

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Aereostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

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



Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

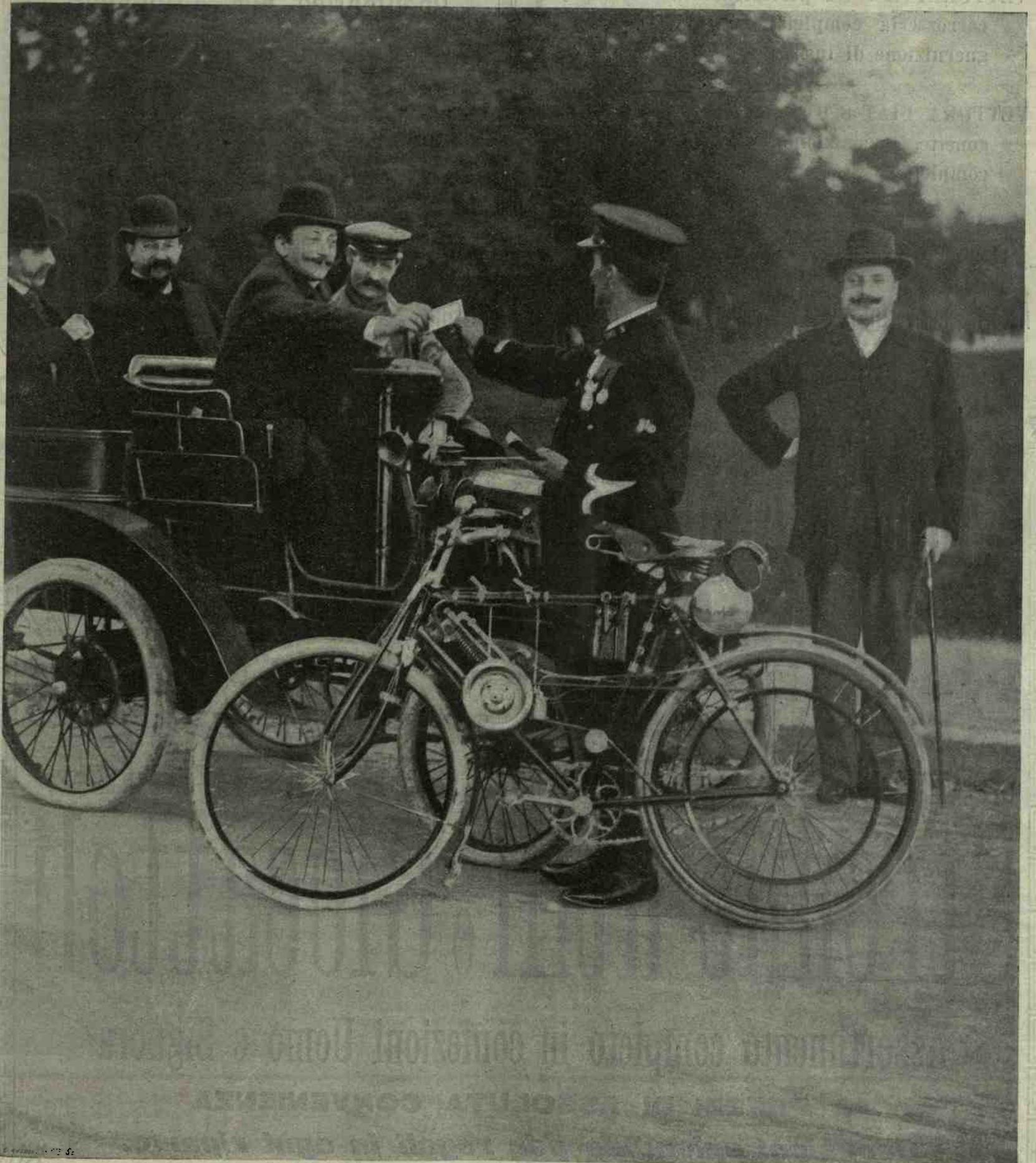
(Conto corrente nella Posta).

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

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

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale



Il primo agente *chauffeur*, che vigila a Parigi sulla velocità degli automobili, incomincia la serie delle sue contravvenzioni.

AUTO-GARAGE ALESSIOVia Orto Botanico, 13 - **TORINO** - Via Orto Botanico, 13

Sono pronte per la consegna
le **VETTURETTE DE-DION** nuovo tipo

VETTURETTA POPOLARE orig. De-Dion 6 HP
con carrozzeria completa a 2 posti L. 4500

VETTURETTA 9 HP perfezionata *3 Velocità*,
carrozzeria completa, tonneau o phaeton,
guernizione di lusso L. 9000

VETTURA FIAT 8 HP, mod. 902, tonneau-Va-
gonette, guernizione extra lusso,
completa L. 8000

Deposito accessori e parti di ricambio

Assortimento vestiti in cuoio e fourure per automobilisti

Deposito e Rappresentanza: **PHARI BIERIOT.**



GAULOIS

Pneumatico per Automobili

È vulcanizzato interamente sul suo scheletro.

È di scorrevolezza massima avendo sezione ovale.

È di lunga durata e robustissimo.

Assortimento completo presso gli Stabilimenti
già **BENDER & MARTINY**

TORINO - GENOVA - MILANO - NAPOLI - PADOVA

Società Anonima - Capitale versato L. 1.500.000

Torino - ALLE CITTÀ D'ITALIA - Torino

FRATELLI BOCCONI

Domenica 7 DICEMBRE e giorni successivi

ESPOSIZIONE SPECIALE

Strenne utili e Giocattoli

Assortimento completo in confezioni Uomo e Signora

A PREZZI DI ASSOLUTA CONVENIENZA

Occasioni splendide per regali in ogni riparto.

Il Congresso dei Cacciatori Italiani

Per invito della Federazione dei cacciatori italiani, si adunavano a Congresso a Roma nei giorni 28 e 29 del novembre scorso, un forte numero di cacciatori e le rappresentanze delle maggiori nostre associazioni cinegetiche per discutere importanti questioni, prima fra esse l'eterna proposta della legge unica sulla caccia.

Il problema era vecchio, ma le energie che ne tentavano la soluzione nuove, prima fra tutte la Federazione Cacciatori, una forte e fiorente associazione che in pochi anni di vita ha raccolto in un fascio poderoso le principali energie del campo cinegetico, a cui presiede l'on. Roselli (uno dei più giovani e intelligenti membri del Parlamento

- 2° Togliere ai Consigli Provinciali la facoltà di determinare le epoche del divieto (proposta dell'Unione cacciatori del Piemonte ed accettata);
- 3° Provvedimenti per l'osservanza delle disposizioni di legge;
- 4° Proibizione della caccia colle reti (accettato il divieto in primavera e diritto limitato in altre stagioni);
- 5° Pratiche colle amministrazioni ferroviarie per ottenere ribassi sul trasporto dei cani condotti dal cacciatore (proposta Delor accettata).

Su questo importante Congresso ci proponiamo ritornare avendo pregato qualcuno degli amici



della *Stampa Sportiva* che vi ha partecipato a scrivercene dettagliatamente.



L'on. Roselli

Presidente della Federazione e del Congresso.

italiano e cacciatore appassionatissimo). A lui valorosamente s'unirono il cav. Franceschi, instancabile cultore di cose cinegetiche, il cav. Lavoratti di Pescia, autore d'un progetto di legge sulla caccia, l'ex on. Tassi, l'on. Landucci (propugnatore d'un progetto di legge), il conte Vittorio Perozzi, l'on. De Amicis, l'avvocato Jacoucci, l'on. Abignente, ecc.

All'inaugurazione del Congresso intervenne il ministro Baccelli che in un forbito discorso mostrò intendere tutta l'importanza e la necessità di una più completa e moderna legislazione sulla caccia, e promise di seriamente occuparsi della legge, che spero presentare fra non molto all'approvazione del Parlamento.

La Presidenza del Congresso venne costituita dell'on. Roselli presidente; prof. Postempi, onorevole Callaini, on. Abignente, avv. Jacoucci vice-presidenti; conte Perozzi, avv. Leonelli, dottore Jorio segretari.

Avevano aderito ed erano rappresentate al Congresso le seguenti associazioni: Società di Sport di Ancona, la Società cacciatori di Venezia, la Società cacciatori di Fabriano, la Società cacciatori di Piacenza e la Lega cacciatori di Milano, la Società cacciatori di Valdinievole, la Società Pro-Avibus, e la Sezione Federazione cacciatori di Firenze.

Le proposte all'ordine del giorno erano:
1° Dell'opportunità di una legge unica sulla caccia (che fu ammessa ad unanimità);

La prima sportswoman d'Italia

Un biglietto della Casa di S. M. la Regina Madre, datato dal Castello di Stupinigi il 30 novembre u. s., ci accompagnava l'adesione di S. M. all'elenco degli abbonati della *Stampa Sportiva* per l'anno 1903, e siccome questa lusinghiera attestazione di gradimento ci giunge mentre appunto ci accingiamo a parlare del vivo interesse che Margherita di Savoia ha conservato per ogni manifestazione sportiva, non abbiamo voluto tacerla in questi brevi cenni che dedichiamo a quella che a giusto titolo venne proclamata la prima sportswoman d'Italia.

Vive ancora adagiata in fondo al nostro occhio la radiosa visione di Margherita di Savoia, prima Regina d'Italia, che passa tra il suo popolo, che ama e da cui è tanto amata, coronata del doppio serto della regalità e del fascino invincibile. Quel suo magico sorriso, fatto di bontà e di bellezza, rimane per noi, che da fanciulli abbiamo imparato a conoscerlo, un ricordo dolcissimo che si confonde con quello della buona Madonna che la mamma ci ha insegnato a pregare e inconsciamente diamo nei nostri sogni alla immagine divina il volto e il sorriso della nostra Regina.

Ma la folgore è caduta sulla quercia, e schiantandola ha atterrato l'edera tenace che viveva ad essa avvinta. La mano del dolore si è gravata sulla casa dei nostri Re, e strappando all'Italia il Re buono, ha oscurato il nostro cielo, vedovandolo del sorriso della sua compagna.

Oggi la prima regina degli italiani vive appartata dolente e lungi dal trono, e se ancora può sorridere, il sorriso di Margherita di Savoia si è fatto pallido e scolorito attraverso le gramaglie come povero e timido raggio di sole in un grigio e freddo tramonto autunnale.

Ma nell'abbandono di tutto quanto un giorno le faceva bella la vita, in questa sua esistenza fatta solo di rimpianti, sopravvive qualche cosa che non è ricordo, vi è ancora qualche corda che vibra e i cui suoni interrompono e rendono meno dolente il lutto della nostra Regina.

E questo timido fuoco che rimane fra le ceneri d'un passato che è d'ieri e sembra assai lontano, è la sua passione per lo sport.

Chi scrive ricorda infatti nella passata estate frequenti incontri con un grigio automobile su cui avvolta in nero cappuccio, sconosciuta, Margherita di Savoia, accompagnata da piccolo seguito, trascorreva le belle strade del nostro Piemonte, chiedendo a quelle rapide corse, a quel succedersi di svariati spettacoli, nuove sensazioni e momenti d'oblio ai cupi pensieri che hanno presa stanza nella sua mente.

E giungeva ai piccoli paeselli disseminati tra le gole delle montagne, arrivava a quei villaggi alpini che tante ore di gioconda festività le ricordavano, sperando di riviverci incognita qualche ora di dolcissima rimembranza.

Ma la voce che essa era là, rapidamente si diffondeva, e quei buoni montanari che ben la conoscevano per averla incontrata sulle più alte vette delle loro montagne, accorrevano a inchinarsi alla bella Regina, la sola che essi riconoscono e riconosceranno qualunque vicenda d'eventi colpisca il trono.



La Regina Margherita alpinista (costume della valle di Gressoney).

L'automobile però non ha fatto dimenticare a Margherita di Savoia che fu alpinista invitta, e se ormai non tenta più l'alta montagna, rimane amante del moto, dell'esercizio e del camminare, e solo pochi giorni fa la cronaca registrava una sua passeggiata a piedi da Stupinigi a Moncalieri fatta in odio alle leggi dell'etichetta.

Così vivendo lontana dal mondo della politica e dai fasti della corte, la prima Regina degli italiani non è tramontata pel mondo sportivo e allo sport chiede qualche ora di svago e di oblio che dia un diverso corso ai suoi pensieri e interrompa quel ritiro pieno di rimpianti e di raccoglimento,

Nino G. Calmi.



Serie: Stella - Lion - Vittoria - Dürkopp - Components
sono le migliori per costruire **BICICLETTI PERFETTI**
M. TÜRKHEIMER - MILANO

Duelli per ridere

Il grande Ferravilla non saprebbe trovare una invenzione più spiritosa per esilarare il suo pubblico: caricare delle pistole con palle... di cera.

Eppure chi le ha inventate non è un umorista, e, a quanto sembra, non ha fatto questa invenzione per tener allegra la povera umanità sofferente.

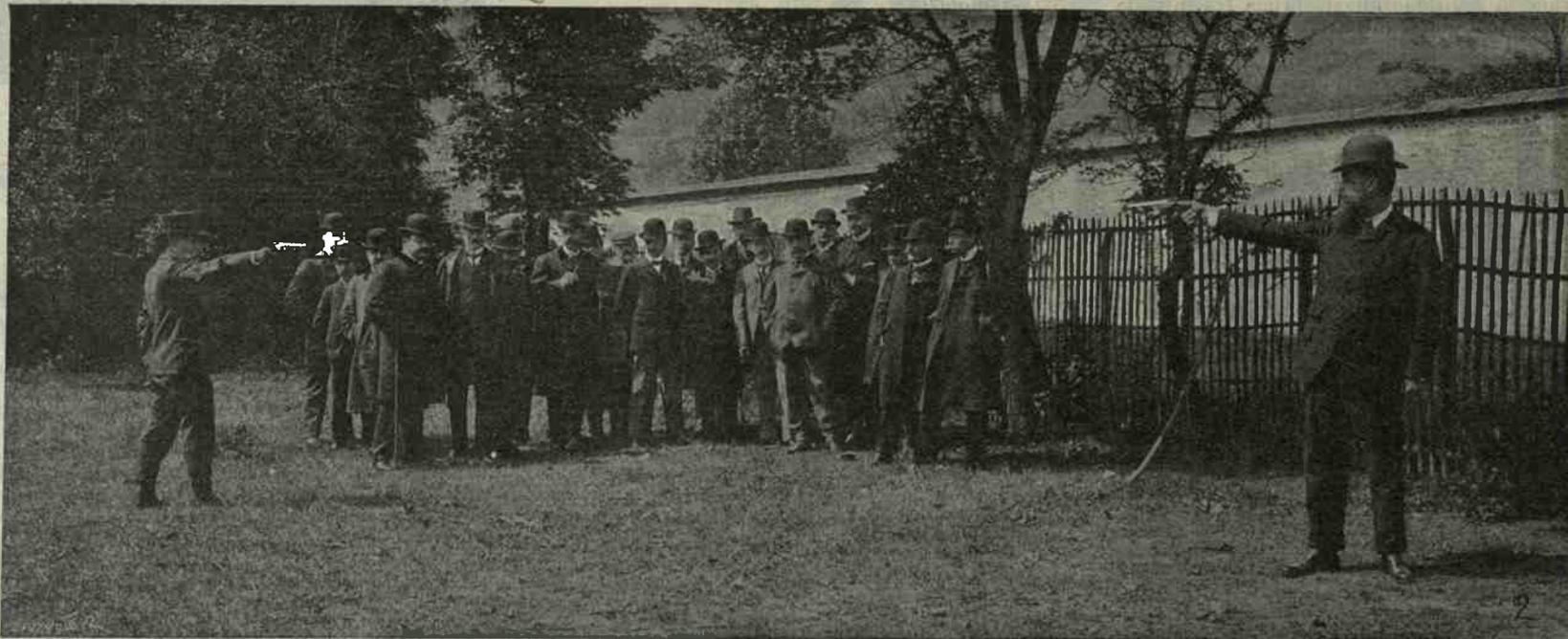
Si tratta d'un dottore francese, certo Devillers,

vava pochi entusiasti, e per lungo tempo dovette fare suo bersaglio gli alberi o il cappello degli amici a loro insaputa. Finalmente trovò un coraggioso, certo Barillier, che accettò di scendere a duello con lui, esigendo però l'uso della maschera da scherma e d'una lunga casacca di grossa tela.

Solo dopo lunghi esperimenti si decise di abbandonare ogni riparo e scendere a duello a viso scoperto. Quel primo esempio ha trovato imitatori, e da allora si susseguono a Parigi i *matches*

carrettieri (più ciuchi dei medesimi) ha inventato i regolamenti municipali, le leggi governative, le multe, le contravvenzioni, i processi e il carcere. Sissignore, anche il carcere, e nella cronaca dei giornali parigini risuona quasi giornalmente l'eco dei lamenti di *chauffeurs* e *chauffeuses*, che portano nomi tra i migliori dell'arte e dell'aristocrazia, a cui la passione pel *teuff teuff* è costata (oltre tutto il resto) anche qualche notte di prigione.

Ecco una nuova classe di delitti che con quelli politici, non disonora: i delitti sportivi.



Un match a viso scoperto.

appassionato e valente schermitore, il quale ha trovato una cartuccia perfettamente uguale a quella ordinaria e che viene caricata colla stessa dose di polvere, ma che invece della palla di piombo ha la palla di stoppa, imbevuta di cera e grasso.

Da seri e replicati esperimenti fatti, è risultato che queste palle sono completamente inoffensive e si arrestano senza fare alcun danno al primo ostacolo che incontrano. Le maggiori difficoltà che l'egregio medico inventore ha dovuto superare, non furono quelle della invenzione di queste palle, ma piuttosto per dimostrare agli altri la bontà della sua scoperta. Egli proponeva infatti ad amici e conoscenti suoi di misurarsi in duello con lui alla pistola con palle inoffensive, e dimo-

di pistola con palle inoffensive, nei quali i concorrenti servono reciprocamente di bersaglio all'avversario.

Il nuovissimo sport ha incontrato favore ed è da molti praticato come un esercizio e un allenamento a possibili duelli alla pistola.

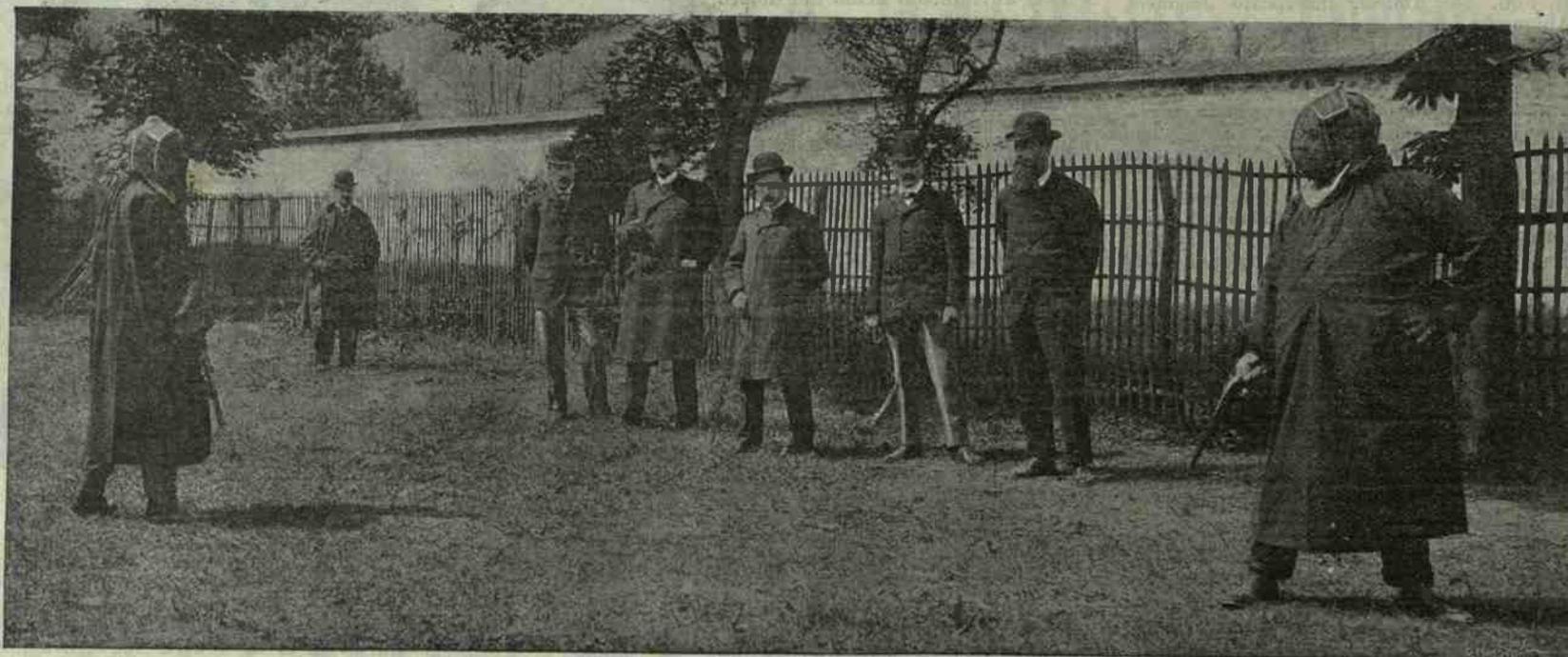
LE NOSTRE ILLUSTRAZIONI

Gli agenti *ehauffeurs*

Dopo essersi tormentato per tanti anni il cervello a escogitare un mezzo che lo trasportasse colla maggior velocità possibile, e dopo averlo trovato, quell'eterno bambino che si chiama

Ma tutto questo armamento poliziesco non era sufficiente, o meglio a nulla serviva se fatte le leggi *niuno poneva man ad elle*, e quindi il famoso Prefetto della polizia parigina Lépine (che ora ha tolto l'incomodo da quel posto) ha escogitato gli agenti *chauffeurs*, e visto che i motoristi contravventori quasi sempre si sottraevano al meritato castigo colla velocità, ha pensato di sguinzagliare sulle loro orme degli agenti montati su veloci e potenti motociclette, capaci di raggiungerli e fermarli.

Rimane però a sapere in qual modo uno di questi agenti potrà raggiungere, ad esempio, una grossa vettura di 60 o 80 HP; e dato che la raggiunga, come potrà fermarla! Mettendosi davanti e facendosi fracassare o correndogli di fianco?



Il primo esperimento fu fatto usando maschere da scherma e un camice di grossa tela.

strava come sparando contro un cartone o un muro la palla si arrestava senza fare la più piccola ammaccatura.

L'idea però di vedersi sparare contro una pistola, anche se caricata con palle inoffensive, tro-

uomo, sempre irrequieto e insaziabile, ha cercato qualche cosa che potesse limitare e arrestare questo mezzo velocissimo di locomozione che si chiama automobile.

Non contento dei paracarri, dei ciuchi e dei

Ecco intanto nella nostra prima incisione un *chauffeur* che sorride, ma poco di gusto, ricevendo l'intimazione d'una contravvenzione fattagli dal primo agente *chauffeur* che circola nella capitale francese.

M. TÜRKHEIMER - Fabbrica Radiatori - Pompe per acqua, mozzi, ed altri generi per automobili
I Bicieletti a motore Türkheimer sono i preferibili

Le corse al Galoppo in Italia nel 1902

Dopo un anno

L'anno ippico, chiusosi colla giornata di Pisa, è stato uno dei più disgraziati; disgraziato perchè nessuno dei tre anni ha compiuto *performances* tali da poter eccellere sui coetanei; disgraziato ancora per le molte perdite: *Brandimarte*, *Agramante*, *Belmore*, *Italo* poi *October Brown*.

Occorre poi subito dire che la generazione del 1899 è stata molto meschina: la più parte dei tre anni non ha esistito dietro ai due cavalli venuti dalla Francia, tra cui *Coucou*, che ad una vendita non raggiungeva L. 3000...

Riesce poi difficile lo stabilire quale sia stato tra essi il migliore, poichè tutte le corse importanti andarono divise tra cinque o sei puledri.

Euro, al suo comparire, battè tutti, ma poi corse malissimo nel « Derby », dove *Tocsin*, forse un degno compagno di *Karibo*, *Cloridano*, *Oranzeb*, *Festuca* ed altri, precedeva *Isabella* che forniva la sua più bella corsa a Milano nel « Premio del Commercio » soccombendo per una corta testa a *Montalbano*, che grazie alla squalifica di *Madrigal* aveva vinto il « Premio Città di Napoli ». *October Brown*, vincitore del « Premio Milano » finiva dietro a *Linaro* e *Montalbano* nel « Premio Principe Amedeo » di Torino.

Euro, infine, ricomparso in settembre in migliori condizioni, vinceva il « Saint Léger » precedendo *Isabella*, mentre *Montalbano*, *Tocsin*, *October Brown*, erano tra gli assenti.

Tra i puledri nominati deve trovarsi il migliore. *Tocsin* non ha più corso in autunno perchè non ha ritrovato la sua buona forma, oppure perchè risparmiato per la stagione del 1903?

In quanto a *Montalbano*, un puledro che fu veramente fortunato, è stato in primavera senza dubbio il migliore: pare però che le sue estremità cui venne applicato il fuoco (per questo non corse nell'autunno) abbiano compromessa la sua proficua carriera. Vedremo quanto saprà fare nei colori della nuova scuderia Don Chisciotte.

Ad *Isabella*, le cui ultime *performances* segnarono un declino di forma, deve certamente esser anteposto il puledro della Razza Casilina *October Brown*, scomparso anch'esso.

Considerando le ultime *performances* di *Euro* (ricordando anche la sua corsa a Parigi) e quelle di *October Brown*, bisogna riconoscere che questi due puledri sono i migliori dell'annata. Di essi *Euro* il solo che rimane saprà certamente difendersi nell'entrante stagione, sia dai giovani prodotti, che dalle importazioni.

Ebbene, questi due puledri, che meritavano migliori giornate, ebbero una campagna sfortunata. *Euro*, causa malattia, non poté disputare le corse della primavera: *October* non fu iscritto nel « Premio del Commercio » e nel « Saint Léger », e correndo il « Derby », a corto di condizione, dovette accontentarsi di finire in testa ai non piazzati.

Due altri puledri che avevano dato a sperar bene, hanno deluso i loro fautori: *Royalist* e *Madrigal* dopo aver corso bene in primavera, fecero nulla nell'autunno; *Madrigal* poté riportare una vittoria correndo in siepi, mentre il primo vinceva una corsa consolazione.

Hattira si iscrisse un buon numero di handicaps; una buona puledra, sulle corte distanze, si è rivelata *Oak Apple* che la Razza Casilina ha ceduto al conte Ravaschieri; pare che la puledra giocherà la sorte delle famose *Mongrana* e *Va-*

renna; le corse sui 1000 metri non sono rare, quindi molte saranno a disposizione della velocissima morella.

Barsac ha vinto nei giorni di buona fortuna qualche bella corsa, tanto da figurare assai vicino ai capo lista: la forma saltuaria però non fa pronosticare bene sul puledro. *Ulisse* fu utile nelle corse a vendere. *Doriconte* compie qualche buona *performance*; a Nizza con peso grave, non poté piazzarsi.

Degli altri puledri molti non fecero che la umile parte di comparsa; altri pur promettenti come *Oleander* ed *Opoponax* non durarono alle fatiche dell'allenamento; *Brandimarte*, che era certo uno dei migliori, soccombette dopo una sua vittoria a Firenze, mentre *Belmore* e *Italo*, forse utili nelle corse a vendere, trovarono sul turf la morte.

In quanto alle vecchie generazioni, rappresentate in vero da pochi capi, su tutti quale aquila volò la vecchia *Tarantella*, che con *Vistola*, su corse siepi, ha rappresentato il sangue... del povero *Melton*.

La cavalla della Razza Volta, si può dire, ha



Karibo m. s., nato in Italia nel 1898 da *Orberd* e *Natalia*. Vincitore del Derby del 1901. Proprietaria *Sir Rholand*. Acquisito dal Governo italiano. Fot. Foli, Milano.

battuto tutti i puledri di tre anni, anche con differenze di peso più che ragguardevoli.

La mala sorte, però, che già nelle annate precedenti faceva perdere alla cavalla il « Derby » e molte altre corse, ha fatto quest'anno capolino nelle grandi occasioni; così la cavalla non trovò posto, ne nel « Gran Premio Partenope », in cui *Kikamba* riuscì vittoriosa, nè nel « Premio del Commercio » in cui fu preceduta da puledri, che ebbe poi campo a battere a più riprese.

Ricomparirà ancora in pubblico nel prossimo anno la cavalla di Razza Volta? Sarà difficile..., ad ogni modo avrebbe ancora campo a vincere.

Oltre *Kikamba* qualche buona corsa fece *Aurretta*, mentre *Gina* non raggiunse la forma dimostrata a tre anni. *Sidonia* riportò quattro vittorie; *Olimpia* compì qualche bella corsa sui 1000 metri, mentre *Ticket*, dopo aver corso bene a Roma ed a Napoli, si azzoppò a Milano.

Non rimane a parlare che della giovane generazione, la quale fece il suo debutto nella riunione napoletana.

Parve allora che queste corse dovessero essere un appannaggio alla scuderia *Sir Rholand*, la quale alla qualità univa la quantità.

Infatti essa ha potuto vincere specie in principio molte corse con *Velia*, *Cecilia*, *Kiboko*, *Appia*, *Boma*, poi in autunno con *Nqrobi*, *Cecilia*, *Esquilino*.

Ma in questa stagione la fortuna non le fu



Bellini m. s., nato in Italia nel 1899 da *Melanion* e *Beppina*. Acquisito dal Governo italiano. Fot. Foli, Milano.

molto fedele. Quattro importanti criterii furono vinti da altre scuderie: il « Premio Eupili » da *Pique Nique*, quello di Varese da *Persifal*, il Criterium Internazionale da *Brunilde*, la corsa a vendere di Milano da *Cambise* ed infine quello di Pisa da *Guiriot*, mentre in corse di minore importanza *Latium*, *Cambise*, *Ortruda*, *Botticelli*, *Reno*, *Rododendron*, *Gracie* precedettero i rappresentanti della scuderia Milanese.

Giudicando da questi risultati parrebbe che molti dei due anni siano quasi di uguale valore tanto da pronosticare che le corse del 1903 saranno molto disputate. Purchè queste severe corse non siano state loro fatali.

Quanti puledri galopparono a due anni e furono inutili nelle annate successive!

E' ad augurarsi che non si avveri quanto fu scritto da persona competente: « I figli di *Melanion* continuano a vincere nelle corse dei due anni; a camminare poco a tre anni, a non camminare a quattro ».

Per fortuna una gran parte dei puledri discendono da altri stalloni....

In quanto alle corse in ostacoli, il cui materiale oggidì è composto in gran parte di importazioni, poco v'ha dire.

Tra i più vecchi fecero bene *Vistola*, *Zola* e *Pasqualino*: fra i nuovi venuti *Madrigal*, *Ahead*: tra i cavalli importati, si distinsero *Favorian*, *Auckleberry*, *Tarifa*, *Venus II*, *La Rapée*, ecc.

Il governo italiano ha fatto acquisto dei seguenti stalloni: *Marcantonio* (da *Melton*) Lire 19.000, *Saint Caprais* (da *War Dance*) L. 15.000, *Karibo* (da *Orberd*) vincitore del Derby del 1901, L. 6500, *Spartivento* (da *Le Saucis*) L. 8000, *Bellini* (da *Melanion*) L. 4000.

Nel 1902 vi furono cinquantatré giornate di corse promosse da nove società (oltre una giornata della riunione di Livorno) le quali offrono in premi L. 465.275. Concorsero a formare i premi le seguenti offerte: S. M. il Re, Lire 24.000, il Jokey-Club, L. 22.000, da S. A. R. il Duca d'Aosta, L. 4000, Municipi e privati, L. 24.000: l'ammontare delle entrate fu di Lire 160.450. In totale furono disputati in piano premi per L. 699.725.

Le diverse società offrirono per le corse ad ostacoli premi per L. 114.150; S. M. il Re, Lire 10.000, LL. AA. RR. il Duca d'Aosta e il Conte di Torino, L. 5000, il Ministro della Guerra, L. 12.000, la Società degli Steeple-Chase, L. 20.500. Da privati, L. 4000: l'ammontare delle entrate fu di L. 24.530.

Totali premi L. 190.180. Complessivamente l'ammontare dei premi nelle corse piane e ad ostacoli fu di L. 889.905.

Questa somma andò divisa così fra le diverse scuderie:

Razza Volta (11 cavalli), L. 152.375; *Sir Rholand* (18), L. 150.845; *Bocconi-Dall'Acqua* (14), L. 101.275; *Razza Casilina* (2), L. 46.210; *Francesco Simonetta* (7), L. 37.840; *Scuderia Napoletana* (5), L. 33.125; *Scuderia Torinese* (6), L. 30.575; *Alfredo Ferrati* (8), L. 29.375; *Pancamo Ragusa* (2), L. 22.250; *Sir Goodluck Carmignano* (7), L. 21.250; *Visconte d'Harcourt* (1), L. 20.400, ecc.

Dei cavalli vinsero maggiori somme: *Tarantella*, L. 64.475; *Montalbano*, L. 55.400; *Tocsin*, L. 40.000; *October Brown*, L. 33.600; *Kikamba*, L. 26.975; *Euro*, L. 22.100; *Isabella*, L. 20.700; *Barsac*, L. 20.575; *Linaro*, L. 20.400; *Hattira*, L. 19.200; *Kiboko*, L. 16.400; *Oak Apple*, L. 16.050; *Zola*, L. 16.050; *Ulisse*, L. 13.575, ecc.

HENRY.



Italo m. s. o., nato in Italia nel 1899 da *Melanion* e *Itala*. Proprietari sigg. *Bocconi-Dall'Acqua*. Fot. G. Allegrini, Pisa.

Accumulatori DININ, BOBINE BASSÉE MICHEL preferiti da tutti gli intenditori, usati da tutte le primarie case costruttrici.

Depositario generale per l'Italia: M. Türkheimer - Milano

I nostri Premi

Gua nel numero precedente abbiamo informato i nostri cortesi lettori come sia nostra intenzione destinare come premi agli abbonati quella somma di danaro che avremmo impiegato nell'acquisto di oggetti, i quali avrebbero avuto un valore nominale ben maggiore, ma che praticamente avrebbero rappresentato un valore ben minore, anche perchè la sorte poteva destinare un fanale d'automobile a chi va a cavallo, una bicicletta a chi va in pallone o un fucile a chi tira di scherma.

Rinunciando quindi all'inutile specchio delle grosse cifre sotto cui si celano oggetti ben modesti, e nell'impossibilità di accontentare i desiderii sportivi delle infinite varietà dei nostri abbonati, abbiamo deciso di dare dei

danari contanti

ossia degli oggetti che tutti sanno come utilizzare.

Naturalmente la somma destinata è in proporzione colla modestissima cifra dell'abbonamento di

Lire CINQUE all'anno

che ci permette di affermare e di dimostrare occorrendo, a chi in mala fede asserisce il contrario, che la **Stampa Sportiva** oltre ad essere il

più importante, il più ricco e più diffuso

giornale sportivo d'Italia (illustrato o non) è anche il più conveniente.

Noi estrarremo quindi fra i nostri abbonati per l'anno 1903 i seguenti

Premi in danaro:

Primo premio	Lire	100
Secondo »	»	50
Terzo »	»	50
Quarto »	»	25
Quinto »	»	25
Sesto »	»	10
Settimo »	»	10
Ottavo »	»	10
Nono »	»	10
Decimo »	»	10

in totale L. 300

Questi, come già abbiamo spiegato, sono i premi destinati a quella parte dei nostri abbonati che non hanno l'abbonamento cumulativo colla **Stampa** (per un anno L. 20,50); giacchè questi ultimi, e sono la maggioranza, concorreranno oltre che ai nostri premi a quelli destinati agli abbonati della **Stampa** che hanno un valore di oltre L. 25.000 e dei quali solo il premio consistente in uno splendido e moderno **AUTOMOBILE** ha un valore superiore alle L. 10.000.

Come si vede, il nostro invito a tutti i nostri amici di divenire nostri abbonati non potrebbe essere accompagnato da un programma di premi più ricco e attraente, e quindi ci lusinghiamo che i nostri vecchi abbonati ci rimarranno fedeli e il loro numero sarà accresciuto da tutti gli amici nuovi che il nostro giornale va giornalmente acquistando, perchè tutti si saranno convinti come sappia degnamente mantenere il suo primato e le sue promesse.

E per l'anno venturo di promesse abbiamo un grandioso programma da svolgere, ma per ora lasciamo il posto all'amministrazione che reclama lo spazio, la direzione parlerà poi.

I lettori si fidino di noi e ci incoraggino col rispondere sollecitamente e unanimemente alla nostra preghiera di abbonamento.

IL PODISMO NEL 1902

Note retrospettive

E' l'epoca questa, anche per noi giornalisti sportivi, dei bilanci. Anche il bilancio sportivo del 1902 si può ormai redigere. Mi limiterò oggi ad una sola rassegna di una fra le molte e differenti manifestazioni sportive.

Del ramo sportivo più popolare, del podismo, io ricorderò le migliori *performances* segnalando ai cortesi ed appassionati lettori il nome del giovane atleta che all'estero ed in Italia maggiormente meritò il plauso della folla.

Una volta, e non molto addietro però, sette anni fa, quando io ero ai primi passi del giornalismo sportivo, quando quale entusiasta per la vita all'aria aperta incominciavo a giudicare, pardon... a criticare il vinto e il vincitore, allora il campione del podismo ancora non esisteva.

Il podismo che ai tempi dei Greci era la prova atletica che trionfava durante i giuochi olimpici, venne trascurato dai cosiddetti *sportsmen* moderni. Questi amanti della comodità si dedicano con i

gruppo di *audax*, mi unisco ai più entusiasti per dar vita a quella novella associazione sportiva, che oggi, da altri diretta ha, il pregio di riunire i più giovani atleti del nostro Paese.

E dell'Unione Pedestre Italiana di cui sono l'anima prima gli amici carissimi signori Mina e Maccagno, io non intendo parlare. Compito mio oggi è quello di riassumere l'ultimo bilancio sportivo. Ed eccomi: La stagione si inizia con una corsa di 6 giorni a New-York, forma sportiva compresa finora solo dagli americani e non certo condivisa da chi scrive.

Ricorderò invece il record di marcia di un italiano, e precisamente quello del romano Bigiarelli, che a Parigi sulla pista del Racing Club coprì km. 11, m. 742 in un'ora.

Un altro romano, il signor Tarquini Antonio nei primi giorni di marzo compie una *performance* fra le più belle. Ha in un complesso di ore 43,50' 49" $\frac{1}{5}$ coperto la distanza di 600 km. di corsa ri-



I concorrenti al premio Roosevelt — La partenza.

nuovi mezzi di locomozione ad uno sport assai meno faticoso.

Quando appunto sette anni addietro sulla verde « *Tripletta* » mi occupavo di sport, il podismo non era coltivato. Lo chiamavano lo sport dei miserabili. A poco a poco però quei pregiudizi falsati, che si erano quasi direi inveterati anche nelle più giovani forze, andarono scomparendo.

Gli inglesi, gli americani primi nel fare trionfare lo sport della locomozione, per i primi sostengono contemporaneamente, le manifestazioni dell'atletismo.

Col diffondersi infatti dei giuochi sportivi si comincia a comprendere la doppia utilità dello sport del podismo.

Sorgono dapprima sezioni speciali negli stessi clubs ciclistici, schermistici; la marcia, la corsa a piedi si alternano con la volata in bicicletta. Ma ecco quasi subito che le sezioni non bastano più. Enti speciali con statuti nuovi si fondano, sorgono, trionfano in ogni centro d'Europa, sul colle, al piano, ovunque dove regna la gioventù forte, quella gioventù che ha compreso l'utilità dello sport nella vita. Ed io stesso, che mai ero stato campione di marcia, arrischio di seguire un

partiti a 20 km. al giorno, percorsi per 30 giorni consecutivi.

In luglio a Bruxelles si disputa un'importante gara di marcia a cui prendono parte più di 200 campioni. Riesce primo l'italiano Bigiarelli.

Contemporaneamente alla prova belga ha luogo a Bologna una prova cosiddetta la « *Maratona* » bolognese. Giunge primo Volpati di Milano, coprendo i 33 km. in ore 2, 8', battendo Cinelli e Ferri di Bologna.

A Parigi verso la fine di luglio al velodromo Buffalo si incontrano i corridori pedestri francesi Thomas e Charbonnel e gli inglesi Bacon ed Hurst. Vince la gara quest'ultimo che in un'ora segnò km. 16, m. 870.

La marcia trionfa pure.

I romani appartenenti all'« *Audax* » compiono ai primi di agosto una marcia di 316 km.

Il podismo trova ormai cultori in tutte le parti. In Liguria esiste una Federazione la quale studia un programma e richiama a Genova 160 campioni.

A Cuneo, Saluzzo, Crema, Pavia, Stradella, Vigevano e Roma, in occasione di convegni ciclistici e automobilistici, si bandiscono riunioni podistiche che riescono sempre numerose. Siamo



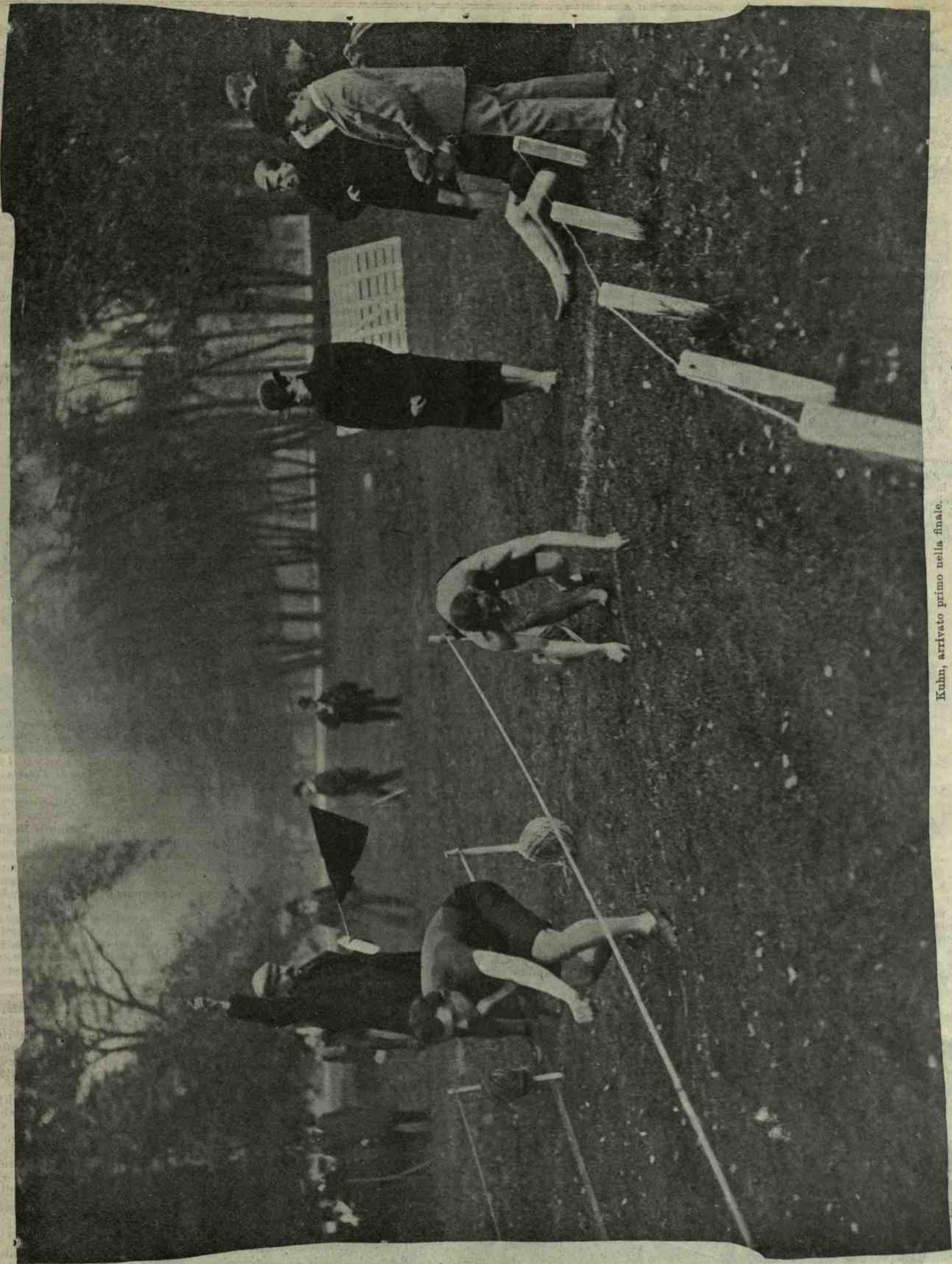
Frémond

Tissier
Il premio Ravault. — Partenza di una batteria.

Choisel

Candele d'accensione E. I. C. senza porcellana, senza guarnizioni, indistruttibili, le più economiche, durata massima.

M. TÜRKHEIMER - Milano



Kuhn, arrivato primo nella finale.

Il premio Ravaut — Una partenza di batteria.

così giunti all'avvenimento *clou* del podismo italiano, ai campionati dell'Unione. Hanno luogo in fine settembre nel parco dell'Esposizione di Arte Decorativa Moderna qui a Torino.

Sono dichiarati campioni per 1902 Torretta (velocità), Ferri (corsa), Balzaretto (marcia di resistenza) e Nicola Mario (mezzo fondo).

L'autunno è l'epoca più favorevole per le manifestazioni sportive. A Parigi si tenta lo sport... americano e si corre per 24 ore. Lafitte di Parigi è primo con 171 km. A Torino invece è un record

di velocità che noi registriamo. Il signor Mario Nicola copre il chilometro in 2' 43" $\frac{2}{5}$.

I dilettanti francesi si allineano per la corsa di Maratona che è vinta da certo Roffi (km. 40 in 2 ore 40'); i marciatori piemontesi gareggiano pel campionato regionale vinto dal torinese Sabel.

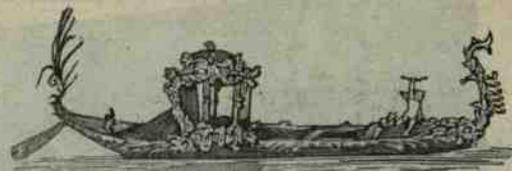
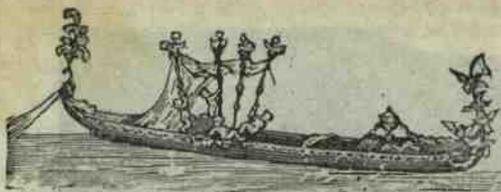
In ottobre le grandi piste francesi accolgono ancora i giovani atleti. Mentre il corridore Henri Prevost (francese), percorre km. 17, m. 606 in un'ora battendo quello di Charbonnel (km. 17, m. 544), nella classica prova pel premio Roosevelt

per dilettanti riesce primo Defleurac, battendo Ragueneau e Poureau.

Il Ragueneau vuol rifarsi della sua sconfitta e tenta il record mondiale dell'ora di corsa coprendo km. 17, m. 420. (Record precedente Filiatre, km. 17, m. 197).

Queste sono le ultime *performances* dello sport pedestre, questi gli ultimi tempi, gli ultimi nomi che noi segniamo nel *carnet* contenente le memorie sportive degli ultimi 12 mesi.

Gustavo Verona.



La Canottieri « Bucintoro », di Venezia

* SUA VITA * SUE GLORIE *

NELL'ANNO di grazia 1882 Venezia fu scelta tra le città italiane sede del Congresso geografico. E ben degnamente corrispose con ospitalità signorile a rendere gradito il suo soggiorno a gli illustri scienziati. Fra i molti e variati spettacoli apprestò una regata, alla quale concorsero numerosi i giovani dilettanti del remo. In quella sera convenuti in fraterna bicchierata, vinti e vincitori, sorse ad alcuni l'idea di fondare una sola grande società. L'idea geniale fu accolta con entusiasmo e maturò tosto ricevendo il battesimo d'un nome sonante come un vaticinio glorioso: « Bucintoro », naviglio d'oro portante il doge al battesimo dei mari. Nave dei trionfi e delle glorie della Repubblica Veneta serenissima. E la « Bucintoro » negli albori della sua vita, sbocciante appena dalla fusione di numerose società di canottaggio, eccelse tosto, dispiegando energie ed entusiasmi, così, come la sua rossa bandiera dal Leone d'oro simbolico e fortunoso.

fica regata che destò immenso interesse, nella cittadinanza pure, altamente compiaciuta di quel primo saggio, promessa solenne di un giovanile risveglio.

Nell'anno 1884 concorse per la prima volta a Torino, vincendo nelle barche montate alla veneziana, il primo premio, la coppa della Duchessa di Genova e 1500 lire, che erogò in beneficenza, fondando una grazia annuale per un gondoliere povero.

Il successo portò la fama, le poche decine di soci fondatori divennero ben tosto legioni di volenterosi. Un soffio fiorento di vitalità ingrandiva, elevava la « Bucintoro », ben 400 soci numerarono le sue file. E la Società allora, pur non perdendo il suo primo scopo, ebbe lodevoli iniziative, esplicando le sue attività in altri rami sportivi. E si formarono sezioni di tiro a segno, di tiro al piccione e di scherma. La sua sede fu l'ambiente preferito per continui ritrovi serali; nelle sue sale si diede spesso convegno il fiore della società veneziana per concerti e accademie.

E non alle feste soltanto attese la geniale società, ma quando nell'estate dell'84 serpeggiò per alcune città italiane il colera, mietendo a Napoli a migliaia le vittime, non fu sorda alla voce della sventura ed organizzò ben tosto una passeggiata di beneficenza per le vie della città, e colle imbarcazioni per tutti i canali raccogliendo ovunque la carità dai cittadini.

Più tardi, quando il morbo infero anche nella città, spontaneamente accorsero i suoi soci, nelle squadre di soccorso della Croce Verde, e le sale sociali si trasformarono in magazzini di commestibili, generosa vendita di carità pei bisognosi, alla quale lavorarono per turno instancabili tutti i soci.

Così si adoperò essa per soccorrere i colpiti dal terremoto di Casamicciola e poco dopo per gli alpigiani di Forno e di Asolo devastati dall'incendio.

Nei tristi come nei lieti avvenimenti partecipò sempre la « Bucintoro ». Nel varo della corazzata *Francesco Morosini*, le sue imbarcazioni fecero ala d'onore ai Sovrani d'Italia, nel corteo delle bissonne municipali, e da quel giorno sempre la « Bucintoro », devota a Savoia, va a ricevere i suoi Sovrani alla stazione.

Nell'87 la sua presidenza partecipò al Comitato dei festeggiamenti per la prima Esposizione arti-

stica nazionale, facendosi organizzatrice delle regate internazionali che si corsero nel bacino di S. Marco.

Nel 90 partecipò alle gare di Como, vincendone il secondo premio; nel 91, pel varo della corazzata *Sicilia*, fu l'anima delle feste iniziando una grande regata nazionale, alla quale concorsero i migliori vogatori italiani.

Fu circa nel 1892 che ragioni indipendenti e dissolvitrici minarono lentamente la sua compagine in una lenta, inesauribile decadenza. Ma la crisi fu ben tosto superata; bisognava ritornare all'antico, alle prime ragioni d'essere. Lo si comprese, e tutto un programma nuovo s'impose, si intensificò in una sola esplicazione: al remo, e il canottaggio prese forma ed impulso.



Fac-simile del Bucintoro, la nave su cui il doge di Venezia portava l'anello al mare.

L'anno stesso, costituendosi a Torino il Regio Rowing-Club Italiano, la « Bucintoro » fu tra le poche Società di canottaggio che vi s'iscrissero subito. Concorse alle gare di Salò e di Como, ottenendo premi e distinzioni. Nel '93 i suoi campioni parteciparono ai campionati di Orta, vogando oltre che alla veneziana, per la prima volta, all'inglese, riuscendo vittoriosi. Nel '94 vinsero a Bellagio la coppa della granduchessa Caterina di Russia, e otto giorni dopo vincevano a Stresa il campionato italiano delle yole di mare, quello *junior* e *senior* in barca montata alla veneziana.

Fu questo un anno glorioso per la « Canottieri Bucintoro » presentatisi quattro volte al cimento e quattro vittorie ottenute, battendo i più forti e provati campioni d'Italia.

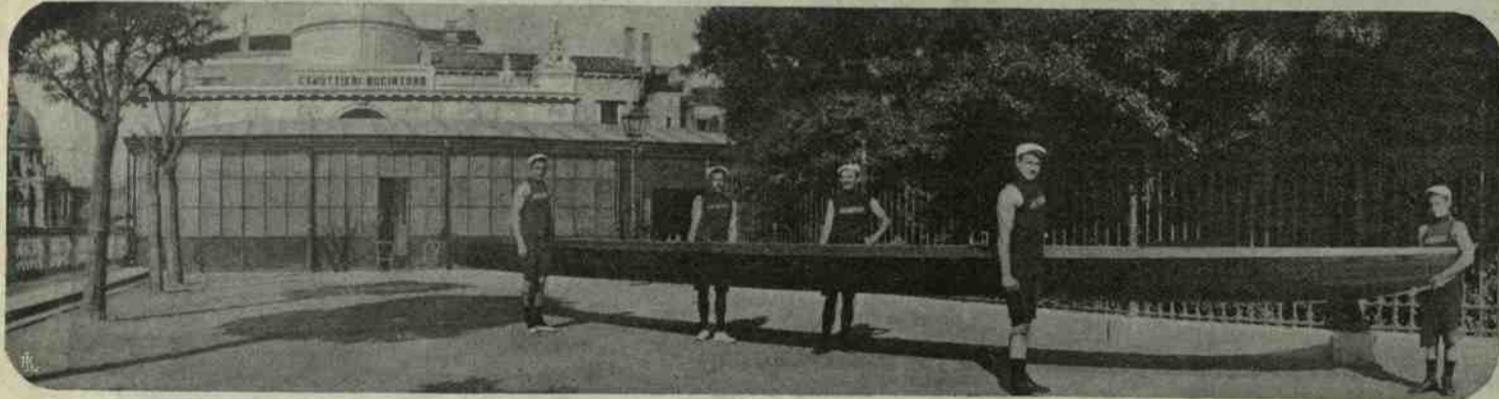
Entusiastiche manifestazioni ebbero i vincitori al loro ritorno, degno premio di chi aveva fatto onore, portando alto il nome e la tradizione di Venezia marinara.

L'anno seguente corsero vittoriosi a Pallanza, vincendo la coppa del Prin-



Il guidone della « Bucintoro ».

La sua prima sede fu in palazzo Grimani, e cominciò ben tosto la sua via ascendente verso la rinomanza, quando nella primavera di quello stesso anno, annunciatasi da Genova la venuta di quella società ginnastica « Cristoforo Colombo », il Comune di Venezia affidò alla giovane « Bucintoro » l'incarico di accoglierla degnamente. E ben seppe essa in breve apprestare un corso di gala riuscitissimo, bicchierate, serenate e una magni-



Sede della Canottieri « Bucintoro ».

Pneumatici « Marca LEONE »

sono sempre i migliori ed i più soddisfacenti



cipe di Napoli, il secondo premio per la gara Duchessa Caterina ed altri ancora. Pochi giorni dopo, un suo giovine e nuovo equipaggio vinceva un secondo premio e il campionato *senior* alla veneziana. Presentatisi a Como nel '96 vinsero pure splendidamente, e nel '97, concorrenti per la prima volta a Trieste in quelle importanti gare internazionali, ottennero due primi premi. Nell'anno stesso a Pallanza altri premi ed onori, e così nel '98 a Firenze, nel '99 a Trieste, conquistando per la prima volta, fra i molti premi, quello importante del barone di Curro.

Distinzioni ed onori si ebbe la Società a Como, ed in fine stagione promosse le sue gare sociali brillantemente riuscite.

Scopo principale è di poter indire anche a Venezia importanti regate con campionati italiani ed europei, e alla direzione di questa sezione vennero recentemente eletti presidente il cav. Apollo Barbon, e a vice-presidenti il cav. Calandri assieme all'ingegnere navale Petit, e a segretario l'ing. Bas Augusto. Sono più di cento i soci della « Bucintoro » che si sono già iscritti, e così pure numerosi i soci della « Franco Querini ». La Sezione Veneta è ormai un fatto compiuto non solo, ma è già lusinghiera promessa.

Possa anche Venezia, mercè l'opera dei suoi canottieri, bandire alla gioventù d'Italia e d'Europa campi grandiosi alle balde gare del remo. L'augurio quindi che un lavoro intenso di pre-

barcazioni. Sua Maestà Vittorio Emanuele III ne ha accettato l'alto patronato, e così pure S. A. R. la principessa Letitia.

Sono suoi soci onorari le migliori e più spiccate notabilità cittadine e straniere, ricordo fra i molti recenti il miliardario americano Gordon-Bennett che le ha offerto una coppa, con un bucintoro d'oro massiccio, da corrersi a Venezia.

La sua magnifica sede specchiantesi nel bacino radioso di S. Marco ha subito un grande radicale restauro, tutte le esigenze della signorilità e dell'igiene sono state profuse. Così l'interno corrisponderà con l'esteriore bellissimo del padiglione

di marmo bianco spiccante nel fondo verde del giardino reale, dinanzi all'isola di S. Giorgio. Sede ben degna di un ambiente eletto, dove si promuovono ed esplicano le giovani gagliarde energie.

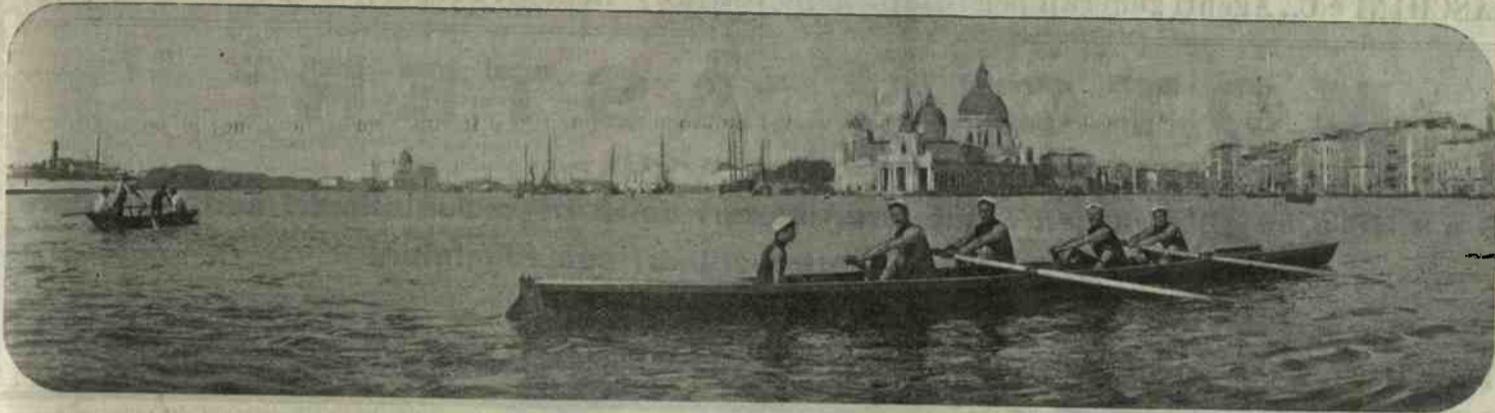
Non compresi i soci onorari, le patronesse e i patroni, la « Canottieri Bucintoro » conta oggi ben 245 soci allievi. Cifra eloquente che dà la giusta misura dell'alta considerazione che gode

nella città. E Venezia è fiera del primato del remo che ha saputo ottenerle i suoi canottieri. E questo primato la « Bucintoro » saprà mantenerlo. Salga dunque il plauso a lei, alla vecchia Società che seppe vivere e fortemente lottare, che ebbe ed ha uomini che la presiedono fecondi d'iniziativa, instancabili d'attività, giovani capaci dei migliori sacrifici, individualità sane e forti, alimentate di fervore, innamorate della causa!

E sia l'alta idealità di questo scopo, che frutti germe vigoroso ad un sempre più fiorente avvenire di lotte e di vittorie, in quella vasta palestra d'energia e di salute che è il mare.

Venezia, novembre 1902.

G. ZANETTI.



L'equipaggio Calypso della S. C. « Bucintoro » di Venezia.

Nel 1900 a Napoli vinse i due campionati alla veneziana, e a Trieste due primi premi internazionali. Fu in quell'anno che, auspice il suo benemerito presidente cav. Apollo Barbon, una sottoscrizione sociale istituiva il premio « Bucintoro », magnifica riproduzione in argento cesellato della nave aurea della repubblica.

In quelle gare concorse pure lo skiff montato dal suo socio Barbieri, ottenendo in seconda gara il secondo ed il terzo premio.

Nel 1901, nuovamente a Trieste, vinse in skiff il campionato dell'Adriatico, ed un secondo premio e poscia a Lecco due primi e un secondo.

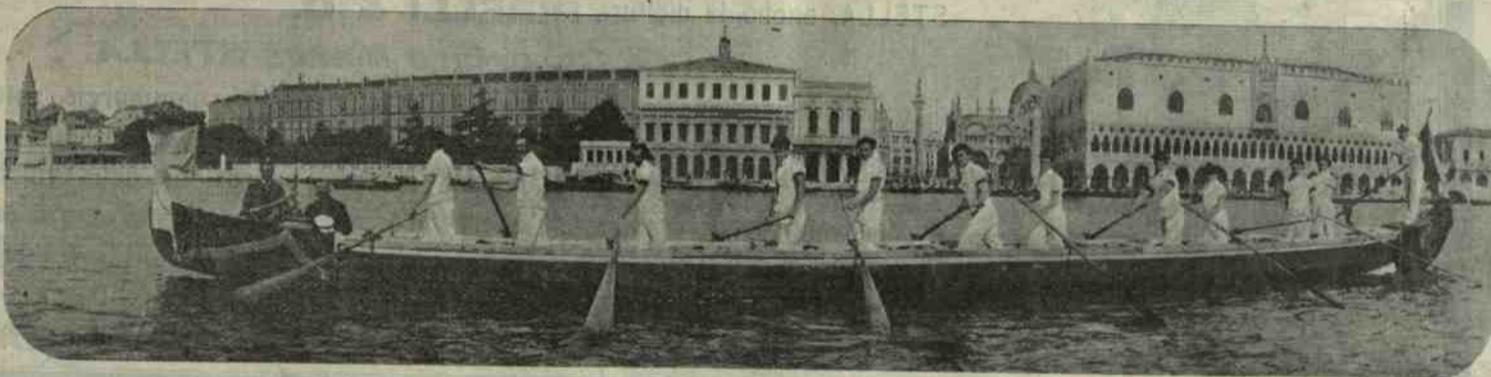
Quest'anno, a maggio, alle importanti regate di Torino, i « Canottieri Bucintoro » hanno ottenuto un 1° premio in veneziana *senior* e un secondo in veneziana *junior*. In agosto un secondo in veneziana *senior* e *junior*, il campionato italiano di yole di mare e un secondo in skiff *senior*.

A Trieste, in settembre, vinsero due primi premi in yole di mare, un primo premio e un campionato adriatico in skiff. A Sesto Calende il campionato italiano pure in skiff.

parazione ferva ora, ad apportarci nella prossima nuova stagione tutti i suoi frutti migliori.

Rispondendo al prossimo invito di Venezia, ben vengano i canottieri di tutte le città, troveranno nella vecchia Società « Bucintoro » la tradizione dell'ospitalità veneziana.

Nelle ultime recenti elezioni sociali della « Canottieri Bucintoro », nell'assemblea generale di tutti i soci, riuscirono eletti: presidente, conte Rambaldo di Collalto; vice-presidenti, barone Augusto Mayneri, cav. uff. Alfonso Calandri; segretari, dott. Augusto Fenoglio, ing. Augusto Bas; cassiere, Giovanni Vianello; consiglieri,



L'equipaggio Dodesona della S. C. « Bucintoro » di Venezia.

ing. Filippo Danioni, ing. Beppe Navà, ing. Zanoni G. B., rag. Antonio Piloni, Giuseppe Vanin, Giulio Genova, ing. Bianchini; presidente dell'assemblea, cav. Carlo Ratti; presidente sportivo, Aldo Jesurum.

Riassumendo, la Società ha preso parte a ben 57 gare, conquistando 35 volte il primo premio (18 campionati d'Italia e 9 internazionali) 17 secondi e 5 terzi. Quest'anno la « Canottieri Bucintoro » solennizza il suo ventesimo anno di vita. La nuova presidenza degnissima, testè eletta, in breve tempo ha già compiuto importanti efficaci lavori, un sofo animatore di progresso spinge continuamente la sua tradizione gloriosa.

Il materiale nautico, sceltissimo, di cui dispone è ora nuovamente arricchito di perfettissime im-

Commercio Sportivo

Abbiamo in questi giorni visitato il nuovo grandioso stabilimento della ditta M. Turkheimer di Milano, la quale ha, dal mese scorso, trasferito in via Giuseppe Sirtori, n. 5.

La ditta M. Turkheimer ha in questi ultimi anni raggiunto uno sviluppo tale da meritare giustamente ogni encomio; e noi non indugiamo a renderlo pubblico poiché essa nulla trascura per apportare alla industria nazionale nuovi onori.

Notiamo fra la sua accurata produzione, che consiste in radiatori, pompe per acqua, mozzi per vetture automobili, i suoi biciclette a motori ed il rinomato Cielo alpino di cui sono forniti molti dei nostri militari.



Un nuovo completo successo ha testè ottenuto la « Canottieri Bucintoro », formando una Sezione Veneta del Rowing-Club Italiano.

BICICLETTI TÜRKHEIMER

Stella - Star Wheel - Cielo Alpino i più perfetti

M. Türkheimer, Milano - Fornitore dei Reali Carabinieri - Pubblica Sicurezza - Regio Esercito

ISOTTA FRASCHINI E C.

Via Francesco Melzi, N. 3 - MILANO - Via Francesco Melzi, N. 3

Vetture leggere - Nuovi modelli 1903:

Vetture leggere da 8 e 10 HP a 2 cilindri - Vetture leggere da 12 e 20 HP a 4 cilindri
(Tutte le forme di carrozzeria)

VEETTURE RENAULT

Nuovi modelli 1903:

Vettura leggera da 10 HP a 2 cilindri - Vettura leggera da 14 HP a 4 cilindri
ISOTTA FRASCHINI e C., Agenti generali per l'Italia delle Vetture "Renault Frères", di Billancourt (Seine)

MOTORI ASTER

Nuovi modelli 1903:

Motori da 3 a 9 HP a un cilindro con regolatore - Motori da 12 HP a due cilindri con regolatore
Motori da 16 e 30 HP a quattro cilindri con regolatore

o ACCESSORII ASTER o

ISOTTA FRASCHINI e C., Agenti generali per l'Italia della "Société Aster", di Saint-Denis (Seine).

Oesterreichisch - Amerikanische
Gummifabrik = Actiengesellschaft
Wien . 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.



Marca Depositata

→ **STAGIONE 1903** ←

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 Marca STELLA

di nostra produzione, a differenza di quelle messe in commercio sotto il nome di "Coperture Vulcanizzate" ... hanno soltanto la fascia di caoutchouc vulcanizzata su d'un primo strato di tela speciale; ma poichè l'operazione della vulcanizzazione fa perdere alle fibre tessili parte della loro resistenza, a tale operazione non viene sottoposta la tela Flexor di sottostrato, la quale pertanto conserva integra tutta l'alta sua resistenza ed elasticità.

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

Società Anonima

C^{le} DES AUTOMOBILES "HURTU",

Capitale fr. 1.700.000

Agente esclusivo per l'Italia:

CARLO QUAGLIOTTI

TORINO

CHASSY HURTU - Motore di 6, 8, 12 HP

Si può adattare a qualsiasi tipo di carrozzeria

→ **CATALOGHI GRATIS A RICHIESTA** ←

Chassy Originali DE-DION BOUTON - Ultimissimi modelli 6, 8 HP.

TUTTI I PEZZI SONO TIMBRATI

Pezzi di ricambio originali DE-DION sempre pronti.
Grandiosa officina per le riparazioni - Carica accumulatori.

La vertenza Franco-Italiana

Era facile prevedere come cominciando male si dovesse andar a finire malissimo, e bisogna convenire che peggio di così non si poteva finire. Tragedia o farsa l'azione che si sta ora svolgendo tra i due maestri francesi Merignac e Kirchhoffer da una parte, due maestri italiani Vega e Pessina dall'altra, promette di riuscire ben poco utile alla scherma e certo dannosa a quei buoni rapporti di amicizia che devono regnare tra avversari, e specialmente tra italiani e francesi, che in fatto di sport sono e devono essere molto più vicini che in politica.

Io non indago le cause, giudico gli effetti, e trovo che se tendenziosa era la sfida lanciata dai maestri francesi, inopportuna fu la risposta dei maestri italiani, e deplorabile fu il passaggio dalla pedana al terreno.

Dato che avvenga (e io mi permetto dubitarne) questo scontro italo-francese, che cosa dimostrerà? Superiorità di scuole? E chi oserà mai sostenerlo? Superiorità schermistica dei duellanti? E da quando in qua il valore di uno schermitore si dimostra in un duello?

Prova di coraggio? E chi la desidera e che cosa importa sapere al pubblico che il sig. A. ha più coraggio del sig. B., tanto più quando questo coraggio è speso così inutilmente e così male?

Inutile quindi e dannosa questa edizione a scartamento ridotto della disfida di Barletta, che ormai ha su di sé l'attenzione del gran pubblico dei due paesi. Lasciando che un carissimo amico e nostro prezioso collaboratore, il comm. Jacopo Gelli, autorità indiscutibile in materia schermistica, dica il pensiero suo su questa incresciosa vertenza, aggiungiamo per conto nostro, poche parole a illustrazione della figura del maestro cav. Francesco Pessina, avendo in un numero precedente parlato del maestro Franco Vega.

Francesco Pessina è nato a Taranto nel novembre del 1853. Di complessione piuttosto esile, tutto nervi, di carattere serio e leale, si dedicò alla scherma fin dall'età di 10 anni. A 16 anni diede principio alla sua carriera di maestro, insegnando a Messina prima, a Catania poi.

Nel 1884, qui a Torino, vinse la medaglia d'oro al primo torneo internazionale, per la classifica di spada e sciabola.

Nel 1886 fu l'iniziatore del torneo di Catania.

Nel 1887, a Firenze, su 97 maestri, fu classificato nei primi 18. Nel 1889, a Milano, trionfò sul forte schermidore belga Theriet. Nel 1892, al torneo internazionale di Palermo, fu classificato primo. Fu parecchie volte nominato giurato nelle gare



M^o Francesco Pessina.

schermistiche regionali tenutesi in Sicilia; ha sempre costantemente mantenuta alta la fama di forte schermidore che meritamente gode.

Caro signor Caimi,

Ella chiede la mia opinione sulla sfida dei signori Mérignac e Kirchhoffer e sulle ragioni che possono averla provocata.

Alla prima domanda ho già risposto nell'articolo pubblicato nel n. 44 del suo giornale; alla seconda rispondo di malavoglia perchè non vorrei aggiungere legna al fuoco senza volerlo.

Le cause sono antiche e di due specie: economiche e... personali. Antiche perchè rimontano alle prime escursioni che gli schermitori italiani fecero a Parigi per misurarsi con quei maestri eccellenti. E col tempo si acuirono, specialmente per le ripetute vittorie dei nostri su alcuni avversari appartenenti alla scuola di scherma francese. Cominciarono a trapelare quando i maestri italiani, rinfrescata l'arte loro, occuparono poco a poco i posti già tenuti dai maestri di scuola francese, lottando da titani contro gagliardi, che disputavano palmo a palmo la loro gloria, il loro posto, il pane loro.

Gli elementi scalzati dai nostri maestri dai posti meglio retribuiti in Europa e in America e in Africa (Egitto e Tunisi), furono costretti a tornare in patria e vi tornarono malcontenti (non poteva essere altrimenti), come merce di... ritorno non venduta.

Le cause vecchie rinforzate dal malcontento di costoro si fecero patenti nel 1895, durante il torneo o sfida tra quattro maestri italiani e quattro francesi. Cosa dovemmo soffrire e tollerare, tiratori e giuria, Dio solo lo sa! Ma tollerammo pur di andare sino in fondo e constatare che i quattro italiani (e non la scuola italiana), erano rimasti superiori ai colleghi francesi (e non alla scuola francese) di un cinquanta per cento.

E il dispetto non si manifestò solamente contro gli italiani; ma le *coulisses de l'escrime* presero di mira anche Vigeant, il più colto maestro di scherma francese, autore di non pochi e pregiati lavori. Fu accusato di proteggere il Pini (si noti che il Vigeant è stato maestro del sig. Kirchhoffer) e la questione finì con un duello tra il Vigeant e il maestro Rue.

Finalmente il fuoco dell'ira represso cominciò a crepitare in seguito al match tra Pini e il Kirchhoffer ed ha finito per divampare con la sfida attuale, passata dall'amenità con dolore di tutti alla tragedia.

Ora è da augurarsi che il buon senso dei rappresentanti abbia ad avere il sopravvento sul risentimento degli interessati, e che questa vertenza incresciosa sia la fine di quelle sfide inutili, anzi dannose a chi le lancia e a chi le raccoglie.

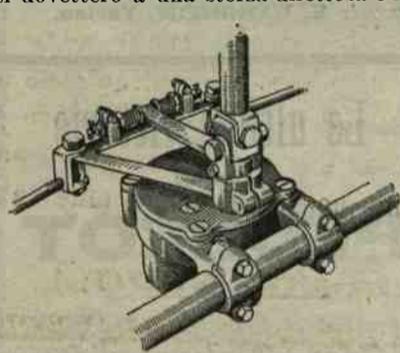
Se poi i miei, i suoi e i voti di pace di tutti gli onesti cadessero nel vuoto, non si dorranno i nostri amici di Francia se noi auguriamo che le conseguenze di un duello siano nulle e nella peggiore delle ipotesi lievi e vantaggiose per i nostri concittadini. Al sangue non si comanda!

Jacopo Gelli.

Una nuova sterza per automobili (sistema Lemp)

I numerosi sinistri recenti che si ritennero dipendenti da una sterza difettosa, provano l'urgente necessità di un dispositivo di sterzo per automobili perfettamente sicuro.

E' degno di nota che una gran parte degli accidenti occorsi agli automobili e a chi li guidava, si dovettero a una sterza difettosa e insufficiente.



Dettagli della sterza Lemp.

Poichè un automobile non ha un animale da tiro sulla cui abitudine e intelligenza si può contare nel guidare il veicolo lungo la strada, l'attenzione del conduttore deve essenzialmente essere concentrata in modo continuo sul cammino del veicolo. In realtà coi meccanismi di sterzo ordinariamente usati nei veicoli senza cavalli è necessaria la massima attenzione per guidare, come pure una spesa di lavoro manuale non indifferente.

Non vi sono momenti nei quali « si possono allentare le redini » o in cui l'attenzione può essere distratta a guardare i dintorni o a conversare con un compagno. L'attenzione deve essere sveglia ad ogni istante, e la mano e il braccio sono mantenuti in una costante e faticosa tensione muscolare.

Ogni scossa derivante dalle irregolarità della

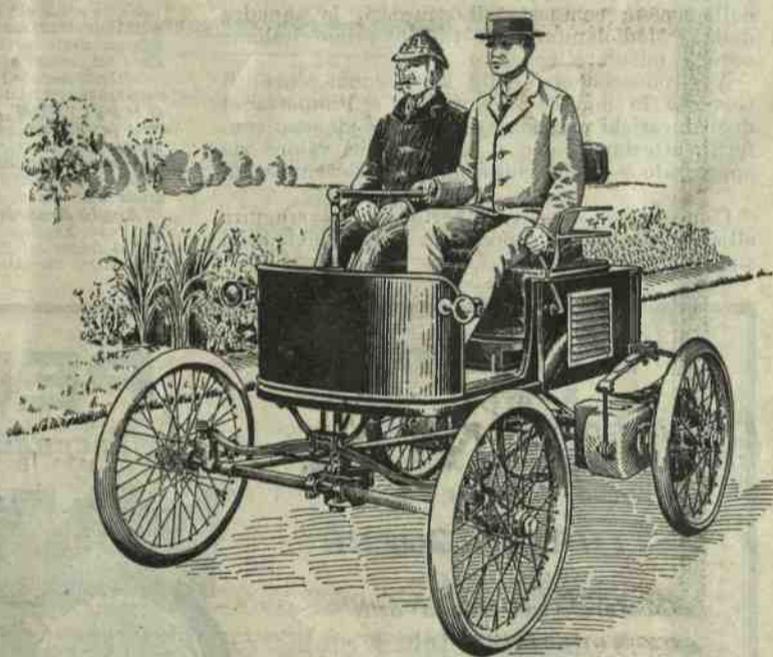
strada è trasmessa direttamente dalle ruote al manubrio della sterza.

Su una strada che sia per sé stessa ineguale o in cui vi siano molti ostacoli come incroci, binari o sassi, le frequenti scosse trasmesse alla mano e al braccio, anche se le ruote sono munite di cerchi di gomma, producono in breve grande stanchezza e un parziale intorpidimento, specialmente se il veicolo è guidato da persona non avvezza a questo lavoro.

Questi disturbi però non sono l'inconveniente più serio delle ordinarie forme di sterzo. Se si abbandona anche per un momento la leva della sterza, sia per concedere riposo a una mano intirizzita sia per altro scopo, le ruote del veicolo sono libere di deviare, e ciò accadrà certamente se esse incontrano un ostacolo o anche una leggera ineguaglianza della strada.

Una gran parte del divertimento che si può avere nell'usare di un automobile è perduta per l'attenzione e lo sforzo continui che si devono fare per mantenere il veicolo sulla giusta strada, a meno che esso sia munito di un tipo conveniente di sterza automatica di sicurezza.

La sterza sistema Lemp è un meccanismo semplice ma sicuro e conveniente, che serve a connettere le manovelle montate sull'asse della leva di sterzo. Esso fa sì che le ruote di sterza del veicolo vengono spostate istantaneamente e facilmente di un angolo qualunque della leva di sterzo mentre rimangono automaticamente fissate nella posizione in cui sono messe. Entro i limiti della resistenza del materiale usato nella costruzione delle ruote, degli assi delle bielle e del terreno, è impossibile che cambi la posizione delle ruote rispetto alla cassa del veicolo per effetto di una forza applicata alle ruote; sicchè una ruota si romperebbe piuttosto che deviare per l'incontro di una rotaia, di una pietra o di un altro ostacolo. Il dispositivo permette pure di abbandonare per un momento il manubrio colla certezza che il veicolo



Carrozza munita di sterza Lemp.

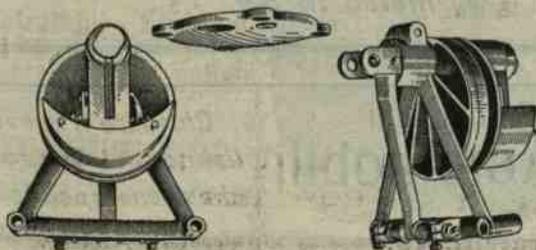
non devierà dalla sua corsa anche se incontrasse un ostacolo.

Della stessa importanza della sicurezza è l'eliminazione di ogni sforzo mentale e manuale, dovuta all'uso di questo congegno d'arresto. Tutti gli urti sulle ruote sono sopportati dal fermo e non possono essere trasmessi alla mano. Mentre coll'ordinario sistema di sterza il manubrio deve essere tenuto abbastanza saldamente per resistere ad ogni istante a un urto o a uno spostamento laterale, la leva di sterzo del sistema Lemp è guidata così facilmente che la mano e il braccio possono rimanere in qualunque posizione che torni comoda. Il divertimento che si prova usando un automobile munito della sterza Lemp è straordinariamente aumentato.

La sterza Lemp è costruita solidamente e accuratamente. Essa non viene messa facilmente fuori di servizio e accresce di poco il peso del veicolo.

Si adatta ugualmente bene a veicoli a vapore, a benzina o elettrici e può venir facilmente adattata a uno qualunque dei tipi più importanti attualmente in commercio con una spesa relativamente piccola.

Il Tecnico.



La nuova sterza Lemp.

ALBERTO ALBERTI

La cerimonia della distribuzione dei premi ai soci, non fu che la fortuita opportunità che il caso compiacente ha apprestato ad un fatto da lungo tempo preesistente e che non attendeva che il momento di avverarsi.

Fu il fiammifero acceso che per caso cade su una miccia rispondente a una mina, frutto di un lungo e paziente lavoro.

E l'opera che il M^o Alberto Alberti ha speso per la fisica educazione della gioventù è davvero lunga, paziente, ammirabile per mai smentito entusiasmo e per indomita costanza.

Sono ormai oltre vent'anni che la grande famiglia ginnastica italiana ha nel simpatico presidente della « Medionalum » di Milano uno dei suoi capi più autorevoli, uno dei maestri più ascoltati e uno degli apostoli più intelligenti, e se si dovesse qui trascrivere tutte le pietre miliari di cui è ricca la strada da lui percorsa, dovremmo fare una larga breccia nelle colonne della *Stampa Sportiva*, non essendovi stato avvenimento ginnastico da vent'anni a questa parte a cui egli non abbia partecipato.

Dal 1876, in cui riportava un primo premio come ginnasta, al 1890 in cui come maestro vinceva una prima medaglia d'oro al concorso di Milano, è tutta una serie di distinzioni, di premi, di medaglie che attestano dapprima le sue rare qualità ginnastiche e poi la sua abilità di insegnante.

Tra i primi iniziatori della « Medionalum », una delle più belle e forti Società ginnastiche d'Italia, non è ora il Presidente, amato e autorevole, e le centinaia di ragazzi e giovanetti che accorrono nell'ampia palestra del Castello Sforzesco di Milano, hanno imparato ad amare in lui il maestro e l'amico di tante belle ore di giuoco e di sport.

Unendo alla grande competenza una rara rettitudine e sincerità, il M^o Alberto Alberti è da molti anni membro nato delle giurie dei concorsi più importanti e per la sua autorità è sovente chiamato a presiederle.



Apostolo convinto dei giochi all'aria aperta, fu tra i primi educatori che ne diffusero la conoscenza e l'esercizio nei loro allievi, ed oggi che sull'esempio di quei primi, altri vennero e qualche volta migliori, ricordiamo a titolo d'onore che allorché in Italia il *foot ball* era quasi monopolio delle società composte di stranieri, la squadra della « Medionalum » fu tra le prime italiane scesa a misurarsi con loro.

A riconoscimento delle sue benemerite, il Governo lo nominava cavaliere e l'importanza degli incarichi che come insegnante gli sono conferiti, attestano come il suo grande valore sia apprezzato e riconosciuto dalle superiori autorità.

Come poteva il cav. Alberto Alberti sfuggire all'attestato della riconoscenza e dell'affetto dei suoi soci?

Venne quindi propizia l'occasione d'una festa intima della « Medionalum » a permettere che le parecchie centinaia di soci della sua società gli dicessero in forma solenne tutto il bene che gli vogliono e tutta l'ammirazione che hanno per lui, e mentre un'artistica medaglia d'oro era l'offerta comune di tutti, l'amico rag. Bosisio (il barbuto segretario della « Medionalum ») ne era l'efficace interprete, per cui la geniale festa si chiuse tra la commozione più sincera e gli applausi più calorosi.



Alla festa, che si svolse domenica 16 novembre nel Castello Sforzesco di Milano, presenti le autorità cittadine e gran numero di soci della « Medionalum » colle loro famiglie, intervenne l'avvocato Radice che portò il saluto e l'adesione della consorella « Forza e Coraggio » ed oggi, per quanto in ritardo, al plauso e all'ammirazione degli amici e dei consoci pel cav. Alberti, si unisce la *Stampa Sportiva* anche a nome di tutta la famiglia ginnastica italiana, e saluta in lui uno dei più benemeriti apostoli della nobile e santa missione dell'educazione fisica della gioventù.

N. C.

Interessante per Ciclisti, Sportsmen!!

È noto ormai che coloro che fanno molto uso della bicicletta vanno soggetti alla *nevralgia*, all'esaurimento cerebrale, e ad una degenerazione del sistema nervoso.

Celebrità mediche tedesche, inglesi ed americane hanno constatato che coi lavaci mattutini di « *PYLTHON* », l'esaurimento si arresta come per incanto, ne riprende consistenza e nessun fenomeno nervoso si riproduce.

L'opuscolo dell'illustre Prof. Auxilla, già medico onorario di S. M. Umberto I, si spedisce gratis a chi manda il proprio indirizzo all'*Anglo American Stores, Milano*, Via Monte Napoleone, 23. Una cura completa L. 6,55 franco nel Regno. — Si vende in tutte le primarie Farmacie.



FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL
SANGUE

NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale
da Tavola

ERNESTO REINACH - MILANO

OLEOBLITZ

L'olio il più lubrificante ad alta temperatura per automobili. In latte piombate da Kg. 1, 2 1/2, 5.

BENZINA GERMANIA
raffinata e rettificata

per Automobili, Motori d'imbarcazioni e per Illuminazione
Omnibus, Automobili per servizi pubblici.

EDOARDO BIETTI
MILANO - Via Broletto, 43 - MILANO.

Le TOSSI
I CATARRI
Le BRONCHITI
Le POLMONITI
La TUBERCOLOSI

sono curate e guarite con l'uso del **GUAJACOLTERPIN** e del **Guajacolterpin-cloridrico**. - 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.

Motociclette
PIEPER
sono le preferite dai signori.
Listino gratis E. WEHRHEIM, Torino.

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.
Prezzo Franchi 4800.

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.

PEUGEOT

Ing. A. Tacconis Rappresentante generale per l'Italia

Le ultime vittorie
DELLE
PEUGEOT

Gran Diploma d'Onore all'Esposizione Internazionale dell'Automobile e del Ciclo di Torino.

A Deauville ebbe il 1° premio nella categoria Vetture leggere a 4 posti occupati, coprendo il chilometro in 39" 1/5.

DITTA CARLO FESTA E C°
ROMA - Via Due Mace, 11, 59 B - ROMA
Gran Garage con Officina per Riparazioni
ROMA - Via Corsi, 18 - ROMA.
Deposito Pneumatici Michelin di tutte le dimensioni a prezzi di tariffa

Il massimo della perfezione è stato raggiunto dalla Compagnia DUNLOP coi nuovi
Pneumatici DUNLOP Originali per Automobili

◀♦♦ A GOMMA NERA, INDEPERIBILE ♦♦▶

The Dunlop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd - MILANO, Via Fatebenefratelli, 13.

Chiedere il nuovo listino dei prezzi, che viene spedito gratis.

Notiziario Sportivo

CICLISMO

UN VELODROMO INVERNALE. — S'è inaugurato a Londra un velodromo d'inverno (pista in legno dello sviluppo di 184 metri). Ecco i risultati della serata inaugurale, cui assistevano 5000 spettatori; *Corsa del miglio (handicap)*: 1. Rutt; 2. Mayer; 3. Kinz. N. P.: Ferrari, Van den Born, Dutrien, Jacquelin.

Corsa scratch (1 miglio): 1. Rutt; 2. Callagan; 3. Van den Born. N. P.: Jacquelin, Eros, Mayer, Kinz, Dutrien. Caduti: Barden e Ferrari.

IPPICA

Il fantino J. Goddard, lasciato al servizio presso la sir Rholand, è stato scritturato dalla Bocconi-Dall'Acqua.

Il trainer Corser è partito per l'Inghilterra per scritturare un fantino per la sir Rholand.

I GRANDI PREMI NEL 1903. — Ecco le date dei grandi premi nel 1903; Derby d'Epsom, 27 maggio; Derby francese, 24 maggio; Grand Prix di Parigi, 7 giugno; Gran Premio del Commercio (Italia), 10 maggio.

UN CONCORSO IPPICO A ROMA. — A beneficio della Croce Bianca si terrà a Villa Borghese, il 14 dicembre, un grande Concorso ippico per *gentlemen* ed ufficiali.

SCHERMA

SCHERMITORI ITALIANI ALL'ESTERO. — Da *La Florida*, città della Repubblica dell'Uruguay, ci scrivono che il 5 ottobre, in seguito ad invito di Comitato di notabili, il maestro Enrico Casati, milanese, partecipò ad una brillante accademia nel salone del *Cafe club*, del Centro. Vi presero pure parte il Casiani e il prof. Rivas.

La *Voz de Florida* dedica due colonne di elogio al maestro italiano, elogio che, se anche ridotto dell'80 per cento, mette il Casati in prima linea tra i maestri italiani che degnamente ed onoratamente rappresentano la scherma nostra all'estero.

GINNASTICA

LA NUOVA ASSOCIAZIONE UNICA DEI MAESTRI DI GINNASTICA. — Presso la Società ginnastica di Torino ha avuto luogo la votazione *ad referendum* per l'elezione del Consiglio della nuova Associazione unica dei maestri di ginnastica, in seguito alla fusione delle tre preesistenti. Il risultato è stato il seguente: presidente prof. Angelo Mosso; vice-presidenti Guerra Romano, Valletti Felice; consiglieri residenti in Roma: Trif. Cesare, Moscatelli Roberto, Jerace Michelangelo, Jerace Marino, Grifoni Antonio, Sessi Tito. Fuori Roma: Ra-

vano Francesco (Genova), Orefice Domenico (Napoli), Marchetti Daniele (Milano), De Marco Rosa (Napoli), Benucci Eugenio (Rieti), Guaragna Angelo (Milano).

ATLETICA

GARE ATLETICHE A PINEROLO. — Indetta dallo Sporting-Club, ha avuto luogo l'annunciata gara atletica, che sortì un bonissimo esito. Erano rappresentate le Società: Club Sport Audace e Società Ginnastica di Torino. Unione Ginnica di Saluzzo e Sporting-Club di Pinerolo.

Seguì la gara libera di sollevamenti ripetuti, nella quale si piazzarono: 1. Belagio, con punti 83; 2. Graziano Giuseppe, 66; 3. Repettati Alfredo, 47; 4. Semeria Alessandro, 40.

La Direzione dello Sporting-Club decretò un diploma di benemerita al Club Sport Audace per il gran numero dei concorrenti classificati.

La riunione si sciolse colla premiazione dei vincitori, preceduta da un discorso del presidente dello Sporting-Club, signor Armandis, l'anima di questa riuscitissima manifestazione sportiva.

AREONAUTICA

LA CORSA DEI PALLONI DIRIGIBILI. — Il progetto della corsa dei palloni dirigibili tra la Francia e l'Inghil-

terra prende piede. Spencer dichiara di avere fatto i piani di un nuovo pallone dirigibile che sarà pronto fra tre mesi; costerà 50.000 franchi e farà il viaggio in cinque ore. Spencer crede che Santos-Dumont sarebbe disposto a cooperare a questa corsa.

IL PALLONE DI UN ITALIANO. — Sotto il patronato di un Comitato d'onore, costituito a Porto Maurizio, di cui fanno parte i deputati Berio e Nuvoletti ed i senatori Massabò e Berelli, si è iniziata una sottoscrizione per raccogliere le somme occorrenti per la costruzione del pallone dirigibile ideato dall'operaio Francesco Arrigo, il quale nel 1900 vinse la medaglia d'oro alla Esposizione di Bordeaux.

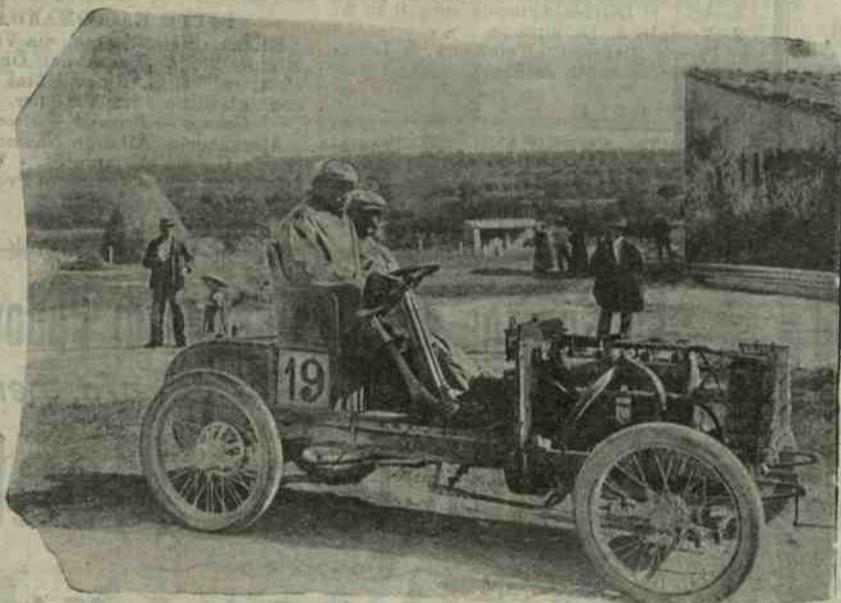
GIUCHI SPORTIVI

IL CAMPIONATO MONDIALE. — A Parigi nel corrente dicembre e nel gennaio 1903 verrà disputato al Torneo internazionale, il campionato del mondo per il bigliardo.

Vi saranno tre categorie: campioni antichi; campioni premiati nell'ultimo torneo; e i campioni avvenire, cioè nuovi giocatori.

Il vincitore verrà in possesso della cintura di campione, del valore di L. 2500. Di grande valore saranno i premi; ma assai elevate le tasse d'iscrizione.

AUTOMOBILI DARRACQ



Hemery, 1° arrivato a Salon sulla sua Darracq 25 HP.

1903

Prezzo corrente

- 8 HP (1 cilindro) Tonneau di lusso, gomme extra forti L. 6.000
- 9 HP (2 cilindri) Id. Id. L. 7.500
- 12 HP (Id.) Tonneau ordinario L. 8.000
- 12 HP (Id.) Tonneau di lusso, gomme extra forti L. 8.350
- 24 HP (4 cilindri) vettura pesante Id. L. 15.500

(Guarnizione in pelle lavabile L. 175 in più).

Tutti questi modelli si segnaleranno al Salon di Parigi, per la loro semplicità e finezza di lavoro.

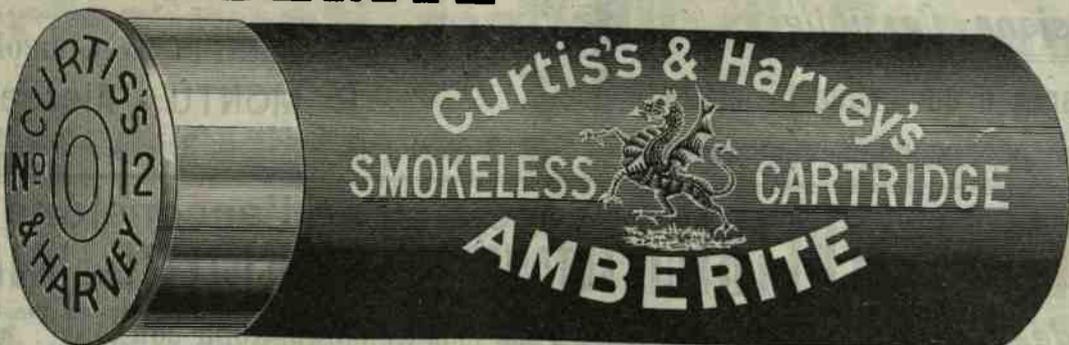
Agente Generale per l'Italia: **E. WEHRHREIM** - Torino Via Silvio Pellico, N. 24

ELEY-AMBERITE -- La Cartuccia sovrana

Specialità in articoli
per Caccia e Tiro

Calzettoni - Stivaloni
Mantelline per palude

THE-SPORTING AGENCY
FIRENZE - Via Cavour, 6



Fucili americani
a ripetizione
(6 colpi) cai. 12 o 16

Schiarimenti e prezzi
a richiesta.

THE SPORTING AGENCY
FIRENZE - Via Cavour, 6

AUTOMOBILISMO

IL SALON PARIGINO. — Proseguono alacremente i lavori di adattamento della Gran Mostra del Salon dell'automobile e del ciclo a Parigi. L'inaugurazione del Salon è fissata per il 10 dicembre. Il presidente della Repubblica Loubet farà il discorso inaugurale.

Per la prima volta l'Italia sarà rappresentata a questa Grande Mostra dell'automobilismo internazionale, e ciò per opera della F.I.A.T., la quale avrà uno stand colà dove saranno esposte alcune delle sue vetture, chassis, pezzi staccati.

Abbiamo in questi giorni ammirato due di queste carrozze che figureranno al Salon e dobbiamo riconoscere che l'Alessio ha superato se stesso. Sono gioielli di buon gusto ed eleganza che degnamente rappresenteranno all'estero la nascente e già rigogliosa industria italiana.

LA DIREZIONE DELL'A. C. DI NIZZA.

— Nell'ultima assemblea del Club Automobilistico di Nizza vennero eletti il sig. M. Laroze a presidente in sostituzione del sig. M. Gondoin, e i signori J. Fernandez, P. Clerissy, a vice-presidenti, in sostituzione dei signori M. Paul Chaudard e M. E. Sardou.

Diamo ai nuovi eletti il benvenuto, augurando che mercè l'opera loro i buoni rapporti di amicizia che l'A. C. di Nizza ha collo sport italiano si conservino e rinsaldino, e porgiamo ai due benemeriti colleghi dimissionari un saluto a nome dei molti amici che contano fra noi.

STRADA PER AUTOMOBILI. — L'Automobile Club Americano di New York sta studiando il progetto di una strada per gli automobili da Boston a Chicago.

VANDERBILT ALLA PARIGI-MADRID. — Vanderbilt, il milionario americano, che pareva volesse rinunciare per sempre alle corse automobilistiche, si è iscritto con una vettura Mors alla corsa Parigi-Madrid del 1903.

RECORD AMERICANI. — A New York certo Oldfield, guidando l'automobile di Tom Cooper, ha coperto il miglio in 1' 2", ciò che rappresenta una velocità di 94 km. all'ora.

AUTOMOBILISMO PRATICO. — Il Club Automobilistico francese ha bandito un concorso di vetture automobili per il servizio di città con fiacres a 2 e 4 posti, e con omnibus a 4 e a 6 posti, per il servizio postale, per trasporto di

malati, e di grandi pesi fino a 8 quintali e oltre.

Servizio di città. Vetture a 2 posti: 1. De Dion-Bouton; 2. Gillet-Forest; 3. Clément.

Omnibus a 4 posti: Huber.
Omnibus a 6 posti: 1. Gillet-Forest; 2. Peugeot.

Vetture di trasporto da 500 a 750 kg.; Gillet-Forest.

Vetture di trasporto da 350 a 500 kg.; Prunel.

Servizio di campagna. Vetture di trasporto (portanti più di 750 kg.): 1. Peugeot; 2. De Dion-Bouton; 3. Vinot-Deguignand.

Furgoni: 1. Peugeot; 2. Gillet-Forest e De Dion-Bouton.

TIRO

GARE DI TIRO A ROMA. — Nel Poligono di Tor di Quinto hanno avuto luogo dei tiri al volo in onore dei congressisti cacciatori. Riuscirono premiati:

Tiro Commercio, al passero: 1. Amadori, di Bologna, con 7 su 7; 2. Gianloreti, di Rocca di Cambio, con 6 su 7; 3. Accorretti, di Macerata, con 5 su 6.

Tiro Brescia, allo storno, premio del ministro Zanardelli: 1. Accorretti, di Macerata, con 7 su 7; 2. Fiorelli, di Roma, con 6 su 7.

La seconda giornata ha dato i seguenti risultati:

Tiro Tribuna Sport, al piccione: 1. De Simone con 8 su 8.

Tiro Savoratti, al passero per gli ambi destri: 1. Dellacasapiccola con 8 su 8, 2. Veniali, 3. De Simone.

Premio Amberite, al piccione: 1. Dellacasapiccola con 8 su 8.

FOOT BALL

SPORT AMERICANO. — Trentacinque mila persone hanno assistito a New-Haven (Stati Uniti) al match di foot-ball fra le Università di Harvard e

di Yale. Dodici treni speciali partirono da New York per condurre la folla sul campo sportivo. L'Università di Yale vinse con 23 punti a 0.

FOTOGRAFIA

CONCORSO FOTOGRAFICO. — La Sezione di Torino del Club Alpino Italiano ha indetto una Mostra fotografica delle valli di Lanzo e regioni limitrofe allo scopo di illustrare la monografia *Le valli di Lanzo*. La loro accettazione verrà chiusa il 19 dicembre 1902, e la esposizione poi avrà luogo dal 27 dicembre al 15 gennaio 1903. Questo concorso è riservato ai soci del Club Alpino Italiano e delle Società alpine italiane ed estere.

I premi consistono in tre medaglie d'oro, sette d'argento e nove di bronzo, e sono divisi in gruppi: fotografie di paesaggio d'alta montagna, paesaggio di bassa montagna e soggetti vari, macchiette e costumi.

Corrispondenza

Pinerolo. C. A. Troppo tardi e troppo esteso il suo resoconto per andare nel notiziario. Impossibile farne articolo mandando illustrazioni. — **Venezia.** C. Zanetti. Grazie mille dono gentile. Riformerò il tutto fra poco. — **Napoli.** Parsi. Attendiamo la cartolina vaglia. Appena ricevuta spediremo tutto. Per le fotografie come vi abbiamo detto alla fine di dicembre. — **Venezia.** B. De Lorenzi Fabris. Ci dispiace, già provvisti.

DITTE RACCOMANDATE

Milano - Hôtel Suisse, via Visconti, 15, vicinissimo a Piazza del Duomo. Luce elettrica, bagni. Unico Hôtel in Milano con giardino, rimessa per biciclette.

Garage - Benzina - Meccanico.
Alessandria. Albergo Nazionale. Savio Gio. e C., via Milano, 81. - Vicinissimo strada naz. Torino-Milano. Prezzi modici. Garage. Benzina.

Le Motociclette Rosselli sono pratiche!

Il turista sig. D. Simonotti ha compiuto, senza alcun incidente, su Motocicletta Rosselli 2 HP, con trasmissione a cinghia, senza tenditori, il

*3 GIRO D'ITALIA *

Torino-Genova-Pisa-Firenze-Roma-Napoli-Isernia-Pescara
Ancona-Bologna-Verona-Milano-Torino (Km. 2600)
superando, senza pedalare, tutte le salite del percorso.

ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI

Fabbrica Automobili e Motori
Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretto, 2

E. M. Bowdens Patents Syndicate Limited

Brevettato in Francia (S. G. D. G.) e all'estero



In vendita ovunque

La più alta ricompensa al Concorso del Touring-Club di Francia

Trasmissione flessibile

Applicazione istantanea a qualunque bicicletta.

La riunione automobilistica di Padova

ha segnato un grande trionfo per le

Motociclette Montù

Corsa Bovolenta-Padova - 10 km.

1° su dieci concorrenti MONTÙ (m. 9' 11" - media 66 km. l'ora)

Corsa all'Alcool di Conegliano

1° MONTÙ (km. 8 in 8' 5" (media 58 Km. l'ora)

Queste vittorie confermano le precedenti riportate da questa Motocicletta che è fra le migliori, e cioè:

Esposizione Brescia 1900	- Grande medaglia argento
Corse a Pavia (Maggio 1901)	- 1° Premio
" a Brescia (Settembre 1900)	- 1° "
" a Padova (Giugno 1901)	- 1° " 10 km. (300 km. in 8 ore)
" a Como (Luglio 1901)	- 1° "
" a Venezia (Luglio 1902)	- 1° "

Chiedere preventivi ed offerte all'Officina Meccanica

R. MONTÙ - Alessandria.

Ultima
Novità!!!

ACCUMULATORI ELETTRICI
in Celluloide, Ebanite, Piombo

speciali per l'accensione degli
AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE - IMBARCAZIONI

Per commissioni rivolgersi alla Ditta HENSEMBERGER SORMANI Via Montebello, 18 MILANO

Cataloghi
gratis

Motociclisti!

Astenetevi da ogni acquisto senza aver prima provati i

Motori ZÉDEL HP 1 3/4-2

che sono indiscutibilmente i migliori.

1° ARRIVATO nella *Corsa Motociclette*
al Velodromo di Torino il 16 novembre 1902

CARPIGNANO GIUSEPPE

Meccanico-costruttore

TORINO -- Corso Valentino, N. 24 -- TORINO

Speciale Grande Deposito di Tubi d'Acciaio

- **MANNESMANN** -

e Pneumatici per Velocipedi ed Automobili

MORO & VEZZONI

Via Torino, N. 51 - MILANO - Via Torino, N. 51

Stabilimento per la confezione dei Pneumatici

MILANO - Corso S. Celeo, 36

Filiale con deposito in Torino, Via S. Quintino, 11.

Société Anonyme des MOTEURS & AUTOMOBILES DÉCHAMPS BRUXELLES

Le 4 vetture Déchamps iscritte nella corsa Parigi-Vienna del tipo "Touriste leggere", compirono tutte brillantemente il percorso, vincendo la **COPPA DELL'AUTO-VELO**, detta della Regolarità e Resistenza.

Rivolgersi al nostro Rappresentante Generale:

Ing. **GIUSEPPE GHIRARDI**, Via Passerella, n. 10 - MILANO.

Non mancate di visitare
al **SALON DI PARIGI**
il Grandioso Stand della



CONTINENTAL



ove sono esposti gli ultimi
e perfezionati modelli di Pneumatici

CONTINENTAL CAOUTCHOUC & GUTTAPERCHA G. - HANNOVER

Deposito in Italia: Via Alessandro Manzoni, 38 - MILANO

PARIGI - Rue Brunel, 18.

LONDRA, 64/65, Holborn Viaduct.

La F.I.A.T. nel 1902

Sempre con i pneumatici MICHELIN

Sempre con i pneumatici MICHELIN

Corsa Internazionale di gran salita Sassi-Snperga - Vetture pesanti: 1° Fiat

" " " " - Vetture leggere: 1° Fiat

→ **Coppa di S. A. R. il Duca degli Abruzzi** ←

Corsa Internazionale di gran salita Susa-Moncenisio - Vetture pesanti: 1° Fiat

→ **Coppa Nazionale** ←

Corsa Internazionale di gran salita Susa-Moncenisio - Vetture leggere: 1° Fiat

" " " " - Categ. turisti: 1° Fiat

Coppa challenge " Principe Amedeo " istituita da S. A. R. e I. la Principessa Laetitia.

Corsa Padova-Bovolenta 1° Fiat

" Padova, chilometro lanciato 1° Fiat

" Conegliano, alcool e minimo consumo - Vetture pesanti: 1° Fiat

" " " " - Vetture leggere: 1° Fiat

" Figueira-Lisbona (vettura S. A. R. il Duca d'Oporto) - 1° Fiat

Esposizione Internazionale di Automobili di Torino

GRAN DIPLOMA D'ONORE

la più alta Onorificenza della Esposizione

Nel 1902 la Fabbrica Italiana di Automobili ha avuto l'onore di provvedere:

S. M. il Re d'Italia — S. M. la Regina Margherita di Savoia — S. M. la Regina Maria Pia di Portogallo — S. A. R. e I. la Principessa Laetitia — S. A. R. il Duca d'Oporto — S. A. R. il Principe Ferdinando di Genova — I Ministeri della Guerra, della Marina, delle Poste e Telegrafi d'Italia — Il Ministero della Guerra di Portogallo, ecc. ecc.

Tutte le Vetture della Fabbrica Italiana di Automobili sono munite di
Pneumatici MICHELIN.