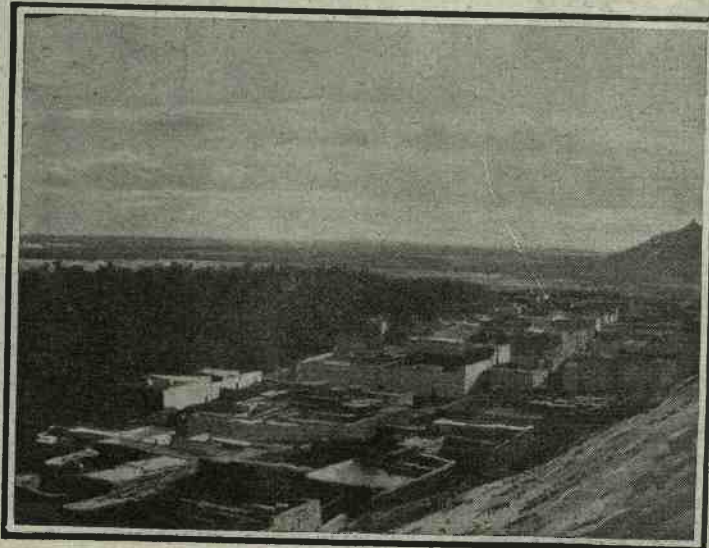
Ed oggi su quelle rovine d'una civiltà che uguagliò quella di Roma, al cospetto dei ricordi d'un'epoca di glorie e di dominazioni, si combatte una nuova interessante lotta tra la civiltà europea che colà finisce, e la barbarie africana che ivi comincia.

Nelle vie di Algeri e di Tunisi si incontra ancora il Tuareg del deserto, spintosi fino alle porte della città per partire colla carovana che si dirige all'interno, e per avvisare alla meta convenuta i compagni predoni e far bottino; come si incontra l'arabo che entrato al servizio dell'Europa, ne rappresenta l'autorità, ne parla la lingua e ne segue la foggia degli abiti.

Là si incontrano sulla via del deserto, il cammello, l'antico e primitivo mezzo

E l'europeo che va nelle contrade dell'Africa settentrionale, se appena si allontana dalla città o dalla costa, trova ed è oggetto di curiosità vivissima fra le popolazioni indigene.

Figurarsi poi quando l'europeo sceglie come mezzo di locomozione, quello modernissimo dell'automobile.



Sul confine del Sahara.

Quei buoni mussulmani, per cui il cammello è sempre stato l'unico e il migliore mezzo di locomozione e di trasporto, quei buoni mussulmani per cui la ferrovia è qualche cosa di infernale e di inafferrabile pel loro cervello buio, come le loro faccie, come possono non stupire e non spaventarsi dell'avanzarsi rumoroso e veloce del *teuff teuff*, di questo nuovo mostro, che non ha più bisogno di guidovie, che non corre su una strada predisposta, ma che passa ratto come la folgore, rumoroso come il Simun, pauroso come la voce del deserto!

E questo piccolo strano ordigno, impavido e noncurante, s'avvia verso quella strada del deserto, che i loro padri intraprendevano poche volte nella loro vita, e solo dopo aver speso grandi somme e lungo tempo nel preparare le carovane per tentarne la traversata.

Esso invece va, corre rapido e leggero, arriva al confine del deserto, saluta quella sfiga che il mussulmano vede al limitare e che ammonisce in nome di Maometto di non tentarne il mistero, e ritorna in brevissima ora trionfante e vincitore.

Come deve essere bello correre per quelle strade antiche, che non conoscono pietre assassine di pneumatici o chiodi sbudellatori, col sole tropicale in fronte, l'aria calda del deserto nel viso e la gioia di vivere nel cuore!

E come dolci devono essere quelle fermate nell'oasi, all'ombra amica d'un palmizio, alla sorgente d'un fresco rivo, fra le mura di qualcuna di quelle città africane fatte di silenzio e di mistero!

Quale spettacolo interessante per l'uomo colto, quella fauna e quella flora tutta diversa dalla nostra, quella pianta-uomo rimasta primitiva e chiusa nella sua scorza di barbarie e di crudeltà. Quale fascino arcano emana da tutto questo mondo orientale, superstizioso e fatalista, rozzo e cavalleresco, nel quale la civiltà europea cozza invano, come una catapulta antica contro una odierna corazzata!



La strada è inondata!

A tutto ciò pensavo, tutte queste sensazioni si ridestavano in me leggendo il racconto d'un viaggio automobilistico compiuto recentemente in Algeria dai tre ben noti *sportsmen* belgi, fratelli baroni Crawhez, che si sono spinti fino a Biskra, all'oasi di Touggourth in pieno deserto, e hanno attraversato l'Algeria da Algeri a Costantina.

Strade belle, paesi incantevoli, spettacolo sempre nuovo e interessantissimo, accoglienze rispettose e



Un incontro tra il passato e il presente: Dromedari e cammelli degnano appena di uno sguardo i 24 HP dell'automobile.

cortesì, sport ottimo e vero, sia per i muscoli che per l'intelligenza.

Ecco la sintesi del viaggio cui accenniamo e di cui riproduciamo alcuni episodi.

I Baroni di Crawhez non sono i primi automobilisti che hanno viaggiato l'Algeria. Già automobilisti conosciuti come Étienne, Giraud, de Chasseloup, Loubat, Archevêque hanno visitato quella colonia francese, e con entusiasmo di *sportsmen* e sincerità di francesi hanno scritto di quei loro viaggi, parlando del paese, della sua condizione, delle sue speranze.

Gaetan de Méaulme, poeta e *chauffeur* valentissimo, dopo aver visitato quelle contrade ne ha compreso tanto le bellezze e sentito la poesia, che organizzava nel passato anno un giro automobilistico in Tunisia, giro al quale partecipavano anche i due *chauffeurs* italiani barone Giannotti e avv. Poggio di Torino.

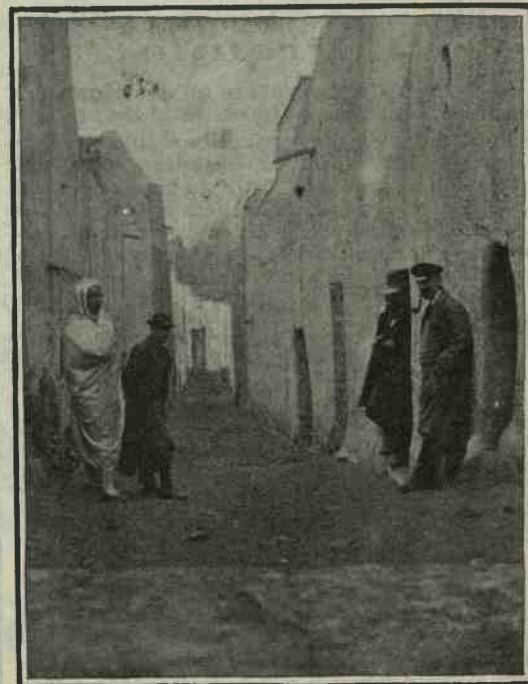
Su le loro orme sono andati ora i baroni di Crahwèz e le impressioni che essi riportarono dal loro viaggio confermano gli entusiasmi dei primi visitatori.

L'Africa con tutte le sue attrattive, e piena ancora dei suoi disagi e dei suoi pericoli, si affaccia sul Mediterraneo a poche ore di navigazione dalla Sicilia, a pochi giorni da Genova e da Marsiglia.

Qual meta migliore per una gita invernale potremmo suggerire ai nostri *chauffeurs*?

Il passaggio è facile e breve, le strade quasi sempre buone. Larghe sono le antiche strade romane che gli antichi dominatori del mondo creavano a misura che avanzava il loro dominio. Unico inconveniente: in certi punti sono sabbiose e attraversate da corsi di acqua che la mussulmana noncuranza lascia deviare dal suo corso. Per questo si raccomanda l'uso delle vetture munite di ruote alte.

Anche l'Italia ha la sua Algeria sulle sponde del Mar Rosso. Vadano i nostri *chauffeurs* colle loro vetture nell'Eritrea, viaggino il paese, ne vedano le risorse e le migagne, e con voce sincera e coraggiosa

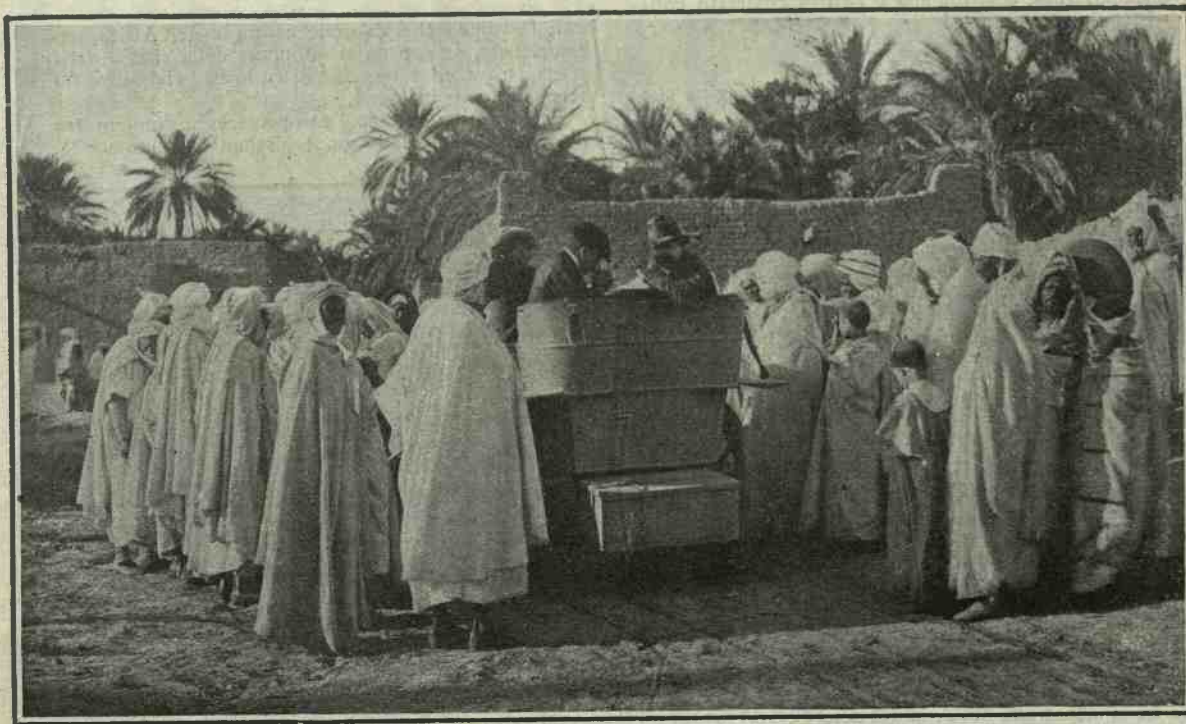


In una strada araba.

di italiani ne parlino, sia dalla tribuna dei giornali sportivi, sia da quella dei giornali politici.

Oltre che un'impresa sportiva è un compito patriottico e civile che li attende.

NINO G. CAIMI.



Ingresso nella vecchia città di Biskra.

Industria Automobilistica

I Motori a gran velocità

Un interessante articolo firmato Always Better, pubblicato sull'ottimo confratello *La locomotion automobile*, esamina la questione della opportunità di applicare alle automobili i motori a regime rapidissimo.

La chiarezza dello studio e l'importanza della questione ci persuadono a riassumere le acute osservazioni dello studioso motorista.

La forza di un motore dipende dalla corsa del pistone, dall'alesaggio, dalla compressione e dal numero dei giri a cui viene spinto. Non è però rigorosamente esatto che aumentando il numero dei giri aumenti la forza del motore. Al di là di un certo limite l'aumento non è più proporzionale e gli inconvenienti dell'esagerata velocità sono maggiori del vantaggio ottenuto.

Ci si può fare un'idea del lavoro prodigioso compiuto dai pezzi, ricordando che una valvola di scappamento, portata per la sua posizione ad altissima temperatura, fa dai 12 ai 15 metri per minuto e solleva per aprirsi da 12 a 15 mila chili in eguale spazio di tempo.

Attualmente vi sono motori che vanno a 1800 o 2000 giri al minuto ed anche più, fanno cioè 900 o 1000 aspirazioni e 900 o 1000 scoppi al minuto. Ora



In automobile attraverso l'Algeria - Sulla strada di Sidi-Obka.

a simile velocità è impossibile che il cilindro, cubante un litro e mezzo, si riempia di miscela completamente — una parte non può venir aspirata ed una parte sfugge respinta prima che la valvola d'ammissione si chiuda. Così aspirazione e compressione sono deficienti, ma non basta, neppure l'accensione si fa completa.

L'esperienza dimostra che in una miscela omoge-

nea, compressa a tre atmosfere, la fiamma si propaga con una velocità inferiore a metri 7.50 al secondo. Ora in un motore che abbia 100 mm. di corsa e faccia 1800 giri, la velocità sarà tale che la combustione non può avvenire completa.

Se si calcola la perdita di energia che deriva dalla difettosità della miscela, dall'imperfetta aspirazione, dalla deficiente compressione e dalla incom-

pleta combustione, si constata che l'aumento del rendimento in rapporto all'accelerazione scende rapidamente sino a non essere che dal 10 o/o a 2400 giri.

Il pubblico dovrà ben presto persuadersi che questi motori rapidissimi non sono convenienti nè per rendimento, nè, tantomeno, per durata, e si tornerà ben presto a motori con marcia normale, che in definitiva sono più economici, più forti e più durevoli.

LA RAZZA BREDA

Il senatore ingegnere Vincenzo Stefano Breda, meraviglioso lavoratore nonosante i settantasette anni, attraverso gli enormi affari cui accudisce, mantiene viva la passione del cavallo: fu ed è suo desiderio di ottenere per il suo bel paese (almeno parzialmente) l'emancipazione dall'estero, dotando l'Italia di una razza che possa difenderla dall'importazione straniera.

Incontrò nell'adempimento di questo suo compito spese enormi, ma dopo parecchi anni di sacrifici non lievi, egli poté in parte vedere coronata di successo la sua grande aspirazione.

Formando una razza, il Breda ebbe per iscopo la produzione di cavalli da tiro con grandi attitudini al trotto. E questa razza non è sorta di punto in bianco, chiamando a raccolta fattrici scelte sugli ippodromi od in altri allevamenti; con un'ingegnosa trafila di studiati incroci, in non meno di trent'anni sono state radunate a Ponte di Brenta fattrici e stalloni di non comune valore.



Tribune dell'Ippodromo di Ponte di Brenta.

È stato il Breda a gettar le basi dell'allevamento del trotatore in Italia: i baroni Roggeri, Franchetti, cav. Fossi, Magnani, Oppi, fratelli Macerata, dai cui allevamenti uscirono ed escono trottori degni delle maggiori piste, furono agevolati nella loro nobile impresa dal lavoro preparatorio del Breda.

Fu spesso notato dagli allevatori: eccellenti cavalli da servizio ed anche trottori si ottengono dall'incrocio di trottori di buona genealogia, e tanto migliori, quanto più distinti saranno stati i progenitori: velocità, resistenza, coraggio nella corsa sono doti ottime pel riproduttore, ma esse non devono andare disgiunte dall'armonia delle forme, dalla salda struttura, dalla docilità.

Un primo gruppo delle fattrici dell'allevamento di Ponte di Brenta fu dal Breda ottenuto facendolo coprire dallo stallone erariale *Young Performer II*, roadster del Norfolk, alcune raccomandabili cavalle friulane (*Fubbris*, *Mora Stella*, *Lotto*, *Valle*, ecc.); queste puledre, tra cui trovavansi molte vincitrici, *Berta*, *Alba* (coperse km. 50 in 1 h. 50' 30"), presentate a stalloni russi ed americani diedero ottimi prodotti: tra i primi *Armida*, tra i secondi *Conte Verde* (2' 27"), *Duce* (2' 35" $\frac{1}{2}$), *Destro*, *Giunone*, *Festoso*, *Gazzella* (2' 28" $\frac{3}{4}$), *Mira*, ecc.

Il Breda, facendo coprire alcune cavalle importate

dalla Russia dai suoi stalloni americani, ottenne degli ottimi servitori; basti ricordare *Conte Rosso* (2' 22") e *Marta II* (2' 30").

I prodotti da fattrici puro sangue (ve ne furono sedici nella razza) e da stalloni americani non furono trottori; trottori si ottennero presentando questa prima serie di prodotti ad altri stalloni americani.

Riguardo all'incrocio di fattrici puro sangue con stalloni americani il Breda avrebbe notato questo fatto.

Considerando che il trotatore può coprire nel minuto 800 metri, usando di una e dell'altra delle sue gambe posteriori alternativamente, mentre il puro sangue, nello stesso squarcio di tempo, può coprire un chilometro usando per spinta entrambe le gambe posteriori, si deduce che nel trotatore deve essere maggiore la potenza muscolare nelle estremità posteriori, mentre nel puro sangue è maggiore la capacità respiratoria.

Quindi come prodotto di un trotatore e di una cavalla puro sangue si avrà un cavallo resistente, buon saltatore, ottimo per steeple-chase e caccie.

Cesure (da *Elwood Medium* e *Milady p. s.*) prova l'asserto: richiesto (il cavallo era di proprietà del cav. G. Rossi di Crespano Veneto) a Treviso di partecipare, onde non fosse annullata per deficienza di concorrenti, ad una corsa di siepi, vinse il secondo premio senza esservi stato severamente montato.

Da stalloni americani e cavalle americane il Breda ebbe fra gli altri *Carignano* (da *Elwood M.* ed *America*) che a quattro anni fu venduto al conte Desseffy di Ungheria; *Carignano*, adibito fin dal 1890 alla riproduzione, diede moltissimi cavalli eccellenti, tra cui *Carignano D.*, *Esfely*, *Lurko*, *Meregduda*, che corsero in Austria-Ungheria sotto la guida del driver cav. Rossi, apportando alla scuderia Sir Tergesti allori e quattrini.

Da alcune fattrici ungheresi ottenne prodotti poco più che mediocri.

Riunendo quanto di meglio era nato da questi diversi incroci (p. s. con friulani, i loro prodotti con americani, americani con russe, americani con americane, americani con puro sangue) il Breda poté adibire alla riproduzione oltre centoventi fattrici, di cui oggi rimangono una trentina (del rimanente parte furono vendute, parte morte) tutte distintissime, ed una decina di stalloni.

La Razza Breda conta oltre trent'anni di vita: nel primo decennio il Breda si è servito degli stalloni che si trovavano in Italia: dopo il 1880 cominciò ad importare stalloni per proprio conto. Il primo, il russo *Nagrad*, cominciò la monta a Ponte di Brenta nel 1882, morendovi poi sei anni dopo: diede eccellenti prodotti. Però le meravigliose velocità ottenute dai trottori americani attirarono l'attenzione del Breda, che per mezzo di inviati speciali vi fece nel 1882 il suo primo acquisto, importando in Italia *Elwood Medium* (2' 24" $\frac{3}{4}$), che dopo alcuni anni cedette al governo italiano, rifiutando una ben più remuneratrice offerta fattagli dal governo austriaco; collo stallone venivano importate in Italia due trottrici di classe, *Belle Oakley* (2' 24" $\frac{1}{2}$, pagata oltre L. 30.000) ed *America*.

Aumentando d'anno in anno il numero delle fattrici nella razza ed occorrendo un altro stallone ame-



ARMIDA MORAKOFF, nata in Italia nel 1868 da Nagrad e Scilla. Record 1' 34" $\frac{1}{2}$. — Vincitrice di oltre 30 corse.

ricano, non senza ingenti sacrifici poté acquistare (1887) dal generale Witkers *Grandmont* (2' 22"): esso corse per conto del Breda fino nel 1892, vincendo ben ventitre corse a Vienna e Berlino: dal 1892 in poi fu adibito alla riproduzione. Con *Grandmont* entrarono in razza altre tre trottrici americane: *Zoe B* (2' 17" $\frac{1}{2}$), *Amelia C* (2' 19" $\frac{1}{2}$), *Decorath*.

Nel 1887 venivano offerti al Breda due altri stalloni americani, *Hambleton* (2' 26" $\frac{1}{4}$), *Amber* (2' 25" $\frac{1}{4}$) che avevano corso molto onorevolmente in Austria; sarebbero stati, anche dal lato finanziario, due ottimi acquisti per i depositi governativi. Si interessò quindi il Breda perchè il governo non lasciasse sfuggire una così propizia occasione: dopo aver conferito coi commissari Gregori e Miraglia, importò per suo proprio conto i due stalloni: cedè poi (il scelto dalla Commissione) *Amber* per solo L. 16.000 al governo, dopo essersi riservata la monta per alcune delle sue fattrici. *Hambleton* rimase a Ponte di Brenta fino al 1892, in cui da S. M. Umberto I venne acquistato e destinato alle RR. Razze a San Rossore.

A sostituire *Elwood M.* il Breda acquistò (1889) a



La tribuna della Gloria.

Francforte lo stallone americano *James G.* (2' 20") morto nella razza cinque anni dopo; a sostituire *Nagrad*, comperò (1890) il russo *Tiger*, vincitore in Austria e Germania. Lo stallone *Keren* (barbero puro?) regalato dal Negus Menelick al nostro Augusto Sovrano, e da questi graziosamente regalato al Breda, fu adibito alla riproduzione nel 1889. Altre due fattrici, *Wertlawaya* e *Warsowa*, venivano importate dalla Russia. Ultimo stallone acquistato (1897) dal Breda fu l'americano *Joktan*, con un record di 2' 19" $\frac{1}{4}$, stabilito nel luglio del 1895: di tutti gli stalloni americani, *Grandmont* e *Joktan* sono i soli che trovansi presentemente a Ponte di Brenta.

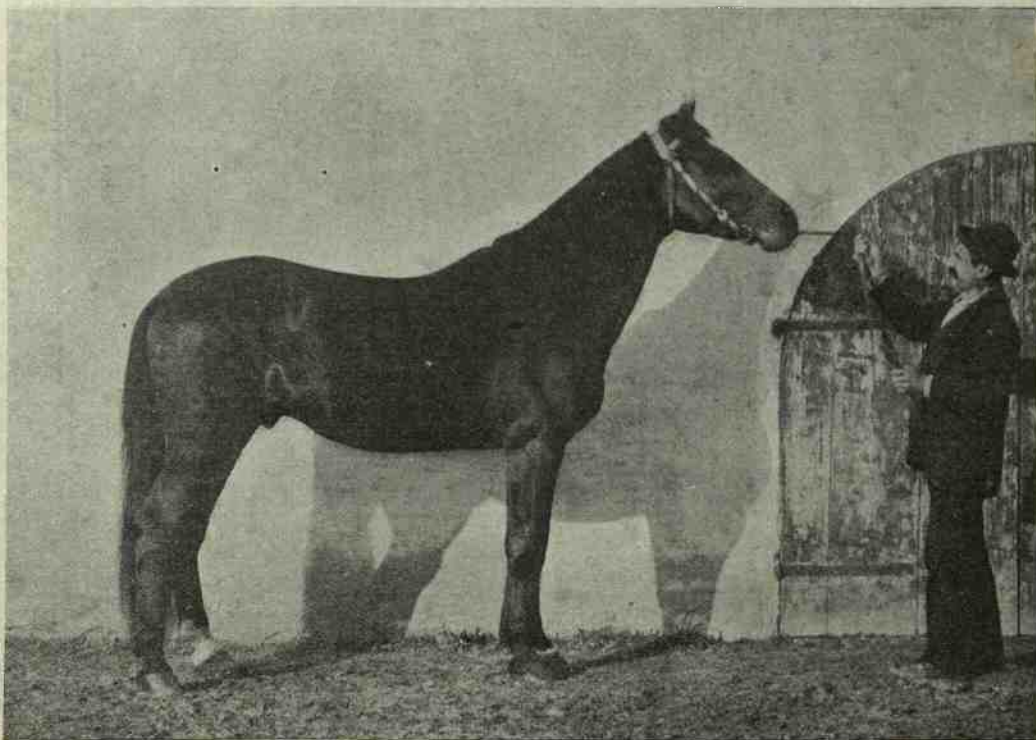
I primi acquisti del Breda in America, gli inaspettati risultati ottenuti in corsa dai primi prodotti, scossero gli altri allevatori che si videro battuti su tutta la linea: riconoscendo le molteplici qualità del trotatore americano, varcarono anch'essi l'Oceano per fornirsi di formidabili riproduttori. In pochi anni dal sig. Magnani (*Atlantic* 2' 21"), dal barone Roggeri (*Van Tassel* 2' 28", *Macey Ambletoniam* 2' 30"), dal barone Franchetti (*Andante* 2' 20" $\frac{1}{4}$), dai fratelli Macerata (*Endimyon* 2' 23" $\frac{1}{4}$), venivano adibiti alla pubblica monta in Italia trottrici di non comune valore.

..

I diversi stalloni importati dal Breda ed i loro innumeri prodotti comparvero vittoriosi sulle piste italiane, a Vienna ed a Berlino, portando la casacca del Breda e poi quella della Società Antenore (senatore S. V. Breda e cav. G. Rossi): sciolta questa Società nel 1894, ricomparvero i colori del Breda; avendo però oggi disistito dal far correre, noi troviamo allievi di Ponte di Brenta in quasi tutte le scuderie.

Tra i migliori cavalli e più anziani usciti dalla razza mi piace ricordare *Berta*, *Armida*, *Alba*, *Gazzella*, *Destro* (in suo onore si corse a Berlino il *Destro handicap*), *Duce*, vincitori tutti in Italia ed all'estero.

Il migliore prodotto uscito da Ponte di Brenta fu forse *Conte Rosso* (nato nel 1895 dall'americano *Elwood M.* e la russa *Wertlawaya*) che nel 1891 copriva a Padova il miglio in 2' 20" ed a Vienna il km. in 1' 26" $\frac{1}{2}$: vinse nella sua carriera di corsa oltre cinquanta corse; vittima, come *Giunone*, di una pazzia corsa, dovette essere ritirato anzi tempo dalla pista, ed ora con *Destro*, *Duce*, funge da stallone a Ponte di Brenta, dando ottimi risultati.



JOKTAN (32.842), stallone balo, nato nel 1892 in America da Lord Jenkinson e Theresa Langen. Importato in Italia nel 1897. — Record 2' 19" $\frac{1}{4}$.

Altro ottimo servitore fu *Giunone* (1889 da Hambleton e Scilla da un p. s. e da una friulana); stabilì a Vienna il record 2' 20" $\frac{1}{5}$; vincitrice di oltre trenta corse, dal 1898 è adibita alla riproduzione: nel 1900 diede *Vicenza* da Joktan, nel 1901 *Zolfanello* da Conte Rosso. *Marta II* (2' 30" da James G. e Warsowa), *Mira* (2' 28" $\frac{4}{5}$ da Hambleton e Berta, da p. s. e friulana), nate nel 1892, furono velocissime: occuparono rispettivamente il secondo e terzo posto nel « Grande Premio internazionale di Milano ».

Nessuno degli allievi di Ponte di Brenta ha vinto il « Gran Premio di Milano »; *Marta*, *Mira* (1895), *Nume* (1896), *Rosina* (1899), *Torquato* (1901) vi furono però piazzati.

Curzio, vincitore di tale corsa (1897), discende da Gisella nata a Ponte di Brenta e acquistata dal barone Franchetti.

Dirò ancora che il Breda aveva fin dal 1889 costituita una succursale della sua razza a Strassoldo (Gorizia), territorio austriaco, con un buon numero di fattrici, affinché i prodotti fossero qualificati pel « Derby » ed altre corse austriache. I risultati furono soddisfacenti, vincendovi il Breda oltre L. 120.000 ed ascrivendosi al Derby austriaco (1896) con *Manfredo*.

Un articolo dell'Unione delle corse al trotto a Vienna, avendo disposto che il proprietario della razza fosse domiciliato in Austria, onde i cavalli potessero correre, indusse il Breda a sopprimere la sua razza e la produzione del 1892 fu l'ultima.

Una grande parte di puledri e puledre nati nella razza e non adibiti alle corse, sparsi per l'Italia, hanno fatto e fanno ottimo servizio come cavalli da tiro e da sella: si possono calcolare oltre a duecento; altri formano ottimi stalloni di incrocio. Due puledre della razza, acquistate da S. M. il Re Vittorio Emanuele, furono da questi date in dono a S. M. la Regina Vittoria, la quale si divertiva a condurle essa stessa nel suo parco « perchè buonissime e distintissime trottrici ».

Presentemente il Breda tiene nella sua razza a Ponte di Brenta ed a Camazzole sedici delle sue migliori fattrici: altre dodici sono state date a terze persone con patti speciali per la divisione del prodotto; gli stalloni sono diciannove distribuiti in diverse stazioni di monta. Il sire della razza è *Joktan*, che gode l'immensa fiducia del suo proprietario, tanto da presentargli ogni anno più della metà delle sue fattrici. Che i prodotti di questo giovane e bello stallone siano ottimi, è provato dalle corse fornite da essi (è la prima generazione) nei diversi « criterium » disputatisi nel trascorso autunno. *Uragano* (1' 45" $\frac{2}{5}$) dei sigg. Gobetti Caprara ha vinto il « Criterium » di Bologna; *Ugo* (1' 46" $\frac{1}{5}$) dell'avv. Rossato e *Uragano* occuparono il secondo e il quarto posto nel « Criterium internazionale di Milano » vinto da *Tullnerprinz* del sig. Leopoldo Hauser di Vienna. *Ugo* vinceva però la seconda prova (il totalizzatore pagava per ogni cinque lire L. 1021); *Urgenza* (1' 42" $\frac{2}{5}$) dei sigg. Gobetti Caprara, *Ulano* della Scuderia Ambrosiana, *Umberto* del cav. Rossi, occuparono i primi posti nel « Criterium Consolazione » della stessa riunione.

Altri ottimi puledri da *Joktan* trovansi nelle diverse scuderie: otto suoi prodotti figurano tra gli iscritti al « Grande Premio di Milano » del 1904, che allora sarà dotato di L. 50.000.

Altra conferma delle ottime qualità di *Joktan* è data dall'esser stato prescelto per coprire varie fattrici dai fratelli Waiz. La loro razza, che si trova a Romans (Friuli austriaco), è una delle più importanti; vi ha funzionato per molti anni lo stallone *Endimion* dei fratelli Macerata, e tra le fattrici conta diversi prodotti dell'allevamento Breda (*Baccante*, *Balestra*, *Dama*, ecc.), oltre ad altre cavalle conosciute in Italia (*Valkyr*, *Aspasia*, *Leda*, *Vanda*, *Brilla*, *Terza*, ecc.).

E qui non s'arresta l'opera benefica del Breda: egli ha sempre lamentato le deficienze di somme destinate agli allevatori; l'Italia conta molte società per le corse al trotto, ma eccezione per quella di Milano, i premi offerti da esse sono assai poco remuneratori per chi si sobbarca alle spese di un allevamento.

Orbene, il Breda ha fatto cingere di muro il suo podere di Ponte di Brenta, nel quale è costruito un bellissimo ippodromo sul mezzo miglio inglese (metri 804,50), non senza aver innalzato anche una fila di tribune lungo il lato di ponente: del terreno e dell'ippodromo fece il Breda donazione al Municipio di Padova.

Ma ciò non bastava: occorreva assicurare la riuscita della riunione padovana: orbene, il Breda dispose di una somma che garentisse le allocazioni alle diverse corse che volle, alcune riservate a cavalli nati ed allevati in Italia, altre ai soli prodotti di stalloni nati in Italia, ed altre ancora a cavalli nati nella regione veneta. Tutto sommato si può calcolare un capitale di oltre cinquecentomila lire sacrificato a beneficio degli allevatori italiani.

L'inaugurazione di detto ippodromo ebbe luogo con una riunione tenutasi nel trascorso ottobre, in cui parteciparono i migliori *drivers*. Due prodotti dello stallone Conte Rosso, *Trento* dei sigg. Gobetti Caprara, *Tiziano* del cav. G. Rossi, occuparono i primi posti nel « Premio nazionale Ponte di Brenta » dotato di L. 7000; un'altra corsa, con uguale dotazione, il « Premio Elwood Medium » sarà disputata nelle prossime riunioni: le iscrizioni chiuse hanno sortito ottimo esito. Dopo la riunione del Trotter di Milano, quella di Ponte di Brenta (dista da Padova circa 7 km.) riuscirà la più importante d'Italia.

ENRICO MENS.

Riunioni Ippiche in Italia

(Domenica, 9 Marzo)

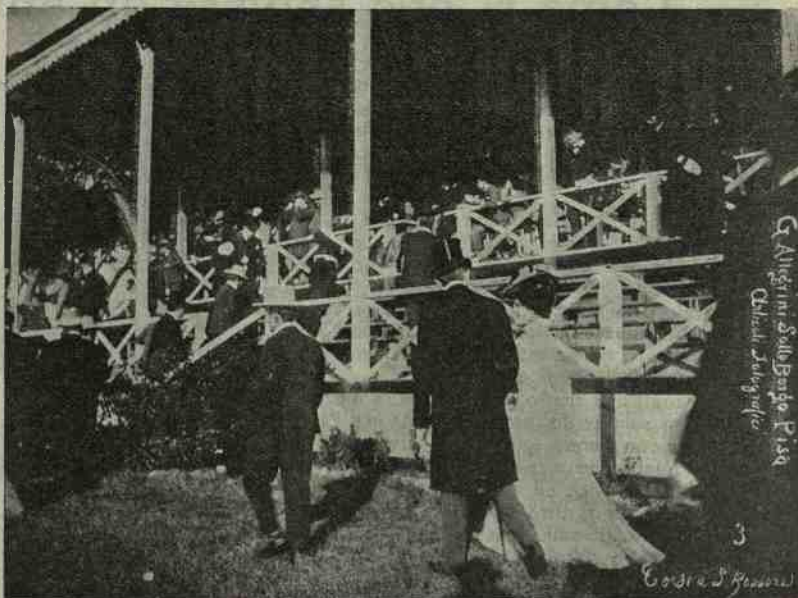
Galoppo: Pisa-Palermo-Trotto: Verona

Anche la seconda giornata di corse, indette dalla Società « Alfea » ebbe buon esito, sebbene per il suo programma e per le scarse iscrizioni non si presentasse molto interessante. Il pubblico però, attratto dal bel tempo, ha colto l'occasione per fare una gita a San Rossore, cosicché l'ippodromo si mostrava assai affollato.

Etruria (da Workington e Witheraft), portando i colori della scuderia Sir Roland, ha vinto il « Premio Bocca d'Arno » riservato ai tre anni che non vinsero mai premi; la puledra aveva corso molto male a due anni; essa ha preceduto un debuttante, *Belini* (da Melanion) della scuderia Sir Harbert, ed *Ulisse* (da Lazio) di Rook, che a due anni si era piazzato dietro *Isabella* e *Barsac*.

La scuderia Sir Roland riportò poi un'altra vittoria nel « Premio del Serchio » con *Kikamba* (da The Celarler) la quale ha dimostrato di aver assai migliorato dalla sua prima apparizione nel « Premio Jokey Club ». Infatti ha avuto facilmente ragione di *Tor di Nona*, benché questa si trovasse a 15 chili di differenza, mentre nel primo giorno il risultato era stato inverso.

La Scuderia Torinese vinse in questa riunione l'ultima corsa (siepi) con *Tarifa*, che già si era fatta



Corse a San Rossore.

Le altre vittorie toccarono alle scuderie del continente, che finora non hanno dato grandi cavalli: *Kitten*, la cavalla che don Olivero Licata ha acquistato dal cav. Marsaglia, ricomparsa, dopo essere stata in razza, in pista, ha vinto la corsa riservata ai cavalli da caccia; *Roundel*, coi colori del cav. Tasca, vinse senza lotta il « Premio della Società degli Steeple-Chase » contro l'unico concorrente *Barbilonne*.

Forse la seconda giornata, che ha nel suo programma il « Premio della Favorita » (L. 5000), riuscirà maggiormente interessante; le scuderie però non vi saranno più numerose.

..

La riunione veronese colla quale si inaugura da alcuni anni la lunga stagione trotistica in Italia, grazie al suo programma sempre pieno di interesse, e la coincidenza colla fiera, ha avuto anche questo anno un ottimo successo sia dal lato sportivo, quanto dal lato finanziario; all'ippodromo Trombetta, fuori Porta Nuova, si sono ritrovati, dopo quattro mesi di tregua, i più ragguardevoli personaggi del trotting italiano.

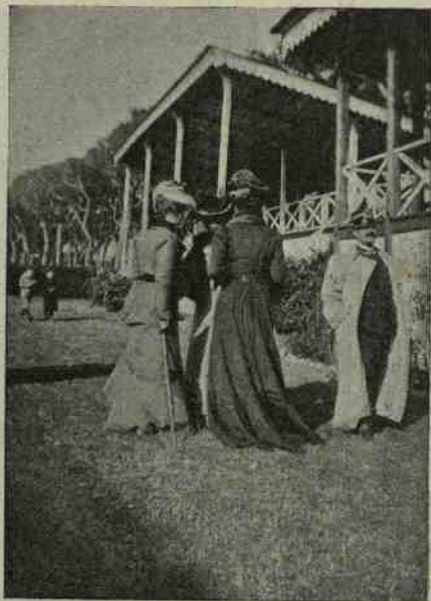
Il « Premio Veronetta » (L. 3000) che si corre il primo giorno, ha la fortuna di radunare sulla pista i migliori trottrici importati dall'estero e qualche cavallo italiano, *Arlecchino* e *Dixma*, gli unici che (qualche volta, anche con discreto successo) tentino la sorte coi velocissimi americani.

Dopo cinque prove furono classificati: 1° *Bonatella* del cav. G. Rossi, 2° *Domera*, 3° *Hornelia Wilkes*, 4° *Abnet*. *Domera*, vincendo la prima (2' 17" $\frac{4}{5}$) stabilì il miglior tempo della giornata. *Arlecchino*, giunto terzo nelle due prime prove, venne ritirato.

Il cav. G. Rossi trionfò una seconda volta nella giornata, vincendo con *Meregduda* il « Premio Camazzole » riservato ai prodotti di stalloni nati in Italia; la vincitrice è una figlia di Carignano della Razza Breda.

Altro bel successo ebbe l'allevamento del senatore ing. V. S. Breda: due suoi allievi, *Ubaldo* (da Grandmont) scuderia Ambrosiana, *Uragano* (da Joktan) dei signori Gobetti-Caprara, passarono in quest'ordine il palo nell'ultima corsa della giornata (Premio Cenedole); un terzo, *Ugo* (da Joktan), che era giunto terzo nella prima prova, causò un guasto al *sulky*, non poté figurare nella gara successiva. A questa corsa parteciparono dieci trottrici.

HENRY.



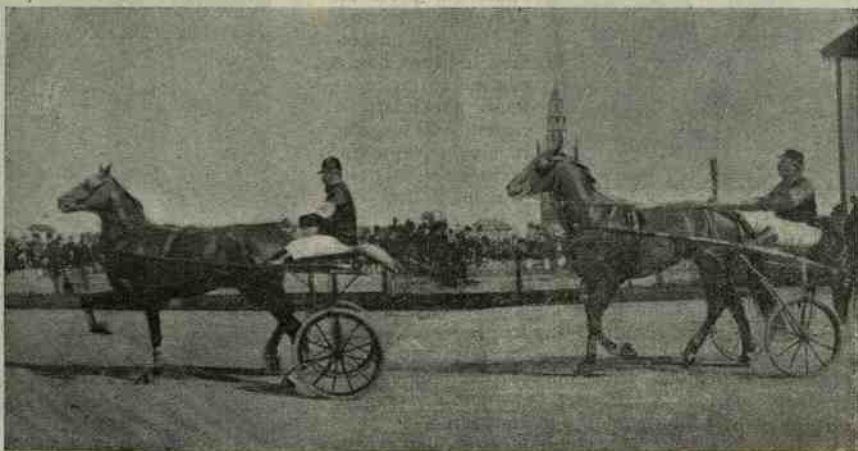
Alla Favorita (Palermo).

rimarcare in questi generi di corse nelle riunioni dell'autunno scorso: dietro di lei si trovava *Vistola*, la vecchia figlia di Melton, che anche quest'anno pare destinata a render buoni servigi al suo nuovo proprietario sig. Adolfo Ragusa.

..

Decisamente lo sport ippico non attecchisce nella Sicilia: ogni sforzo tentato dalla Società Palermitana non ha giovato a rendere popolari le corse al galoppo. Questa Società, che possiede un incantevole ippodromo, e che ha, anni sono, combinato un programma con vistose allocazioni, tra e stentatamente i suoi giorni e per assicurarsi partenti è ormai obbligata a riservare una buona parte delle sue corse a cavalli regionali.

Così un solo cavallo, *Barsac* dei signori Caccace-Ravaschieri, ha lasciato Barbaricina per recarsi a Palermo ed ha avuto la soddisfazione di vincere senza fatica il « Premio dei Drags » (L. 3000), la corsa più importante della giornata.



Corse al Trotto a Verona.

Impariamo a nuotare

Nuoto e salvataggio - La "Natatorium", Come si può salvare un annegato

Guglielmo Gladstone, il grande uomo che ha riempito di sé la storia inglese della seconda metà del secolo scorso, diceva un giorno ad un giornalista francese che lo visitava: *Credo vi siano pochi punti del Tamigi di cui io non abbia misurato a nuoto la profondità.*

E questa passione pel nuoto, che Gladstone ha elevato a culto nella sua gioventù, è condivisa dalla grande maggioranza del popolo inglese che, unico forse fra i moderni, mostra di apprezzare in tutto il suo giusto valore un'antica sentenza romana secondo la quale per condannare qualcuno come inetto si diceva che non era capace neppure a nuotare, come oggi si direbbe che non sa leggere e scrivere.

Presso gli inglesi il nuoto è tenuto nella meritata importanza non solamente come sport, ma per l'altro suo fine non meno buono e utile del salvataggio.

Il nuoto è infatti fine a sé stesso come uovo tra i migliori esercizi fisici, ed eccelle fra questi come quello che più d'ogni altro favorisce un armonico sviluppo dei muscoli delle braccia, delle gambe e del torace, eccita la circolazione del sangue e produce benefici effetti sugli organi della respirazione.

Ma il nuoto è anche mezzo utilissimo di salvare la vita dei nostri simili e di esercitare senza pericolo quei doveri sacrosanti di umana pietà che ogni uomo deve sentire allorché ne scorge un altro in pericolo.

Se si pensa che annualmente sono diecine di migliaia di vite umane sacrificate alle onde irate del mare, ai gorghi d'un fiume, alle insidie d'un lago, se si pensa alle scene raccapriccianti dei mille naufragi in cui preziose esistenze periscono vittime della loro ignoranza del nuoto, se si pensa ai molti casi in cui qualcuno vede un suo simile in pericolo di annegare e non può correre in suo aiuto perché inesperto del nuoto, o, se occorre ugualmente, obbedendo ad uno slancio del cuore, trova nel suo coraggio la sua tomba, si deve convenire che con giusta ragione paesi come l'Inghilterra, la Svezia e la Norvegia hanno messo tra gli insegnamenti obbligatori quello del nuoto.

Ma l'Italia che è come questi paesi circondata dal mare, l'Italia che è così ricca di laghi e di fiumi, l'Italia che ha tanta parte dei suoi figli che corrono sulle acque, perché non compare in questo elenco? Che si fa da noi per il nuoto?

Ben poco davvero!

A rimediare a questa deficienza di previdente cura da parte di chi dovrebbe e potrebbe provvedere, sono sorte in Italia da vari anni le società *Rari Nantes*, il cui nome conferma che alla loro nascita erano... *rari nantes in gurgite vasto*.

Ma gradatamente l'esempio ha trovato imitatori, e le schiere dei *rari nantes* italiani sono andate ingrossandosi e il nuoto ha poco a poco acquisito diritto di cittadinanza fra gli esercizi sportivi praticati in Italia.

Sull'esempio dell'Inghilterra, dove dal 1891 sorgeva per iniziativa privata e fioriva per l'aiuto del governo la *Life Saving Association*, anche in Italia si è recentemente creata una società che ha per scopo di diffondere il nuoto indirizzandolo al salvataggio.

E questa *Natatorium*, la cui iniziativa è dovuta al capitano di porto A. Passerini di Ancona, che nel 1898 ne gettava le prime basi e che mercé di un indefesso apostolato è riuscito a farsorgere, in breve tempo, numerose sezioni nelle principali città italiane, sezioni, che naturalmente trovarono il loro primo

appoggio nella Società *Rari Nantes*, e che pure ebbero benevole incoraggiamento da enti pubblici e privati.

La *Natatorium* ha quindi un duplice, lo levevole scopo. Anzitutto diffondere la conoscenza del nuoto, ossia preparare la materia prima su cui poter operare, e quindi rivolgere la conoscenza del nuoto a vantaggio dei propri simili che stanno per annegare.

E questi intenti persegue coll'opera e colle parole, sia caldeggiando l'insegnamento del nuoto nelle scuole e nell'esercito, che incoraggiandone gare, promuovendo



Lezioni di nuoto (posizione 2a).

chiede come si possa non saper nuotare, visto che facendo qualunque movimento si sra a galla e soprattutto verificando quanto sia difficile rimanere sott'acqua quando per proposito ci si tuffi.

Il nuoto è un po' come il ballo. Un bel giorno qualcuno ha sentito suonare ed inconsciamente le gambe si sono messe a saltare ed ha ballato. Chi gli ha insegnato? Nessuno.

Altri invece si tormentano con mille tentativi; provano cento maestri e non arrivano che a schiacciare i piedi al prossimo.

Tra il ballo ed il nuoto vi è però questa differenza: che pel ballo bisogna sentire la musica, pel nuoto bisogna non aver paura.

Imparare a nuotare è cosa facilissima, e non occorre certo ripetere che il nuoto consiste nel muovere lentamente e contemporaneamente le mani e le gambe.

Per imparare i movimenti del nuoto non occorre essere in acqua. La *Natatorium* consiglia ai maestri di ginnastica di far insegnare ai bambini i movimenti del nuoto, e intanto avendo come ideale la meta che in ogni scuola vi sia una grande vasca per gli esercizi del nuoto, questi movimenti serviranno per il giorno in cui il fanciullo o la bambina entreranno per la prima volta nell'acqua.

Imparato il facilissimo movimento delle mani e dei piedi, e vinta quell'istintiva paura che tiene l'uomo lontano dall'acqua, chiunque saprà nuotare.

È a ricordare che per imparare presto e bene il nuoto, sono da lasciarsi in disparte i salvagenti, le zucche, le tavole e tutti gli altri aiuti che sono più dannosi che utili. Un occhio vigile e una mano che sorregga alla cintura, siano d'un maestro che d'un amico, saranno più che sufficienti per tentare i primi passi e ben presto diverranno inutili.



Lezioni di nuoto (posizione 4a).

esperimenti pubblici e sfondando con opuscoli e pubblicazioni, conferenze, le cognizioni necessarie ad apportare soccorso a chi sta per annegare.

Imparare a nuotare? Ma è la cosa più facile di questo mondo, esclama chi è nuotatore. È una cosa impossibile risponde chi ha tentato invano di riuscirci.

Infatti, chi sa nuotare, si



Lezioni di nuoto (posizione 3a).

Il primo e più semplice sistema di nuoto è quello in avanti; conosciuto questo sarà facile imparare gli altri e cioè a fil di spada, sul dorso, a fare il morto, i tuffi, e infine



Fig. 1.

massimo sangue freddo anche per non esporre se stessi a rimaner vittima del proprio coraggio.

I casi che si possono presentare a chi cerchi portare aiuto a chi è in pericolo di annegare sono diversi.

Ecco i più comuni dei suggerimenti nel modo di portare un aiuto efficace e sicuro:

I CASO: Quando

la persona è svenuta o non si dibatte (Fig. 1). —

Volgarla sul

dorso, porle le

mani ai lati

della faccia in

modo che le

palme coprano

le orecchie.

Nuotare di schiena con le sole gambe, avendo cura di mantenere la faccia del periclitante fuori d'acqua.

II CASO: Quando il periclitante si muove (Fig. 2). —

Volgarlo sul dorso, afferrarlo per le braccia appena sopra i gomiti, tirandole su a livello delle spalle. Nuotare di schiena. Questa presa pone il salvato alla mercé del

salvatore impedendogli di voltarsi, di afferrare e di dibattersi.

III CASO: Quando

il sommerso si dibatte molto ed è difficile di tenergli le braccia (Fig. 4). —

Volgarlo il periclitante sul dorso, passargli le braccia sotto le ascelle

stendendogli le mani sul petto, in alto, con le dita aperte; sollevare i gomiti sino a portargli le braccia a livello delle spalle, quindi nuotare di schiena.

IV CASO: Quando il periclitante è obbediente (nuotatore stanco o preso da crampi) (Fig. 4). — Farsi porre le mani sulle proprie spalle e raccomandargli di tenere le braccia ben tese e la testa indietro facendo il morto. Nuotare di petto con le braccia e le gambe libere. Con questo metodo si può portare una persona per lungo tratto senza stancarsi.

Accenniamo ora ai vari mezzi per liberarsi dalle prese di una persona che sta per annegare.

I. CASO: Quando il soccorritore viene preso per i polsi (Fig. 5). — Stendere bene le braccia quindi voltarle simultaneamente contro i pollici dell'avversario e sollevargli le braccia all'altezza delle spalle in modo da slogargli i pollici se non lascia la presa.

II CASO: Quando il soccorritore viene preso per il collo (Fig. 6). — Aspirare profondamente, chinarsi sul periclitante, premersi con la sinistra in mezzo alla schiena e con la palma della destra sotto il mento, chiudendogli le narici tra l'indice ed il medio. Spingerlo indietro con energia facendo puntello sulla mano sinistra.

III CASO: Quando il soccorritore è afferrato attorno al collo ed alle braccia (Fig. 7). — Aspirare profondamente. Afferrare la spalla destra dell'avversario passandogli il braccio sinistro sotto l'ascella; porgli la palma destra sotto il mento stringendo le narici tra l'indice ed il medio. Puntare il ginocchio destro sotto il petto. Dare una subitanea spinta in fuori contemporaneamente sui tre punti di appoggio, portando indietro tutto il peso del corpo.

Portato a terra l'annegato, l'opera non è compiuta. Il più delle volte persone così salvate sono morte per le cure non appropriate con cui si è cercato di farle rinvenire.

Fatale è la credenza popolare che sospendendo l'annegato colla testa in giù lo si liberi dell'acqua ingoiata. Questa posizione il più delle volte conduce

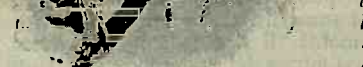


Fig. 2.

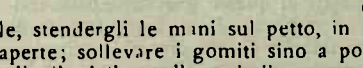


Fig. 3.

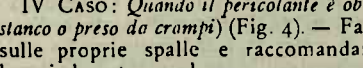


Fig. 4.

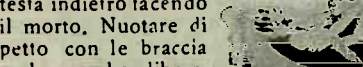


Fig. 5.

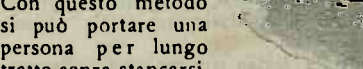


Fig. 6.

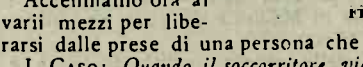


Fig. 7.

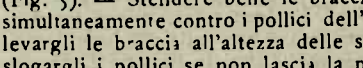


Fig. 8.



Fig. 9.



Fig. 10.



Fig. 11.

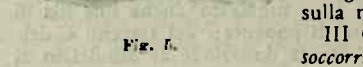


Fig. 12.

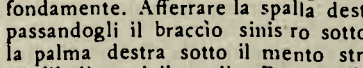


Fig. 13.

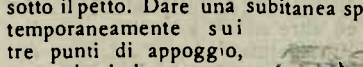


Fig. 14.

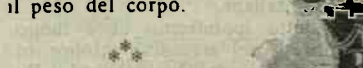


Fig. 15.

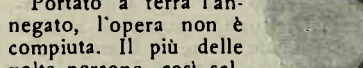


Fig. 16.

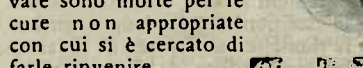


Fig. 17.

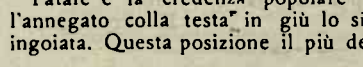


Fig. 18.

alla completa soffocazione dell'annegato. Questo invece deve essere messo supino, facendogli passare un piccolo cuscino o rialzamento qualsiasi sotto le spalle, e liberato da ogni cintura o colletto che possa impedire la respirazione. La respirazione è la prima cosa a promuoversi, prima ancora della circolazione e del calore.



Fig. 7.

Per ottenere la respirazione artificialmente varii sono i sistemi suggeriti dall'arte medica, ma la *Natatorium* suggerisce quello del dottore Mashall-Hall e Silvester, che è pure adottato dalla *Life Saving Association* di Londra.

Questo sistema consiste nel tirar fuori la lingua dell'annegato e tenerla in questa posizione colle mani o legandola, per facilitare l'entrata dell'aria nella trachea. Quindi afferrare le braccia dell'annegato sotto i gomiti e tirarle energicamente in su, portandole

fino ad essere in linea col corpo e producendo così l'aspirazione.

Dopo due minuti circa si prendono le braccia dell'infermo pei gomiti e le si portano in avanti, comprimendole con forza contro i lati e sul davanti del petto per ottenere l'aspirazione.

In questo modo si produce nei polmoni uno scambio d'aria simile a quello effettuato dalla respirazione naturale.

Ripetendo questi movimenti con cura, energia e perseveranza per quindici o venti volte di seguito è facile veder l'annegato riprendere lentamente la respirazione naturale, che dovrà essere favorita continuando questi movimenti in modo più lento e dolce.

In certi casi però solo dopo ore e ore di simile lavoro si è visto l'annegato dare segno di vita, e quindi prima di rinunciare ad ogni tentativo sarà bene che sia

trascorso un certo periodo di tempo.

Il lavoro lungo e faticoso può essere qualche volta compensato dal piacere di aver salvato una vita umana, sempre è compensato dalla soddisfazione di aver compiuto il proprio dovere.

Solo quando la respirazione sia stata ripresa, sarà necessario promuovere la circolazione del sangue a mezzo di frizioni e massaggi che abbiano per scopo di far affluire il sangue al cuore.

Mentre si sta tentan lo la respirazione e la circolazione, sarà bene che si riscaldi l'annegato con panni caldi, bottiglie e mattoni riscaldati applicati nelle diverse parti del corpo.

Allorché l'annegato ritorna in



Lezioni per trarre a terra un annegato.

vita e riprende conoscenza (e non prima) si potrà somministrargli qualche cordiale a piccoli cucchiari.

Non bisogna dimenticare che attorno all'annegato deve circolare molta aria, più aria che è possibile, e quindi sono dannosi gli agglomeramenti di persone che sogliono circondare simili operazioni.

Queste le norme e i consigli che la *Natatorium* cerca con ogni mezzo di diffondere in Italia, questo lo scopo generoso e umanitario che questa Società ha scritto sulla bandiera.

Ripetendo qui sommariamente queste norme e parlando di questi scopi, la *Stampa Sportiva* ha inteso portare il suo plauso ai promotori di questa Società, contribuendo mediante la sua diffusione a realizzare quell'ideale alto e nobile che la *Natatorium* si propone.

NINO G. CAIMI.

Le regate a vela sulla Costa Azzurra

La Coppa di Nizza - Vittorie italiane

Le regate internazionali, che sono la *great attraction* della stagione di Quaresima a Nizza, principiarono il 28 febbraio e terminarono domenica, 9 marzo.

Gli yachts appartengono a tre categorie principali: di quelli che oltrepassano le 40 tonnellate, degli altri fra le 10 e le 40, e dei piccoli inferiori a 10.

Le prove di bastimenti d'una considerevole stazzatura non avvenivano dal 1898. Molti furono i concorrenti.

Dei primi, ricordiamo i due più seri, fabbricati dall'Henderson di Glasgow, su piani del medesimo ingegnere Watson:

Il *Kariad* di Kenneth M. Klark, di 102 tonnellate; meno largo di *Sibaryta* — suo gemello — ma lo supera di 47 cm in profondità.

Sibaryta di Myles B. Kennedy, tocca le 115 tonnellate all'asciutto.

Della classe media ricordiamo *Spring*, di Oneto genovese; *Caprice* di Paget; *Dinorah* del principe Demidoff Sandomato; e *Cyrano*.

Fra la squadriglia di brevissime dimensioni, *Nella* del Duca degli Abruzzi, eccellente creazione d'Ugo Costaguta di Voltri; *Nemesis* e *Sfinge* di Anatra, napoletano, ordinati al Gallinari di Livorno; *Electra* di Fava; *Demon* del Dall'Orso; *Whinflower* di Gèralt Paget; *Lérina* di Pourtales; *Semoulette* di Caraman Emerald di Jefferson.

Ecco come si svolsero le regate.

Il primo giorno *Azio V*, del signor M. Centurini, ha riportato una nuova vittoria su *Montecarlo*, compiendo le cinque miglia del percorso in ore 2,24' 41", con vantaggio di 5' sul suo competitore.

Il yacht *Nella*, di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, giunse secondo nella quarta serie, preceduto da *Molly*.

Una brezza irregolarissima, soffiante da nord-est, e fu la causa prima della disfatta di *Nella*, che non ha potuto prevalersi dei vantaggi della sua perfetta velatura.

La giornata di regate del 10 marzo ha segnato un notevolissimo trionfo per la costruzione italiana colla vittoria di *Sfinge* del signor Anatra di Napoli.

Questo cotre a deriva, costruito nel 1901 dal Gallinari di Livorno, ha battuto *Nemesis*, *Lérina*, *Sander*, *Azio V*, *Lygia*, *Rainette* ed altri 7 yachts.

Nella serie seguente, vinta da *Spring*, doveva correre anche *Nella* di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, ma essa non si presentò alla partenza.

Nelle regate internazionali del 3 corrente due delle quattro serie svoltesi furono vinte da italiani.

Nella quarta serie: yachts da 5 a 10 tonnellate, arrivò primo *Nella* di S. A. R. il Duca degli Abruzzi precedendo *Molly* di lord Wolwerion.



Yacht NELLA di S. A. R. il Duca degli Abruzzi.

Nella seconda serie: yachts da 1 a 2,5 tonnellate arrivò primo *Sander*, del signor Dario Centurini, precedendo *Lérina*, *Lygia*, *Mimi* ed altri.

Nella prima serie *Azio V*, il trionfatore della riunione, fu battuto questa volta, di poco, da *Montecarlo*, ma lo splendido veliero del signor Centurini precedeva altri quattro yachts, fra cui *Rainette*, *Luisa* e *Peterina*.

Il giorno 4 a tre vittorie italiane. *Sander*, di Dario Centurini, nella serie dei tonn. 2 1/2 fece splendido primo. *Azio V*, dello stesso Centurini, nella seconda serie giunse secondo.

Il giorno 5 partecipa alle regate lo stesso Duca degli Abruzzi che guida il suo yacht *Nella*.

La sesta giornata di regate a Nizza, favorita dal bel tempo, ha segnato una nuova vittoria per *Nella*, il yacht del Duca degli Abruzzi, su *Molly* di lord Wolwerion. Tuttavia, per un leggerissimo errore di percorso, *Nella* non poté fruire della vittoria ed il primo posto fu assegnato a *Molly*.

Sander, italiano, ha vinto la seconda serie su *Lygia*, *Lérina*, *Mimi*, *Ritine*.

Azio V subì una nuova sconfitta da *Montecarlo*, cui il tempo calmo ed il mare quieto tornarono vantaggiosissimi.

Azio V, l'unico concorrente italiano per la Coppa di Nizza, disputatasi nella seconda quindicina del mese di febbraio, appartiene al signor A. Dario Centurini di Genova. Esso è stato costruito nel 1901 nel cantiere Burgoine in Inghilterra su disegno di *Linton-Hop*. Le sue caratteristiche sono le seguenti:

Lunghezza massima, m. 6,35; linea d'acqua, m. 4,27; larghezza massima, m. 1,94; al galleggiamento, m. 1,52; altezza a prua, m. 0,41; a poppa, m. 0,32; al centro, m. 0,23; immersione dello scafo, m. 0,16; raggio della deriva, metri 0,60; catena, m. 2,14; superficie velica, mq. 36. *Azio V* è costato al Centurini 4500 franchi.

Attrezzatura *gunter lugger*.

Il 21 luglio 1901, guidato dal sig. Carlo Bevilacqua, nelle regate di Sturla giunse primo dinanzi a *Primula*, *France*, *Afrodite* e *Amelia*.

Alle regate di Cornigliano, il 28 luglio, *Azio V* (1 tonnell.) arrivò primo con un'ora di precedenza su *Primula*, *Afrodite*, *Rosetta*.

Alle regate di Livorno riportò tre vittorie; vinse poi ancora alle Neptunalia e sul Lago Maggiore.

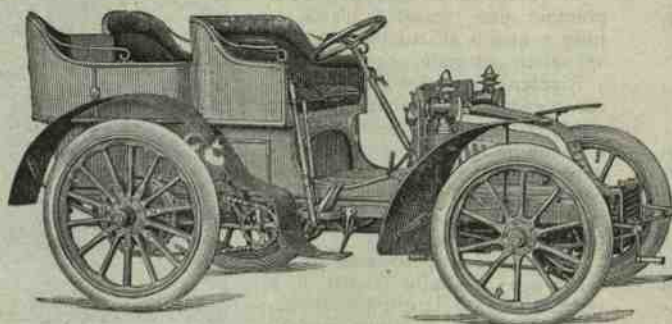
Con vento leggero questo piccolo yacht raggiunge una velocità straordinaria. Alle regate del golfo Tigullio ha battuto l'yacht *Spring*, *Encore* e *Nella*, *Sfinge* e *Lygia*.

La gara per la Coppa di Nizza si è disputata nella baia degli Angeli. Quest'anno il meeting nizzardo ha appassionato in modo speciale gli yachtsmen della Costa Azzurra, perché più yachts furono costruiti o preparati appositamente per tale prova.

Sette furono i concorrenti iscritti.

VETTURETTE**5 Cavalli***Motore verticale avanti*

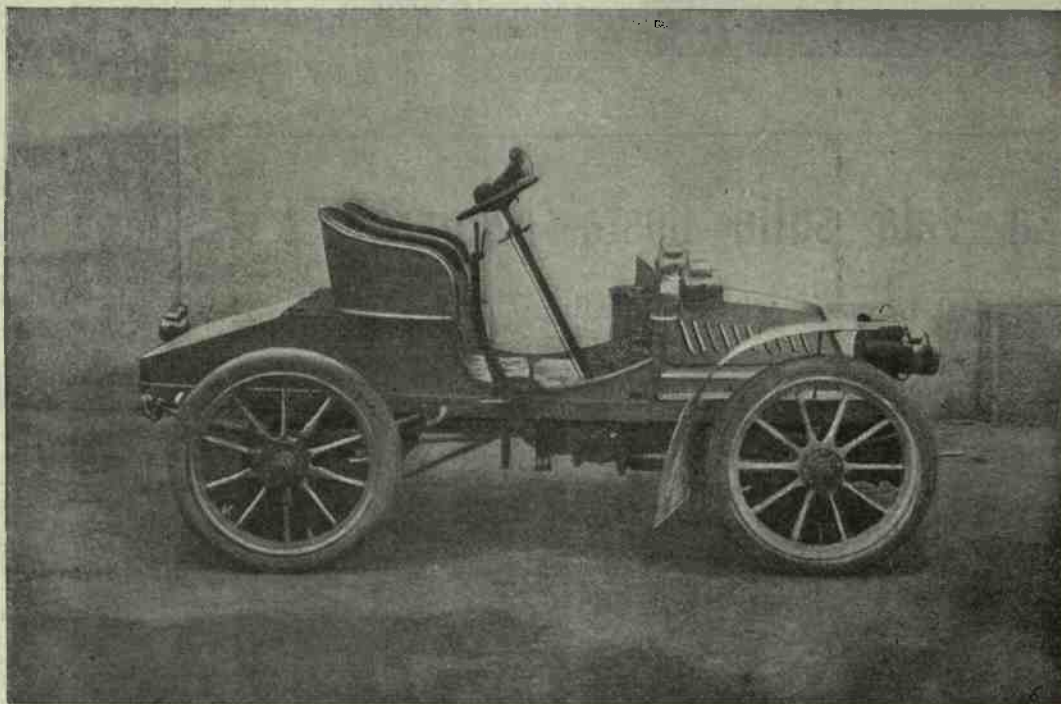
Velocità fino a 45 km. all'ora.

Prezzo Franchi 3500.**PEUGEOT**Ing. **A. Tacconis** Rappresentante Generale per l'Italia**VETTURE****10 e 20 Cavalli***Motore verticale avanti***4 Cilindri**

Velocità fino a 80 km. all'ora.

Vetture leggere**Cavalli 6 1/2***Motore verticale avanti***Monocilindrico.****Vetture leggere****8 Cavalli***Motore verticale avanti***2 Cilindri.****DITTA CARLO FESTA & C°****ROMA - Via Due Macelli, 59 B - ROMA****Gran Garage con Officina per Riparazioni****ROMA - Via Corsi, 18 - ROMA.****MILANO**
Via Francesco Melzi, 3**Isotta Fraschini e C.****MILANO**
Via Francesco Melzi, 3

Vetture leggere
da 6 1/2 - 8 - 12 HP
Tutte le forme di Carrozzeria



Indirizzo telegrafico:
"Automobili - Milano,"
Telefono num. 24-39

ISOTTA FRASCHINI e C., Rappresentanti per l'Italia delle Case:**RENAULT Frères, di Billancourt -**

Vetture leggere da 8 HP (motore De Dion) col nuovo cambiamento di velocità.

ASTER, di Saint-Denis -

Motori da 6 1/2, 9 HP a un cilindro.

Motori da 8 e 12 HP a due cilindri con regolatore.

**Vetture - Vetturette**
Motociclette**Motori staccati**

(Sistema Rosselli-Castellazzi)

1, 2, 4, 7, 12, 24 HP

raffreddamento ad alette o ad acqua
con pompe, regolatori

Sale Esposizione - Accessori

Carica Accumulatori

ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI**Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretta, 2**

— ★ Cataloghi a richiesta ★ —

MARQUART & ISENBURG**MILANO****Grande Deposito di Materiale ed Accessori**
per Velocipedi e Motocicli**Esclusivi Rappresentanti e Depositari delle****Serie « Eadie »** originali della Eadie Mf. C. di Redditch
per biciclette da corsa e da viaggio.**Serie « Eadie »** originali per motociclette.**Freni « Carloni »** 1892 con funzionamento dalla manopola.**Mozzi « Morrow »** a freno contropedale.**Mozzi « Two-speed »** con cambiamento di velocità.**Assortimento di tutte le Novità Ciclistiche.**

Croisette (ex Séquana), appartenente ad un gruppo di soci della Società per le regate di Cannes.

Monaco e *Montecarlo*, appartenenti ad un sindacato della Società delle regate di Monaco.

Azio V, di Dario Centurini, del Regio Yacht-Club Italiano.

Rainette (ex Chiffon), del Club Nautique di Nizza.

Luisa (ex Princesse-Amédée), di L. Bonfiglio, (idem).

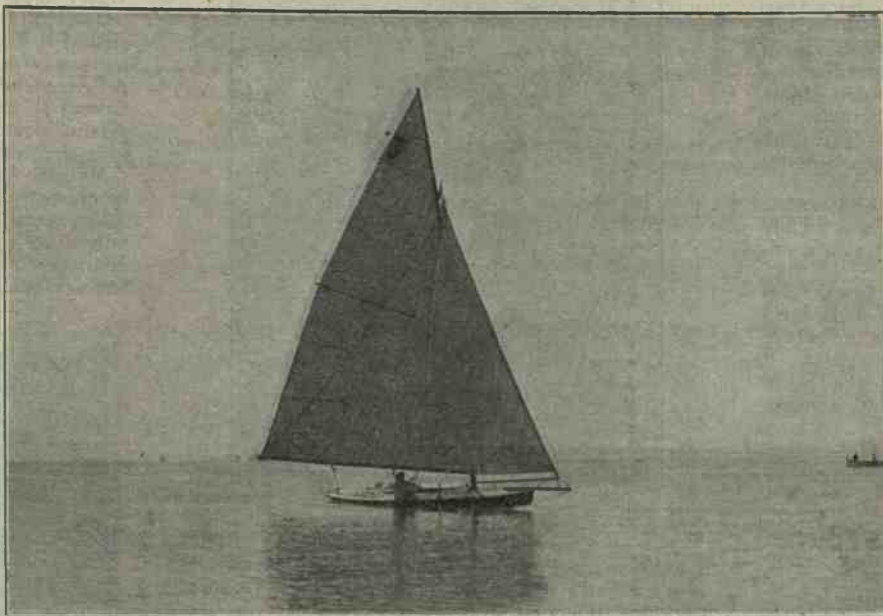
Peterina, del sig. Sulteney (idem).

A Nizza *Azio V*, guidato dal noto skipper il marchese Emilio Reggio, guadagnò brillantemente la Coppa nelle due prove regolamentari, battendo i sei concorrenti. *Montecarlo* riuscì secondo e *Luisa* terza.

La prima prova fu disputata il 16 febbraio con tempo favorevole. *Azio V* arrivò primo vincendo *Montecarlo* di 46 secondi.

La seconda prova fu disputata il 18 febbraio. *Azio V* arrivò primo per 2' e 6" su *Luisa*, terzo fu *Monaco*, quarto *Rainette*. *Peterina* abbandonò.

La sera della gara decisiva tutti gli yachtsmen presenti a Nizza si riunirono a banchetto, durante il quale il presidente del Club Nautique di



Azio V del sig. D. Centurini di Genova.

Nizza, avvocato Frank Pilatte, offrì al marchese Reggio la Coppa, brindando al progresso fatto in Italia nelle costruzioni degli yachts leggeri.

..

L'yacht *Nella*, da 5 tonnellate, che S. A. R. il Duca degli Abruzzi si è fatto costruire dall'A. U. Costaguta di Voltri, fu varato a Voltri il 18 febbraio 1899.

Nella è lungo in coperta m. 13,45, largo m. 2,80, ha m. 8,97 di linea d'acqua, 5,84 di catena e quindi m. 8,64 di perimetro. Porta una velatura di mq. 118 e stazza tonn. 5 precise.

Le sue linee ricordano la sorella minore *Nandana*, opera dello stesso architetto.

L'yacht *Nella* partecipa in questi giorni alle regate di San Remo.

Queste incominceranno il giorno 13 termineranno il 19.

La riunione di San Remo indetta dal R. Yacht-Club Italiano riuscirà, come si vede, anche quest'anno importantissima. Del *great event* italiano daremo nel prossimo numero una relazione ricca di numerose incisioni.

V. G.

UN NUOVO PALLONE DIRIGIBILE

L'areostato dell'Arrigo di Porto Maurizio è costituito, come risulta dal cliché (favoritici dallo Stabilimento Arti Grafiche di Porto Maurizio), di due calotte sferiche racchiudenti uno spazio per accogliere l'idrogeno necessario all'acquisto della sua forza ascensionale.

Nella parte centrale vi è una apertura cilindrica la quale serve a facilitare il movimento ascensionale dell'aerostato potendo l'aria passare liberamente attraverso questa apertura, e per rendere più suscettibile l'armatura a funzionare da *para-cadute*, quando trovasi l'aerostato in discesa. Naturalmente la superficie interna del cilindro, come del resto quella di tutto il globo aerostatico, previa opportuna armatura in acciaio, è composta di lastre di alluminio per rendere completamente ermetico lo spazio destinato all'idrogeno. L'asse verticale dell'areostato è prolungato in basso per sostenere il castello mobile, che appoggia sul fondo della navicella in una guida circolare e su rotelle per diminuire per quanto è possibile l'attrito.

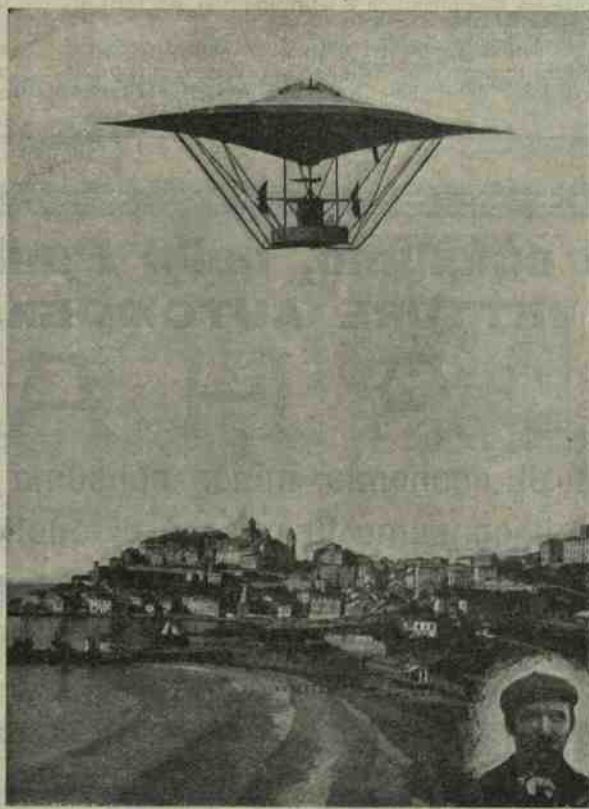
I fili di acciaio che partono dal piano equatoriale del globo e che vanno a sostenere il fondo della navicella, rendono un tutto unico solido areostato e navicella.

La rimanente parte che completa l'areostato è tutta mobile intorno all'asse verticale. Questa seconda parte, in modo principale, costituisce l'oggetto del presente trovato, fondandosi sul suo movimento la dirigibilità dell'apparecchio.

Nel centro del castello mobile trovasi la macchina motrice che comunica il movimento a tre eliche, due delle quali coll'asse di rotazione orizzontale, e una sull'asse verticale dell'areostato; le due orizzontali sono poste lateralmente una di fronte all'altra in direzione diametrale e sono solidali col castello. Quindi muovendo il castello e per mezzo della rotazione delle eliche si ottiene la dirigibilità dell'areostato, senza aver bisogno del timone, e in questo caso il timone rimane completamente abolito. Invece di servirsi del timone per mettere in azione le eliche nella direzione voluta, si sposta direttamente il castello finché l'areostato venga a prendere la direzione della rotta.

Nel giornale *Caffaro* di Genova (20 gennaio 1902) un ingegnere di vaglia ha dato un'idea abbastanza particolareggiata e molto chiara di detta invenzione. Aggiungiamo che ai pareri di persone competenti, anzi di specialisti in materia (ad esempio il Violandi, direttore della rivista *L'Aeronauta* di Milano) e la compagnia specialisti del 3° Regg. Genio (Roma), si sono aggiunti encomi confortanti da parte di accademie e sodalizi; ad esempio la R. Accademia di arti, lettere, scienze e industrie di Firenze e l'Istituto d'incoraggiamento Leonardo da Vinci di Tortona, nominarono l'Arrigo fra i loro membri; all'Esposizione internazionale di Bordeaux del 1900, l'invenzione dell'Arrigo fu premiata con medaglia d'oro.

Ma questa invenzione, giudicata degna di attuazione e tale da poter forse risolvere l'importante problema della navigazione aerea, che affatica da tempo gli ingegni più eccelsi, è finora rimasta sulla carta: e sarebbe proprio oppor uno che si pensasse a tradurla in atto pratico.



Il pallone dirigibile di Francesco Arrigo.

Ma l'Arrigo è povero, vive del frutto del suo lavoro quotidiano e non può pensare a togliere il pane di bocca alla sua famiglia.

Sarebbe bene adunque che qualche ricco, pensando agli obblighi che impone la ricchezza a chi ne ha e fors'anche non sdegnoso degli enormi vantaggi che in caso di esito favorevole dell'esperienza potrebbe il novello mecenate ricavare, aiutasse l'Arrigo, il modesto inventore, che altro non sogna che di poter tradurre in atto la sua idea, e gli porgesse i mezzi per fare un esperimento pratico.

V. G.

LE CORSE GIOVANETTI

al Velodromo Umberto I

La giornata di corse ciclistiche e pedestri indetta dal nostro giornale al Velodromo Umberto I di Torino per domenica, 6 aprile, promette di avere esito veramente soddisfacente.

Già le iscrizioni a noi pervenute superano di gran lunga il centinaio e promettono di triplicare questa cifra, avendoci finora parecchie società sportive preannunciate la loro adesione senza precisare il numero dei partecipanti.

Ricordiamo solamente che il 31 marzo scade il termine utile per completare le iscrizioni e che dopo quel giorno non verranno accettate adesioni.

Come fu annunciato le iscrizioni sia alle corse ciclistiche che a quelle podistiche sono libere a tutti i giovanetti che non abbiano superato i 18 anni d'età e che non siano mai stati premiati in gare precedenti riconosciute dall'U. V. I. o dall'U. P. I.

I concorrenti saranno divisi in categorie per età, per la gara ciclistica formeranno due categorie:

dagli 8 fino ai 15 anni non compiuti
e dai 15 ai 18 non compiuti.

Per la gara pedestre le categorie saranno tre:

dagli 8 anni ai 12 non compiuti
dal 12 ai 16 non compiuti
dal 16 ai 18 »

I corridori verranno divisi per batterie a seconda del loro numero, e fra i primi arrivati delle batterie si disputeranno le semifinali e le finali di ogni categoria.

I campioni delle diverse categorie si disputeranno il premio d'onore in una corsa handicap.

Il percorso da farsi per le gare ciclistiche è di 2 giri di pista (m. 800), per le gare podistiche m. 400.

I premi messi a disposizione dei vincitori saranno almeno

TRENTA

e saranno costituiti da medaglie d'oro, d'argento, bronzo e da oggetti di utilità e di valore.

Per l'assegnazione dei premi la Giuria stabilirà una graduatoria fra i vincitori, e in ordine d'arrivo ognuno sarà chiamato a scegliere un oggetto di suo piacimento fra i molti che saranno disponibili.

Fra questi oggetti vi saranno una *bicicletta*, *costumi ciclistici*, *maglie*, *mantelline*, ed altri oggetti, una parte dei quali ci furono gentilmente offerti da ditte e privati della nostra città.

Citiamo fra queste la rappresentanza della casa Darracq, la fotografia del cav. A. Pasta, la Ditta vedova Jourdan, il Magazzino Svizzero sartoria Foà, il sig. M. L. Mina, la Società « La Torino ». Nel prossimo numero ci riserbiamo di dare l'elenco completo degli oggetti e dei donatori, e intanto preghiamo coloro che intendono secondarci in questa nostra iniziativa a farci pervenire al più presto la loro adesione.

Costruttori - Negozianti - Riparatori d'AUTOMOBILI

Domandate le nuove tariffe per 1902 dei Pneumatici Michelin

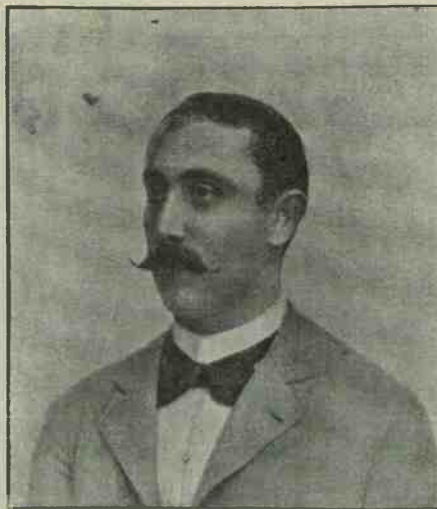
all'Agenzia Italiana dei Pneumatici Michelin Originali

➔ MILANO - Foro Bonaparte, numero 67 - MILANO ➔

Il Comitato da noi costituito per l'effettuazione di questa giornata popolare è composto dei signori avv. Gianoletti, signor Mantovani del Ciclisti-Club, il presidente della Società « La Torino » il signor M. L. Mina e Maccagno, rispettivamente presidente e segretario dell'Unione Pedestre Italiana, il dott. Monti, il prof. Bosco, il prof. Isacco; il prof. Barberis, ha deciso di accettare le iscrizioni su'la buona fede degli iscritti e solo si riserva di fare consegna dei premi 10 giorni dopo la corsa, per dar tempo a chi intendesse di reclamare contro chi si fosse illecitamente iscritto, e in caso di fondato reclamo ogni premio vinto da chi non aveva diritto di correre sarà confiscato.

Aderendo alla richiesta di molti degli iscritti, ci adopereremo perchè qualche giorno prima della corsa si conceda ai nostri concorrenti di fare un breve allenamento nel Velodromo Umberto I.

Le iscrizioni si continuano a ricevere alla Redazione del nostro giornale (piazza Solferino) e presso il signor Mantovani (via Maria Vittoria, 6).



Mo. Vittorio Tagliapietra.

Ebbe medaglia d'oro ai tornei di Roma 1889 e 1891, Venezia 1891, 1894, 1895, a Palermo, Genova, Cremona, Bologna.

Taciturno, solidamente piantato, fortissimo, fu uno dei quattro italiani che sostennero con onore la sfida contro la scuola francese nel 1895 (dicembre).

Mario Jarach è uno degli astri che da poco ha cominciato la sua parabola nell'Olimpo delle celebri schermistiche italiane.

Giovane d'anni, biondo, di statura non troppo elevata, il giovane tiratore torinese si presenta modesto, come schiva d'ogni rumore o vanagloria è l'indole sua fine e delicata.

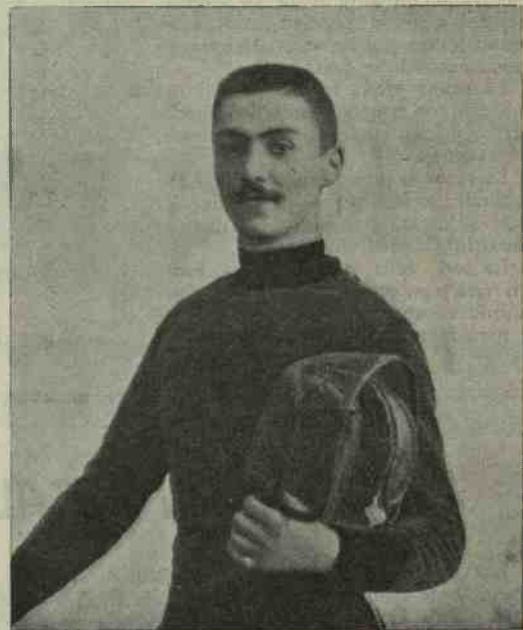
Ma allorchè scende in guardia, la sua apparente indifferenza si scuote e dalla sua spada si sprigiona un gioco finissimo di azioni che sconcerta i tiratori più forti e molto spesso ha ragione di loro.

Mario Jarach, socio del Club d'armi di Torino, ne è il campione, ed oggi, sotto l'abile direzione del maestro Colombetti, si è fatto uno dei più forti dilettanti d'Italia.

È nato a Torino nel 1883. A 16 anni partecipò al primo torneo (1898 Asti) e fu classificato nella prima categoria di sciabola. Nel 1899 partecipò al torneo

di Como, riuscì a parità di voti (nella sciabola) con Weisy dopo Baldi e Cino Ceni. Nel 1900 fu tra i concorrenti del torneo di Ancona e fu classificato primo di sciabola e terzo di spada. A detto torneo partecipavano pure Baldi, Zangheri, Greco Aurelio. All'Accademia di Milano (1891, in onore Agésilao Greco) si misurò col fortissimo Weisy. Fu questo assalto memorabile e molto ben condotto ove il Jarach si rivelò veramente sciatore straordinario.

Meritato quindi fu l'onore fattogli nel chiamarlo a rappresentare la scherma italiana a Parigi nella Grandiosa Accademia del Grand Hotel, e abbiamo piena fiducia nel risultato di questo debutto del giovane dilettante torinese, il quale saprà colla sua fama affermare quella della scuola italiana.



Mario Jarach.

A lui, al maestro Tagliapietra e ai maestri Colombetti e Galante, in nome della scherma italiana, la *Stampa Sportiva* presenta i voti migliori di successo per l'ardua prova che stanno per affrontare nella capitale francese e attende di poterne scrivere orgogliosa la conferma in un prossimo numero.

SCHERMA ITALIANA ALL'ESTERO

La grande Accademia di Parigi

Abbiamo in precedenti numeri annunciato l'andata a Parigi dei tiratori italiani inviati alla Grande Accademia che ha luogo colà in questi giorni.

Già abbiamo presentato ai nostri lettori i maestri Galante di Fiume e Colombetti di Torino.

Completiamo ora l'elenco, pubblicando la fotografia e alcuni cenni del maestro Tagliapietra di Trieste e del dilettante torinese Mario Jarach, unico dilettante italiano chiamato a figurare in questa grandiosa festa dell'armi.

Vittorio Tagliapietra, nato nel 1866, ricevette le prime lezioni al 3° battaglione d'istruzione in Verona, dal maestro Carlo Guasti. Nel 1885 fu chiamato alla Magistrale dove non gli mancarono i consigli dello stesso maestro Guasti. Maestro nel 1888, seguì un corso di perfezionamento sotto Carlo Guasti e quindi passò al 15° fanteria in qualità di maestro. Nel 1890 fu chiamato in tale qualità alla Scuola magistrale che lasciò nel 1895 per andare alla Società di scherma di Trieste, dove ancora si trova.

Nel Criterium del consumo, nella Poule dei Vincitori LE VETTURE AUTOMOBILI

DELAHAYE

hanno confermato le qualità di economia, minor consumo e regolarità di marcia.

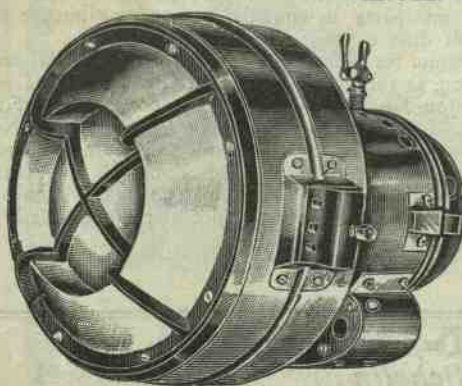
Nella seconda prova il consumo fu minore di quello del Criterium.

Le AUTOMOBILI **DELAHAYE** hanno ottenuto anche **2 Medaglie d'oro** ai concorsi della Esposizione Universale del 1900 ed al Concorso all'Alcol del Ministero dell'Agricoltura nel 1901.

Depositari esclusivi per l'Italia **CORRADO FRERA & C. - MILANO.**

REJNA ZANARDINI E C.

Via 3 Alberghi, N. 3 - MILANO - Via 3 Alberghi, N. 3



Fabbrica di Fanali per Automobili

Generatori a gas acetilene a carburo di calcio da chilogrammi 0.500, 0.800, 1.000, 2.000. Fari di grande potenza, fari lenticolari, fari autogeneratori. Fanali a petrolio, fanali posteriori con fuoco rosso. - Specialità in cofani, oliatori, casse per acqua, casse per benzina.

◆ ONORIFICENZE A TUTTE LE ESPOSIZIONI ◆

DAIMLER MOTOREN GESELLSCHAFT CANNSTATT

Vetture automobili da 4 a 40 HP.
Vetture Mercedes 8-16-28-35 HP.
Mercedes Simplex 20-28-40 HP.

Omnibus e Carri automobili

Rappresentante generale per l'Italia

Ing. D. FEDERMANN
GENOVA - Via Balbi, 15 - GENOVA.

Battelli Automobili

Impianti per motori fissi

NOTIZIARIO SPORTIVO

AUTOMOBILISMO

UNA GITA TORINO-CASALE E RITORNO verrà organizzata fra i motoristi piemontesi, sotto gli auspici della *Stampa Sportiva*, nella prima metà del prossimo maggio. Non è improbabile che contemporaneamente si effettui pure una gita Milano-Casale dai motoristi milanesi. Gli amici casalesi preparano un cordiale ricevimento e la riunione amichevole promette di riuscire brillantissima.

GASTÈ, il motorista che già tante volte prese parte alle riunioni d'Italia, monterò nella Nizza-Abbazia una vettura leggera della Société Automotrice con motore Turgan Foy a 4 cilindri, muniti, oltreché dell'ordinaria accensione elettrica, anche di un nuovo sistema d'accensione elettro-magnetico. Il motore al regime di 700 giri dà 20 HP, ha il regolatore sull'ammissione e la vettura con 4 velocità e retromarcia può raggiungere i 100 km. all'ora.

ITALIANI INSCRITTI alla Nizza-Abbazia sono finora: il cav. Lanza con una 20 HP Lanza, Lancia e Storero con due F. I. A. T. di 12 e 24 HP, ing. Adami con una 16 HP Adami, cav. Tonietti con una 30 HP Panhard, marchese Bourbon del Monte con 12 HP Panhard.

CINQUE MERCEDES-SIMPLEX di 40 HP rappresenteranno la casa di Mannheim nella Nizza-Abbazia, e saranno condotte dai signori Albert Lemaitre, Werner, Vanderbildt, Rigal e Stead.

CORINALDI CONTE EDOARDO, il nuovo e simpatico presidente dell'Unione Veneta Automobilistica, assistette col conte Biscaretti all'ultima riunione della Commissione Sportiva dell'A. C. di Nizza ed entrambi ebbero una cordiale e festosa accoglienza dai cortesi colleghi francesi, che offrono loro un ottimo *déjeuner* al ristorante del Club.

S. A. IL DUCA DEGLI ABRUZZI si recò nella scorsa settimana e fece ritorno da Nizza colla sua F. I. A. T. di 40 HP.

Il Criterium del Consumo

organizzato dall' "Auto Vélo", di Parigi — (Km. 100).

Classifica	Fabbrica	HP	Liquido	Peso in marcia	Consumo per 100 Km.	Tempo
Categoria I. — Vetturelle — (250 a 400 kg.)						
1	Peugeot	5 1/2	Benzina 690	550	4 lit. 890	5h 9' 8"
2	"	5 1/2	"	"	4 " 900	4h 18' 52"
3	G. Richard	3 1/2	" 712	510	5 " 580	5h 25' 14"
Categoria II. — Vetture leggere — (400 a 650 kg.)						
1	Darracq	6 1/2	Benzina 716	750	4 lit. 850	5h 28' 20"
2	De Dion	6	" 680	865	6 " 880	4h 56' 50"
3	Korn	"	" 733	5	5 " 500	4h 34' 10"
4	G. Richard	5 1/2	Alcool 500/0	600	4 " 985	5h 17' 2"
5	Peugeot	8	Benzina 700	1060	8 " 890	5h 58'
6	Gladiator	6	" 714	760	6 " 998	5h 24' 45"
Categoria III. — Vetture — (650 a 1000 kg.)						
1	Chenard et Walker	12	Benzina 714	1070	5 lit. 500	4h 27' 50"
2	Bardon	5	" 705	918	6 " 470	5h 57'
Categoria IV. — Grandi Vetture — (oltre 1000 kg.)						
1	Delahaye	12	Benzina 690	2060	15 lit. 130	4h 16' 48"
2	"	7 1/2	"	" 1240	10 " 650	8h 34' 80"
3	G. Richard	8	" 690	1240	10 "	4h 26' 10"

M. SERPOLLET e la sua signora stanno compiendo un viaggio di esplorazione sul percorso stabilito dalla Nizza-Abbazia onde rendersi conto dello stato del percorso.

IL CONTE SCHOENBORN-BUCHEIM è stato eletto, in sostituzione del dimissionario conte Poetting, presidente dell'A. C. d'Austria, una fiorente Società, che conta 600 soci ed ha un attivo di 50 mila marchi.

UN CONCORSO DI FRENI si terrà a Nizza in occasione della corsa di salita della Turbie.

UN PREMIO ORIGINALE ed attraente è stato offerto dal signor Braun, proprietario dell'Hôtel d'Angleterre a Nizza, per il primo turista classificato nella Nizza-Abbazia, che abbia preso parte alla carovana Parigi-Nizza, organizzata dall'Auto-Vélo: avrà il soggiorno gratuito per una settimana nel più bell'appartamento dell'Hôtel.

PER LA PARIGI-VIENNA gli iscritti nella categoria *vitesse* ascendono oggi-giorno a 186.

UNA CORSA IN SALITA sarà organizzata nel prossimo agosto dall'Automobile Club Svizzero in un percorso da stabilirsi di una ventina di chilometri.

A PROPOSITO dell'articolo sulle automobili Hurtu, pubblicato nel numero scorso del nostro giornale, dobbiamo far notare che il signor Carlo Quagliotti di Torino ne è il rappresentante generale per l'Italia, e che il motore adoperato per i tipi piccoli (6-8 HP) è De-Dion Bouton e per tipi grossi (12 HP) è Aster a 2 cilindri con regolatore.

UN'AUTOMOBILE ORIGINALE ed ideale avrebbe, a quanto scrivono i giornali locali, inventata un viennese. Questa macchina non avrebbe né cilindro, né pistone, e la trasmissione della forza si otterrebbe senza ingranaggi e senza cinghie!!!

CICELISMO



L'APERTURA DEL VELODROMO UMBERTO I A TORINO. — Domenica, 16-8, si aprirà questo velodromo, che unico forse in Italia, per opera del Ciclisti-Club, conserva le belle tradizioni dello sport ciclistico d'altri giorni e dà riunioni verso cui converge l'attenzione del mondo sportivo italiano.

EROS E CONELLI VINCITORI A NIZZA. — Nella riunione ciclistica corse domenica 9 corrente a Nizza, Eros (italiano) vinceva la corsa internazionale battendo Anzani (2°) e Vanoni (3°).

Nel match a tre Conelli arrivava primo nella 2° e 3° prova e secondo nella 1°. Heller vinceva la 1° prova e arrivava secondo nelle altre due, Vannoni terzo. Punti: Conelli 4, Heller 5, Vanoni 9.

L'INCONTRO MOMO-VENDREDI. — Molto pubblico ha presenziato a Roma il secondo incontro Momo-Vendredi, che segnò una seconda vittoria per il campione italiano.

Nelle corse dilettanti arrivarono: 1° Galadini, 2° Tabacchi, 3° Scuri.

Nella corsa tandem: 1° Tozzi-Antonelli, 2° Galadini-Berardi, 3° Spadoni-Tabacchi, 4° Cima-Fortuna.

Quest'anno Torino è centro di grandi festeggiamenti sportivi e anche nel campo ciclistico si preparano avvenimenti di primo ordine.

La riunione di domenica porta una corsa dilettanti, una corsa principiante e un match fra i due campioni Jaeck (svizzero), uno dei partecipanti alle corse americane dei 6 giorni, e il moro Vendredi, che recentemente si è misurato a Roma con Momo.

IPPICA

IL CONCORSO IPPICO DI VERONA. — Lunedì, 10 corr., favorito da una giornata veramente primaverile, oggi all'ippodromo Trombetta si tenne il grande Concorso ippico, che riuscì animatissimo ed interessante. Molto pubblico accorse. Ecco i risultati:

Concorso equipaggi. Premio patronesse (L. 400, 500, 200, 100). — Iscritti: De-reali Giuseppe, Carloti Di Rudini marchesa Alessandrina, Miniscalchi Eristo conte Marco, Poggi Giuseppe, Società Veronese e Giovannini. Furono premiati: 1° Giovannini; 2° Carloti; 3° Poggi; 4° la Società Veronese.

Concorso cavalli saltatori. Premio della Fiera (L. 700, 500, 300, 200, 100). — Iscritti 44. Corrono 39. Premiati: 1° Freund, di Greppi Luigi, colonnello del reggimento Alessandria cavalleria; 2° Crisi, di Guiccioli Alessandro, tenente Nizza cavalleria; 3° Lord March, di Giovannini Alfonso; 4° Lyon Hart, di Silva Carlo; 5° Montebello, di Giovannini Alfonso.

Premio Ippodromo (L. 500, 400, 200, 100). — Iscritti 19. Corrono 11. Arrivano: 1° Murat, di Caprilli Federico, capitano in Genova cavalleria; 2° Montebello, di Giovannini Alfonso; 3° Niniche, di Po Ferdinando, tenente Saluzzo cavalleria; 4° Blitz, di Bolla Cesare, tenente in Nizza cavalleria.

LE ISCRIZIONI DEL QUINTO GRAN CRITERIUM. — Sabato 28 febbraio si sono chiuse le iscrizioni del quinto Gran Criterium che si effettuerà nel venturo novembre sulla pista del Trotter Italiano. Il risultato è stato dei più soddisfacenti, data la clausola posta alla corsa della

E. ALLOGGI Via Maria Vittoria, 16
TORINO

Mobili Giunco
tessuti

a disegni ed a colori

Forniture complete
per Castelli, Ville,
Palazzine, ecc.,

MOBILI

in midollo giunco
laccato o smaltato

per Serra, Veranda,

Galleria, Giardino. all'Esposizione Mondiale di Parigi 1900.



Unica Fabbrica Italiana

premiata con medaglia



BARNETT & SCOTTI

● MILANO ●

Materiale di costruzione ed accessori per Velocipedi

CONCESSIONARI ESCLUSIVI PER L'ITALIA DELLE RINOMATE SERIE:

"OITO" dello Gito Fahrradwerke di Colonia. Serie per BICICLETTE, TANDEMS, FURGONCINI.

"KYNOOH" MARCA TRE CARTUCCE della Kynoch Ltd di Birmingham. Fabbrica d'armi e serie per biciclette.

Specialità in camere d'aria e coperture INGLESI e CONTINENTAL.

Oesterreichisch = Amerikanische
Gummifabrik = Actiengesellschaft
Vienna .XIII. Breitensee.

Fabbricanti di ogni sorta di camere d'aria, fascie Dunlop, coperte pronte tipo Dunlop e tipo Continental, e tutti gli accessori in gomma per Biciette ed Automobili, nelle più differenti qualità ed a prezzi convenientissimi.

Ottica Fisica Fotografia

ARTURO AMBROSIO

TORINO - Via Roma, 2 - TORINO

nazionalità dei prodotti. Ecco i nomi dei cavalli iscritti: *Galante* (Bellwether) di Rossi ing. N.; *Nestore* (Endymion) di Fienga F.; *Nizzardo* (Prince Erschel) id.; *Pulcinella* (Arlecchino) di Fanelli E.; *De Grioux* (Bellwether) di Regazzi C.; *Vigo* (Eddie Hayes) di Righetti F. e Sparavieri L.; *Villa* (Eddie Hayes) id.; *Igea* (Atlantico) di Franchetti barone R.; *Icaro* (Favara) id.; *Ginestra* (Bellwether) di Scarfotti avv. L.; *Influenza* (Tocsin Chimes) di Berti cav. C.; *Battaglia E.* (Tocsin Chimes) id.; *Magentina* (Bellwether) id.; *Belvedere* (Bellwether) di Baldi A.; *Jonio* (Perial) di Ferri F.; *Vittorio* (Joktan) di Chini Verdolini; *D'Artagnan* (Bellwether) di Gobbetti De Stefani; *Arturo* (Eddie Hayes) di Plezzi cav. L.; *Alliana* (Eddie Hayes) id.; *Nord* (Middletown) di Brancchini; *Marullo* (Bellwether) id.; *Ismaele* (Favara) di Sampietri G.; *Venezia* (Conte Rosso) di Bonadimani; *Ferravilla* (Bellwether) di Calari O.; *Mambriano* (Bellwether) id.; *Werther* (Bellwether) id.; *Veneto* (Joktan) di Gallo G.; *Valentina* (Joktan) id.; *Vesuvio* (Joktan) id.; *Trotter* (Endymion) idem; *Verona* (Joktan) di Breda comm. V. S.; *Velino* (Joktan) id.; *Vulcano* (Joktan) id.; *Virgilio* (Joktan) id.; *Veneve* (Conte Rosso) id.; *Vale* (Grandmont) id.; *Vicenza* (Joktan) id.; *Verbano* (Joktan) id.

TEURING

LA RIVISTA DEL TOURING. — Il numero di febbraio della *Rivista del Touring* esce in nuova veste elegante e simpatica. È una continua ricerca del meglio che fermenta gli egregi compilatori della *Rivista*, che non arrestandosi mai hanno portato questa pubblicazione ad un grado di genialità e di interesse da costituirne ormai una gradita e utile lettura per qualunque persona.

Nella marcia ascendente del nostro Touring verso la sempre crescente prosperità, la sua simpatica rivista è un prezioso battistrada e basta da sé a costituire un'attrattiva per accaparrare nuovi soci alla nostra maggiore associazione.

Sempre avanti, egregi colleghi!

UN PREMIO PEI BRAVI SOCI DEL T.-C.I. — Anche quest'anno il «Touring» ha potuto fare una gradita sorpresa ad uno dei suoi soci più zelanti nel proselitismo.

Fra quelli di essi che da giugno in qua procurarono al «Touring» almeno dieci nuovi soci, venne sorteggiato un biglietto per viaggio del carnevale di Nizza, donato dal signor Giuseppe Sommariva, comproprietario e gerente dell'agenzia Chiari (Società internazionale di viaggi).

Fra 62 concorrenti la sorte favorì il sig. Enrico Almar, cappellaio di Acqui.

LA GUIDA CICLISTICA TORINO-PARIGI. — Nella sua semplicità elegante e nel suo mite prezzo di una lira è certamente la migliore fin qui pubblicata. Il viaggio in bicicletta Torino-Parigi è il più istruttivo, geniale e divertente che possano fare i nostri ciclisti; e questa Guida è per tal viaggio indispensabile. In essa le istruzioni sono complete: bicicletta, regole d'igiene, itinerario, alberghi, strade, luoghi, prezzi, tre carte fuori testo: un volumetto tascabile, nitido e preciso. Neanche a dirsi, la stessa Guida può anche servire benissimo agli automobilisti. È pubblicata dall'editore Streglio di Torino.

IL TOURING ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO. — Nella relazione annuale che la Direzione del T. C. F. presenterà ai soci nella prossima assemblea, si annuncia che questa gloriosa nostra associazione parteciperà in modo degno alla Esposizione dell'automobile e ciclo che si prepara a Torino per maggio prossimo.

Corrispondenza

Ai corrispondenti. Avvertiamo tutti i signori corrispondenti che in settimana venne fatta la spedizione delle tessere. Preghiamo vivamente la loro cortesia a voler prendere conoscenza delle norme contenute nella circolare a stampa inviata con la tessera. — Torino. T. V. La risposta alla sua domanda la troverà nella rubrica consigli pratici. — Assiduo

si rivolga all'amico nostro ing. Emanuele di A. Rosselli in via Nizza, 29, che tiene la prima fabbrica italiana di motociclette. Il Touring non ha ancora preso veruna decisione. — Palermo. A. La Porta. Già impegnati. Del resto è libera la collaborazione. Ci invii fotografie per le prossime corse alla Favorita. — Torino. Demicheli. Grazie. Ne abbiamo subito approfittato. — Venezia. Collaboratrice A. A. Ben volentieri accettiamo la sua offerta. Pubblicheremo suoi scritti sempre quando possano interessare, specialmente se accompagnati da qualche fotografia. Il suo ultimo scritto è troppo prematuro. Il Zanetti non ci ha scritto nulla. — Ginevra. Vadoni. Inviare la quota d'abbonamento, L. 10. — Roma. Rappini. Si rivolga al signor avv. Leonelli, Galleria Margherita, Scala IV che è il nostro rappresentante generale nella Capitale. — Macerata. Peroglio. Disposizioni di favorirvi. Attendiamo la quota d'abbonamento. — Torino. Origen. Grazie. — Porto Maurizio. — Arrigo. Grazie di tutto. — Genova. Zavetti. Ricevute le fotografie. Le pubblicheremo quanto prima.

AUDASSO PAOLO gerente responsabile.



DOMANDE - OFFERTE

(Sotto questa rubrica accettiamo inserzioni per domande e offerte di oggetti al prezzo di L. 1 per riga o spazio di riga. Minimo L. 2,50).

OCCASIONE FAVOREVOLE.

Automobile quasi nuovo, motore Schwanemeyer, forza 4 1/2, carrozzeria di lusso, tre posti. Vendesi a condizioni eccezionali causa partenza per l'estero. Rivolgarsi alla Direzione della *Stampa Sportiva*.

Ditte Raccomandate:

Milano - Hotel Suisse, via Visconti, 15, vicinissimo a Piazza del Duomo. Luce elettrica, bagni. Unico Hotel in Milano con giardino, rimessa per biciclette. Garage - Benzina - Meccanico. Nuovo proprietario: Negri Vincenzo.

VERCELLI. — Fratelli Buffa. — Officina meccanica per riparazioni biciclette e automobili. — Deposito benzina e oli.

Vendo:

Una motocicletta De Dion Bouton, 1 1/2 HP, seminuova, a L. 550.

Una motocicletta Sirtori, 1 1/2 HP, trasmissione a catena, ultimo modello, seminuova a L. 450.

Una motocicletta Carcano, 1 1/4 HP, usata, a L. 825.

Tripletta Prinetti-Stucchi, usata in ottimo stato, L. 350.

Motocicletta Motore De Dion Bouton 2 1/2 HP, velocità 70 km. circa all'ora, seminuova, L. 600.

Triciclo: seminuovo, motore Gaillardet, 3 1/2 HP, velocità 50 km. all'ora, supera salite 1500, vero tipo da corsa, gomme grosse, L. 600.

Triciclo usato Perfecta, motore De Dion Bouton, 1 3/4 HP, buono stato, L. 450.

Quadricele: motore De Dion Bouton, 3 HP, seminuovo, L. 1000.

Scrivere: L. Colombo, via S.ta Maria Beltrade, 1, Milano.



Automobilisti, Ciclisti!!

Provate i nuovi tipi Dunlop originali 1902 per

Automobili e Bici a gomma nera

INSUPERABILI PER LA LORO RESISTENZA E SCORREVOLEZZA

A richiesta si spedisce Gratis il nuovo Listino dei prezzi.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd - Milano, via Fatebenefratelli, 13. Torino, via Lagrange, 41 - Roma, via Cavour, 263.



AUTOMOBILI
DARRACQ
E. WEHRHEIM-TORINO

**ALBUM
DARRACQ**

Lire 1

A RATE MENSILI

ognuno può avere una buona Bici-cletta di marca Estera o Nazionale.

Richiedere con cartolina doppia prezzi, ecc.

ENRICO POLLI

Milano - Via Metastasio, 3 - Milano

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL
SANGUE

NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale
da Tavola

BEVILACQUA

MEDAGLIE

TORINO

Le TOSSI
I CATARRI
Le BRONCHITI
Le POLMONITI
La TUBERCOLOSI

sono curate e guarite con l'uso del GUAIACOLTERPIN e del GUAIACOLTERPIN-cloridico. - Dose L. 3, 6 e 9. Farmacia e Laboratorio chimico dell'Ospedale Maggiore di San Giovanni Battista e Città di Torino, diretto dal cav. CARLO ROGNONE.

FRATELLI CARELLO

Via S. Massimo, 31, Torino

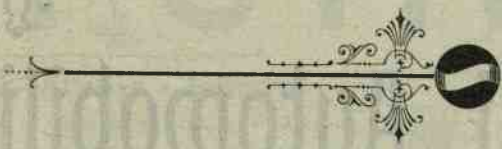
LANTERNE a petrolio
Perfezionatissimi **FARI** ad acetilene

Automobilisti

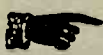
Splendido fanale posteriore a luce rossa regolamentare, obbligatorio, approvato dalla commissione circolazione automobili. Spedisco contro assegno franco di porto del Regno.

Nero con parti nichel o ottone L. 20
Tutto nichelato o ottonato. L. 23

A. GREGO - Capuccini, 6, Milano



Trionfo dell'Automobilismo!!!

 4 litri 850 centilitri furono consumati nel concorso di consumo Parigi-Corbeil, 100 chilometri, nella decisiva finale da una vettura

DARRACQ



portante 4 persone e classificata prima, non solamente nella sua categoria, ma di tutte le vetture che presero parte a questa corsa.

L. 2,45 per fare 100 chilometri con quattro persone!

Quale dimostrazione dell'utilità ed economia dell'Automobile!

In questa corsa erano rappresentate tutte le marche francesi ed estere e la vettura



DARRACQ

Modello 1902 di 9 HP. trionfò su tutte. Se volete avere una vettura pratica, elegante ed economica comperate la

DARRACQ



Catalogo illustrato con completa descrizione del meccanismo L. 1.

Motori per biciclette e motociclette

 **PREZZO CORRENTE GRATIS** 

Rappresentante Generale per l'Italia: E. WEHRHEIM - Torino.

Fabbrica Italiana di Automobili

Società Anonima - Capitale L. 800,000

TORINO - Corso Dante, 35-37 - TORINO

Vetture F. I. A. I.

Modello 1902

Telaio in legno armato, con ruote uguali munite di pneumatici delle migliori fabbriche.

Motore a 2 cilindri, per il tipo 8 HP, ed a 4 cilindri, per i tipi 12 e 24 HP.

Accensione elettro-magnetica e **Raffreddamento** a circolazione d'acqua con ventilatore.

Cambiamento di velocità con ingranaggi sempre in presa.

Guida irreversibile.

Marcia silenziosa - Consumo minimo

Telai	8 HP	peso	600 Kg.	circa
„	12 HP	„	750	„
„	24 HP	„	900	„