

## LA STAMPA

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



## SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aerostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

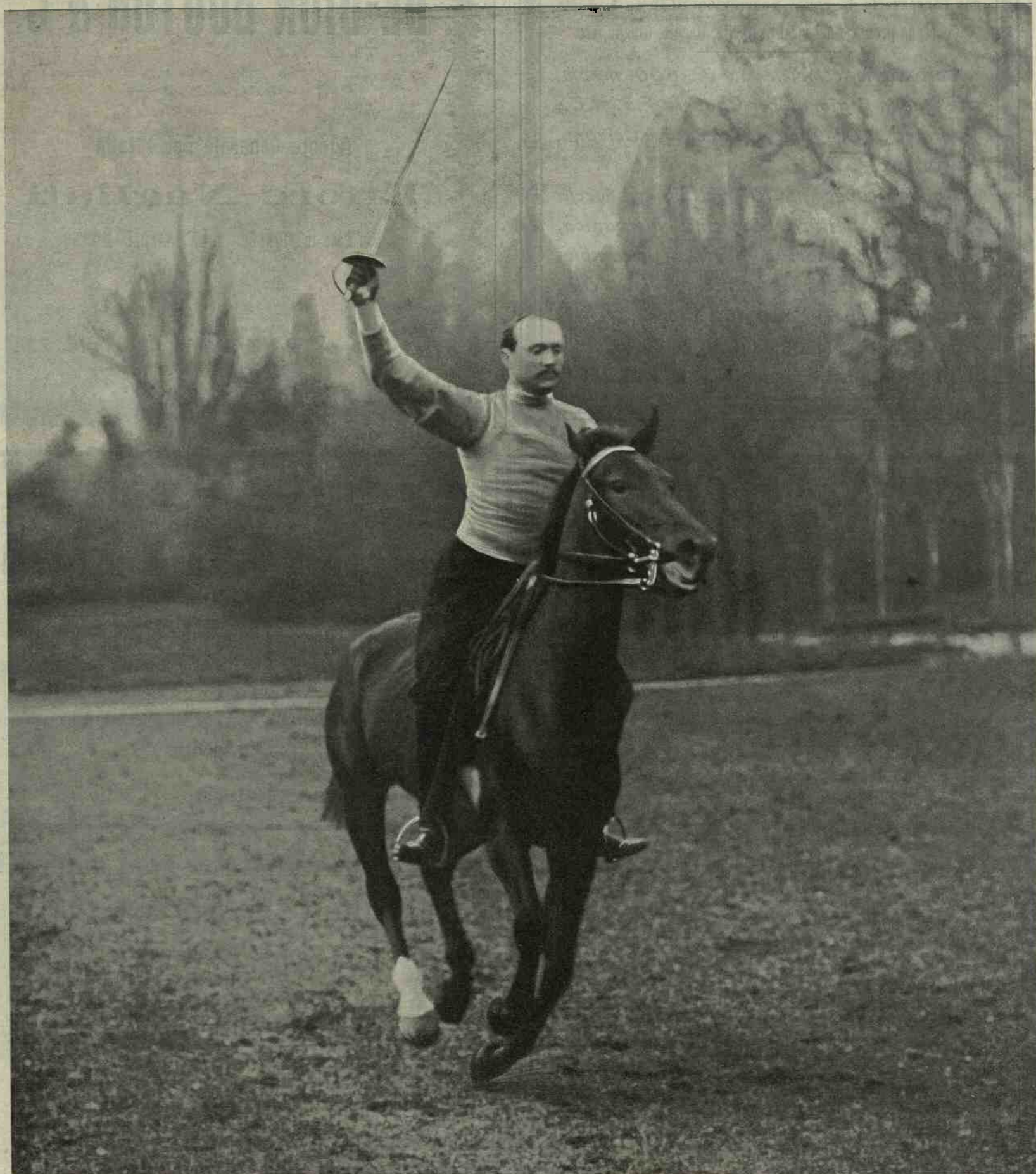
(Conto corrente colla Posta).

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 11-36

INSERZIONI  
Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale



SCHERMA A CAVALLO.



# AUTOMOBILISTI!

Prima di fare acquisti rivolgetevi all'Autogarage

## ALESSIO

TORINO - Via Orto Botanico, 13 - TORINO

CHASSIS F.I.A.T. di HP 12, mod. 1902  
con carrozzeria da corsa, guernizioni di lusso L. 12.150.

CHASSIS F.I.A.T. di HP 8, mod. 1902  
con carrozzeria da corsa, guernizioni di lusso L. 7550.

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.

★ SERVIZI 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**

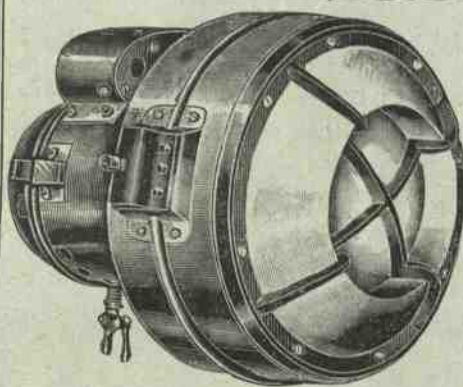
con Case in FIRENZE - ROMA - NAPOLI - MILANO

**TORINO**

VIA MADAMA CRISTINA, 22.

## 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 chilo-  
grammi 0.500, 0.800, 1.000,  
2.000. Fari di grande po-  
tenza, fari lenticolari, fari  
autogeneratori. Fanali a pe-  
trollo, fanali posteriori con  
fuoco rosso. - Specialità in  
cofani, oliatori, casse per  
acqua, casse per benzina.

◆ ONORIFICENZE A TUTTE LE ESPOSIZIONI ◆

## 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.

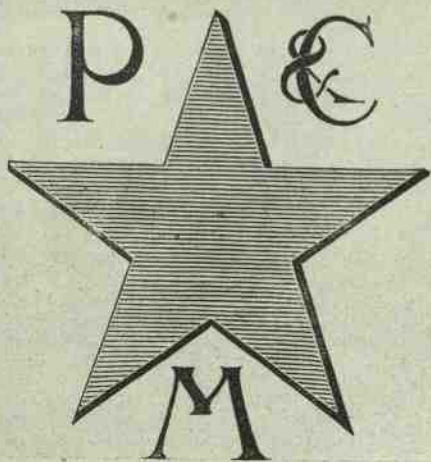
**Serie « Eadie »** originali per motociclette.

**Freni « Carloni »** 1892 con funzionamento dalla manopola.

**Mozzi « Morrow »** a freno contropedale.

**Mozzi « Twospeed »** con cambiamento di velocità.

Assortimento di tutte le Novità Ciclistiche.



Marca di Fabbrica

Le Coperture e le Camere d'aria  
della Ditta **PIRELLI & C.**

che si raccomandano per la loro ottima qualità, portano,  
oltre la Marca depositata STELLA, anche la dicitura

## PIRELLI & C.

Le Coperture sono confezionate indistintamente con tela brevettata FLEXOR.

A richiesta possono essere eseguite con forte tela di cotone espressa confezionata.

Filiali per la vendita: **MILANO - TORINO - NAPOLI.**



# Le corse ciclistiche al Velodromo Umberto I

## A Torino

Domenica, 16 corrente, sotto uno sflogorio di sole primaverile, il Velodromo Umberto I di Torino riapriva i suoi battenti a un pubblico discretamente affollato, accolto a festeggiare l'apertura della stagione ciclistica, che promette quest'anno essere ricca di grandiosi avvenimenti.

Infatti, per iniziativa del nostro solerte Ciclisti-Club, che unico forse in Italia continua le antiche buone tradizioni di coraggiose iniziative sportive, si annunciano quest'anno a Torino delle riunioni di grandissimo interesse. Mentre si sta maturando il *great event*, che a quanto pare sarà un Grand Prix dell'Esposizione di 20.000 lire, si dà come certa la venuta dei corridori americani Kracmer, Elkes, del nero Taylor. Stinson verrà a misurarsi con Bouhours nelle diverse riunioni, vedremo allinearsi al traguardo gli astri di maggior grandezza del ciclismo europeo.

Il primo gruppo di corse si è iniziato domenica 16 e si chiude domenica 23. Il secondo gruppo si annuncia il 13, 17, 20 aprile.

Per la riunione di maggio le date sono ancora incerte.

Parliamo ora di queste prime giornate.

Il ritorno della primavera, l'aria tepida e tersa, il cielo sereno, chiamano a gran voce fuori dai chiusi ambienti, fuori dai caffè, dai teatri e là in pieno so-



leggiato meriggio, attorno a quella pista che vide passare nel suo ciclo tanti astri senza domani, che scricchiolò sotto lo sforzo rabbioso dei tanti grandi campioni, ci ritornavano alla mente le prime giornate dei nostri entusiasmi giovanili, ci ricordavamo di altre giornate di corse all'epoca d'oro dello sport, e involontariamente siamo arrivati alla conclusione che con quelle siano passate anche queste.



Jaack.

Vendredi.

Forse saremo noi soli ad essere mutati, certo che sull'animo nostro non passano più quelle ondate che sollevano e trasportano, che scuotono e commuovono. Basta, lasciamo i rimpianti da eterni malcontenti, e veniamo alla cronaca.

La prima giornata non poteva essere... che una giornata d'apertura. Infatti il carnevale e l'inverno

sono ancora troppo vicini a noi perchè gli allenamenti siano completi, e l'esercito dei corridori possa mettere in linea tutte le sue schiere.

Dei dilettanti pochi e animati... da buona volontà. Gramaglia vinceva l'unica corsa, battendo Daneo, Palma e Nazaro.

Dei professionisti Momo apparve il più in forza. Le recenti corse di Roma gli hanno fornito occasione di un maggior allenamento e quindi facilitata la duplice vittoria: di batteria su Bixio e in finale su Bixio, Ferrari e Dei.

Del resto la lunghissima e poderosa volata della finale ci riconferma che Momo è sempre Momo, cioè il più forte dei nostri campioni del pedale, e la stagione che si inizia per lui sotto auspici così lieti, ce lo farà salutare spesso vincitore delle prove più importanti.

Bixio, sempre sulla breccia, sempre allenato, sempre di buon umore, è il solito uomo dei secondi posti, quando non può arrivare ai primi.

Non del tutto allenato il Dei, è sempre in buona forma il Ferrari.

Il *clou* della riunione doveva essere l'incontro di Jaack (uno dei partecipanti alla corsa dei sei giorni) e Vendredi, un corridore nero, divenuto cittadino della libera Elvezia.

Il *match* era su 50 km., la posta 500 lire, con allenatori, ma gli allenatori non potevano essere più deficienti, e quindi l'interesse del *match* scemò, an-



Palco della Gloria e della Stampa.

ziché progredire collo svolgersi della prova. Il tempo fu davvero cosa modestissima (1 ora e 12') e senza una caduta di Jaack (che gli fece perdere cinque giri) a lui sarebbe stata la vittoria. Ma Jaack è abbonato alle cadute e quindi dovette accontentarsi di lasciar vincere Vendredi di 500 m., accontentandosi di non essersi fatto male.

Il vincitore, Vendredi, è un piccolo corridore tutto nervi, che corre col sellino avvicinato al manubrio e col corpo sopra i pedali, come tutti i suoi compagni di colore, e fa uno stridente contrasto col biondo Jaack che corre con una monotonia ed una imperturbabilità tutta tedesca, conservando quella sua aria fresca e rubiconda che lo proclama figlio di Elvezia... anche a chi non lo vuol sapere.

## Il Campionato d'Italia di Foot-ball

La Medaglia del Re e il Campionato d'Italia sono i due grandi avvenimenti annuali del *foot-ball* italiano.

Del primo la *Stampa Sportiva* si è già occupata e diffusamente illustrandone l'epilogo e la squadra vincitrice, che fu quella del *Milan-Club*, incontratasi per ultima colla squadra torinese, dopo aver battuto successivamente la *Mediolanum* di Milano, il *Genoa-Club* che a sua volta era stato vincitore dell'*Andrea Doria*.

Ora sono cominciate le gare di eliminazione per il Campionato d'Italia. A Torino si sono misurate le quattro squadre del *Club-Sport Audace*, del *Foot ball Torinese*, della *Juventus* e della *Società Ginnastica*, e di esse sono rimaste in gara a parità di punti il *Club Juventus* e il *Foot-ball Club*, che si misureranno domenica, 23 corrente, in piazza d'Armi, per la scelta della squadra che sarà campione dei giocatori torinesi.

Domenica scorsa a Genova si incontrarono la *Mediolanum* e il *Genoa-Club* e la forte squadra genovese riusciva vincitrice con 2 goals a 0, dopo una partita assai contrastata.

Contemporaneamente a Genova si misuravano la seconda squadra del *Genoa-Club* e la seconda squadra della fiorentine Società Ginnastica *Andrea Doria* e quest'ultima rimaneva in gara con tre punti a uno.

Infine a Milano, sempre domenica, si incontrava la squadra del *Milan-Club* (vincitrice del Re Medaglia del Re) colla prima squadra dell'*Andrea Doria*, e dopo un gioco di un'ora e mezza nessuna delle due squadre aveva fatto punti, per cui domenica prossima esse si misureranno ancora a Genova.

La partita giocata domenica al Trotter di Milano fu tra le più interessanti disputatesi finora fra noi.

Si trovavano infatti di fronte la valorosa squadra del *Milan Club*, ormai agguerrita e sperimentata, e a giusta ragione in prima linea tra le migliori d'Italia, e la squadra dell'*Andrea Doria*, di recente formazione, giocava per la prima volta nella pista del Trotter e contro avversari così temibili. E il suo gioco fu ammirabile per efficacia e disciplina. Al calore dell'attacco rispondeva da una parte e dall'altra l'abilità

della difesa, per cui scoccato il termine della seconda ripresa la palla non aveva ancora varcato nessuna porta.

Vivi applausi salutarono la bellissima partita che avrà domenica la sua decisione.

Noi intanto constatando, per debito di lealtà, che alla squadra milanese mancavano alcuni dei migliori



H. Neubert; G. Venturini; Oberti Z., presidente; Calì F., capitano; Selaccalunga, Inneman; D'Amato F.; Call S.; Bolognini G.; Pavoni A.; Venturini G.; Assereto A.; Lancerotto C.; Olivari R.

domenica scorsa, non possiamo esentarci dal rallegrarci vivamente colla giovane squadra della vittoriosa *Andrea Doria*, che è certamente destinata ad assicurare anche nel campo del *foot-ball*, alla simpatica Società Genovese, quegli allori per cui il suo nome è fatto glorioso in altri rami di attività sportiva.

Se non è quella d'oggi l'alba che deve salutare la vittoria della forte squadra genovese, certo è ben vicina. Per intanto registriamo il suo nome tra le migliori d'Italia e attendiamo fidenti il battesimo al valore che sappiamo in lei.

La fotografia che riproduciamo rappresenta la 1ª squadra dell'*Andrea Doria* che fa corona all'amico Zaccaria Oberti, il brillante e infaticabile presidente della Società Genovese, e uno degli artefici principali della sua fortuna.



## Accademia di scherma alla "Virtus", di Bologna

Promossa dalla fiorente Sezione di scherma della Società Ginnastica « Virtus », domenica 9 ebbe luogo una importantissima Accademia schermistica col concorso di valenti tiratori di fuori e della città. Il vasto ed imponente salone della Società era gremito di un

molto bene. — 3° M° Concato del 24° Cavalleria di Bologna, e il dilettante Tacconi dell'« Virtus » (sciabola); il Tacconi, tiratore velocissimo, oppone valida resistenza al giovane maestro che fa sfoggio di un giuoco rapidissimo, efficace e di alcuni traversoni in tempo

del 40° Fanteria di Bologna e Betti F. della « Virtus » (sciabola); sono due bei tiratori. Al giuoco poderoso, agli attacchi potenti del forte Oliva, magnifico schermidore, il Betti oppone validissime contrarie, dando prova di molta correttezza e di una splendida portata di ferro. — 3° M° Gobbi e M° Bellini del 40° Fanteria di Bologna (sciabola); calmo e calcolatore il Gobbi, elegante e veloce il Bellini, giocano molto bene e fanno diversi vivacissimi attriti. — 4° Maestro Gandini della Scuola Militare di Modena e M° Concato (spada); il Gandini non venne meno alla fama che gode di famosissimo schermidore: elegante, velocissimo, intelligente, fortissimo, ha un portamento di ferro meraviglioso, un giuoco ricchissimo, una virtuosità di pugno tale che gli permette di eseguire colla più grande facilità le azioni più varie e più complicate, ed un attacco irresistibile. Il M° Concato tirò molto felicemente col temibile antagonista, opponendogli un giuoco corretto, rapidissimo e molto sensato: ambedue vennero fragorosamente applauditi.

La 3ª parte si apre con una breve lezione del M° Tommasino al microscopico Vignoli, un bambino di appena 6 anni, che esegui con molta correttezza e con molto slancio i non facili movimenti insegnatigli.

M° Fabrizi e M° Sartori (sciabola): il Sartori ha una splendida portata di ferro, un giuoco vivace ed elegante: assieme col M° Fabrizi, ottima tempra di schermidore, fanno un assalto molto interessante. — M° Giordano e M° Bellini (spada); assalto apprezzato per la correttezza e per la vivacità degli attriti. — Dilettanti Tacconi e Lionelli (spada); questi schermidore agilissimo e forte, oppone un giuoco vario ed efficace al Tacconi che è anche valente spadaccino.

Chiudono l'interessantissima Accademia i maestri Gandini e Gobbi con un assalto di sciabola riuscitissimo. Il Gandini perfetto tiratore di spada è anche uno sciaboliere assolutamente di prima forza; porta il ferro con una eleganza, con una rapidità, con una perfezione e giustezza di movimenti invero straordinaria, ha un giuoco vario e veramente completo, una facilità grandissima di passaggio dal giuoco di punta a quello di taglio e viceversa. Il Gobbi, ottimo tiratore di sciabola, ebbe momenti molto felici e sostenne vigorosamente alcuni lunghi e vivacissimi attriti facendosi apprezzare meritamente: i due valenti furono salutati da un fragoroso applauso. Tenne la smarra con competenza e dignità il valente dilettante avv. Sileno Fabbri. Agli schermidori fu offerto dalla Direzione della Sezione di scherma della « Virtus » un vermouthe d'onore e venne rilasciato ad ognuno di essi un ricco diploma d'onore e di benemerita. La bella Accademia, anima della quale è stato il notissimo schermidore capitano nobile Alessandro Rattazzi, ha lasciato in tutti gli intervenuti un gratissimo ricordo di geniale ed artistica festa.

Dott. G. MARESTI.



M° Oderici — M° Bellini — Cap. Nob. Rattazzi — M° Concato — M° Giordano (Fot. Dott. E. Maresti).  
Avv. Fabbri — Betti F. — Dott. Maresti — M° Fabrizi — M° Aiazzi — M° Gandini — Tacconi — M° E. Sartori — Oliva — M° Gobbi — Leonelli  
Bambini Ronchi e Vignoli.

pubblico distintissimo: belle signore, graziose signorine, molti ufficiali, i più noti *amateurs* della città e varie personalità del mondo sportivo bolognese.

L'accademia si svolse in tre parti, tutte riuscitissime e molto applaudite. Ecco l'ordine degli assalti: 1ª parte: M° Giordano del 2° Fanteria da Cesena e M° Fabrizi della Scuola Militare di Modena (sciabola); assalto vivace e corretto: ambedue agili ed eleganti, svolgono un giuoco interessante. — 2° M° Aiazzi del 3° Artiglieria di Bologna e M° Oderici del 15° Bersaglieri pure di Bologna (spada); due buoni schermidori calmi, giuocatori sobrii ed intelligenti, tirano

e di risposta molto ben riusciti. — 4° M° Gobbi del 12° Cavalleria di Udine e M° Sartori E. della R. Marina di Venezia (spada), schermidori eleganti, corretti; dal contrasto del loro temperamento schermistico ne esce un attacco pieno di vivaci e bellissimi attriti, un giuoco ricco e variato che piace moltissimo.

Aprè la 2ª parte un assalto di spada fra i due giovanetti Bordoli e Ronchi, ambedue allievi del bravo M° Tommasino, insegnante alla « Virtus »; sono molto applauditi, specialmente per l'eleganza e la correttezza dei loro movimenti. — 2° Dilettante Oliva

molto sperare su tale argomento, voglia al più presto sostenerlo innanzi alla Camera.

L'ONOREVOLE ROSSELLI.

A Roma, mercè il lavoro assiduo del cav. Franceschi, si poté, dalle colonne di un giornale sportivo del mezzogiorno, allora diretto dallo scrivente, lanciare la proposta della Federazione dei cacciatori italiani che oggi è forte di parecchie migliaia di soci.

Il primo presidente della Federazione fu l'on. Santini, e la votazione del 1902 ha chiamato a quel posto l'onorevole Roselli. Questa vasta Società, che ha le sue sezioni in ogni centro importante d'Italia, molto anch'essa si è adoperata per conseguire il desiato fine di dare al nostro paese una legge sulla caccia. La Federazione, a mezzo delle sue Sezioni, espresse voti, formò petizioni in ogni occasione propizia, e siamo sicuri che nel Parlamento uno dei più forti sostenitori della legge unica sarà l'on. Roselli, che è anche un appassionato Nembrotte.



## Personalità cinegetiche.

RAFFAELLO LAVORATTI.

Il progetto di legge unica sulla caccia, già accolto dalla Camera dei deputati, è opera del noto cacciatore Raffaello Lavoratti di Pescia (Toscana), presidente della Società cacciatori di Pescia. Il Lavoratti



è nato in Valdinievole a Uzano, e la sua lunga pratica venatoria in Italia, Francia, Svizzera e Spagna gli ha fruttato un corredo di cognizioni con le quali ha potuto compilare un progetto di legge che certamente

raccoglierà l'approvazione della grande maggioranza dei cacciatori italiani, eccezion fatta dei riservisti.

Il Lavoratti, accanito quanto appassionato Nembrotte, è un valente tiratore ambidestro, premiato in vari tiri; si diletta anche dell'arte del nuoto, con cui operò anche un salvataggio a Livorno, nella persona della signorina Lena de Paoli che, senza l'ardimento di lui, sarebbe morta affogata. Il maestro Puccini preferisce nelle sue escursioni venatorie la compagnia del Lavoratti a cui deve delle indimenticabili giornate di caccia.

Il progetto di legge del Lavoratti ha il merito di voler semplificare ed unificare allo stesso tempo ciò che oggi è intricato e vario. Egli difatti restringe i modi di caccia a tre: fucile, pania o vischio e reti orizzontali. Propone che le licenze di caccia siano rilasciate dai sindaci, fissa le grandi epoche di caccia dal 1° settembre a tutto febbraio in tutta Italia, salvo a tutto aprile per i luoghi palustri. Vuole abolita la caccia notturna, quella fatta sulla neve, e si occupa anche delle tasse che propone in una ragionevole proporzione, da dieci lire col fucile (minimum) a lire cento per i roccoli. Protegge l'agricoltura col divieto di caccia sui fondi coltivati, ed aventi frutti o raccolti pendenti; e le riserve vuole circondate da un riparo stabile, alto almeno un metro e mezzo, o da un fosso largo e profondo un metro, e con pali a distanza di cento metri l'un dall'altro, e dell'altezza di 4 metri recanti il divieto. Però queste bandite e riserve egli propone che siano tassate annualmente in L. 2,25 per ettaro se il terreno è incolto, selvatico e boschivo, e di L. 0,50 se il terreno è coltivato.

Senza discutere oggi il progetto, per quanto specialmente riguarda il diritto delle riserve per le quali alcuni propongono la distinzione fra quelle di ripopolamento e quelle di caccia esclusiva, noi, e con noi la grande maggioranza dei cacciatori italiani, dobbiamo far plauso alla semplicità del progetto Lavoratti, ed esprimere l'augurio che su di esso il ministro Baccelli, dal quale i cacciatori possono fortunatamente



# GLI SKI SULLE ALPI

Esperimenti degli Alpini francesi ed italiani

Di questo nuovo sport la *Stampa Sportiva* si è già occupata in uno dei suoi primi numeri, spiegando in che cosa consista questo nuovo attrezzo e il modo di servirsene.

i tre comandanti dei plotoni guide, tenenti: Testafochi, Asinari di Bernezzo, e sottotenente Viscontini.

« Gli esercizi e gli esperimenti furono quasi sempre favoriti da uno splendido tempo e da ottime condi-

ciò che però non succedeva molto facilmente — negli esercizi od esperimenti comparativi — per i principianti.

« Questa smania di calzare gli ski, anziché le racchette, proveniva dalla minore fatica che gli skiatori sopportavano in confronto dei racchettisti.

« L'equipaggiamento dei soldati era il seguente: Una parte degli skiatori calzava le uose di lana modello Valle d'Aosta, e un'altra parte le così dette *bandes mollettières* (tipo francese); tenuta di marcia con armamento, senza zaino. Mantellina, telo o tenda e coperta di lana, avvoltole, e con entro i pacchetti delle cartucce, a tracolla; tascapane, borracci e gavetta pure a tracolla.

« A ciascun soldato fu dato un paio di pattini in consegna permanente. Così avvenne che dopo ogni esercizio od esperimento, ciascun soldato ripuliva immediatamente i propri pattini, e li deponeva in ordine nel locale appositamente destinato.

« Tra i soldati di ciascun battaglione che presero parte agli esercizi ed esperimenti ora detti, vi erano già dei pattinatori abili, di quelli buoni e di quelli mediocri; ma molti non avevano mai pattinato con simili ordigni nei piedi.

« Lo ski affonda pochissimo, in confronto della racchetta.

« Lo ski in piano ha una superiorità indiscussa sulla racchetta.

« Dagli esperimenti testè eseguiti risultò che, sopra un terreno perfettamente piano, per una distanza misurata in 600 metri, con neve vecchia e gelata, gli ski ebbero un vantaggio di 2' sulle racchette, avendo queste impiegato 9'.

« Ecco i risultati di altri esperimenti:  
1° Escursione: Clavières-Grange Gimon, Punta Saurel. Pendenza media 15 %.

Andata: Ski . . . . . ore 2,28'  
» Racchetta . . . . . » 3,5'  
Ritorno: Ski . . . . . » 38'  
» Racchetta . . . . . » 1,24'  
Totale: Ski ore 3,6' — Racchetta ore 4,29'.

2° Escursione: Clavières-Colle Alpette (Rio Secco).

Pendenza media 15 %. Neve di variabilissima natura.

Andata: Ski . . . . . ore 3,15'  
» Racchetta . . . . . » 4,20'  
Ritorno: Ski . . . . . » 1,5'  
» Racchetta . . . . . » 1,35'

Totale: Ski ore 4,20' — Racchetta ore 5,55'.

Durante un'esercitazione eseguita nel vallone di Rio Secco, gli ottimi skiatori percorsero la distanza



Gli Alpini Italiani sul Monginevra

(Fot. di Guido Cibrario).

Ritorniamo volentieri su un argomento che ha tanto interesse non solo come sport, ma come mezzo pratico di locomozione sulla neve, potendo citare a conforto delle nostre asserzioni dei dati statistici, che l'egregio sig. Oreste Zavattari a Torino pubblica in un suo apprezzatissimo articolo, comparso nell'ultima *Rivista del Club Alpino Italiano*.

zioni di neve. Ufficiali e soldati calzavano gli ski non meno di sei ore consecutive al giorno. La loro resistenza fu quindi posta a tutta prova. I soldati mostrarono per questo genere di sport, fin dai primi giorni, una straordinaria passione, così che invece di simularli, bisognava contenerne l'ardore e lo slancio — specialmente in principio — perchè non accadesse delle disgrazie.

Gli ski hanno una particolare importanza per lo sviluppo dell'alpinismo militare, dove ormai se ne rende indispensabile l'uso.

Lo ski è destinato infatti fra non molto a supplire le racchette dei nostri soldati alpini, e tornarvi a beneficio di quegli enti d'ordine e di sicurezza che debbono rispondere al loro mandato nelle vallate alpine.

Gli esempi del resto, che sempre maggiormente convincono il teorico, non mancano anche per l'uso degli ski. Basta citare i risultati ottenuti dagli ultimi esperimenti compiuti dai nostri soldati alpini.

I primi esperimenti cogli ski si compirono nell'inverno del 1900 dagli alpini del 3° e 4° reggimento e dai soldati del nostro reggimento d'artiglieria da montagna.

Per quanto questi primi esperimenti fossero limitati, pure bastarono a convincere le autorità superiori dell'utilità presentata dal nuovo sport.

Nell'inverno 1901-02 gli esperimenti furono infatti compiuti su più larga scala, e cioè per parte di tutti i reggimenti alpini e del reggimento d'artiglieria da montagna.

Gli esperimenti da eseguirsi nel corso di quest'inverno dovevano avere la durata di 30 giorni consecutivi, su programma speciale compilato da competenti autorità. Essi vennero suddivisi: in esercizi tendenti a preparare abili skiatori, in esperimenti intesi a risolvere le questioni d'ordine militare dipendenti dallo impiego degli ski sia in pace che in guerra, e in esperimenti coordinati per determinare alcune varianti, suggerite dalle precedenti esperienze, da introdurre nello equipaggiamento degli skiatori.

Lo Zavattari nell'ultimo numero della *Rivista del Club Alpino* si occupa degli esperimenti compiuti dai nostri alpini nella regione del Monginevra. Dalla sua relazione togliamo i seguenti interessanti particolari:

« Il gruppo di skiatori del 3° regg. alpini, composto dei tre plotoni guide di ciascun battaglione del reggimento, aumentato di 22 soldati scelti, si trasferì a Clavières il 7 gennaio u. s. ed ivi rimise fino al 7 febbraio per gli esercizi ed esperimenti sopradetti.

« La direzione degli esperimenti ed il comando del gruppo vennero affidati al capitano Vialardi di Sandigliano nobile Tommaso, avendo a sua disposizione



Accensione cogli ski

« Tra gli esperimenti comparativi a farsi, erano prescritti quelli tendenti a stabilire i termini di velocità diversa relativi alla marcia cogli ski, colle racchette e a piede libero. — La neve era, nei dintorni di Clavières, abbondante, alta e farinosa. Ora nessun soldato mostrava mai desiderio di essere destinato a lavorare colle racchette od a piede libero; mentre era una gara per tutti l'essere prescelti a calzare gli ski,

che vi è da Clavières alle Grange Baisses, con neve farinosa, in 59'; i buoni skiatori in ore 1,15'; gli individui armati di racchette in ore 1,45'.

Mentre in Italia si compivano da i nostri alpini i primi esperimenti cogli ski, in Francia il nuovo sport



già in uso da lungo tempo presso gli eserciti della Svezia e Norvegia, ed ultimamente praticato in certe regioni montagnose della Germania, della Svizzera e del Tirolo, cominciava ad adottarsi nell'esercito.

E quasi direi fu sull'esempio dei nostri alpini che il capitano francese Clerc tentò la prima ascensione acquistando gli ski in Germania. Formò una compagnia speciale. La prima ascensione fu quella del picco di Ayes (2441 metri). I soldati muniti di ski precedettero di un'ora quelli muniti di racchette.

La seconda escursione è riuscita ancor più interessante. I soldati hanno coperto in 12 ore 64 chilometri con una differenza di livello di 1500 metri. Lasciarono al mattino Briançon e passando il colle d'Izouard (2500 m.) sono arrivati a Mont-Dauphin a notte.

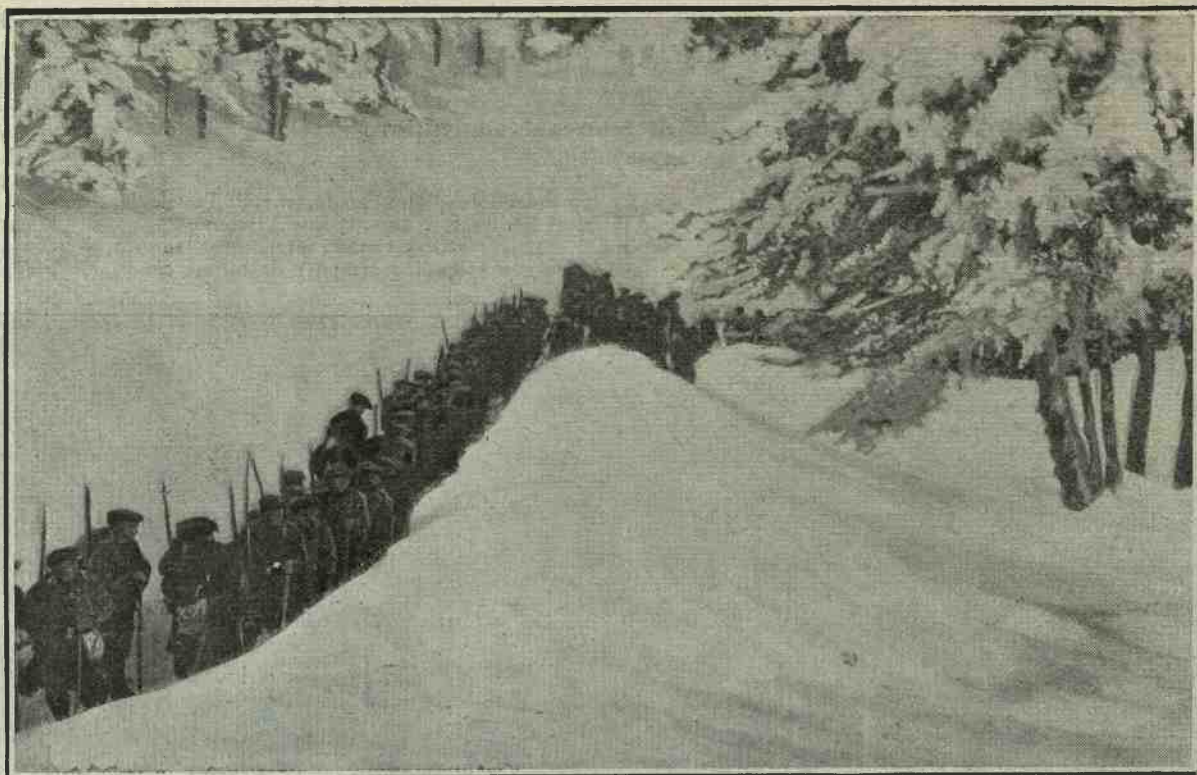
Seguirono, queste due escursioni, altre ascensioni, come, per esempio, al Gondrans (2460 m.), al Janus (2500 m.), al forte l'Olive (2300 m.).

Tutti esperimenti questi, che dimostrarono chiaramente come lo ski sia praticabile sulle montagne dell'Alpi e quanto possa tornare utile ai nostri soldati.

Come si vede lo ski è destinato a portare dei grandi vantaggi a chi, come il soldato alpino, deve trascorrere per mesi e mesi vallate ricoperte di molta neve. Allo stesso alpinista-turista lo ski è suggerito come mezzo sicuro e celere per compiere un'escursione. Nell'anno prossimo gli esperimenti militari si faranno su più vasta scala. Tutte le truppe alpine saranno munite dello ski che dovrà supplire la racchetta.

A Torino già esiste, come i lettori sanno, uno *Ski-Club*. I promotori ne sono stati i più noti alpinisti.

V. G.



Una colonna di Alpini francesi in marcia



Gli ski sulle Alpi - Un esperimento degli alpini francesi.

## I Vincitori dei nostri Premi

L'estrazione dei premi fu fatta martedì 18 alle ore 14 nella nostra Redazione.

Ecco l'ordine d'estrazione: 1. Mulassano Marcello, negoziante, Bra; 2. Ten. Federico Bianchi, 6° fanteria,

Napoli; 3. Omodeo Francesco, Molino della Zerba, Cantalupo; 4. Ettore Torelli, Casale Monferrato.

Vincitore del 1° premio **Marcello Mulassano**, consistente in una bicicletta completa, marca Wanderer originale (rappresentante generale per l'Italia Eugenio Paschetta, via Pietro Micca, 12, Torino).

Vincitore del 2° premio il sig. **Federico Bianchi**, un Fanale autogeneratore ad acetilene Blierot.

Vincitore del 3° premio il sig. **Omodeo Francesco**, un Cane bracco della razza Silva di Pizzighettone, con pedigree autentificato (da Sbirra e Faust).

Vincitore del 4° premio il sig. **Ettore Torelli**, Exerciseur per ginnastica da camera della nota ditta Michelin.

Pubblicheremo nel prossimo numero il verbale redatto dal regio notaio Antonio Ferrero.

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 Biciclette ed Automobili, nelle più differenti qualità ed a prezzi convenientissimi.



## Le Regate a vela di San Remo

Poco dopo il confine italiano, la costa frastagliata e rocciosa del Tirreno si piega attorno al capo Ampeglio in una dolcissima insenatura, in cui si adagiano come gemme in una conchiglia Bordighiera e San Remo.

Nel triangolo, il cui lato maggiore corre fra il capo dell'Armi e capo Ampeglio, e in cui uno dei vertici sta su San Remo, si sono disputate in questi giorni importantissime gare di yachts a vela, che furono complemento e chiusura alla riunione di Nizza e preludio alle *Neptunalia* di Rapallo che si correranno in estate.

Per chi conosce quel lembo felice di terra, in cui natura raggruppò le sue dovizie e i suoi favori, facilmente immagina quale interesse deve aver suscitato quel cimento di guidoni internazionali, in un

come in quella grande prova dell'industria navale internazionale le costruzioni italiane figurarono bene spesso tra le vincitrici, dimostrando come ormai la nostra industria ci abbia emancipati da quella straniera e possa con essa vittoriosamente competere.

A San Remo si sono disputate pure delle gare di canotti automobili con ottimi risultati. Infatti vincitore fu il sig. Leys con *Babouche*, che percorse dodici miglia in ore 1,8' 22"; 2° fu *Niniche*.

Come pure si disputarono delle regate a remi fra gli equipaggi delle corazzate che sono ancorate nella rada, e la vittoria arrise ai marinai della *Garibaldi*.

La coppa del Re fu vinta da *Kairad* (inglese), che ha battuto *Sybarita* (pure inglese). Percorso 21 miglia, tempo 4,14' 16".

La coppa della città di San Remo venne vinta da *Caprice* di sir Paget (inglese), seguita da *Spring* (italiano).

La coppa del Ministero della marina fu aggiudicata a *Nella*, del Duca degli Abruzzi, che batteva *Nemesi*, *Molly* ed *Electa* su un percorso di 14 miglia.

Martedì, tempo splendido e poco vento, continuarono le regate.

Nella gara per la quinta e sesta serie, 21 miglia, arrivarono: 1° *Caprice*, in ore 5,10' 15"; 2° *Spring*, in ore 5,19' 28".

Nella gara per la quarta serie, 14 miglia, fu 1° l'yacht *Nella*, in ore 3,50' 31"; 2° *Molly*, in ore 3,52' 21".

Nella gara terza serie, 14 miglia, arrivarono: 1° *Demon*, in ore 3,52' 89"; 2° *Electa*, in ore 3,55' 21"; 3° *Cynthia*, in ore 4,10'.

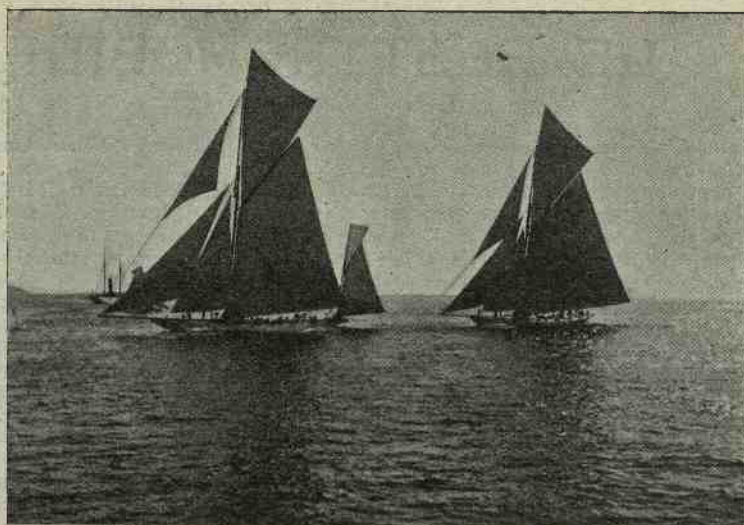
Nella gara per la seconda serie, 12 miglia, arrivarono: 1° *Lerina*, in ore 3,25' 32"; 2° *Sander*, in ore 3,25' 58"; 3° *Lygia*, in ore 3,29' 40". *Endrick* e *Sfinge* si ritirarono.

Nella gara della prima serie, 12 miglia, arrivarono: 1° *Montecarlo*, in ore 3,36' 36"; 2° *Azio*, in ore 3,50' 47"; 3° *Luisa*, in ore 3,58' 55".

Il signor Kennedy, proprietario dei *Sybarita*, perdente in tutte le serie, sfidò l'yacht vincitore *Kairad*. La scommessa fu stabilita con una posta di 200.000 (?) lire ed il *match* avrà luogo nella rada di San Remo con tempo burrascoso.

La splendida riunione delle regate di Nizza si è chiusa il 15 corr. con una gran festa da ballo data in onore di S. A. R. il Duca degli Abruzzi e degli ospiti esteri.

Il valore complessivo dei premi disputatisi supera le lire 20.000, e davvero che se si pensa al breve cammino nel campo del *yachting* in Italia in pochi anni, bisogna convenire che l'opera efficace del Rowing-Club Italiano e di alcuni suoi instancabili apostoli, che ormai gli italiani hanno sentito che per conformazione della loro terra, e per il passato glorioso che devono conservare, devono al mare rivolgere i loro entusiasmi, le loro cure e le loro speranze, e come la marina da guerra e mercantile va risorgendo, così le navi da diporto che solcano le nostre acque, ancorano nei nostri porti e allietano le nostre marine devono battere bandiera italiana e lo sport della vela, che è uno dei più suggestivi e dilettevole, deve avere



Sibarita e Kairad passano il traguardo.

nella gioventù italiana quelle simpatie e quelle cure che dedica ad altri *sports*.

La via buona è intrapresa. Un giovane italiano, di cui la nostra ultima generazione è fiera perchè vede in lui il migliore suo simbolo, ce lo addita coll'esempio e col consiglio. Sulle orme del nome vittorioso del Duca degli Abruzzi possa l'*yachting* italiano assurgere a gloria maggiore e sempre crescente.



L'equipaggio di Nella.

LE NOSTRE ILLUSTRAZIONI

### Scherma a Cavallo

Sono passati i tornei e i cavalieri *antiqui*, ma non è passato il ricordo, poichè questo ricordo porta con sé la rievocazione d'un passato barbaro e lontano, ma pieno di tanta poesia che invano ne andiamo cercando l'eco nei *civili* tempi moderni.

La cavalleria nelle sue prodezze, i suoi eroismi, le sue vendette e le sue barbarie, è e rimane un porto dimenticato e nascosto verso cui tende ancora qualche animo innamorato del bello e del romanticismo.

E questa nostra moderna e civile età allorchè vuole darsi il lusso di uno spettacolo interessante e grandioso, chiede in prestito al dimenticato e calunniato Medio Evo uno di quei tornei e di quelle giostre che erano in allora avvenimenti di tutti i giorni. E così a Torino, tra gli altri grandiosi che si annuncia, si parla pure d'un grande torneo storico medioevale, appunto ricordando il pieno successo di quelli tenuti precedentemente.

Ma dalla rievocazione dei tornei, che sono appunto spettacoli di scherma a cavallo, a puri assalti in cui si metta in giuoco le abilità schermistiche e ippiche del concorrente, è breve il passo e appunto per iniziativa del maestro Agesilao Greco abbiamo avuto in Italia un riuscitissimo spettacolo di scherma a cavallo.

Finora non si sa se l'iniziativa avrà seguito questo anno, essa ad ogni modo meriterà d'essere ricordata da questa nostra *Stampa Sportiva*, che suole essere l'eco della vita sportiva italiana ed estera.

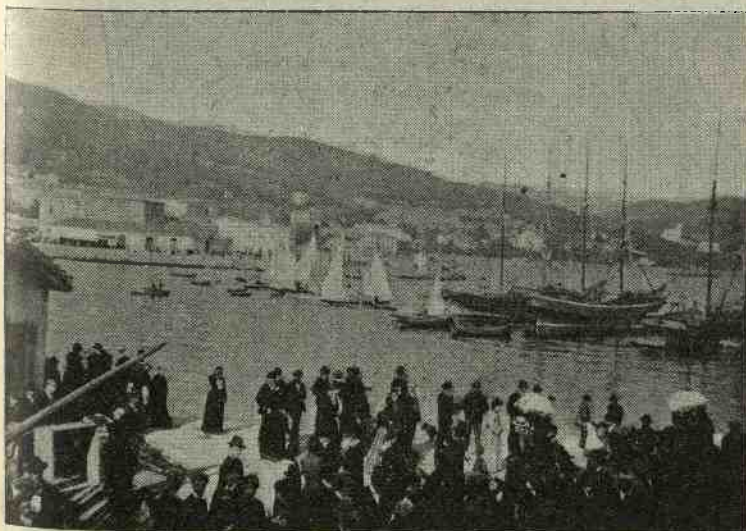


Il Duca degli Abruzzi sul palco della Giuria.

campo incorniciato dai palmizi e dai rosai della riva, inondato da un sole tepido e brillante, favorito da un zeffireo gentile e ridente!

Numerosa ed eletta era la schiera degli *yachtsmen* accorsi a presenziare e a disputare queste gare, in cui eranvi come premi coppe donate da S. M. il Re, dal Ministero della marina, dal Duca degli Abruzzi, dalla città di San Remo.

I concorrenti superavano la cinquantina e fra essi eranvi i migliori *cutters* italiani e alcuni tra i più noti monotipi esteri; e siamo oggi lieti di constatare



Il pubblico che attende l'uscita del Duca degli Abruzzi.

**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 ←



## LE ELETTROMOBILI

*Diventerò motorista... quando vi saranno automobili sicure... ed elettriche!* E la frase di prammatica, il ritornello degli innumerevoli *snobs*, che parlano di tutto, sentenziano su tutto e non vogliono parere estranei od ostili a nulla — specialmente alle novità in voga per tema della taccia di misoneismo.

In fondo in fondo questa profonda sentenza, questa dichiarazione di fede motorista avvenire è anche ispirata, il più delle volte, da una certa preoccupazione economica che il nuovo ed attraente mezzo di locomozione ispira a molti dei suoi ammiratori; ma su questa lo *snob* mantiene il più scrupoloso segreto dando libero sfogo alle sue impazienti aspirazioni future. L'avvenire è nelle mani di Dio e l'elettricità, si sente dire, presenta ancora tante difficoltà di applicazione, gli accumulatori sono così delicati e così pesanti, i posti di rifornimento così rari, che si può senza pericolo imminente — e facendo bella figura per giunta — promettere con tutta sincerità di diventare motorista a patto che le vetture siano elettriche e sicure.

Adagio a mali passi! Ormai si può essere presi in parola.

I periodici americani non si occupano quasi più che di elettromobili ed affermano che i risultati ottenuti dalle Case costruttrici di colà sono meravigliosi.

Tratto tratto si annunzia un *trust* che minaccia di inondare la vecchia Europa di vetture elettriche a

Reine, cioè 263 km., senza arrestarsi, e Krieger, nel 1901, quello Parigi-Châtellerault, ossia 307 km. Che si vuole di più? Non tutte le automobili a benzina si sentirebbero di fare altrettanto.

E poi a che gioverebbe tanta potenzialità di percorso? Dov'è il motorista arrabbiato che dopo 300 km. non sente il bisogno di un *alt* per caricare la macchina... e se stesso?

L'elettromobile! nulla di più semplice, di più comodo, di più silenzioso, di più pulito.

Meccanismo? un volante di direzione, una ruota — il *controler* — a portata della mano destra per i cambiamenti di velocità. Due pedali ai piedi: l'uno per interrompere la corrente — il disinnesto delle elettromobili — l'altro per frenare.

Non c'è da preoccuparsi d'altro: nessun spruzzo d'olio, non grasso che coli, non puzzo, non trepidazioni, nessun rumore: una delizia!

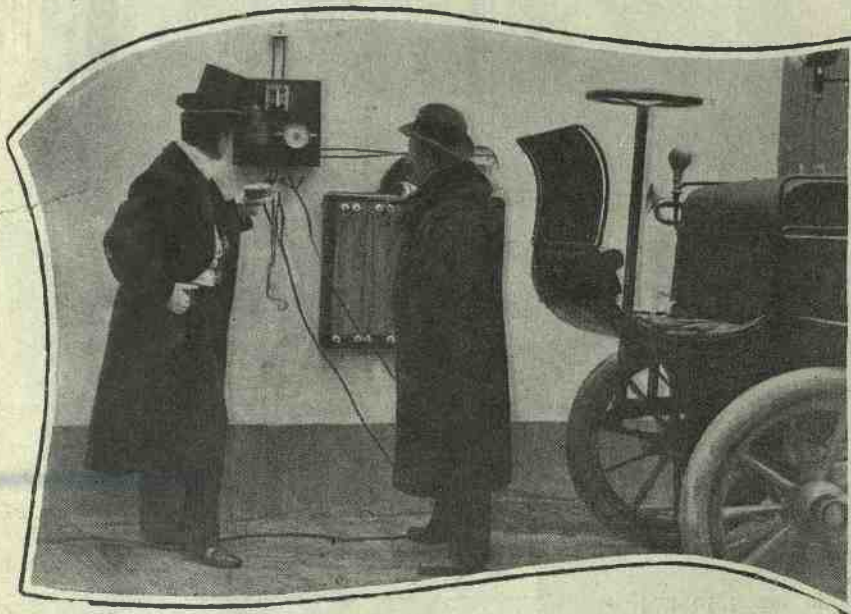
Via libera! neppure la *bolletta di transito* per la



L'elettromobile? Nulla di più semplice, di più comodo, di più silenzioso, di più pulito?

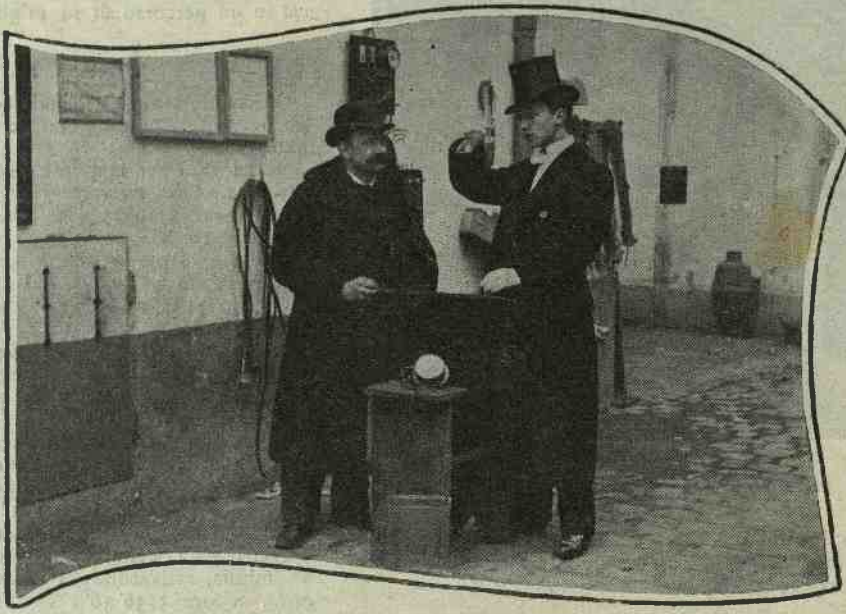
Sì, è vero, ma santo Dio, non c'è rosa senza spine.

Un corto circuito non è gran cosa: vi storce gli accumulatori, vi rovina un po' la batteria, ma potete tornare a casa coll'aiuto di uno dei soliti *HP a fieno*, di vecchio sistema, e con qualche migliaio di lire fate rimettere tutto perfettamente a posto.



La carica?

Un'inezia! non avete che da attaccare i due reofori e tenere d'occhio il voltmetro e l'amperometro.



Gli accumulatori?

È tanto facile verificare se l'acqua acidulata è al grado voluto!

prezzi derisori, di durata strepitosa, con velocità sorprendenti... Cose dell'altro mondo!!

Si può essere anche alquanto scettici per queste voci... lontane, ma però ciò che da due o tre anni succede sotto i nostri occhi, nella vicina Francia, deve rendere gli *snobs* più guardinghi e condizionati nelle loro dichiarazioni.

..

La *Jamais Contente* di Jenatzy, tutti lo ricordano, ha raggiunto una velocità di 105 all'ora. Si dirà: ma per due o tre km. soltanto. Vero; però Garcin nel 1900 ha fatto il percorso Parigi ad Alise-Saint-

benzina di scorta dei serbatoi. Il fisco non ha ancora munito di voltmetro gli agenti daziari!

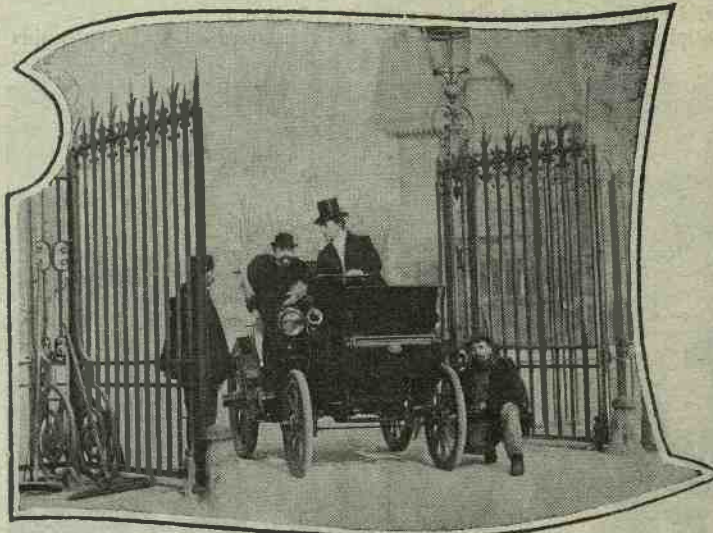
La carica? un'inezia: non avete che da attaccare i due reofori e tenere d'occhio il voltmetro e l'amperometro.

Gli accumulatori? è tanto facile verificare se l'acqua acidulata è al grado voluto!

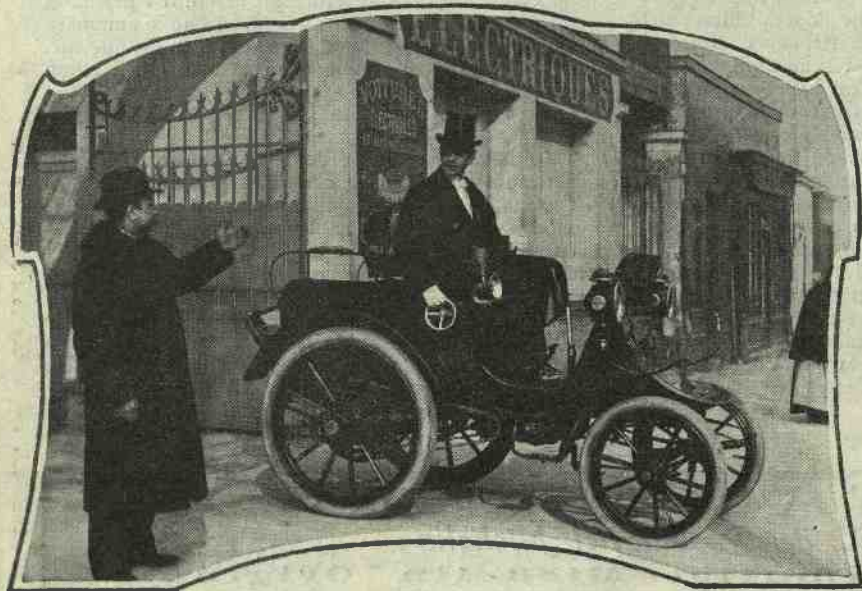
E tutto ciò potete farlo senza tema di sporcare i vostri guanti bianchi o guastare il vostro solino inamidato.

In verità, l'elettromobile sarà presto la vettura che condurrà l'elegante signora alle sue visite, il medico ai suoi

Le scariche improvvise sono poi delle vere inezie. Trovarsi fermo in aperta campagna, se il paesaggio è bello, può essere un vero godimento intellettuale,



Il Fisco non ha ancora munito di voltmetro gli agenti daziari.



Meccanismo! Un volante di direzione, una ruota a portata della mano destra e due pedali.

malati, il commerciante agli affari, il *clubman* al circolo...

E tutto ciò non costa che dalle 15 alle 25 mila lire: per un elettromobile a due o tre posti non è poi caro.

Ah! i corti circuiti? le scariche impreviste? le spese di manutenzione?

equilibrato nel caso nostro da un sano esercizio fisico per rispingere tra le domestiche mura la elettromobile faccenda che vi ha fatto lo scherzo giocondo.

Un nostro amico, ad esempio, si vanta di avere battuto il *record* in tale esercizio, propulsando pazientemente di notte e sotto la pioggia la sua *De Dion* per una dozzina di chilometri.

Qual maggior gloria invece per un elettromobilista in identico frangente! Una *De Dion* pesa tutto al più 450 chili, mentre una elettromobile ve ne dà la bellezza almeno di 1600 o 1700 per cimentare i vostri muscoli.





Via libera! Neppure la bolletta di transito per la benzina del serbatoio.



E tutto ciò potete fare senza tema di sporcare i vostri guanti o guastare il vostro solino inamidato.

Ma lasciamo i sogni di gloria... maggior dopo il pericolo e veniamo alla realtà.

Le elettromobili fanno passi da gigante... nella scienza, e se hanno qualche inconvenientuccio, se costano un po' troppo, hanno però per loro... l'avvenire,

che trova rimedio a tutto, anche, dicono i saggi, ai mali dell'umanità.

Sentenziosi *snoobs*, date retta a me, siate prudenti nelle vostre affermazioni e rivolgete le vostre aspirazioni future... ai dirigibili

Correrete, forse, minor pericolo di essere presi in parola.

Quanto ai veri motoristi possono con tutta tranquillità acquistare un buon dodici cavalli... a benzina. BLACK CAT.

CANILE

SESIA

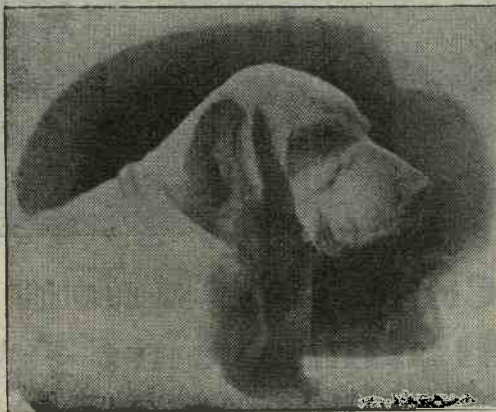


Bracchi leggeri

All'allevamento dei cani da caccia — tanto più di quelli di razza indigena — occorrono tanti coefficienti quanti non sempre si possono riunire malgrado la migliore intelligenza dell'allevatore e le cure più assidue che si presino all'allevamento stesso. Disgraziatamente per noi, che vantiamo un passato remoto del quale parliamo troppo spesso e forse con poca conoscenza di causa, siamo nell'ora presente tuttora incerti sui nostri tipi e vaghiamo a tentoni brancicando di qua e di là come colui che è costretto a portare una benda sugli occhi; cosa che non è mai accaduta per le altre razze all'estero, ove si sono stabilite ben fermamente le principali qualità tipiche delle singole razze, si lavora da tutti avendo dinanzi lo stesso modello, si scarta dalla riproduzione tutto ciò che non è perfetto e dove il giudice ha per guida non un ideale non raggiunto, ma dei tipi veri, uguali, viventi in molti canili, la cui perfezione fu già proclamata e riconosciuta da tutti. Si aggiunga poi la suprema delle nostre iatture, quella delle Giurie che variano ad ogni Esposizione, sì che il verdetto dell'oggi stona maledettamente con quello del domani, e mi si dica come è mai possibile che un allevatore, il quale non sia dotato di tanta filosofia da rassegnarsi al « *tot capita tot sententiae* », non perda il suo latino e mandi a quel paese cani, canile, allevamento... e i giudici.

Incondizionata vuole perciò essere la lode da tributarsi a quegli allevatori italiani i quali, prefissosi un punto di arrivo, si sono preventivamente tracciata tutta la loro strada, dalla quale non iscartano se anche sul cammino incontrino ostacoli d'ogni fatta e

difficili a sormontare, o se vedano il miraggio dell'interesse immediato che li chiami a battere il sentiero delle transazioni. Ma anche quando l'allevatore



Dear, Lilla Tell VI e Fanny d'Alba.

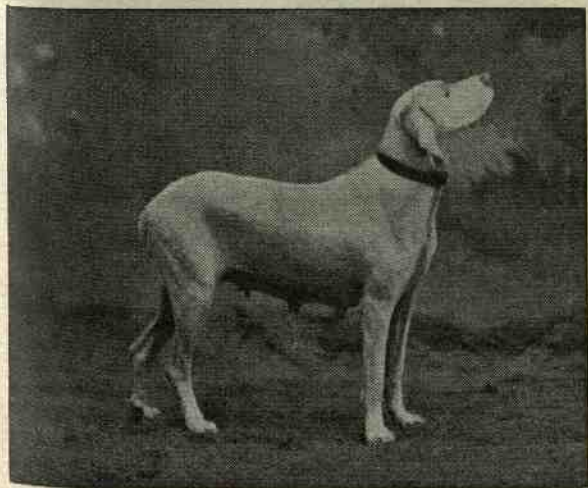
è dotato di tutte le virtù, prima la costanza, anche quando è disposto a sacrifici d'ogni specie, non ultimo quello di un patrimonio, si riesce ad appianare tutte le difficoltà inerenti all'allevamento. In ogni impresa umana occorre l'assistenza dell'a volubile Dea bendata e fuggente sulla ruota veloce; ma chi si accinge all'allevamento di razze canine indigene deve, più che altri mai, aver propizia monna fortuna, senza il cui aiuto non credo ch'ei possa riuscire.

Fra i cani nazionali di pratica utilità sui nostri terreni di caccia non esito un istante a dare titolo di precedenza ai bracchi leggeri, i quali riuniscono tutti i requisiti per essere proclamati cani generici. La loro andatura abituale non è il galoppo del *pointer*, ma il trotto serrato, rotto talvolta da qualche mezzo tempo di galoppo: la snellezza delle forme permette al bracco leggero una resistenza ed una facilità alla caccia di montagna quale difficilmente si riscontra nei grandi bracchi, cui pel soverchio peso si guasta la pianta del piede se il terreno sia sassoso o troppo difficile. Di bracchi leggeri ne esistono molti... e, addivenendo a transazione coi principii della purezza del sangue, se ne fabbricano e se ne fabbricheranno moltissimi colla formola non ignota: « *recipe un pointer ed una bracca; meschi, seleziona e somministra al prossimo i prodotti finché son cuccioli* ». Ma questi prodotti saranno sempre incroci ed il focoso

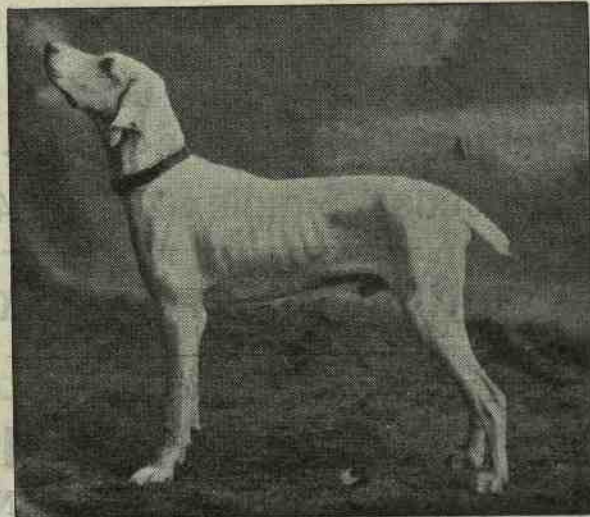
ardore del sangue *pointer* avrà sempre il sopravvento. Badisi che non critico il più razionale degli incroci il *pointer* su bracco; critico, anzi vorrei stigmatizzare chi vende una lega sotto il nome di metallo.

Il tipo vero del bracco leggero si incontrava facilmente un dì nella razza Aschieri, più che altra mai fissa e stabilita nelle sue forme e qualità; ma questa razza è ormai spenta ed i tipi da me conosciuti che le si approssimano meglio sono quelli del Canile Sesia, appartenente al dottor Alberto Cerrone. Questo canile non ha che quattro anni di vita e non alleva che due razze: i bracchi leggeri ed i cani nazionali da pastore. Tialascio di parlare di questi ultimi acciò non mi si applichi il « *ne sutor ultra crepidam* »; e dirò invece dei bracchi leggeri allevati dal Cerrone, offrendo ai lettori il ritratto di qualche campione.

Lilla di Monfort e Tell XIII sono i capi stipiti di questo allevamento. Lilla nacque di Tell VI Ossolano e di Bengy dell'ing. Bossi di Casale, e Tell XIII ripete le sue origini dal Canile di Valdora. La prima sventrata di Lilla e Tell fu completamente distrutta dal cimurro, mentre il Cerrone cercava e trovava nel figlio di Edipo e di Violinista di Tregolo un sostituto allo stallone Tell XIII passato al Canile di Tregolo e venduto poi a Napoli. *Sesia Chien* dava di sé le migliori speranze, ch'è a soli 10 mesi d'età riusciva terzo nel Derby autunnale di Como, ove la Società Cacciatori di Varese gli assegnava un premio (improvvisato) al più bel bracco. Ma il povero Chien ad un anno d'età morì di cimurro.

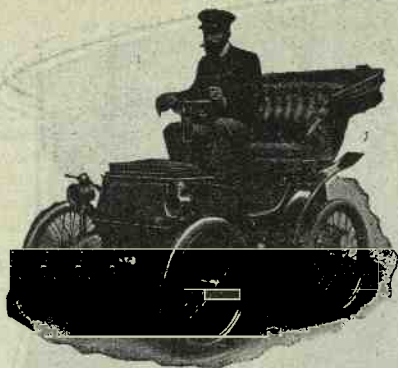


Lilla di Monfort, da Tell VI e Bengy.



Sesia White, da Tell XIII e Lilla.





Ing. Emanuel di A. Rosselli  
Via Nizza, 29 e via Baretto, 2  
**TORINO**

### MOTOCICLETTE

da 1 a 5 HP.

Motori "Lilliput",

applicabili a biciclette.

Motori "Optimus", 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> - 7 - 12 - 24 HP.

per Automobilismo, navigazione, impianti fissi.

**Vetture - Veturlette - Chassis**

Accessori - Carica Accumulatori

**SALA ESPOSIZIONE : CATALOGHI A RICHIESTA**

Volete acquistare

## AUTOMOBILI

di tutte le *Primarie Fabbriche* estere  
modelli 1902, a rapida consegna e rile-  
vante sconto sui prezzi di fabbrica?

Dirigetevi:

**A. GRECO**

MILANO - Via Cappuccini, 6 - MILANO

**AUTOMOBILI D'OCCASIONE**

MILANO

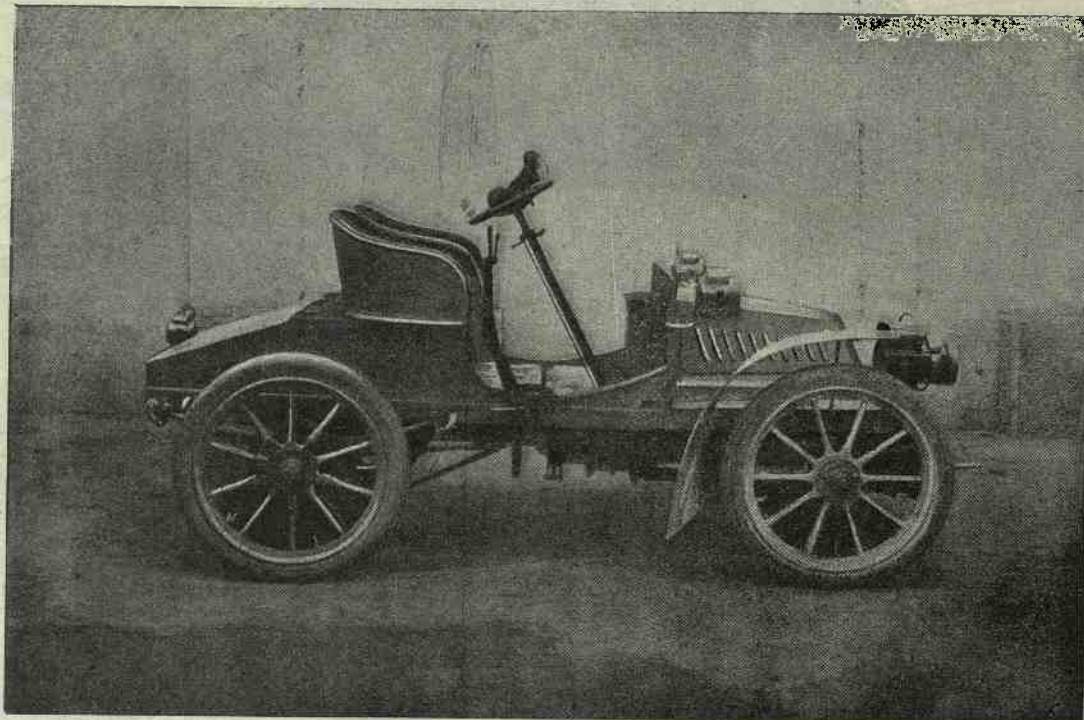
Via Francesco Melzi, 3

## 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.

**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.

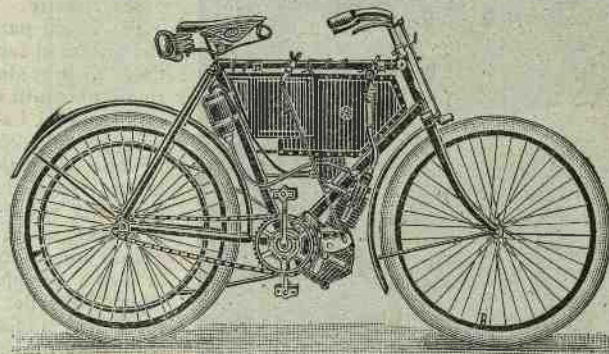
Battelli Automobili

Impianti per motori fissi

Motore Brevettato **Zürcher, Lüthi e C.** da HP 1 1/4 - 1 1/2 - 1 3/4  
montato su bicicletta **NECKARSULMER PFEIL** speciale per motori

Velocità 40/55 Km. l'ora - Peso Motocicletta Kg. 35/40 - Garanzia per 6 mesi

Marcia  
silenziosa  
+++  
Supera  
le più forti  
salite



Minimo  
consumo  
+++  
Massima  
solidità e  
scorrevolezza

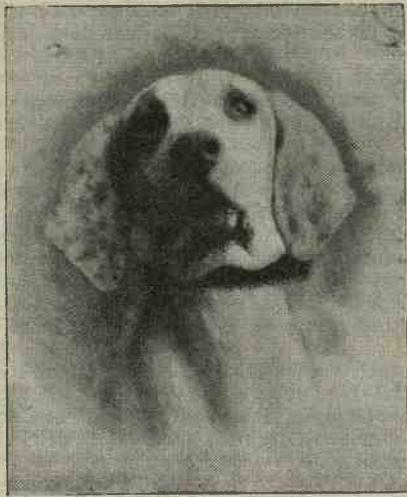
Unico Depositario Generale per l'Italia:

**CORRADO FRERA & C.** Via Carlo Alberto, 33 - MILANO



Lilla ebbe da Tell XIII un'altra cucciolata di cui restano *Sisla York*, *Sesla Whitbe*, *Sesla New* e *Sesla Kruzz*, cucciolata che vinse il premio speciale alle due quasi contemporanee mostre di Milano nello scorso anno, nonché il primo premio in gruppo, unitamente a Dear ed a Lilla, nonché il premio speciale offerto dal Canile Ossolano alla Mostra di Novara.

Ho nominato Dear che il Cerrone acquistò nel '99 e che due volte saltò Lilla, sua consanguinea per parte di Tell VI Ossolano, e ne presento la testa tipica, caratteristica. La prima sventrata, dopo riportato un 2° premio a Milano, subì la avversa sorte che incombeva sul Canile Sesia, e morì di cimurro come moltissimi altri prodotti, malgrado che dalla sponda sinistra del Sesia il Cerrone abbia trasporato



il suo allevamento in più spirabil aere, nelle alte e sanissime colline di Camino Monferrato. La seconda cucciolata è vivente e sana e sarà esposta coi progegnitori alla prossima Mostra di Torino. Dear conta al suo attivo nel '900 due primi premi a Milano, due secondi a Verona, ove ottenne pure un premio speciale; e nel '901 un secondo premio in coppia con Lilla, ed un terzo a Novara.

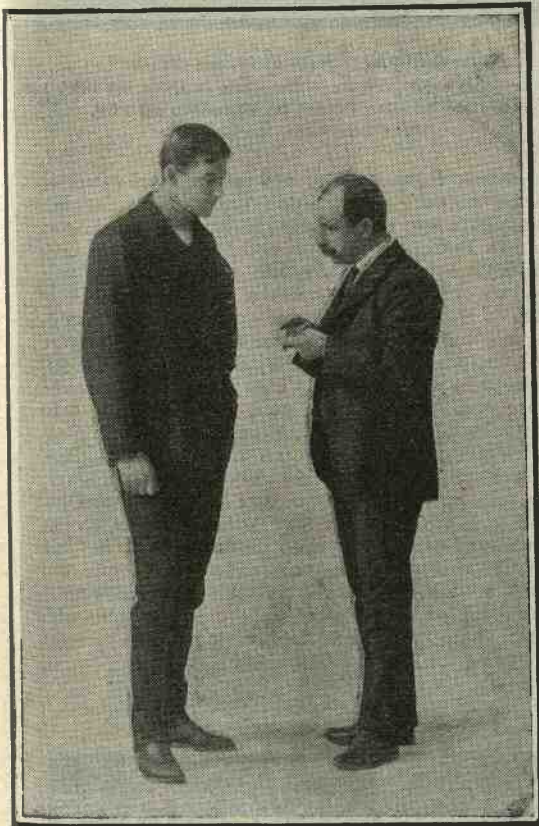
Pare che la dianzi citata dea abbia ora cessato dal perseguire il bravo Cerrone il quale, nei quattro anni di vita del suo canile conta ottantasei vittime del terribile morbo. Io glielo auguro di tutto cuore in premio della sua intelligenza e della sua costanza, doti mercè le quali, *fortuna adiuvante*, egli arriverà certamente ad una cospicua produzione di bracchi leggeri tipici e ben definiti, e con quella omogeneità che è caratteristica di un allevamento razionale, quale il Cerrone seppe conservare a traverso tutte le peripezie sin qui subite.

I. DI TORAZZO.

## STINSON IN EUROPA

Da qualche giorno è arrivato a Parigi il corridore americano di fondo Stinson, che per la prima volta viene in Europa e che si annuncia come uno dei migliori pedali che l'America ha mandato fra noi.

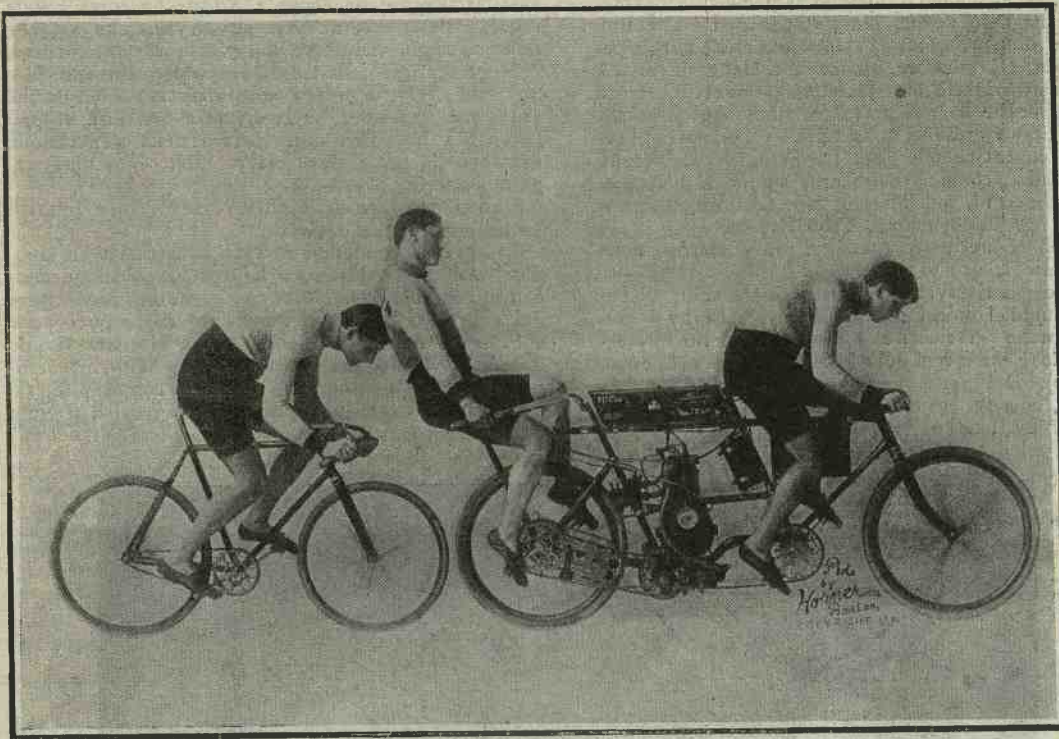
Stinson si misurerà a Parigi nel nuovo velodromo



Stinson e il suo manager Seehan.

di Buffalo, che sta per essere ultimato sotto la direzione del collega parigino Coquelle, col vecchio campione francese Bouhours, l'emulo di Mayor Taylor, il crack europeo che sopravvive a sé stesso e che da tanti anni è tra i primi a rispondere all'appello ogni qualvolta vi è un qualche grande avvenimento.

Stinson si incontrerà prima con Edoard Taylor e forse Robl, e, grazie al nostro Ciclisti Club, è assicurata la sua venuta anche in Italia, e lo vedremo



Stinson dietro il tandem allenatore.

figurare in una delle prossime riunioni del velodromo Umberto I di Torino.

Stinson non ha che 22 anni, essendo nato a Cambridge (Stati Uniti) il 13 novembre 1880, e da soli due anni prende parte a corse.

Dopo sei mesi che correva, Stinson ebbe la ventura di assicurarsi uno dei lauri più invidiati nel mondo ciclistico, il record mondiale dell'ora, che egli batteva il 24 ottobre 1900, riuscendo a coprire per primo la famosa distanza di 40 miglia inglesi, che per le piste americane e inglesi è un termine unico di paragone.

Da allora è rimasto tra i grandi cracks americani e vincitore e vinto, i suoi avversari si chiamarono Mayor Taylor, Elkes, Walthour, Nelson.

È dunque un corridore di un valore reale e provato, e con vivo interesse il mondo sportivo ne attende il debutto in Europa.

Stinson, a differenza del suo compagno nella traversata per l'Europa, Michael, sbarcato in Inghilterra per indossare la casacca del yockey, è un atleta che misura m. 1,85 di altezza. Dalle forme sviluppate, dalla statura altissima, Stinson smentisce la credenza che vuole piccoli i grandi campioni del pedale, quasi che il maggior peso e la maggior superficie che presentano alla resistenza dell'aria non potesse essere fa-

cilmente compensata da una costituzione fisica più forte e più sviluppata.

L'Europa ha un campione che per sviluppo di muscoli e potenza di pedale fa giusto riscontro all'americano Stinson: Robl, *recordman* dell'ora. Un loro incontro sarebbe davvero interessante, e non è difficile che si debba registrarlo al più presto.

Stinson, principe della pista, come tutti gli altri potenti della terra, viaggia col suo seguito, ed egli ha con sé in questo suo viaggio in Europa il suo *manager* Seehan, una specie di segretario amministratore, che tratta i contratti, firma scritte, vigila e sorveglia il suo *poulain*, ne fissa i pasti, i cibi, i divertimenti, le ore di lavoro e di riposo; insomma che è padrone della sua vita e dei suoi pensieri; Stinson ha inoltre un altro *attaché* al suo seguito: Teuzler, direttore generale del servizio di allenamento dei *tandems* e delle biciclette del campione.

## 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 preannunciata 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  
dai 12 ai 16 non compiuti  
dai 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

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.

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 perché qualche giorno prima della corsa sia concesso 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).



## Riunioni ippiche in Italia

(Domenica, 16 Marzo)

**Galoppo: Milano-Palermo. Trotto: Verona**

La prima riunione primaverile indetta dalla Società lombarda si presentava con un programma interessantissimo: il pubblico, almeno il pubblico elegante, non ne ha però veduta l'importanza e si è astenuto. Il *pesage* non presentava l'animazione delle altre giornate: poche le signore, alcune in toilettes invernali, qualcun'altra in eleganti toilettes primaverili, stante il bel sole che ha rallegrato coi suoi raggi il pomeriggio. Erano presenti quasi tutti i proprietari di scuderia: il conte Scheibler, cav. Leonino, cav. Calderoni, conte Talon, conte Rossi-Scotti, signor Dall'Acqua, Fratelli Bocconi, ing. Maroni, cap. Chantre, il signor Ferrati, sig. Tesio, march. Trivulzio, ecc.

Il pubblico nel prato era assai più numeroso e ha dato molto lavoro ai totalizzatori.

Una corsa riservata ai puledri di tre anni, disputata a quindici giorni di distanza dal « Derby » non può a meno di riuscire sotto ogni aspetto interessante. Ed è stato così del « Premio tre anni » (L. 8000, m. 1600). Dei sette partenti (eccettuato *Hator*, da Orbend, che del resto non aveva *chance* di sorta), sei erano prodotti dello stallone erariale Melanion.

ma appena ha richiesto lo sforzo, *Euro* ha corrisposto e con impressionante folate si è staccato per vincere assai facilmente su *Tocsin* e *Atlante*. La corsa è stata regolarissima, eccetto forse per *Royalist* che avrebbe finito assai più vicino, se non avesse scartato in curva.

Mentre prima della corsa i *bookmaker* offrivano *Euro* a  $\frac{1}{1}$ , pel *Derby*, dopo era molto ricercato a  $\frac{2}{1}$ , poiché era voce generale: se la distanza non sarà troppo lunga per lui, *Euro* non troverà nella generazione del 1899 (la quale deve essere molto meschina) chi potrà batterlo.

Che si può dire delle altre corse? Tutte interessanti: sconfitte dei favoriti.

La corsa a vendere è toccata ad *Arietta* di sir Goodluck; il « P. Abbazia » ha dato luogo ad un *death* tra *Pergola* e *Quintillia* che come *Bellini* vincitore del « Premio Redefossi » avevano corso poco bene a Pisa. Le due ultime corse della giornata furono due facili vittorie per la scuderia Cap William; *Beaujolaise* molto ben montata dal suo comproprietario ing. Maroni, ha vinto molto facilmente il « Premio Turco » per *gentlemen*; la vecchia *Aline* (Michelotti)

Giorgina del cav. Rossi, le due sole, su sei, classificate nella seconda gara, non figurarono nella decisiva.

Lo stallone Prince Herschel fu importato dai signori fratelli Giorgi; ad essi è toccata la medaglia d'oro del Ministero d'agricoltura: da alcuni anni però lo stallone fa parte dei R. R. depositi. Egisto Tamberi aveva comperato Duca Herschel dal sig. Ruocco.

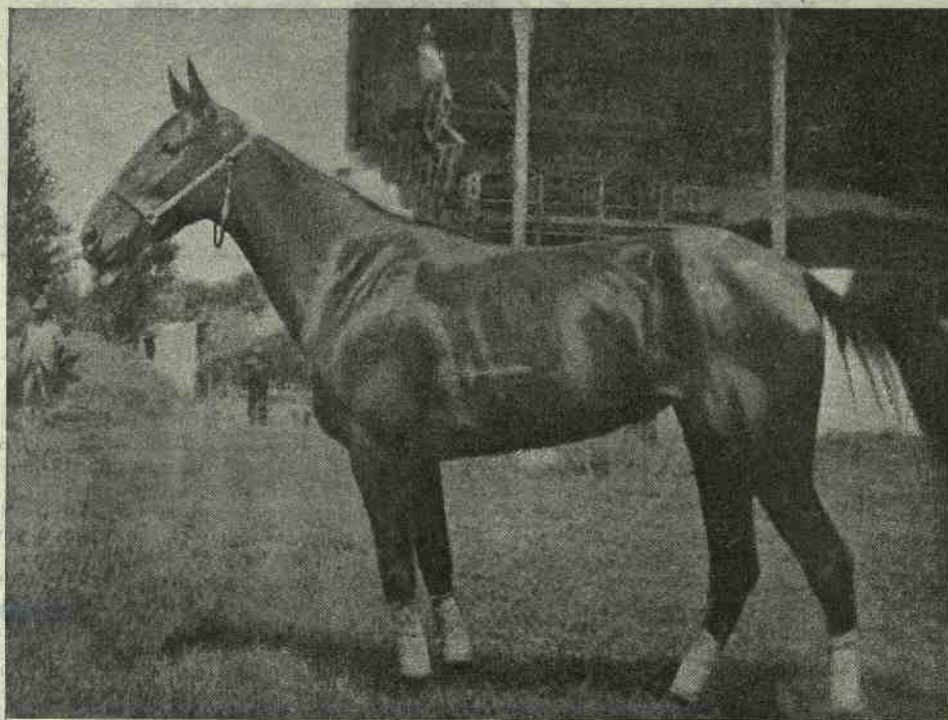
Il « Premio Legnano » fu vinto da *Abnet*, che nel 1899 vi aveva riportato il « Premio Veronetta », trotando in ragione di 1' 27" 8/10 al km. Questa velocissima cavalla, stata acquistata dal sig. Giorgi di Modena in America negli ultimi giorni del 1897, che sin dalle sue prime corse in Italia si era dimostrata valorosissima, era destinata a arrecar allori e quattrini ai suoi proprietari. Senonché dopo aver vinto molte corse in Italia, a Trieste, a Baden nel 1898, il « Gran Premio internazionale » di Nizza nel 1899, ed alcune importanti corse in Italia, per un accidente dovette essere ritirata dal *turf* per oltre un anno. Ricomparsa nel 1900 non vinse corsa; l'anno dopo riuscì quasi sempre piazzata nelle grandi prove internazionali. Essa ha vinto per i suoi proprietari circa L. 35.000.

*Abnet* è forse la più piccola trottatrice comparsa sui nostri ippodromi (misura m. 1 46 di altezza); gli americani la denominarono *Big Little* (grande piccola). Se nulla accadrà in contrario *Abnet* arrecherà ancora in questo anno ai suoi proprietari molti quattrini.

Il « Premio Legnago » aveva radunato in pista *Abnet*, *Belle J. Saracinesca*, *Arlecchino*, *Dixma*; *Abnet* vinse la prima prova in 2 19" 2/5; la seconda in 2' 23" 3/5.

Le altre due corse il « Premio dell'Adige » (L. 1000, massima classe), ed il « Premio dell'Arena » (L. 800, minima classe) furono vinte rispettivamente da *Curzio* dei signori Tamberi-Garginolo e da *Prince* dell'ingegnere Valentini.

HENRY.



*Abnet* f. b., nata in America nel 1892 da Ambassador e Emblem, importata in Italia nel 1892 proprietari sigg. fratelli Giorgi di Modena. Record 1' 25" al km.

Gran parte del pubblico fidava su *Tocsin*, il puledro della Razza Volta, la quale aveva scritturato il jockey Jones, che ha la specialità di vincere il nostro « Derby »; *Tocsin* era offerto a 1  $\frac{1}{2}$ . La sconfitta però di *Euro* a Pisa non aveva sconcertato i suoi sostenitori, tanto che se prima veniva offerto a tre, in ultimo era assai appoggiato a due contro uno: degli altri *Hattira*, che con *Tocsin*, *Royalist*, faceva la sua ricomparsa in pubblico, e *Atlante*, il vincitore di Pisa, erano quotati a 3/1; per molti *Sericana* era l'*outsider* della corsa.

I puledri erano assai ammirati nel paddock, specialmente *Atlante* e *Tocsin* che presentavasi ancora assai grosso. Eccezione per *Hattira* e *Euro*, che, assai nervosi, furono condotti a mano, gli altri si portarono alla *starting-machine* al piccolo galoppo.



*Euro*, m. b., nato in Italia nel 1899 da Melanion e Eutrevue. Vincitore del « Premio del Tre Anni », a Milano. (Questa fotografia rappresenta Euro yearling).

Dopo una splendida partenza i puledri si slanciano al gran galoppo e subito si formano due gruppi: *Euro*, *Tocsin*, *Atlante* e *Sericana* assai vicini galoppavano in testa, gli altri a qualche lunghezza. *Euro* ha bisogno di esser montato assai energicamente: Dewey ha dovuto alzare più volte la frusta, ed anche prima di entrare in dirittura, tanto per mantenersi in testa;

ha riportato con somma facilità il « Premio Case Nuove (*steeple-chase*), che è riuscita una corsa di cavalli stranieri; i partenti erano tutte importazioni.

In tutte le corse, le partenze furono date colla *starting-machine*; il risultato è stato dei più soddisfacenti.

\*\*

L'ultima giornata di corse a Palermo, la più interessante della riunione, ha avuto un discreto successo: *Barsac* dei sigg. Cacace-Ravaschieri ha riportato la sua terza vittoria consecutiva vincendo « l'Handicap della Favorita » (handicap L. 5000, m. 1700); il puledro portava 58 kg. ed ha battuto il vecchio *Roundel* (61), *Kitten*, *Augusta* e *Doriconte*, il puledro che il sig. cav. Petrilli aveva mandato da Roma; esso ha poi vinto il « Premio dei Colli » (L. 1000) contro due nullità *Reigning Beauty* e *Archimede*. Le altre corse, riservate ai cavalli regionali, furono vinte da *Augusta*, *Ansonia*, *Melangelo* e *Spes*.

\*\*

L'esito della seconda giornata di corse al trotto non fu inferiore a quello della prima: il pubblico vi è accorso numerosissimo, dimostrando ancora una volta come sia vivo in esso la passione per simili generi di corse. Una trentina di cavalli poi è ben sufficiente per assicurare l'esito d'una riunione in due giornate, specialmente quando il programma è fatto come quello della Società Veronese, e le varie prove sono distribuite in modo razionale per le diverse categorie di cavalli. Il « Premio di Verona » (L. 5000) riservato ai tre anni e che si disputa in tre gare, una per i puledri, una seconda per le puledre, una terza decisiva per i piazzati nelle due precedenti, ed il « Premio Legnago », una replica del « Premio Veronetta » sono le due corse più interessanti e disputate della seconda giornata.

La vittoria è toccata nel « Premio di Verona » ad un puledro, a *Duca Herschel* (ex-Cicillo da Prince Herschel e Duchessa) di proprietà dei signori Tamberi-Garginolo, guidato dall'ottimo E. Tamberi; secondo fu *Ubaldo*, terzo *Ugo*; le puledre *Aurora* del Berti e

## Spartivento

*Spartivento* è stato ritirato dall'allenamento e sarà quanto prima restituito al suo proprietario cav. Marsaglia di Torino.

*Spartivento* proviene dalla razza del barone di Schikler; fu importato a due anni in Italia dal cav. Strigelli, che lo cedette poi al cav. Marsaglia. A due anni corse non piazzato; a tre anni (allenato da Barchielli) vinse con gran facilità il « gran Premio del commercio », battendo *Saint-Caprais*, *Roundel*, *Bireno*,



*Spartivento* m. gr., nato in Francia nel 1896 da Le Sancy e Sun Shower. — Importato in Italia nel 1898. Vincitore del Gran Premio del Commercio del 1899. Proprietario Cav. Marsaglia.

Marcantonio, Poete, ecc.; fu poi secondo nel « Premio Principe Amedeo » a Torino (vinto da *Saint-Caprais*). Dopo queste sue corse il cav. Marsaglia mandò *Spartivento* in Francia, dove non poté correre; vi fu anzi squalificato a vita, essendo stato esportato dalla Francia prima che vi avesse corso e senza che i suoi certificati ed il suo stato signaletico fossero stati depositati alla segreteria della Società d'incoraggiamento.

A quattro anni portò i colori della Scuderia Torinese e fu in allenamento presso Th. Rook; portando sempre pesi assai alti non poté far gran cosa, e fu sovente anche in modesta compagnia tra i non piazzati; rientrato l'anno appresso nella scuderia Barchielli, portando i colori dei signori Pancamo-Ragusa, vinse sei corse piazzandosi altre cinque volte. Ultimamente, coi colori del sig. Adolfo Ragusa, aveva corso non piazzato il primo giorno a Pisa; nel secondo giorno si azzoppò correndo il « Premio del Serchio », dove giunse terzo; esso vinse in cinque anni circa L. 65.000. Probabilmente sarà ad bito alla monta: come stallone di incrocio potrà essere assai utile; come *Le Sancy*, *Spartivento* è grigio.

em.





# NOTIZIARIO SPORTIVO

La "Stampa Sportiva",  
e la "Rivista delle Corse",

In seguito ad una combinazione fatta col conte Emilio Turati, direttore e proprietario dell'ottima "Rivista delle Corse", di Milano, questo giornale si fonde colla nuova "Stampa Sportiva", e cessa le sue pubblicazioni.

Il conte Emilio Turati, ben noto e apprezzato nel mondo ippico sotto il pseudonimo di "Carlandrea", entra nella famiglia dei nostri collaboratori e tutti gli abbonati della Consorella milanese riceveranno fino a scadenza dell'abbonamento il nostro giornale.

Lieti di questa combinazione, che ci consente di poter sempre più allargare la diffusione della nostra "Stampa Sportiva", e accrescerne il valore, assicurandoci la collaborazione di una delle più spiccate personalità del mondo sportivo italiano, ne diamo l'annuncio ai vecchi e nuovi nostri lettori, orgogliosi di essere chiamati a continuare un giornale come l'ottima "Rivista delle Corse", che tanta autorità aveva saputo acquistarsi nel giornalismo ippico.

E nel dare al conte Emilio Turati il rispettosissimo benvenuto nella famiglia dei nostri collaboratori, presentiamo a nome dei suoi antichi e nuovi lettori l'espressione del più vivo cordoglio per la recente sventura che lo ha colpito colla perdita della madre contessa Turati-Ponti.

## AUTOMOBILISMO

«LA STAMPA SPORTIVA» venne cortesemente invitata a farsi rappresentare nel Comitato sportivo della Nizza-Abbazia, nominandosi un delegato che fu scelto nella persona dell'avv. Cesare Goria Gatti, nostro condirettore. Siamo grati di questa cortese dimostrazione al benemerito ed operoso Comitato e ci disponiamo a concorrere volentieri per la felice riuscita del grande avvenimento sportivo.

LA COPPA BERTEAUX, splendido ed artistico ricordo che il simpatico motorista francese volle fosse opera di un artista italiano, è stata ultimata in questi giorni e rimarrà in deposito presso il C. A. d'Italia fino alle prossime corse. Venne modellata ed eseguita dallo scultore signor Celestino Fumagalli, chiarissimo allievo di Leonardo Bistolfi. Per desiderio del donatore la coppa deve essere destinata ad una gara da disputarsi fra i vari clubs italiani. Verrà disputata per la prima volta nella prossima riunione a Torino.

UN CONVEGNO TOURISTICO-SPORTIVO in occasione dell'esposizione di automobili sta organizzandosi per cura della Sezione torinese del T. C. I., della quale è anima l'infaticabile conte Capponi Trencà, capo console.

MOTOR CYCLING è il titolo di un nuovo periodico edito a Londra e che si dedicherà esclusivamente alle motoci-

clette. Al nuovo confratello sinceri auguri.

UNA FEDERAZIONE MOTORISTA ha raggruppato i 72 clubs automobilisti degli Stati Uniti sotto la presidenza del sig. Martinek, membro dell'A. C. d'America.

S. A. LA PRINCIPESSA LAETITIA approfitta delle splendide giornate primaverili per fare frequenti e lunghe gite in auto. Giorni sono si spinse sino a Casale ove, fermatasi pochi minuti, venne riconosciuta da una popolana e le si improvvisò una ossequiosa dimostrazione.

UN NEOFITA MOTORISTA è l'avv. Peano, che acquistò giorni sono una splendida 12 HP al garage Alessio e diede prova di non comune intraprendenza guidandola subito con grande sicurezza. Complimenti.

MICHELIN offrì ai partecipanti della Nizza-Abbazia i seguenti premi:

*Corsa di velocità*  
Vetture da 650 a 1000 kg. frs. 1,00 per km.  
» da 400 » 650 » » 0,70 »  
» da 250 » 400 » » 0,50 »  
Motocicli . . . . . » 0,15 »  
Motociclette . . . . . » 0,10 »

*Corsa turisti*  
Vetture oltre i 650 kg. frs. 0,60 per km.  
» da 400 a 600 » » 0,45 »  
» da 250 » 400 » » 0,30 »  
Motocicli . . . . . » 0,15 »  
Motociclette . . . . . » 0,10 »

NARCISO QUELLIEN, redattore del Journal Officiel, attraversando sbadata-

mente il boulevard Port Royal a Parigi, venne investito da un'auto in corsa e morì sul colpo.

UN AUTOMOBILE ELETTRICO A TROLLEY di sistema molto semplice e pratico venne recentemente costruito dalla casa Halske e Siemens. L'automobile, destinata a pubblici servizi di trasporto, prenderebbe la corrente elettrica, come i trams ordinari, da un doppio filo aereo, mediante due trolley ad asta ingegnosamente disposti. Le prove di questo nuovo sistema hanno dato soddisfacentissimi risultati.

ISCRIZIONE ALLA NIZZA-ABBZIA. — 1. Mercedes I, vettura Mercedes, categoria velocità; 2. id. II, id., id.; 3. id. III, id., id.; 4. id. IV, id., id.; 5. id. V, id., id.; 6. Paul Chauchard, vettura Panhard-Levassor, id.; 7. Arthur Simon, id., id.; 8. Jacques Gondoin, id., id.; 9. Darracq I, vettura Darracq, id.; 10. id. II, id., id.; 11. id. III, id., id.; 12. id. IV, id., id.; 13. id. V, id., id.; 14. id., VI, id., id.; 15. Mark Mayhew, categ. turisti; 16. de Farconnét, vettura Turcat-Méry, categ. velocità; 17. Damoy-Picon I, id., id.; 18. id. II, id., id.; 19. id. III, id., categ. turisti; 20. Gasté, vettura Société Automotrice, categoria velocità; 21. Popp, id., id.; 22. Fourret, vettura Cottareau; 23. Gardner Serpollet I, vettura Serpollet; 24. id. II, id.; 25. id. III, id.; 26. id. IV, id.; 27. id. V, id.; 28. id. VI, id.; 29. id. VII, id.; 30. id. VIII, id.; 31. de Knyff, vettura

## Automobili Darracq

Sori, 19 febbraio 1902.

Egregio Signor E. Wehrheim

**TORINO**

Ho ricevuto lo splendido Catalogo illustrato Darracq e la pregiata sua lettera di ieri.

Conosco, dirò così, personalmente la Darracq per aver più volte, in Francia, montato quella d'un mio amico, e ne apprezzo tutti i pregi, tanto che se dovessi decidermi per una vettura, non esiterei nel far cadere su di essa la mia scelta.

Per ora però sono costretto di fare un viaggio all'estero, ma al ritorno da tale viaggio farò una scappata a Torino e mi procurerò il piacere di accettare la sua offerta circa la visita e l'esame della nuova Darracq 1902, che ho sentito molto vantare.

Ringraziandola per la sua sollecitudine, La prego gradire i miei saluti.

Devotissimo

Conte L. de B.

Torino, 23 1902.

Signor E. Wehrheim

**TORINO**

Unito a questa mia vi accludo vaglia di L. 7000 per una vettura Darracq nuovo modello 1902, di 9 HP., che vi prego consegnarmi il più presto possibile.

La Darracq di 7 HP., che acquistai 10 mesi fa da voi, la cedo a mio fratello il quale è divenuto attualmente chauffeur.

Non posso che dichiararmi soddisfattissimo della vettura acquistata da voi. Questa mi ha servito durante 10 mesi ed ho fatto nell'estate più di 10.000 chilometri senza alcuna « panne » (guasto). Il motore e tutto il meccanismo hanno sempre funzionato bene. Le gomme egualmente e si direbbe che sono nuove.

Il modello Darracq 1902 che mi avete fatto provare mi piace molto e credo che sia il più perfezionato fra quanti ne ho visti finora.

Pregandovi, ecc... distintamente vi saluto.

A... B...

Gli originali di queste due lettere si trovano presso di me a disposizione dei clienti che desiderassero prenderne visione

**E. WEHRHEIM, Via Silvio Pellico, 24 - Torino.**



## Licenza Dunlop

La Ditta Frera & C. ha acquistato L'ESCLUSIVA LICENZA PER L'ITALIA pel brevettato disegno Dunlop Antislipping (come a figura) d'applicare alle sue rinomate Coperture Monopol e procederà a termini di legge contro chi tentasse imitarlo.



**Panhard-Levassor**, categoria velocità; 32. Villain, vettura *Villain*, id.; 33. Howard Johnston, categ. turisti; 34. Baron J. de Bellet, vett. *Panhard-Levassor*, id.; 35. Pinson II (Farman) id., categ. velocità; 36. id. III (Teste), id., id.; 37. G. Berteaux, id., id.; 38. Comte Béla R. Zichy, vett. *Mercedes*, cat. turisti; 39. G. Audran, vettura *Cottareau*, categoria velocità; 40. Cornilleau I, vettura *Décauville*, id.; 41. id. II, id., id.; 42. Schiff, vett. *Panhard-Levassor*, categ. turisti; 43. Baron de Zuylen, id., id.; 44. Baron de Caters, vettura *Jenatzy*; 45. Gray Dinsmore, vett. *Daimler*, categ. turisti; 46. Cav. Ub. Tonietti, vett. *Panhard-Levassor*, id.; 47. Cormier (motocycle) categoria velocità; 48. Baron de Bary, vettura *Peugeot*, categ. turisti; 49. De Dion Bouton (motocicli) categ. velocità; 50. id., id., id.; 51. Pinson IV, vettura *Henri Farman*, id.; 52. Marchese Bourbon del Monte, vettura *Panhard-Levassor*, id.; 53. Baron de Dietrich, vett. *de Dietrich*, categ. turisti; 54. Baron A. de Turckheim, id., id.; 55. de Marsillac, vett. *Panhard-Levassor*, categ. velocità; 56. Comte F. de Rue, id.; 57. Cav. M. Lanza, vett. *Lanza*, categoria turisti; 58. Princ. L. Strozzi, vettura *Rondini*, cat. velocità; 59. Cycles Gladiator, vettura *Aster-Gladior*, cat. turisti; 60. Baron T'ierclais de Wommerson, vett. *Germain*, id.

## CICLISMO

**IL NUOVO VELODROMO DI PARIGI.** — La costruzione del velodromo Buffalo a Neuilly, diretto dal giornalista Robert Coquelle, è terminata. Si inaugurerà il giorno di Pasqua. Su questa pista correranno quest'anno i più noti *sprinters* e *stayers* d'Europa e d'America.

**MEYERS RITORNA ALLA PISTA.** — Il belga Meyers, che si era ritirato dalla pista, scrive al *Vélo* una lettera, con cui annuncia di partecipare quest'anno alle corse. Egli arriverà a Parigi nella settimana prossima.

## SCHERMA

**MASANIELLO PARISE, MAESTRO DI S. M.** — Il noto schermidore cav. Masaniello Parise, direttore della Scuola Magistrale di scherma, è stato nominato Maestro d'armi onorario di S. M. il Re.

**IL TORNEO FRANCO-ITALIANO.** — Il 13 sera, al Royal Palace Hôtel di Londra, si tenne un'accademia di scherma fra gli italiani Pini, Colombetti, Galante e Tagliapietra, ed i francesi Bergès, Kirschoffer, Mérignac e Mimiagne. Il Re assistette agli assalti. Per desiderio di Pini si abbandonò il carattere internazionale dello scontro. Il *match* si è considerato una serie di assalti individuali.

Il re Edoardo VII ha complimentato il francese Breitmayer, dirigente gli assalti ed ideatore del torneo.

**UNA SFIDA DI PINI.** — Pini ha inviato una lettera ai giornali, protestando contro le informazioni, secondo cui gli schermidori francesi sarebbero vincitori al *match* franco-italiano a Londra. Dice che non fu un *match*. Vi furono infatti soltanto degli assalti individuali, con vantaggi e svantaggi d'ambo le parti. Pini lancia una sfida a Kirschoffer. La sfida fu rilevata.

**IL MATCH PINI-KIRSCHOFFER.** — La vittoria di Pini. — Martedì vi fu la prima partita del *match* Pini-Kirschoffer. Vi assistevano venti maestri di scherma. Alla prima ripresa Kirschoffer attacca e tocca Pini con quattro colpi contro tre. Alla fine della seconda ripresa i due avversari hanno ciascuno otto colpi. Alla terza ripresa Kirschoffer attacca vigorosamente Pini, che para con meravigliosa sicurezza e tocca due volte l'avversario; l'ultimo colpo suscita una viva discussione. Kirschoffer pretende che il fioretto dell'avversario si è rotto sulla sua ma-

schera e che il tronco abbia toccato il petto. I testimoni decidono la vittoria a Pini.

## CACCIA

**A NAPOLI E IN SICILIA** è cominciata la risalita dei volatili.

A ROMA si va ammazzando qualche uccello di palude, specialmente in questi ultimi giorni.

A COTRONE e nelle Calabrie di quella plaga si sono fatti quest'anno, sebbene in ritardo, i migliori carnieri a beccacce. Fra i migliori vanno notati quelli del marchese Eugenio de Mayda, appassionato e valente cacciatore.

Colà ferve ora la caccia alla lepre.

A TREBISACCI i signori Filippo e Pasquale Pelliciani, Giuseppe Trotta, Giovanni Scardinali, Vincenzo Carrieri, Paolo Colavita, tutti da Gravina di Puglia, unitamente al signor Giovanni Miraglia di Terranova di Pollino, ospiti del signor Pietro Calvoso, fecero quattro giornate di caccia al cinghiale nella decorsa settimana, e moltissimi ne vennero scovati e sette uccisi.

A RAVENNA quei cacciatori, non potendo recarsi a caccia a causa dell'ingrossamento delle acque, fanno circolare una petizione al Ministero, che ha raccolto già un paio di migliaia di firme per vietare la caccia notturna.

NELLA TOSCANA si ammazza qualche germano reale e qualche beccaccino, però in proporzioni minori dello scorso anno.

A MONTALTO il marchese Guglielmi nelle varie cacce grosse, a tutto lo scorso mese, aveva ammazzato 475 capi fra cinghiali e capri.

NELLA CAPITANATA E NEGLI ABRUZZI, oltre la lepre, si ammazzano ancora le allodole, che vengono spedite ai capoluoghi di provincia e a Roma.

## TIRO



IL GIORNO 12 fu disputato il campionato *Challenger-Cup*. Il tiro riuscì animatissimo. Grande il concorso del pubblico.

Inscritti 58 tiratori. Il primo premio venne assegnato al signor

Abbati Placido, di Parma, che uccise piccioni 16 su 16. Il secondo premio, di L. 300, a Grasselli Ippolito, di Cremona, detentore della coppa guadagnata lo scorso anno con lo stesso tiro; uccise piccioni 15 su 16. Il terzo premio, L. 200, venne assegnato a Villani Ermete, di Bologna, che uccise piccioni 14 su 15. Il quarto, L. 100, a Paratico Emilio, di Brescia, che uccise 13 piccioni su 14.

## ATLETICA

**L'INAUGURAZIONE DELL'ANNO SPORTIVO ALLA SOCIETÀ' PODISTICA ATALANTA.** — Domenica,



16 marzo, molto pubblico assisteva in piazza d'Armi alle gare podistiche indette dall'Atalanta, le quali, sotto la zelante direzione del presidente Maggioni, ebbero un esito riuscitissimo.

Nella gara di resistenza arrivò: 1. Gila in 16' 58"; 2. Menaldo; 3. Bonetto; rit. Lanza.

Nella gara di marcia arrivò: 1. Sabel in 28"; 2. Giannuzzi; 3. Gai; Il percorso era di 4.500 m.

Nella corsa di velocità (m. 400) arrivò: 1. Bonetto in 58"; 2. Pascual in un minuto; 3. Menaldo; 4. Lanza; rit. Gila.

Dopo le gare ebbe luogo nel locale della Società una bichierata riuscita ottimamente.

**CAMPIONATO ATLETICO.** — Il Club Sport Audace della nostra città fece disputare il suo campionato sociale di atletica. Vincitore fu Esiro Gamba con punti 157, 2° Fantino, 3° Longino, 4° Cigola.

**UNA CORSA DI SEI GIORNI A FILADELFIA.** — Nella corsa podistica di sei giorni, chiusasi domenica, 16, a Filadelfia, riuscì vincitore Cavanaugh coprendo miglia (582) 2°, Fohney (514) 3°, Tracy (503) 4°, Day (500).

## Corrispondenza

Roma. — Marabini. Si diriga al nostro rappresentante signor Leonelli, Galleria Margherita, scala IV. Firenze. — Baroni. Il corrispondente lo abbiamo già. Comunque accetteremo volentieri fotografie. Zurigo. — Geraci. Non conosciamo la protesta. Il nostro giornale non si è mai occupato né si occuperà di pettegolezzi. Ivrea. — Vugliano. Ci dispiace. Costà siamo già provvisti. Bergamo. — Cicogna. Grazie. Va benissimo. Mandi sempre. Messina. — Donati. Già impegnati con un abbonato.

AUDASSO PAOLO gerente responsabile.

**AUTOMOBILI D'OCCASIONE**  
Darracq 7 HP tonneau con dais in perfetto stato, L. 5000.  
Dion 5 HP nuova, L. 4500.  
Vetturetta due posti, L. 8500.  
Vetturetta Virinet 2 posti, L. 100.  
E. Wehrheim, Torino, via Silvio Pellico, 24.



## BARNETT & SCOTTI

MILANO

Materiale di costruzione ed accessori per Velocipedi

CONCESSIONARI ESCLUSIVI PER L'ITALIA DELLE RINOMATE SERIE:

**"CITO"** dello Cito Fahrradwerke di Colonia. Serie per BICICLETTE, TANDEMS, FURGONCINI.

**"KYNOC"** 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

**BLOCCO 500 BICICLETTE BLOCCO**  
provenienti da cessata fabbrica estera modello ultimo, pneumatici ottimi a L. 125 e L. 150 complete di accessori. Si spediscono dietro pagamento anticipato oppure un terzo anticipato ed il resto contro assegno. Trasporto a carico dell'acquirente.  
\* POLLI — Via Metastasio, 3 — Milano \*

## VETTURETTE

5 Cavalli

Motore verticale avanti

Velocità fino a 45 km. all'ora.

Prezzo Franchi 3500.

## Vetture leggere

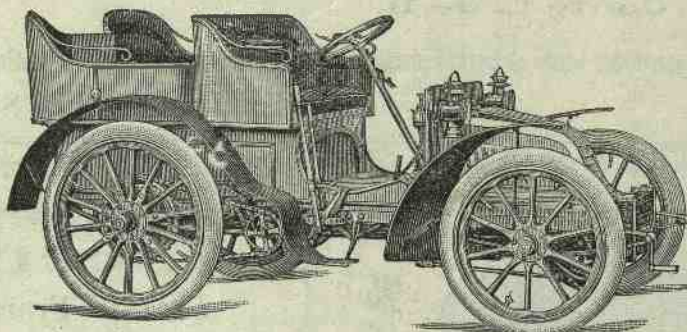
Cavalli 6 1/2

Motore verticale avanti

Monocilindrico.

## PEUGEOT

Ing. A. Tacconis Rappresentante Generale per l'Italia



DITTA CARLO FESTA E C°

ROMA - Via Due Macelli, 59 B - ROMA

Gran Garage con Officina per Riparazioni

ROMA - Via Corsi, 18 - ROMA.

## VETTURE

10 e 20 Cavalli

Motore verticale avanti

4 Cilindri

Velocità fino a 80 km. all'ora.

## Vetture leggere

8 Cavalli

Motore verticale avanti

2 Cilindri.



# Importantissimo!!

Volete avere delle gomme della massima scorrevolezza e di lunga conservazione?

Acquistate i nuovi pneumatici



Marca di Fabbrica

## DUNLOP

ORIGINALI di quest'anno a GOMMA NERA, tipi per Bicicletti, Motocicli e Vetture automobili.

Le Coperture e Camere d'aria **DUNLOP** originali portano impressa, ben distintamente, la qui controsegnata marca di fabbrica. Raccomandiamo quindi di rifiutare quei pneumatici non portanti tale marca che venissero offerti per

**DUNLOP originali.**

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) L<sup>td</sup>

MILANO - Via Fatebenefratelli, 13 — Deposito in TORINO Via Lagrange, 41.

*Un'altra prova della popolarità sempre crescente della importante marca di Pneumatici* **CONTINENTAL.**



# 25 %



del totale delle ruote che figurano all'Esposizione Automobilistica di Marsiglia

**SONO MUNITE DI PNEUMATICI**

# CONTINENTAL

Continental Caoutchouc & Guttapereha Co. - Hannover

Rappresentante con deposito per l'Italia: CESARE CURJEL - Foro Bonaparte, 52, Milano.

PARIGI - Rue Brunel, 18.

LONDRA - 64/65, Holborn Viaduct.



# 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	" "