

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Arcostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yeehting

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

(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

### DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO  
TELEFONO 11-26

### INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale



3 Campionati mondiali di pattinaggio a Davos - De Stoppani, 3° classificato di velocità

# Auto-Garage Alessio

AGENZIA CENTRALE per la vendita di AUTOMOBILI

TORINO - Via Orto Botanico, 17 - TORINO

## Vetture d'occasione pronta consegna:

Mercedes 35 HP, carrozzeria di lusso tutta rimessa a nuovo.

F. I. A. T. 12 HP, mod. 1901, Wagonette a 6 posti.

" " " " Tonneau,

" " " " con raffreddamento a ventilatore.

F. I. A. T. 12 HP, mod. 1902, Wagonette a 6 posti.

" " " " Doppio Phaeton a 4 p.

Panhard 6 HP, mod. 1901, Tonneau con dais.

" 7 HP " 1902, " di lusso,

" 8 HP a 4 cilindri. Due carrozzerie da viaggio e da corsa.

Marchand 10 HP a 4 cilindri. Carrozz. Limousine.

De Dion 9 HP, mod. 1902, Doppio Phaeton a 4 posti con capote.

De Dion 8 HP, mod. 1902, Doppio Phaeton a 4 posti.

" 5 HP, " " Due a 3 posti.

Ceirano 8 HP 2 cilindri. Tonneau.

Vetture nuove, modelli 1903

ACCESSORI - FARI BLERIOT - GARAGE

# DE DION BOUTON & C<sup>IA</sup>

## AUTOMOBILI



Fotografia presa al suo passaggio a Firenze.

" La POPULAIRE „ (L. 4.200)

Vetturetta DE DION BOUTON modello 1903 di 6 HP effettivi, che ha compiuto, senza il minimo inconveniente, il giro d'Europa (5000 Km.).

Agente Generale per l'Italia

FIRENZE FIRENZE  
Via Panzani, 26 ETTORE NAGLIATI Via Panzani, 26

# 12 e 16 HP

## Due soli Modelli di lusso Tipo 1903

Quattro cilindri, Valvole comandate e tutti gli ultimi perfezionamenti introdotti ora in questo ramo d'industria.

### Automobilisti!!...

Prima di fare la vostra scelta, osservate e provate

F<sup>LLI</sup> CEIRANO - TORINO

# A proposito delle gare di Nizza per la Coppa di Francia

## Una tazza ed ...una stazza.

Un giorno Noè fece una barca, la incatramò di dentro e di fuori, e la misurò; egli era il primo stazzatore del mondo. — Il giorno dopo aprì il paracadute, che cominciava a piovere, e diede imbarco a tutti gli animali della terra, ivi compreso uno stazzatore..... francese.

\*\*

Le gare di quest'anno per la Coppa di Nizza radunarono numerosi concorrenti e destarono molto interesse.

Si presentarono 8 yachts: *Azio V* del cav. Dario A. Centurini, difensore della Coppa; *Marmar* del sig. Noli Da Costa, della flotta del « C. N. G. »; *Monaco* della « Société des Regates » di Monaco; *Montecarlo* e *Sidi Kaissa* del sig. Montet, in flotta al « C. N. de N. »; *Rainette* del sig. Olivari e *Luisa* del sig. Bonfiglio, in flotta alla « U. d. Y. F. »; *Ephémère* del sig. C. Despujols, campione del « C. N. de Bordeaux ».

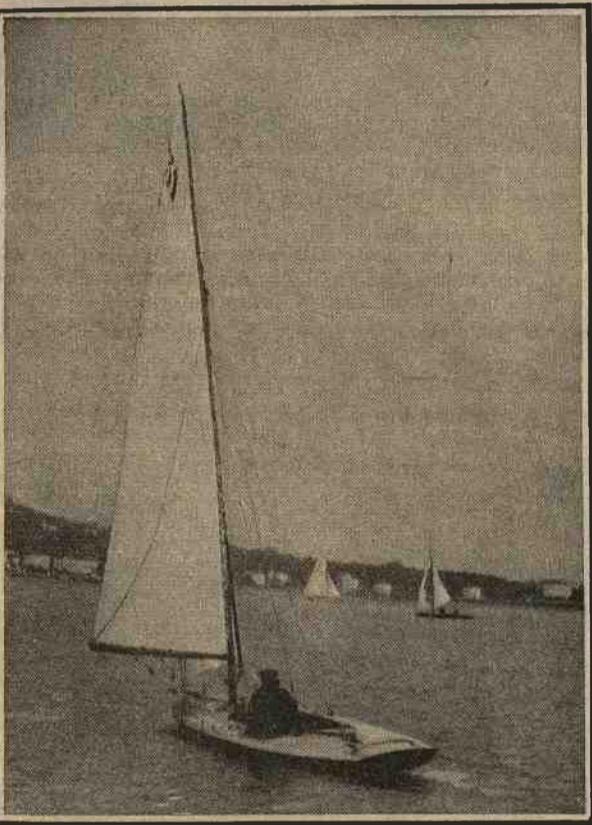
Sei yachts di bandiera francese e due yachts di bandiera italiana e si ebbero ufficialmente questi risultati:

1ª giornata: 1° *Azio V* con notevole distanza dagli altri; 2° *Montecarlo*; 3° *Marmar*. Ciò il 16 corrente.

A seguito di protesta del sig. M. Noli da Costa (italiano), proprietario del *Marmar* perchè *Azio V* (italiano) aveva abbordato una boa in gara, viene squalificato.

2ª giornata (il 16 corr.): 1° *Azio V*; 2° *Montecarlo*; 3° *Ephémère*; 4° *Marmar*.

3ª giornata: 1° *Ephémère*; 2° *Marmar*.



*Azio V, lugger 1 tonn., di Centurini (italiano).*

La Coppa del Club Nautico di Nizza rimane aggiudicata per l'anno 1903 ad *Ephémère*, campione di Bordeaux ed a *Marmar* viene assegnata una tazza di secondo ordine la prima..... e.....

Questi i risultati ufficiali.

\*\*

Se al lettore interessa narro qui la dolorosa storia... di *Azio V*, vincitore reale della Coppa di Nizza assegnata ad *Ephémère*.

*Azio V* è in oggi il più noto ed il più veloce degli yachts di tonnellate 0.99 colla vigente formula di stazza. Lo dimostrarono tutte le gare fatte in questi tre anni, lo sanno gli yachtsmen ed i marinai, lo sanno i costruttori i quali nell'accingersi a lavorare un loro qualsiasi prodotto promettono al neo-yachtsman, committente, che il loro yacht batterebbe, anzi batterà *Azio V*.

Lo sapevano, pare, anche quei signori del « C. N. d. N. » che la sera del 16 corr. passeggiavano cogitabondi sulla calata del porto di Nizza, esaminando il povero... 0.99 tonnellate.

Ciò posto ed indiscusso, posto che a *Montecarlo* s'era dovuto imporre squalifica per aver trovato una strana asta di *spinnaker* fatta a cannocchiale e qualche sovrachio mq. di vela, posto che da *Marmar* nulla eravi da temere, e che se anche *Marmar* vinceva si sarebbe trovato, col regolamento alla mano, il modo di dargli il vattene; ciò posto ed indiscusso, dico, poichè anche un egregio architetto, costruttore, ingegnere, ideatore, disegnatore, perito, di yachts pareva dubbioso di certa stazza, si pensò di fare una verifica di stazza al temuto yacht *Azio V*. Detto fatto:

Una sera, verbalmente, un membro della Giuria comunica al Gabrielli, skipper del 0.99 *Azio V*: Oggi vi abbiamo squalificato perchè c'è un vostro compatriota che vi ha spinto sulla boa ed è venuto a dircelo, domani vi faremo stazzare e se santa gomma elastica e san metro ci assisteranno vi faremo vedere qualcosa di bello: State buono ed aspettate domani il nostro uomo metrico.

Domani: era il 17 corr.: Gabrielli, lupo di mare ma non volpe di terra, calcolò bene il calendario e convinto che il giorno 17 avrebbe avuta una visita dei signori, sapendo che per regolamento, alla stazza deve assistere lo skipper ed il proprietario, quel giorno non si allontanò da *Azio V* ed attese.

Inutilmente.

Lo stazzatore del « C. N. d. N. » che è di *Bordeaux*, assistito dai signori Despujols e dall'equipaggio di *Marmar*, si presentò a misurare il defender il giorno 18, giorno di corsa ed un'ora prima che si dovesse presentare la barca in gara.

Si otteneva così di evitare ogni possibile protesta e modifica che mettesse *Azio V* in condizione di competere ancora per la Coppa.

Il sig. Gabrielli lupo... come sopra e volpe... idem, arrivando sul posto ad... operazione compiuta e conscio della precisa stazza fattagli in Italia si preparava alla gara.

Arrivato primo, riceve la comunicazione che il 0.99 tonnellate è squalificato per eccedenza alla stazza del regolamento.

(Questa eccedenza si ottiene facilmente calcolando la lunghezza dell'albero dalla base all'astolina del guidone sociale, compresa come se sull'astolina si ghindassero i fiocchi e lo *spinnaker*, e misurando il tangone dello *spinnaker* con inclinazioni specialissime e con lunghezze non vere).

Lo Skipper, immemore forse dei precedenti di *Nemesi* ed altri, non esamina a lungo il regolamento e si reca a visitare la Presidenza del « C. N. d. N. », dichiarando formalmente e verbalmente di chiedere una nuova stazza in contraddittorio, con preghiera di una comunicazione nella giornata.

La qual comunicazione fu appunto nelle prime ore della sera fatta in questi sensi: Domattina, 19, la Giuria deciderà.

Addì 19, Gabrielli presentatosi al « C. N. d. N. », riceve notizie che la Giuria aveva la sera del 18 corr. deciso non essere appellabile il proprio giudicato se non per iscritto e nelle ore prevedute dal regolamento.

Le due ore!!! da quando?

Così originarono le comunicazioni ufficiali che le cronache registrarono in questi giorni.

Così il cav. Centurini fu messo in tacere sguainando il regolamento e fu data all'*Ephémère* la Coppa che *Azio* aveva così ben difesa.

Perduta la Coppa, *Azio V* corre nella classe inferiore alla tonnellata ed il cav. Centurini si vendica del « C. N. d. N. », mandando ad offrire una splendida Coppa appunto battezzata *Azio V*.

Nizza nella sua stagione di gare ci dà poco criterio dei *defenders* della Coppa di Francia.

*Nada* manca alle prove dovendosi ancora modificare in cantiere. *Leda*, su 4 prove, a tutto domenica scorsa, è arrivata prima due volte, seconda un. *Susette* prima una volta, seconda due. *Sally* sempre terza.

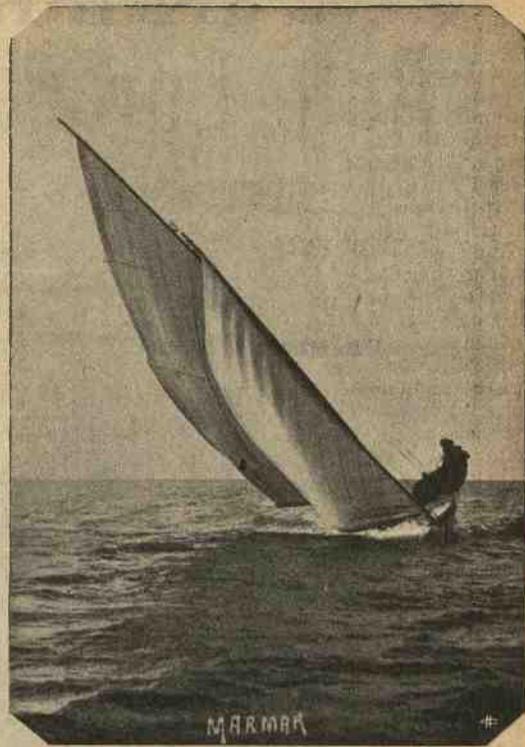
Ciò sembrerà strano al lettore che ha letto i miei precedenti apprezzamenti sui *defenders*. Ma converrà rammentare che nessuna giornata a Nizza fu ancora sportiva ed adatta a regate.

*Titane*, nuova costruzione destinata alla sfida per la Coppa d'Italia (5 tonn.), dà dei buoni risultati.

Non credo che *Melissenda* (U. Costaguta, prop. Dall'Orso) si presenti a difendere la Coppa non ritenendola abbastanza inoltrata nella costruzione.

*Sfinge* forma l'ammirazione degli yachtsmen nizzardi « car s'est très nettement détaché des « ses concurrents ».

Il secondo 5 tonn. ch'era stato impostato dal Bava per la Coppa d'Italia e dava affidamento



*Il defender italiano Marmar.*

buonissimo di riuscita, non è pronto ed i sottoscrittori sono stati radunati ad *deliberandum*. Zezè.

## Fra otto giorni

ossia per

**Lunedì 16 Marzo**

è fissata l'

**estrazione a sorte**

dei premi destinati ai

**nostri abbonati.**

Come i lettori sanno si tratta d'una somma di

**L. 300 in contanti**

che abbiamo suddiviso come segue:

1° Premio	Lire	100	in contanti
2° »	»	50	»
3° »	»	50	»
4° »	»	25	»
5° »	»	25	»
6° »	»	10	»
7° »	»	10	»
8° »	»	10	»
9° »	»	10	»
10° »	»	10	»

L'estrazione sarà pubblica e vi potranno assistere liberamente i nostri abbonati. Essa si farà alle ore 21 di lunedì 16 corrente sotto la direzione del notaio Ferrero, il quale, previo accertamento che i nomi corrispondono a regolari ricevute d'abbonamento e ai nostri libri, li metterà in apposita urna, da cui saranno estratti successivamente quelli dei

**dieci vincitori.**

Ricordiamo che a questa estrazione parteciperanno *indistintamente* tutti gli abbonati che ci avranno fatto tenere la quota di *abbonamento annuo* in **Lire CINQUE** entro la mezzanotte di

**Domenica 15 Marzo.**

Provveda quindi chi fra i nostri lettori non fosse ancora abbonato, a farci tenere in tempo debito l'importo dell'abbonamento per essere compreso tra coloro che concorreranno ai nostri premi.

BOUGIE

# HYDRA

PILE

Concessionari per l'Italia:  
**CARLO MANTOVANI e C. - Torino**

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

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

# I grandi velodromi in Francia

A Parigi esistono i più grandi Velodromi di Europa. Al Parco dei Principi dapprima, a Buffalo poi, hanno corso i più noti *sprinters* e *stayers* d'Europa e d'America, e sulle due dette piste si sono ottenute meravigliose velocità, si sono disputate le più importanti gare di resistenza.

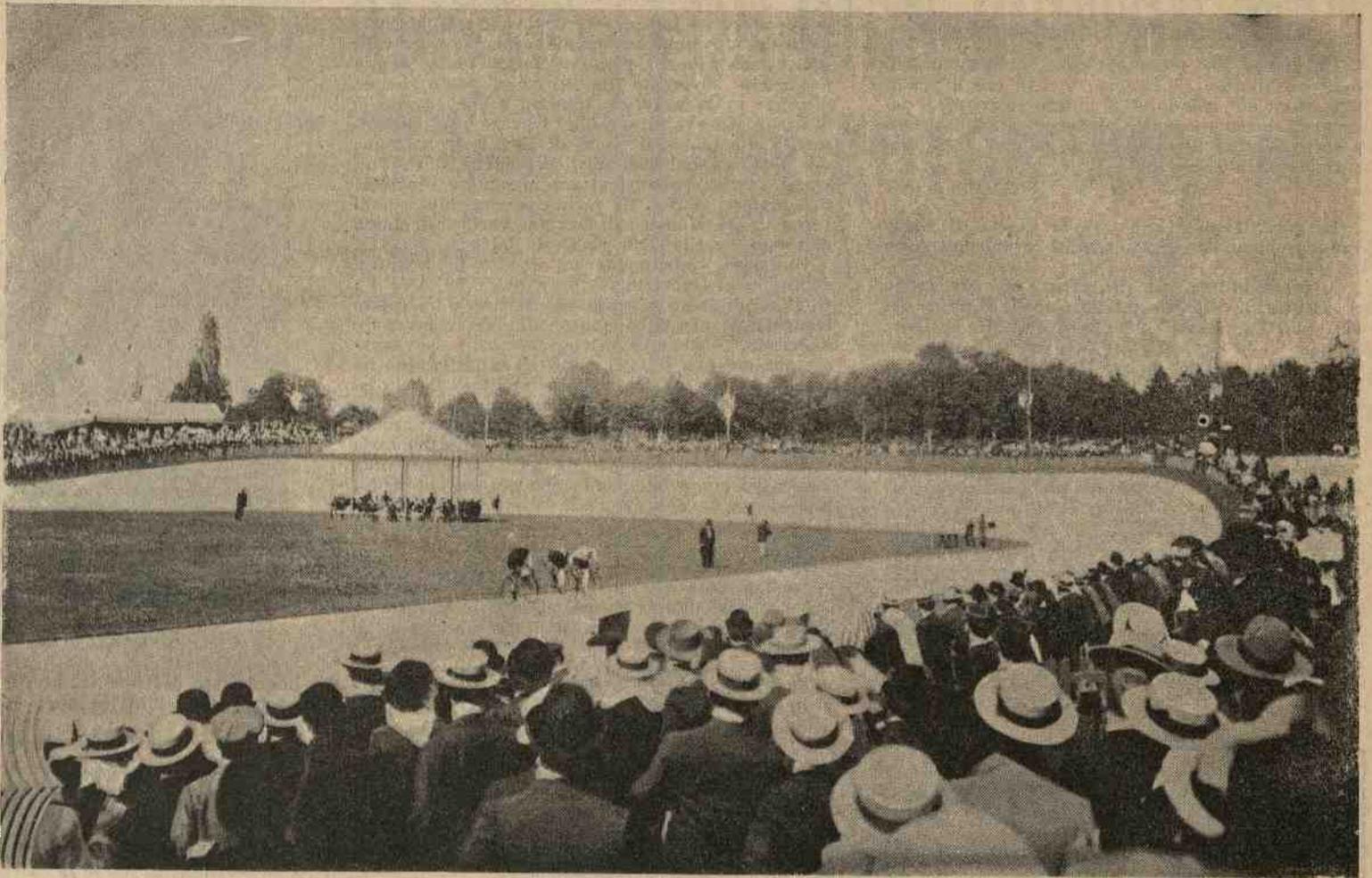
Da un anno è sorto a Neuilly il Velodromo Buffalo, il quale, per la sua costruzione speciale, più adatto per ottenere un miglioramento dello sport, venne in breve tempo ad essere il ritrovo preferito dei celebri campioni.

Mentre al Parco dei Principi (m. 600) continuarono ad effettuarsi le grandi prove sportive internazionali, a Buffalo (m. 333) si susseguirono le gare per il record del chilometro e dell'ora.

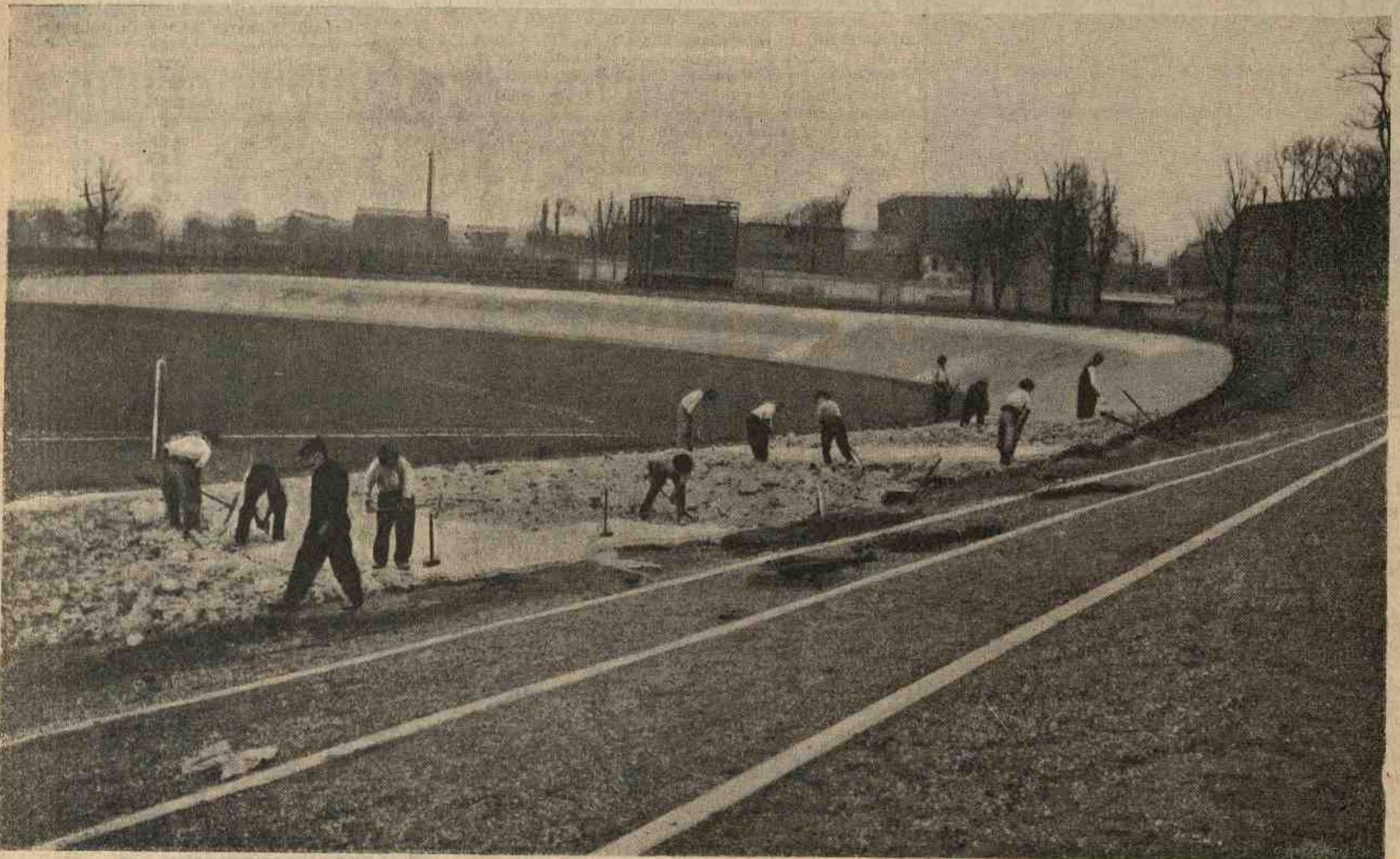
Il Velodromo di Neuilly, che ha delle curve

assai rilevate, si prestava meglio d'ogni altro per simile genere di corse, ed a Buffalo appunto si ottenne il miglior risultato sportivo dell'annata

1902. Venne su quella pista stabilito l'ultimo record mondiale. Fu il francese Contenet che raggiunse i 77 km. e 597 m. in un'ora.



*Il Velodromo del Parc des Princes in un giorno di grandi corse.*



*I lavori di rialzamento delle curve al Parc des Princes.*

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

Agli impresari del Parco dei Principi parve però che nemmeno questo dovesse essere l'ultimo risultato dello sport ciclistico.

Pensarono che sulla vecchia loro pista dovessero essere salutati gli ultimi campioni del ciclismo, e perciò decisero di rimodernarla rialzandone le curve in maniera da poter ottenere una velocità di 110 km. all'ora.

Lo sport ciclistico dovrà dunque nel 1903 farci ancora meravigliare, e saranno ancora i velodromi della capitale francese che ci offriranno i migliori risultati.

## La chiusura degli sports invernali

### I Campionati mondiali di Pattinaggio

#### La mia prima lezione di sky

#### Il taboggan e il bobsleigh

Sono trascorsi pochi mesi dal giorno in cui l'avvicinarsi dell'inverno ci faceva metter mano al modestissimo nostro bagaglio di aggettivi, per preparare un saluto al freddo signore delle nevi e dei ghiacciai; e siccome il suo arrivo voleva dire commiato dalle belle giornate piene di luce, di sole, di gioia e di sport, nel nostro saluto vi era il rimpianto e il nostro inno sgorgava in tono minore.

Ora invece che marzo riadduce i lunghi tramonti, scioglie i rimasugli di neve che si nascondono nei cigli della strada, dove battistrada della tepida stagione spuntano le prime viole, dovremmo intonare il peana per l'imminente comparsa della primavera, l'epoca dell'anno che trova maggior rispondenza nelle nostre anime giovani e serene, aperte al sole della speranza e al soffio degli entusiasmi.

Eppure se distogliamo lo sguardo dal domani giocondo e sereno verso cui camminiamo e ripensiamo alla giornata ora vissuta, non sappiamo rimanere indifferenti alla rievocazione dei ricordi, e nostro malgrado tra la gioia si fa strada il rimpianto. Avviene dell'avvicinarsi delle stagioni quello che accade del succedersi delle età; quella che ci attende sembra essere la migliore e in fondo a quella che varchiamo lasciamo sempre gioie e felicità di cui comprendiamo il valore solo al momento di staccarcene.

E così anche l'inverno, questa stagione, che sembra essere la negazione dello sport, ha i suoi fascini e le sue ore di sport e prima di chiudere questo capitolo della nostra vita, salutiamole rievocandole queste ore vissute, di cui sembra acuirsi nel distacco il rimpianto e la nostalgia.

Il regno della neve e dei ghiacci che dietro le orme dell'aquilone era sceso lungo il monte e aveva guadagnato il piano, retrocede alle pendici alpine e ritorna libera e tersa la superficie di quegli specchi d'acqua e di quei laghetti a cui ci siamo dato convegno per le belle ore di pattinaggio.

Breve, troppo breve fu quest'anno fra noi la stagione del pattino. Pochi giorni, parecchie settimane al massimo, lungamente attese, e vissute con intensità e coll'ansia dell'imminente scomparsa, e poi giornate di incertezza e di interrogazione a cui pur troppo seguiva rapidamente la delusione finale. E in questo desiderio insoddisfatto, in questo fugace momento di gioia, che è sufficiente

per accendere la febbre senza durare abbastanza per fiaccarla, è una delle attrattive maggiori dello sport del pattino, da cui ci siamo staccati, nostro malgrado, portando con noi un cumulo di partite incominciate, di gare da disputare, di rivincite da prendere e di flirti da maturare.

Ma se il pattino è lo sport più comune e conosciuto del ghiaccio, non è però il solo né il più interessante. Colla luce sono calati dal Nord in questi ultimi anni altri esercizi che parlano di tutto un mondo nordico, di lunghe e bianche distese di neve e di ghiacci, di lunghe corse e viaggi attraverso silenzi infiniti e che ci fa pensare quasi con invidia a quei popoli per cui il pattino è la scarpa abituale, lo sky tien luogo di bicicletta, e il taboggan o il bobsleigh rimpiazza l'automobile.

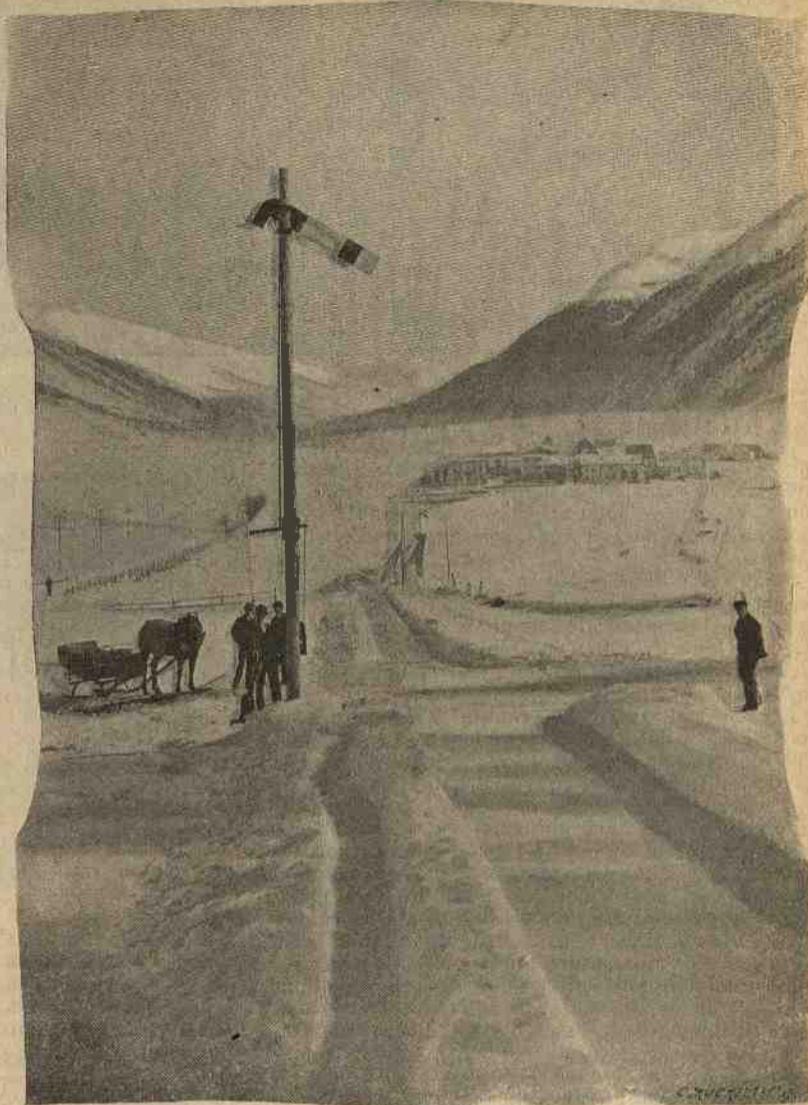
Degli sky la *Stampa Sportiva* ha parlato replicatamente, segnalandone l'utilità e l'interesse.

Mi concedano i miei cortesi lettori di ritornare sull'argomento per intrattenerli sulla mia

#### Prima lezione di sky.

L'inverno eccezionalmente mite e tepido aveva fatto impallidire in me la speranza di far la conoscenza dello sport degli sky, che era tra i pochi finora conosciuti.

L'occasione che invano mi aveva offerto il gentilissimo sig. Kind, l'ottimo presidente del nostro Sky-Club e uno dei propagandisti del nuovo mezzo di locomozione nordico, con ripetuti inviti a partecipare alle gite della sua Società, mi veniva casualmente offerta da una gita automobilistica



La pista per le corse di taboggan a St-Moritz.

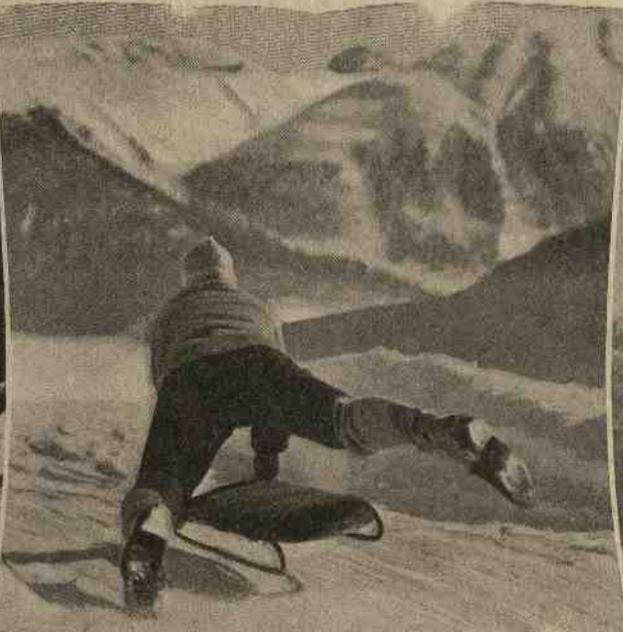
che in data 25 febbraio doveva condurmi sulla vetta del Moncenisio.

Il progetto era un po' ardito, ma chi lo faceva era il Sig. Wehrheim, il noto *chauffeur* e guidatore di *Darracq*, che voleva dimostrarmi la bontà del nuovo modello della sua marca facendola arrampicare su pel Cenisio e proponendosi di guadagnare la cima ad ogni costo.

Compagno nella nostra gita era l'amico avvocato Alfredo Frassati, il giovane e sportivo direttore della consorella *Stampa*. Giova ricordare che era della partita una splendida giornata con temperatura primaverile e un'ottima condizione delle strade per cui in un'ora si eliminavano i 53 km. che dividono Torino da Susa e in meno di un'altra ora e mezzo si arrivava all'O-



Un salto in taboggan.



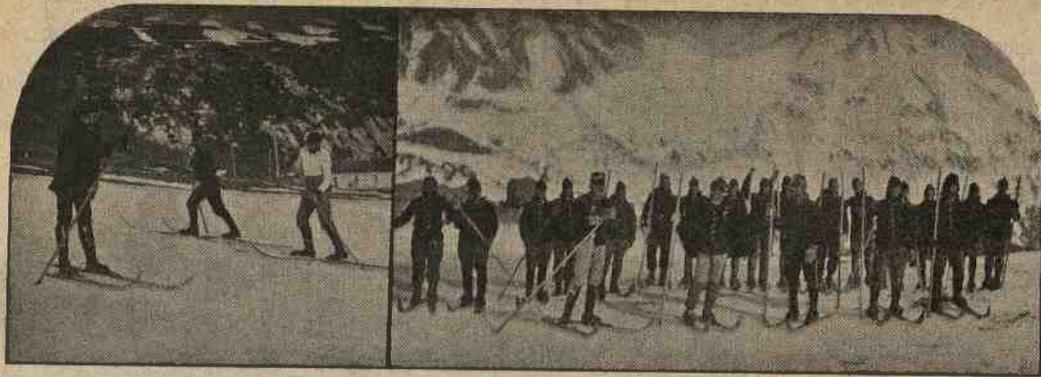
I piedi possono servire da freno.



Un taboggan in volata.

Pneumatici " Marca LEONE "

sono sempre i migliori ed i più soddisfacenti



I primi passi.

Soldati e ufficiali skyatori del 1° Bersaglieri.

spizio del Cenisio (a 2000 metri) dopo aver incontrato al massimo 200 metri di strada difficile e con neve alta — superati però anche questi magnificamente come i precedenti dalla ottima nostra vettura.

Sulla vetta del Cenisio in automobile il 25 febbraio! Non è un avvenimento molto comune e che venne reso possibile solamente dalla splendida stagione, che un buon vecchietto della vallata ci diceva non ricordare così bella da 30 anni a questa parte.

E come visitatori poco comuni ci accolsero i gentilissimi ufficiali del 1° reggimento Bersaglieri, colà in distacco, e relegati a quelle cime per un periodo di ben sei lunghi mesi.

L'ufficiale italiano, da cui nelle grandi città viviamo lontani o che abbiamo solo occasione di conoscere personalmente e in cui quindi apprezziamo l'uomo prima della professione, si rivela d'una cortesia così squisita, d'una affabilità così gradita, allorché esercita i doveri dell'ospitalità come classe, da superare ogni gentilezza e affabilità borghese e da aumentare quella simpatia che accompagna sempre la divisa del soldato italiano.

Infatti un gruppo di ufficiali fra cui erano i capitani Romagnani, Tobia, Boinaghi, e il tenente Costa, ci faceva festosa accoglienza e poco dopo il nostro arrivo ci offriva l'unico di vertimento possibile al Cenisio; una partita di sky.

L'offerta era troppo bella per opporvi un rifiuto, e poco dopo chauffeurs e ufficiali, ormai fatti amici, ci avviavamo ad un leggiadro declivio che scendeva verso il laghetto, tutto gelato, e su cui la neve era alta e soffice.

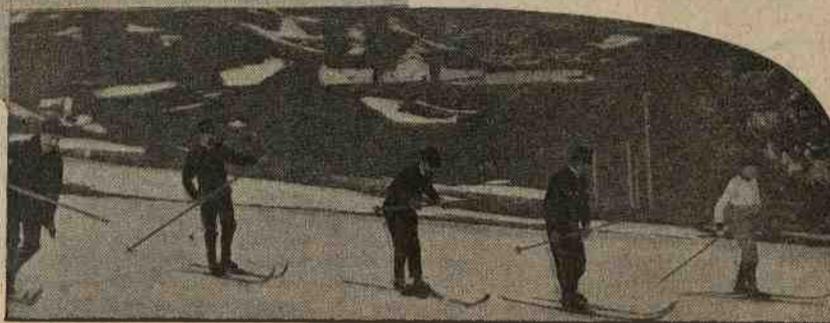
Facilmente ci siamo convinti che i nostri ufficiali erano campioni provetti di sky e ammirammo le bellissime volate del capitano Tobia e tenente Costa; ma l'ammirazione non va mai scompagnata dall'invidia e ben presto anche i nostri piedi erano imprigionati negli sky e la bianca e soffice neve ci accoglieva maternamente nel suo seno durante i nostri primi esperimenti.

Lo sky come i lettori sanno è costituito da una stretta assicella di legno durissimo lungo oltre 2 metri, ricurvo verso l'estremità anteriore, nel mezzo



La mia prima lezione cogli sky sul Cenisio.

della quale sta una scarpa composta in un giunco ricurvo in cui entra il piede, che diviene assicurato con cinghie. Un lungo



Un equipaggio di lobsle:gh rovesciato.

bastone colla punta ferrata serve di aiuto, di guida e di freno.

Calzati gli sky e portato leggermente il corpo in avanti, si incomincia la volata, che naturalmente è nelle prime volte interrotta molto spesso da scivoloni sulla neve, che essendo soffice e alta permette divertirsi anche cadendo. Sorpreso il segreto di lanciare il corpo in avanti e evitare così che nella velocità che acquista il piede il corpo si trovi indietro e quindi per forza di gravità scenda a... combaciare col suolo, è facile guidarsi sugli sky e provare la



Taboggan in partenza.



Posizione in taboggan secondo il sistema americano

volontà di quelle lunghe volate, in cui senza sforzo alcuno (all'infuori di quello di stare in piedi) si compiono lunghi tratti di discesa, raggiungendo velocità meravigliose.

E i nostri cortesi maestri ci indicavano le alture vicine da cui erano discesi in pochissimi istanti cogli sky, ci parlavano di viaggi ai forti vicini compiuti dai soldati skiatori, ci dicevano tutto l'entusiasmo e il piacere con cui i soldati si esercitavano negli sky e i brillanti risultati ottenuti in pochissimi esperimenti.

Ci dicevano di esercizi fatti cogli alpini; ci dicevano tante altre belle cose, fra cui solleticanti proposte di altre partite sulla neve e gentili inviti di ospitalità; ma ormai il Cenisio si avvolgeva di nebbia dopo il tramonto e era tempo che la nostra *Darraaq* ci depositasse al piano prima di notte. Il tempo era breve, specialmente quello che rimaneva dopo i saluti e i ringraziamenti ai nostri gentili ospiti, ma in meno di 35 minuti il grande

Wehrheim ci calava alle porte di Susa, rinnovando coll'automobile delle volate di fronte a cui quelle degli sky impallidivano, quasi quanto i nostri volti a certe brusche volate dei *tournequets* del Cenisio.

Prima di prendere commiato dagli sports invernali desidero presentare ai cortesi lettori due altri figli di questa

nostra grande famiglia dello sport, i cui rami si estendono ogni giorno, e la cui ombra copre ormai tanta parte dello scibile umano.

Quei fortunati che frequentano in inverno St-Moritz, Davos, Arosa, ivi chiamati dalle grandi gare di pattinaggio, conoscono il *taboggan* e il *bobsleigh*, due mezzi di locomozione sul ghiaccio che a noi latini tornano completamente nuovi.

Il *taboggan* è un gioco d'origine canadese, come lo attesta il nome che veniva adoperato da certe tribù di indiani dell'America del Nord per significare un piccolo carro su cui attraversavano quelle steppe gelate.

Il *taboggan* era usato dagli indiani fino dal XVIII secolo, e solo da una ventina d'anni fu importato fra noi dagli americani nei loro frequenti viaggi e soggiorni in Europa. Le prime prove si fecero a Klosteo in Svizzera per iniziativa della colonia americana, e oggigiorno in quasi tutte le stazioni

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

**M. TÜRKHEIMER - Milano**

invernali cosmopolite si conosce questo genere di sport.

Il *taboggan* si compone d'una tavola (su cui vi è spesso una imbottitura) e che ha la larghezza in quadrato da 50-60 centim. Quest'asse posa su due altissimi pattini in acciaio, a molla — e su di essa si appoggia il petto, mentre le mani che poggiano ai fianchi sono munite di guanti ferrati, e di punte ferrate sono munite le scarpe.

Appoggiato a questo carro il corpo facilmente scivola e studio non facile è quello di conservare l'equilibrio col corpo e dirigere e governare il *taboggan*.

Servono da timone e da freno i piedi e le mani, che gli opportuni spostamenti del corpo devono secondare, specialmente all'incontro delle curve e le manovre per evitare gli ostacoli che si incontrano lungo la strada.

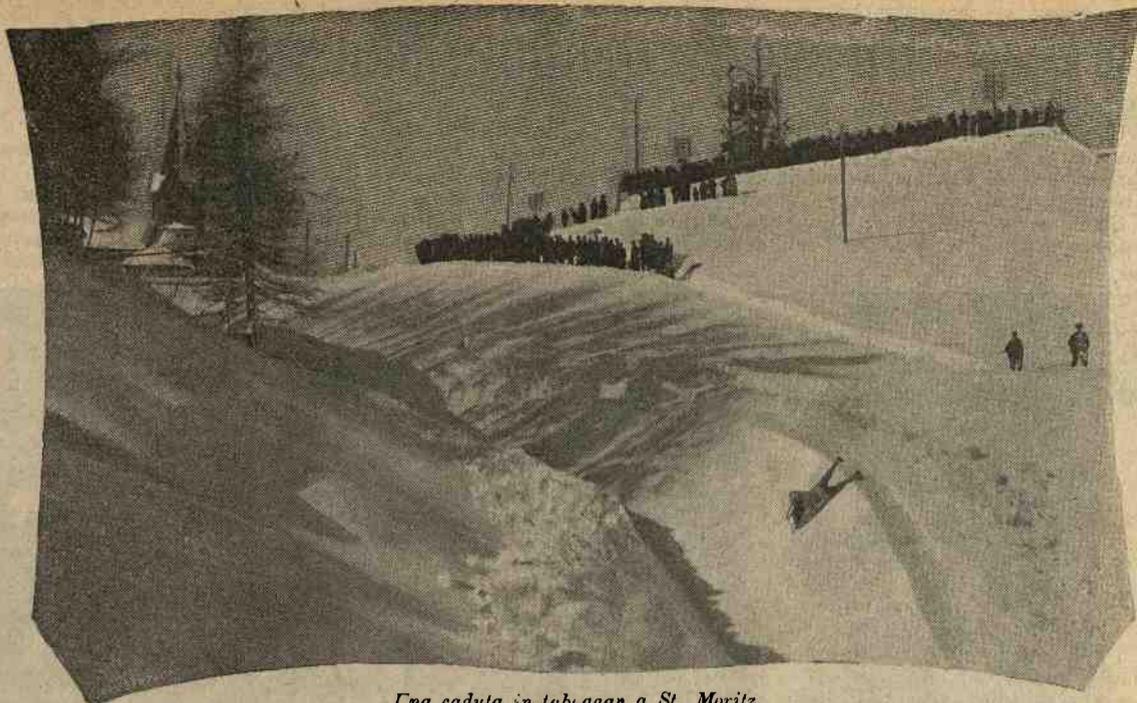
Una volta lanciato, il *taboggan* può raggiungere delle velocità pazze (80-90 kilom. l'ora), e allorchè si fanno le gare, per evitare pericoli e facilitare la velocità, si traccia sulla neve una specie di pista, con curve calcolate, in cui passa il *taboggan*.

Le corse avvengono al cronometro, essendo pericoloso lanciare parecchi concorrenti sulla pista, e interessantissimo è l'assistere a queste gare che costituiscono uno degli spettacoli più caratteristici e originali degli sports invernali.

\*\*

Il *bobsleigh* è una specie di *taboggan* a 4 o 6 posti, in cui i concorrenti sono seduti anzichè coricati in avanti.

La manovra del *bobsleigh* è molto difficile e viene divisa tra il primo dei giocatori che ha la guida del timone e l'ultimo che ha quella dei freni. Generalmente sul *bobsleigh*, oltre alle persone si carica un peso di 40-50 kg. come zavorra per rendere più facile la direzione della corsa allorchè questa raggiunge e supera le cifre sbalorditive del *taboggan*.



Una caduta in taboggan a St. Moritz.

(Il *bobsleigh* ha raggiunto qualche volta la velocità di 100/110 km. l'ora).

Ancorè di *bobsleigh* si fanno le gare e i campionati sono disputati da *equipés* che si compongono tra concorrenti che insieme si sono allenati e che portano un uguale abito. Tra i componenti queste *equipés* non è raro vedere delle signore e signorine, specialmente americane, che sono tra le più abili e entusiaste seguaci di questo interessantissimo sport.

Quest'anno alla gara per la *Manchester Bowe* (una coppa donata dal Duca di Manchester), si presentarono 14 *equipés* e la vittoria rimase a *Britannia I* che fece il percorso di 2 miglia inglesi in 5' 15".

Ecco una nuova cifra per i collezionisti di tempi ed ecco un nuovo campo aperto all'attività sportiva, specialmente adatto per chi cerca nello sport sensazioni nuove e profonde.

Nino G. Calmi.

## I Meets invernali di nuoto a Ponte Nomentano

L'Aniene, che ai piedi delle cascatelle di Tivoli perde il suo nome per proseguire sotto quello di Teverone, riceve poco lungi da colà le termali ed opaline sorgenti delle acque Albule, le quali col

avviene — in grazia appunto della confluenza delle Albule — che di inverno essa scenda sotto ai 12, talmentchè per i nuotatori può dirsi un fiume in eterna primavera.

interrotto da banchi di sabbia e da isole coperte di pioppi e di salici — se idealmente non può essere più pittoresco, in realtà è altrettanto insidioso e per avventurarvisi, il nuotatore abbisogna di grande circospezione, di non comune ardimento.

Certo, per quest'attrattiva ed un po' anche per quella incomparabile de' luoghi, selvaggi insieme e ridenti, i baldi nuotatori della *Rari Nantes* di Roma vi convengono di sovente per farvi delle interessanti gite a nuoto.

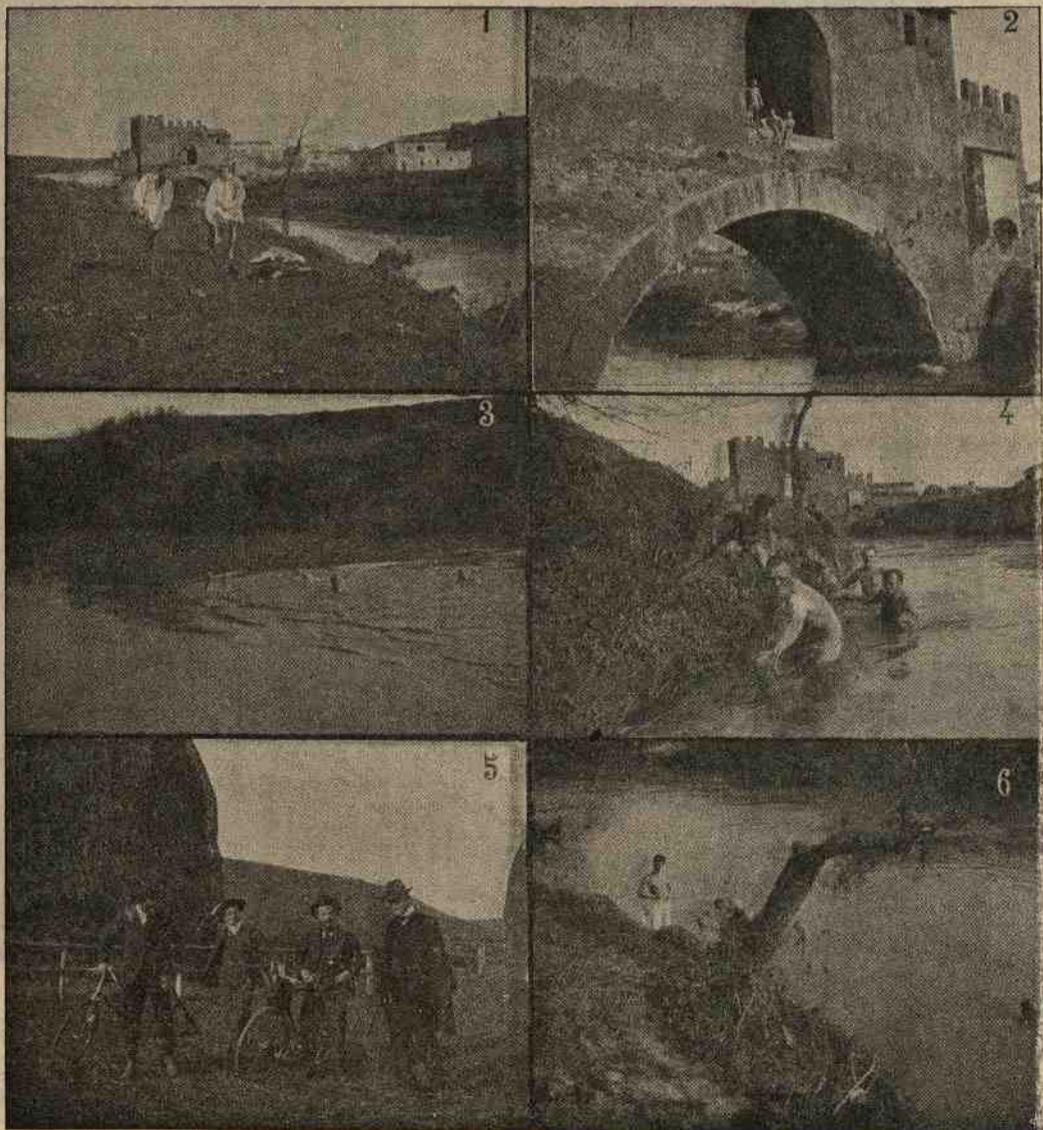
Nell'attuale stagione il loro punto di convegno è a Ponte Nomentano, nei cui pressi, disposti gli accampamenti, i nuotatori si spogliano all'aperto sul prato fiorito e risalgono a piedi la riva del fiume fino al punto propizio per gettarvisi a nuoto. Ridiscesi poi la corrente e superate le non sempre lievi difficoltà dell'approdo, essi riedono all'accampamento e ciascuno per lavare il fango calpestato sulla ripa — fatto un involto de' propri panni — va a rivestirsi... sugli alberi che si protengono sul fiume.

E qui incomincia spesso la nota comica, che o malgrado miracoli d'equilibrio e di prestigio, o un pedalino, o una scarpa, o il cappello, sfugge e s'inabissa travolto dalla corrente, provocando generosi quanto inconsulti salvataggi.

Al meschino doppiamente colpito e nell'integrità e nell'asciuttezza de' propri indumenti non resta che il caminetto della vicina osteria di Monte Sacro. Il processo di prosciugamento va però per le lunghe; dapprima fra i rimasti incolumi serpeggia la pietosa idea di un vino di consolazione, poi s'insinua quella di uno spuntino e finalmente irrompe e trionfa la proposta di un bel piatto di spaghetti, che chiude lietamente l'incidente.

All'ultimo meet di Ponte Nomentano intervennero per la prima volta i soci *rn* Amerindo Camilli e dottor Riccardo Noè, i quali fino a pochi giorni fa furono impegnati e riuscirono a costituire l'insuperato record di 100 bagni invernali consecutivi, fatti nel Tevere coll'acqua da 12 a 5 centigradi; altri intervenuti, il Presidente *rn* professore Enrico Gualdi e i soci *rn* A. Tomassini, O. Martini ed A. M. Santoni.

Il convegno favorito da una splendida giornata di sole ebbe luogo martedì scorso, ultimo giorno di carnevale, e se il sole dà ragione delle presenti istantanee, il carnevale a sua volta spiega l'insolito diradamento dei nuotatori. **Fluctivagus.**



1. L'accampamento e spogliatoio in aperta campagna. — 2. Salti dal Ponte Nomentano. — Risalendo il Teverone. — 4. Approdo laborioso. — 5. Dopo il bagno. — 6. Rivestendosi. (Istantanee di *Fluctivagus*).

loro natural tepore mitigano le gelide onde scendenti dal corso superiore del fiume.

Se raramente di piena estate la temperatura del Teverone supera i 18 centigradi, altrettanto raro

E proprio per i veri nuotatori, non per i bagnanti, giacchè il corso del Teverone — abbandonato a sè stesso, irregolare in ogni sua parte, pieno di scogli, attraversato da alberi e da tronchi,



**FERNET-BRANCA**  
Specialità dei  
**FRATELLI BRANCA - MILANO**

**AMARO, TONICO**  
**Corroborante, Digestivo**

Guardarsi dalle contraffazioni

# Un vero grande Maestro -- Il ritiro di Rue

Un nome breve, un nome di un forte, che per molti anni ha conteso il primato nella scherma parigina, e di Francia a Luigi Mérignac e ad Arsenio Vigeant.

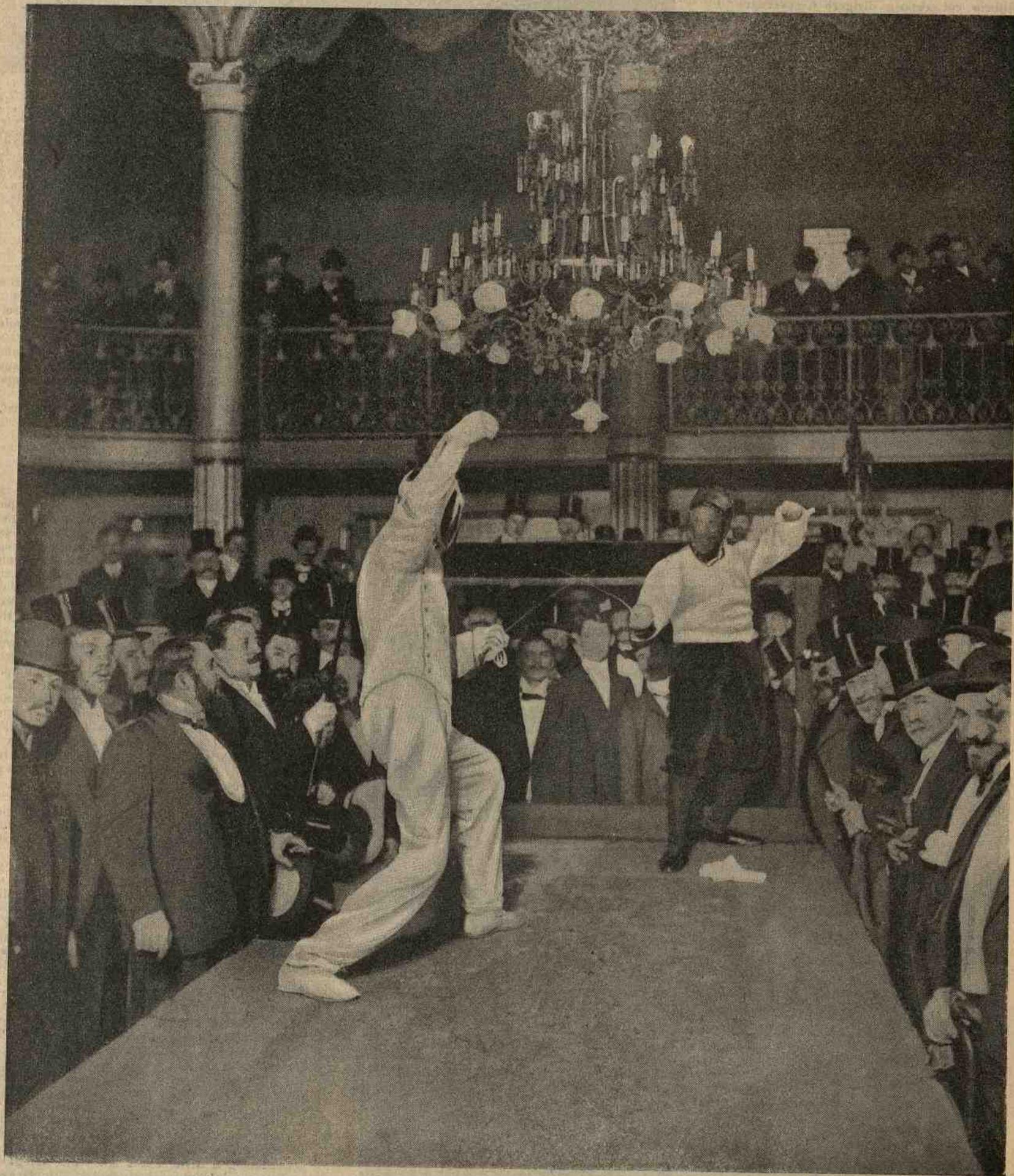
Un nome monosillabico, Rue, per indicare un uomo monolite, pel quale nell'arte della scherma

impedire a' suoi muscoli di acciaio di non obbedire più con la velocità del pensiero alla volontà sua e... compromettere gli allori conquistati con lotte titaniche contro avversari titani della scherma francese e di quella italiana.

Rue, ha avuto il buon senso di ritirarsi a tempo

mento di un figlio e di un campione della scherma italiana, pari a lui, a Rue, forte per braccio, per volontà e per intelletto. Ha scelto Pini!

E il pubblico numerosissimo e scelto lo ha applaudito e gli applausi di quella sera, caldi, appassionati, sinceri, come una eco lontana di ri-



Rue

Pini

L'assalto Pini-Rue alla sala Wagan (Febbraio 1903).

non esiste che un sol colpo: il *dritto*, perchè quella botta è la specialità sua, *dritta* come la sua persona ossuta, come la sua natura, rifuggente da ogni ghirigoro d'arte o di forma.

Questo atleta della scherma francese, Rue, da pochi giorni ha dato l'addio alla pedana delle accademie pubbliche; dopo tanti anni di lotta, Rue (nato nel 1851 a Nervieu) si sente stanco. No, ho sbagliato: egli non si sente stanco, ma si ritira dall'agone pericoloso di quella pedana, dove l'età — 52 anni — un giorno o l'altro potrebbe

dalla scherma combattuta pubblicamente. Ancora pieno di vigore il braccio e l'intelletto, egli ha contato gli anni ed ha veduto nella penombra del pomeriggio della vita l'avanzarsi della sera. E si è ritirato. Si è ritirato per dedicarsi esclusivamente all'insegnamento; per creare, in poche parole, altri gagliardi che, come lui, faranno onore alla scherma e al nome di Francia! E per ritirarsi nell'eremo della sua sala, il Rue è sceso per un'ultima volta sulla pedana, e pel suo canto di cigno schermitore ha voluto l'accompagna-

cordi carissimi, si sono ripercossi sino all'emozione nell'animo ruvido, ma onesto ed eccellente, del maestro Rue.

Questo tipo eccezionale della scherma francese, io ebbi campo di esaminarlo e di studiarlo lungamente durante il torneo franco-italiano del 1895.

In quella circostanza se ammirai il Prévost per la classicità sua, non restai meno colpito dalla efficacia della scherma del Rue, di quest'uomo,

## BICICLETTI TÜRKHEIMER

tutto di un pezzo, come il suo carattere. Taciturno per abitudine e per natura, egli disprezza tutti e tutto quanto non gli sembri rigido e di ritto come la sua *allungata*, terribile spada, se non avesse il bottone.

Tra i maestri francesi che affrontarono quelli italiani nel torneo del 1895, il Rue fu quello che riportò la palma e che dette, lui manciuo, più filo da torcere ai nostri campioni.

E fu vero peccato per tutti, che in quella circostanza una fatalità impedisse che Pini e Rue si affrontassero.

Già a noi italiani le cose andavano male assai, in quel momento; la politica ci aveva creato una corrente ostile, sicchè anche le botte più belle diventavano: *frolé, plaqué, passé, trop court...* più per difetto di simpatia che... d'arme; e mentre con una volontà di ferro si riusciva ad annullare gli effetti politici sulla scherma, ci si annunciava il disastro di Abba Garima, e la sera appresso, Pini, quegli che avrebbe dovuto con la sua ultima vittoria, consacrare il trionfo de' nostri, rimaneva piuttosto gravemente ferito sotto l'ascella destra da un troncone di spada!

Quella sera, Pini, avrebbe dovuto misurarsi con Rue!...

Questa ferita, capitata a Pini, mentre si esercitava con Kirchoffer, provocò le ire di molti e ne sorse una vertenza



Durante una lezione del Maestro A. Rue.

non per questo il nostro gagliardo schermitore si dette per vinto; chè, anzi, l'opposizione manifesta del pubblico rinvigorì in lui la volontà di vincere.

Ed anche quella sera, checchè ne scrivesse il signor Pouget, il maestro Pini restò superiore di due botte franche sull'avversario.

E lottando ancora con Pini, che è stato sempre il suo avversario più formidabile ed il suo amico più costante, il maestro Rue ha voluto chiudere la sua carriera, dirò così pubblica.

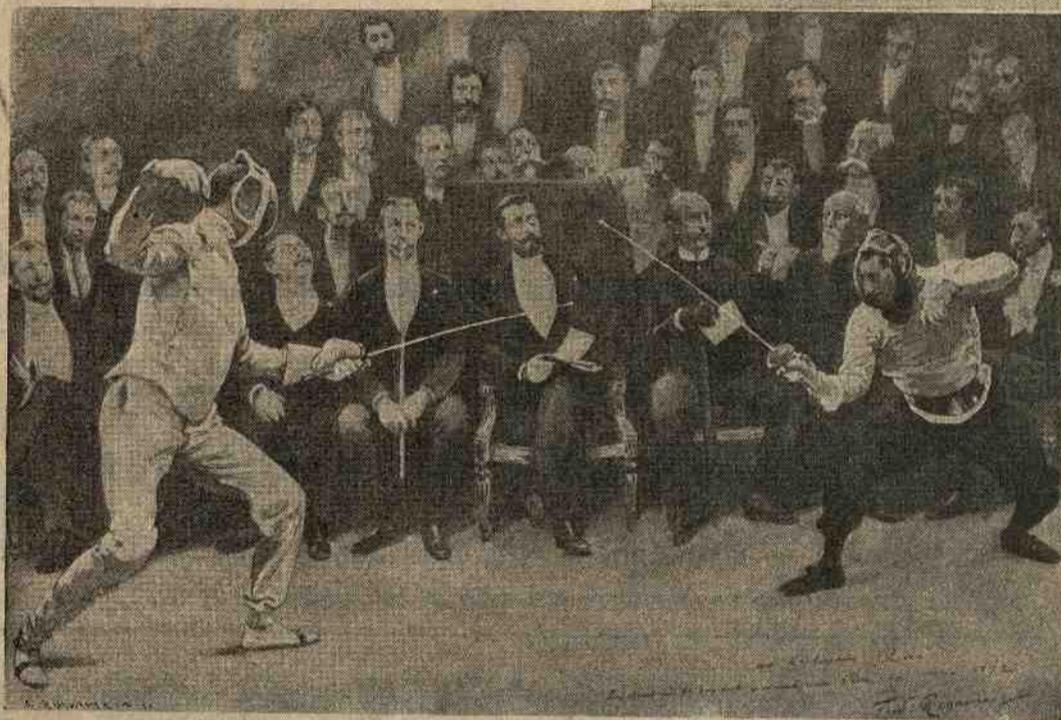
Chi ebbe la fortuna di assistere a questo assalto *supremo*, nel quale la vittoria delle botte date restò pure al Pini, non potè resistere alla scherma meravigliosa, corretta e bella messa in pratica dal maestro Rue, che in quell'assalto dimostrò quanto egli fosse perfetto e saggio nel maneggio del suo fioretto.

Rue non fu amico sviscerato della scherma italiana; ma per quanto io ne sappia, non le fu neppure nemico. Da buon cittadino e da eccellente maestro ch'egli è, in tutte le occasioni non ha risparmiato — e con ragione — mezzi legittimi per far trionfare la scherma sua, la scherma francese; ma egli ha sempre combattuto a viso aperto, con lealtà di cavaliere ed anima d'artista.

Sicchè, il rimpianto che tutti provano di vederlo allontanarsi dalla pedana dei pubblici ritrovi schermistici, gli era e gli è dovuto, perchè meritato.

E noi tutti, schermitori grandi e piccoli della scuola italiana, a lui, al gagliardo Rue, dobbiamo mandare un saluto e l'augurio che la sua rude franchezza di schermitore forte ed onesto abbia da trovare imitatori nel suo e nel nostro paese.

Jacopo Gelli.



Il primo incontro tra Pini e Rue nel maggio del 1902.

finita con un duello tra Rue e Vigeant, nel quale quest'ultimo restò ferito all'osso frontale.

Quello del 1895 fu certo uno dei periodi meno brillanti della scherma francese, martoriata anche essa da rivalità sorde di persone e di... commercio.

\*\*

Mancata la prova della pedana pubblica tra Rue e Pini, gli schermitori francesi ritennero che se questa prova avesse avuto luogo, la vittoria sarebbe rimasta al loro fortissimo campione. Pini questa opinione altrui la comprese e tornò a Parigi sul finire di gennaio del 1896 ed accettò di misurarsi coll'amico suo, Rue, nell'ac-

cademia annuale della società mutua di soccorso tra i maestri di scherma di Parigi.

In quella sera furono sette gli assalti offerti; il quinto, quello tra Cain e Conte, il nostro bravo maestro Conte; l'ultimo tra Rue e Pini. Questi due assalti tenevano in sospenso gli animi del pubblico, composto di tutto quanto ha di meglio Parigi in fatto di maestri e di dilettanti della nobile arte. Ma Conte non potè mantenere l'impegno assunto, perchè ammalato non lievemente. In quanto a Pini, egli prevedeva e indovinava l'ostilità del pubblico a suo riguardo. Egli la conosceva da un pezzo: sino dal 17 dicembre 1891, quando per la prima volta ebbe a misurarsi vittoriosamente col maestro Rue. Ma

saranno fatte in uno dei nostri teatri, dove sarà ammesso il pubblico.

\*\*

La nostra Commissione ordinatrice si è in questi giorni aumentata di due autorevoli membri nelle persone dei signori Emilio Godino e cavaliere Bianco, delegati del nostro Circolo degli Artisti, il quale si è voluto gentilmente interessare alle nostre gare promettendoci il suo appoggio.

Abbiamo pure chiamato a far parte della Commissione il signor Giachino Vigitello in sostituzione del sig. Demarchi, ritiratosi per impegni professionali.

La Commissione in sua seduta di lunedì 2 corrente, ha approvato il regolamento delle gare, da cui pubblichiamo alcuni dei più interessanti articoli, avvertendo che il regolamento completo sarà a libera visione dei giocatori già alcuni giorni prima nei locali delle gare.

Ecco alcune tra le più importanti disposizioni:

Disposizioni generali.

\* Nessuna disposizione di regolamenti sul giuoco del biliardo potrà essere invocata contro le decisioni della Giuria.

\* E' proibito ai giocatori di cercare in qualsiasi modo di impressionare od indisporre l'avversario, sia rivol-

## Il Campionato Italiano di Biliardo

### IL REGOLAMENTO

L'interesse che ha suscitato questa nostra iniziativa va giornalmente aumentando.

Un gran numero di giornali delle diverse regioni d'Italia hanno pubblicato l'annuncio di questa gara, accennando a possibile intervento dei migliori campioni locali.

Noi speriamo quindi che essa assurga a quella importanza di prova nazionale, a cui l'abbiamo rivolta.

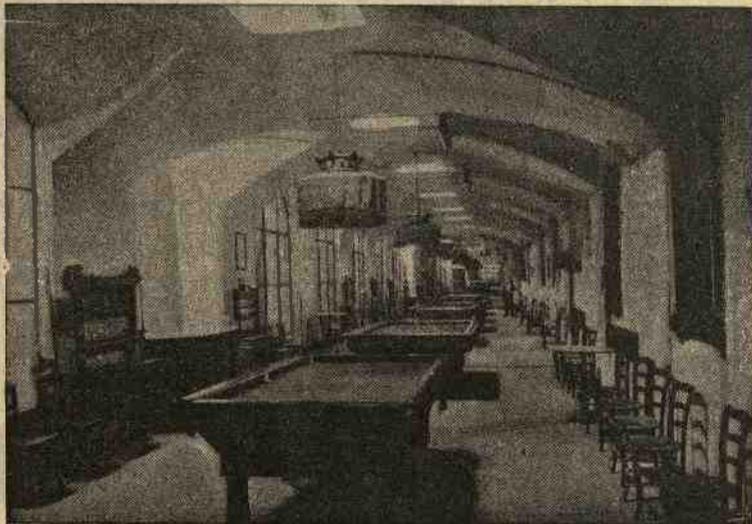
Anche fra i numerosi giocatori torinesi si fa un gran discorrere di questo prossimo avvenimento, e gli allenamenti procedono assidui in quasi tutte le sale di biliardo.

Ricordiamo intanto a tutti che le iscrizioni sono aperte presso la nostra direzione (Torino, piazza Solferino, 20) e devono essere accompagnate dalle quote rispettive in L. 5 (per la gara blocchi e casino) e L. 3 (per la gara birilli).

Come abbiamo annunciato, il luogo in cui si svolgeranno le gare di eliminazione e le semifinali è il salone del Ristorante Fiorina (Voigt), in via Pietro Micca, gentilmente messo a nostra disposizione dal proprietario sig. Salvatore Fiorina, nostro collaboratore in questa iniziativa.

Pochi giocatori a Torino non conoscono quell'elegante salone in cui sono ben 14 ottimi biliardi e che è uno dei stabilimenti più frequentati della nostra città.

Per chi non lo conosce riproduciamo questa illustrazione assicurando tutti che non potevamo desiderare un locale più adatto e conveniente.



La Sala dei Biliardi al Ristorante Fiorina.

A queste gare di eliminazione e semifinali non potranno assistere che coloro che avranno pagato la tassa d'iscrizione, mentre le tre gare finali

# “STUCCHI”, già Prinetti Stucchi

\*3 La marca più diffusa e la più accreditata \*

I Velocipedi “**STUCCHI**”  
per le novità introdotte e per  
la superiorità di fabbricazione  
anche nel 1903 conserveranno  
**il primato.**



Le Motociclette “**STUCCHI**”, nella  
stagione 1902, diedero i migliori risultati:

7 Settembre	Novara	Corsa Km. 10	<b>1° Premio</b>
20 "	Milano	" " 10	<b>2° id.</b>
28 "	Genova	" " 10	<b>2° id.</b>
19 Ottobre	Como	" " 10	<b>1° id.</b>
26 "	Cremona	" " 10	<b>1° e 2° id.</b>
27 "	Padova	Record del Km.	<b>1° id.</b>
27 "	id.	Corsa Km. 10	<b>2° id.</b>
16 Novembre	Torino	" " 5	<b>1° id.</b>

Rappresentanti in tutte le Città d'Italia e nei principali Stati Esteri.

Per Torino: ROSSO PIETRO, corso Valentino, 19.



**GIUSEPPE RICORDI - AUTOMOBILI - MILANO**  
Via Porta Tenaglia, n. 9

Vetture **Panhard et Levassor, Benz, Clément**

Pronta consegna dei nuovi e splendidi modelli 1903

Grande Garage ed Officina meccanica completa — Riparazioni — Pezzi di ricambio — Accessori d'ogni genere

Si possono fornire prontamente Vetture di qualsiasi altra marca.



(Australia)

# I SUCCESSI

DEI PNEUMATICI

(Australia)



# CONTINENTAL

5 Gennaio 1903

Melbourne: Match Robl-Morgan: Robl 1° in 3 prove.

7 Gennaio 1903

Id. Match Robl-Beauchamp: Robl 1° in 2 prove.

Id. Match Dickentmann-Morgan: Dickentmann 1°.

10 Gennaio 1903

Id. Handicap Australiano (Austrial Wheel Race): 1° Anger contro 153 concorrenti.

14 Gennaio 1903

Sidney: Corsa di 10 miglia: Robl batte facilmente Dickentmann, Forbes e Beauchamp.

19 Gennaio 1903

Melbourne: Corsa di 10 miglia: Robl batte facilmente Forbes.

1° Febbraio 1903

Sidney: Robl batte facilmente Mayor Taylor nel match di un miglio e di due miglia.

LONDRA  
64-65  
Holborn Viaduct

# CONTINENTAL

PARIGI  
18, Rue Brunel  
(17°)

Deposito in Italia: Via Alessandro Manzoni, 38 - Milano

gendogli la parola mentre gioca, sia muovendosi attorno al biliardo, o cercando di stornare altrimenti la sua attenzione. Ciò potrà punirsi coll'esclusione dalla gara, dopo un primo richiamo.

\* In ogni singola seduta la Giuria tirerà a sorte in quale biliardo le coppie dovranno misurarsi. Per nessun motivo potrà nella giornata mutarsi il biliardo così estratto, e si dovrà addivenire ad una nuova estrazione a sorte nel caso che la partita dovesse rimandarsi.

\* Le partite, tanto di eliminazione, quanto definitive, non potranno mai, una volta incominciate, essere sospese o prolungate, e dovranno cessare appena uno dei giocatori o delle coppie abbia raggiunto il numero prestabilito di punti.

\* Tutti i colpi di abilità sono permessi e validi, eccetto quello per cui si pinge la propria palla allorché questa è a contatto colla palla avversaria. In altri termini è vietato il colpo di accompagnamento. Verificandosi questo caso, i punti fatti si computeranno

a favore dell'avversario. Lo stesso dicasi per il cosiddetto colpo di salto del gatto.

\* E' proibito di guidare coll'occhio il colpo del proprio compagno, s.a. col dargli suggerimenti mettendosi nella direzione della sua stecca, sia coll'indicargli col dito, mentre sta per battere, la località in cui deve far passare la propria palla o quella avversaria.

\* La palla avversaria deve muoversi affinché il colpo sia valido; in altri termini, dato che le due palle si tocchino, occorre battere sulla palla avversaria e non direttamente sul casino.

Per la gara » blocchi ».

\* Non è permesso l'acchito che non oltrepassi la metà del bigliardo.

\* L'acchito si darà sempre dalla stessa parte.

\* Il giocatore ha diritto di annullare l'acchito e di mettere la propria palla in *penitence* purché lo dichiari mentre la palla è in moto.

\* Sul colpo d'acchito il giocatore che batte dovrà

restare entro il quarto del biliardo, e potrà mettersi col corpo fuori del quadro del biliardo, purché abbia uno dei piedi nel quadro stesso.

Per la gara « birilli ».

Non è permesso togliere la propria palla dal biliardo se non mandandola in buca con un colpo di stecca. Il partitone di birilli conta solo 24 punti.

Il partitone di biglie conta 18 punti, se non è stato dichiarato. In questo caso, chi ha fatto il colpo dovrà acchitare la palla ed il casino. Nel caso che, prima del colpo, il giocatore abbia dichiarato il partitone di biglie, spiegando pure, a richiesta della Giuria, come intendeva di farlo, vincerà partita. E' valido il partitone di salto.

Il blocco, il casino ed i punti fatti negli ometti faranno cambiare il giocatore avversario che avrà lasciato il colpo. La perdita nel blocco o negli ometti fa cambiare il giocatore che ha dato i punti.

NOVITÀ CICLISTICHE DEL 1903

Una grande marca — Le innovazioni della "WANDERER",

Alfredo Oriani, una delle più spiccate personalità del mondo letterario italiano, in un suo bellissimo e recente libro intitolato *La bicicletta*, che ogni *sportsman* di buon gusto dovrebbe avere nella sua biblioteca, scriveva a proposito della alata regina.

« La bicicletta è una scarpa, un pattino, siete voi stessi, è il vostro piede diventato ruota, è la vostra pelle cambiata in gomma, che scivola sul terreno, allungando il vostro passo da 75 centimetri ad 8 metri, cosicché ogni chilometro non è mai più lungo di due minuti. Aspettate ancora venti o trenta anni, lasciate che le strade finiscano di congiungere i paesi e avrete davvero l'intimità di tutti con tutti, non vi saranno più stranieri. Chi non viaggierà? E la bicicletta non ha raggiunto ancora tutta la propria bellezza, nè sprigionata tutta la forza; la sua velocità può crescere e i suoi difetti diminuire ».

E si noti che chi scrive è oltre che uno dei migliori nostri scrittori, un turista appassionato che nei lunghi e frequenti viaggi se ha sentito tutto il fascino e la bellezza che si sprigiona dall'esercizio della bicicletta, ne ha pure sperimentato e subito i piccoli inconvenienti e quindi

correnza di prezzi, cercano la preferenza e la superiorità oltre che nella costruzione accurata e nella scelta del materiale, nella migliore soluzione di quei piccoli problemi, che si connettono alle varie parti della macchina.

Rimasto ciclista entusiasta e convinto come i primi anni, si può facilmente comprendere come io accogliessi volentieri l'invito che il sig. Eugenio Paschetta mi faceva di visitare il suo nuovo magazzino di Corso Valentino, n. 2, dove, mi diceva un suo gentile biglietto, avrei potuto ammirare le biciclette della Casa tedesca *Wanderer* da lui rappresentata, colle innovazioni portate ai modelli 1903.

Già conoscevo la *Wanderer Fahrradwerke di Chemnitz*, come una delle più serie e grandi fabbriche tedesche di cicli, e ricordavo come essa fosse l'unica marca tedesca che otteneva il *Grand prix* alla Esposizione del 1900 a Parigi e sapevo come la sua supremazia trovasse conferma nella preferenza che le viene data dalla Corte di Germania e da numerosi Principi di altri stati tedeschi, per cui la *Wanderer* è conosciuta in Germania come *bicicletta di Corte*.

E' dunque una marca di primissimo ordine, che appunto al modello di lusso ha rivolto specialmente le sue cure e esclusivamente questo modello ha lanciato in Italia il sig. Eugenio Paschetta, il quale, pur avendone assunto la rappresentanza generale per l'Italia solo l'anno scorso, ha saputo in brevissimo tempo assicurarle fra noi il favore e la notorietà che gode da tempo all'estero, e collocarla fra le prime marche del nostro mercato.

Tutto questo che già conoscevo, accresceva la mia curiosità di vedere quelle innovazioni che mi si annunciavano.

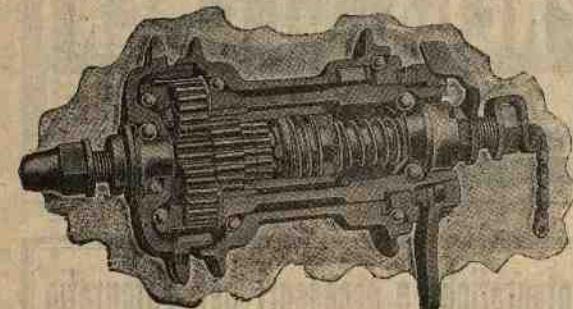
Subito comincio ad ammirare l'ottima scelta dell'installazione Paschetta, in posizione centralissima e favorevolissima alla realizzazione di certi progetti automobilistici di cui mi parla il Paschetta. Per intanto vi sono allineate le centinaia di macchine che come siame di rondini da questo deposito generale spiccheranno il volo per i lontani paesi d'Italia.

La bicicletta *Wanderer* continua come prima il suo tipo elegante, con telaio basso, nero, leggero, con forcella anteriore un po' curva, i cerchi alti neri, nichelati o in alluminio, muniti di pneumatici Doulop, ecc.

Le novità sono: 1° il freno a mano che ha presa sul cerchio anziché sulla gomma, innovazione utilissima per

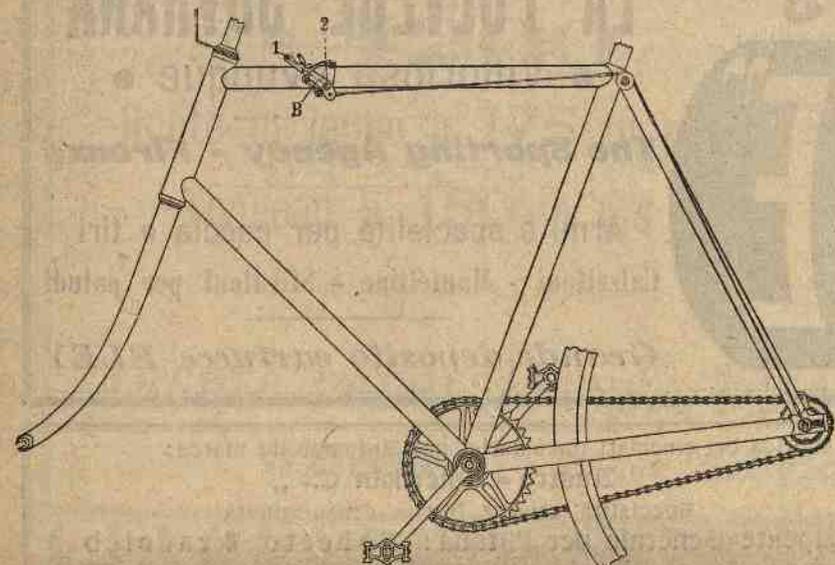


Il magazzino di E. Paschetta, rappresentante generale dei cicli "Wanderer",



Mozzo posteriore con cambiamento di velocità.

nella possibilità di perfezionamento a cui accenna vi è una constatazione e un augurio. Constatazione e augurio che del resto sono in noi tutti. Infatti ormai trovata nella più semplice la sua migliore espressione, la bicicletta ha ora fissata la sua fisionomia e quindi sarà difficile che ulteriori spostamenti avvengano nella sua linea estetica. Ma il cammino verso il meglio non è finito. Al perfezionamento dei dettagli si è volta l'attenzione dei grandi costruttori che, abbandonato il concetto di ingaggiare fra di loro una con-



Telaio con cambiamento di velocità.



Forcella posteriore col freno a pedale.

conservare le coperture e già adottato come principio dai migliori costruttori di freni come il Bowden, ecc.;

2° ruota libera, ossia comodità di riposare la gamba e di usufruire dell'abbrivio della macchina specialmente in discesa per non pedalare;

3° freno a contropedale, ossia possibilità di regolare la velocità della macchina con soli pedali, facendo una leggera pressione allorché si ha la ruota libera;

4° cambiamento di velocità, per cui col solo abbassare d'una leva in qualunque momento si può diminuire di un terzo la moltiplicazione della velocità (da 6 metri a 4 metri).

E questa geniale applicazione delle due velocità è davvero utile e pratica per chi viaggia, specialmente da noi in Italia, dove abbondano le salite e i dislivelli e dove solo con una macchina a cambiamento di velocità si può evitare di dover tirar fuori la lingua ad ogni piccola salita se si ha una forte moltiplica, o annoiarsi in strada piana se si ha una macchina adatta per salita.

Sono quindi quattro le innovazioni utilissime che la *Wanderer* ha adottato per i suoi nuovi modelli, innovazioni il cui valore sta nel modo pratico e sicuro in cui sono state applicate.

La ruota libera e il cambiamento di velocità non sono una novità nel campo ciclistico, ma finora era una futura novità il loro facile e sicuro funzionamento, mentre la *Wanderer*, dopo lunghi studi ed esperimenti, è riuscita a risolvere tecnicamente questi problemi in modo genialissimo.

Infatti la ruota libera funziona automaticamente nel modo più perfetto, tanto alla piccola come alla grande velocità, fermando i pedali e senza l'uso di alcuna manetta; e il cambio di velocità che sta racchiuso nel mozzo posteriore (di dimensione poco più grandi delli normali), avviene a mezzo di una leva di manovra facilissima e leggera, che si trova alla portata di mano lungo il tubo orizzontale dello sterzo.

Dopo queste informazioni che io ho ricevute dal Paschetta nella mia visita e che ripeto previo accertamento ai miei lettori, come non pensare a quell'ideale di macchina perfetta di cui scriveva Alfredo Oriani e che noi tutti desideriamo?

E' certo che a questo ideale ben di molto si avvicina la *Wanderer* e per dimostrare ai miei lettori che di quanto affermo è in me sincera convinzione, dirò che congedandomi dal sig. Paschetta non sapevo come meglio esternare il mio compiacimento per quanto avevo ammirato che divenendo io stesso compratore di una sua bicicletta modello 1903, cosa questa che raccomandando di fare ad ogni mio lettore che abbia buon gusto e che voglia davvero una buona macchina.

NINO G. CAIMI.

## Pei sentieri turistici

A più di due anni dal convegno touristico di Roma parmi di dover rompere il silenzio in cui la direzione del Touring si avvolge con danno dello sport e del turismo, riguardo ad una proposta allora discussa ed esaminata.

In quel convegno dunque, che ebbe luogo in Roma nel giugno del 1900, io riferii sulla utilità che dimostrano grandissima, di stabilire, in linea di esperimento, e col concorso del Governo, delle Province e di tutte le Associazioni sportive, su d'una strada nazionale o provinciale di grande comunicazione, un sentiero riservato al passaggio

di biciclette e vetture automobili a somiglianza di quanto esiste su molte strade di Francia, nel Trentino e di altre regioni.

Proponevo perciò uno studio sulle speciali condizioni delle strade nelle varie regioni italiane per stabilire la maniera più facile ed economica di stendere progressivamente una rete di questi sentieri su tutte quante le più belle ed interessanti strade d'Italia.

E per ridurre al minimo le non gravi difficoltà economiche che si sarebbero fraposte alla esecuzione di questo sentiero d'esperimento che, io dicevo, doveva eseguirsi su quella fra le strade più interessanti ove, scorrendo quasi a livello del terreno attraversato, sarebbe riuscito facile e non molto oneroso livellare una striscia di terreno accanto alla strada, sufficiente a raggiungere lo scopo.

Quale delle nostre strade poteva essere più adatta a questo esperimento, sarebbe stato facile dire al Capo Sezione strade del Touring, che per la compilazione delle guide regionali, ha percorso quasi tutte le strade d'Italia ed ha acquistato già conoscenza completa delle condizioni speciali di esse.

Proponevo quindi, e fu stabilito, di dargliene incarico. L'utilità dell'argomento, non v'ha, credo, chi non la vegga e lo attestarono i molti intervenuti a quella adunanza che accolsero ed approvarono unanimemente l'idea.

Ed infatti, più o meno lontanamente, non so magari se in questo o nell'altro secolo, certo è che lo sport e più ancora il turismo potranno raggiungere il maggiore loro sviluppo, quando la questione delle strade sarà risolta, avendo a disposizione una rete di questi sentieri speciali.

Quando l'orribile breccia non attenderà più alle nostre gomme ed i cani ai polpacci nostri, quando

lo chauffeur od il ciclista potrà scorrere rapido col suo veicolo senza che le bestemmie del vilano o le minacce del carrettiere lo costringano a rallentare o a fermarsi ad ogni momento; quando sul liscio sentiero ridente il turista sarà sicuro di non incontrare che il compagno che nel rapido incontro gli darà il saluto affettuoso, allora, solo allora, incidenti funesti come quello di Padova certo non lo costringeranno a mutare in lutto il godimento intenso di un viaggio per aspettare nel carcere che il giudice lo dichiara responsabile della incoscienza di chi per istinto gli attraversa il passaggio.

Perchè al treno ed alle vetture elettriche si danno strade e passaggi riservati e non dovrebbero averle gli automobili e le biciclette non meno veloci e quindi altrettanto pericolosi?

Non è solo per ciò argomento a cui lo sport ed il turismo debbono interessarsi in grado altissimo, ma parmi sia anche questione di ordine ed integrità per le persone.

Non so quindi spiegare la indifferenza con cui il Touring l'ha accolta, a meno che il suo Capo Sezione strade non stenti tanto a metter fuori la sua proposta, quanto un illustre maestro l'opera in musica divenuta ormai leggendaria.

Ad ogni modo una questione di così alto interesse touristico ed il voto di un'assemblea, non è utile né giusto che rimangano ancora trascurati.

Ed è perciò che ho voluto portare l'attenzione dei turisti sulla questione che può riassumersi nel quesito seguente: « Su quale strada di grande comunicazione potrebbe iniziarsi il più economicamente possibile l'esperimento di un sentiero turistico, le regioni di convenienza, e possibilmente anche in modo approssimativo i mezzi necessari ».

Io mi auguro che vista l'inutilità di ricorrere a più o meno olimpici consessi turistici, tutti quelli, e son molti che in Italia amano intellettualmente lo sport ed il turismo, vorranno rispondere al quesito proposto; la *Stampa Sportiva* certo sarà lieta di pubblicarne i pareri.

Cycleman.

*Per debito di imparzialità e di cortesia abbiamo dato intera pubblicazione a questo articolo inviatici da un egregio turista romano, al quale però ci permettiamo osservare che ci sembra per ora un po' prematuro parlare di costruire in Italia sentieri turistici, tanto più che questi sentieri dovrebbero diventare strade per servire anche agli automobili.*

*Ci sembra che prima di sentire l'opinione dei periti italiani sulla scelta della strada su cui fare l'esperimento, sarebbe necessario avere i mezzi per farlo.*

*E questi mezzi crede facile l'egregio Cycleman che si possano trovare?*

*Governo, Provincia, Comune sono nomi e quando anco facessero dei fatti non le sembra che prima di pensare a creare delle strade nuove, destinate solo a un numero limitato di transitanti e che corrano parallele ad altre già esistenti, non*

abbiamo il dovere di creare delle strade che stabiliscano delle comode comunicazioni per tutti, laddove non esistono ancora, oppure pensare a migliorare e a meglio conservare quelle che già esistono e che tanto avrebbero bisogno di maggior cura e di maggiori fondi?

*Ella dice che il Touring e le associazioni sportive dovrebbero contribuirvi, ma è facile vedere come ben modesto possa riuscire il loro soccorso, poichè in generale le associazioni sportive sono ricche di... ideali, e per quanto riguarda il Touring, prima di pensare a svolgere il programma della creazione di nuove strade, che d'altronde sarebbe sproporzionato ai mezzi di cui dispone, deve ancora svolgere tutto quello dei miglioramenti delle attuali e degli stradini, sul quale riconosciamo con l'egregio nostro collaboratore, che forse si sarebbe potuto fare qualche cosa di più.*

*E' vero che in America queste strade speciali si stanno costruendo, ed anzi se ne studia una in acciaio fra New-York e Boston riservata agli automobili. Ma là vi sono i Vanderbilt, i Gould, i Keenan che offrono dei chèques di qualche centinaio di migliaia di dollari per effettuare questo progetto.*

*E' vero che in Francia il Touring Club sta per inaugurare una strada sulla Cornice fatta a sue spese; ma quell'Associazione ha un bilancio annuo di 700.000 lire, e può destinarne una parte a questo scopo.*

*Da noi in Italia siamo un po' lontani da queste possibilità, e si convinca l'egregio Cycleman che se i denari ci fossero, il primo a studiare la questione e ad indicare le strade e più adatte per fare l'esperimento sarebbe il buon Bertarelli, poichè nessuno più di lui lo farebbe con maggior competenza e con più vivo interesse.*

N. d. R.

### 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.

Exigez sur vos bicyclettes les

# PNEUS CLÉMENT

INSUPERABLES

O. MANTOVANI & C. - TORINO

## ARTURO AMBROSIO

Magazzino Fotografico

TORINO - Via Roma, 6 - TORINO

Grande Emporio di Macchine Fotografiche e accessori per Fotografia

STRUMENTI DI PRECISIONE

\* FISICA E OTTICA \*

Specialità per manifestazioni sportive - Macchine istantanee, ecc.

## CURTIS'S & HARVEY'S



# "AMBERITE"

## LA POLVERE SOVRANA

● Vittoriosa ovunque ●

The Sporting Agency - Firenze

Armi e specialità per caccia e tiri  
Calzottoni - Mantelline - Stivaloni per paludi

Grande deposito cartucce ELEY

Oesterreichisch - Amerikanische

Gummifabrik = Actiengesellschaft

Wien . XIII. Breitensee.

Fabbrica dei rinomati pneumatici per Automobili: marca:

"Austro - Amerikan C.o."

Specialità camere d'aria senza giunta

Agente Generale per l'Italia: Roberto Krassich

Milano - Via S. Gregorio, 25.

# Notiziario Sportivo

## AUTOMOBILISMO

IL «RECORD» MONDIALE DEL CHILOMETRO BATTUTO. — L'automobilista inglese Rolls ha battuto il record mondiale del chilometro, coprendo tale distanza, nei dintorni di Mansfield, in 27", ciò che rappresenta una velocità di 133 km. e 333 m. all'ora.

La vettura che guidava Rolls era la 40 HP di Fournier della Parigi-Vienna. La prova era riscontrata dai rappresentanti dell'Automobil Club d'Inghilterra.

LA GARA PER LA COPPA GORDON BENNETT. — La Camera dei comuni ha dato risposta favorevole alla domanda riflettente l'organizzazione della gara per la Coppa Gordon Bennett in Irlanda.

IL CONTE DI TORINO ALLA F.I.A.T. — Sabato giungeva a Torino S. A. R. il Conte di Torino, e si recava a visitare la Fabbrica italiana di automobili, dove ha attentamente esaminato i nuovi modelli 1903, che la nostra maggior fabbrica nazionale ha preparato per la prossima stagione.

S. A. R., che da tempo è automobilista competente ed appassionato, si è viva-

mente compiaciuto dei continui progressi che la F.I.A.T. va facendo, ed ha acquistato una vettura da 24 HP del nuovo modello 1903, di cui appunto in questi giorni cominciano ad esser pronti i primi tipi.

Una nuova vettura da 16 HP modello 1903, compiva sabato felicemente, come viaggio di prova, il percorso Torino-Moncenisio in meno di due ore.

## CICLISMO

«AUDAX» ITALIANO, SEZIONE DI ROMA. — La Sezione romana dell'«Audax Italiano» ha pubblicato il programma sportivo per l'anno 1903.

La sezione romana comprende 192 soci, sul totale di 1940 che sono sparsi in 81 sezioni per tutta Italia ed anche nella Svizzera e nell'Austria, occupa per numero il primo posto su tutte le altre sezioni.

La prima marcia ufficiale si compirà il 26 aprile, sul percorso Roma-Terracina-Roma (Km. 205, m. 800 in ore 16). La seconda marcia il 10 maggio, sul percorso Roma-Viterbo-Civitavecchia-Roma (Km. 218, m. 900, in ore 16,30).

La terza marcia si farà il 6 settembre, sul percorso Roma-Ceprano-Napoli (Km. 227, m. 800, in ore 17,30).

Oltre a queste marce ufficiali, è in programma una grande marcia interregionale, riservata ai soli *audaces*, Roma-Perugia-Firenze (Km. 316, in ore 24) da effettuarsi nei giorni 10 ed 11 giugno.

Il 17 e 18 maggio è annunziato il Congresso dell'«Audax Italiano», con marce ufficiali da tutte le sezioni a Roma, chiuso da un grande banchetto in onore delle sezioni dell'«Audax», da tenersi nella sera del 18 maggio.

ROBL E DICKENTMANN LASCIANO L'AUSTRALIA. — Sono partiti da Sidney per l'Europa i due corridori tedeschi Robl e Dickentmann.

NELSON E KIMBLE VENGONO IN EUROPA. — Sul *Krooland* si sono imbarcati a New York i due corridori Nelson e Kimble, diretti in Europa. Debutteranno al velodromo Buffalo di Parigi.

## IPPICA

GALOPPO. — Ecco le date delle corse che avranno luogo nel corrente mese:

Tor di Quinto 8; Milano 8, 15, 19, 22, 25; Palermo 15, 19; Napoli 25, 29, 31.

— Fanno giornalmente buon lavoro all'Ippodromo torinese i cavalli della Razza Gerbido. Ammirati la nuova importazione *Le Rama Soutra* ed *Euro*; danno anche buone speranze i due anni.

— È entrato nella scuderia Barchielli a Torino *Madrigal*, acquistata dal marchese Solaroli.

— *Varisella* molto difficilmente prenderà parte alla riunione di Palermo, avendo la puledra fatto poco lavoro.

— Le coppie di *fox-hounds* importati dall'Inghilterra da Luigi Corbella hanno dato buone prove, probabilmente essi faranno parte della grande muta della Società Milanese.

LE CORSE AL GALOPPO A FIRENZE. — Col tempo coperto, domenica all'ippodromo delle Cascine ebbero luogo le corse di cavalli. Assisteva un pubblico numeroso ed elegante.

Premio dell'Isola (int.), L. 1500, m. 2000: 1. *Barsac* (Wright), della Scuderia Napoletana; 2. per una testa, *Ibsamboul* (Goddard), del marchese Caracciolo.

Premio di Monte Morello (corsa di *hacks, gentlemen-riders*), L. 1500, m. 1500: 1. *Atlante* (Tesio), di Sir Goodluck; 2. *Clairvaux* (Ferrati), di A. Ferrati; segue *Ulisse*.

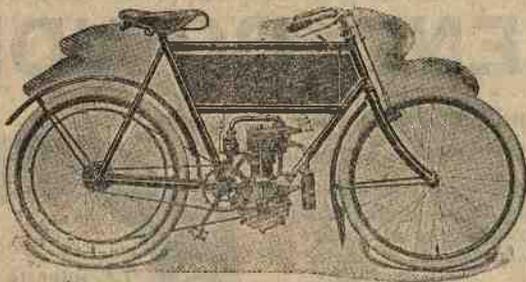
Premio dell'Affrico (a reclamare), L. 1500, m. 1400: *Van de Velde* (Bartlett), di F. Tesio; 2. *Wiskey* (8000) (Parola), della Scuderia Napoletana; seguono *Rolandina* (8000), *Lord Roberts* (8000).

Premio dell'Indiano (int.), L. 2000, m. 2000: 1. *Pacifico* (Bartlett), di G. Rook; 2. *Feveril* (Parola), della Scuderia Torinese; segue *Cambise*.

Premio delle Cascine, L. 1500 m. 2000.

## FABBRICA VELOGIPEDI ed AUTOMOBILI

Fornitore della Real Casa



Catalogo gratis a richiesta

Motocicletta modello 1903 HP 2

### EDOARDO BIANCHI

MILANO



Si avvisa che tutti gli articoli della rinomata Fabbrica **Alexander Coppel - Solingen**

quali Tubi, Pedali, Freni, Foderi, Tesle di forcella, Manubri, ecc., sono muniti della seguente marca depositata:

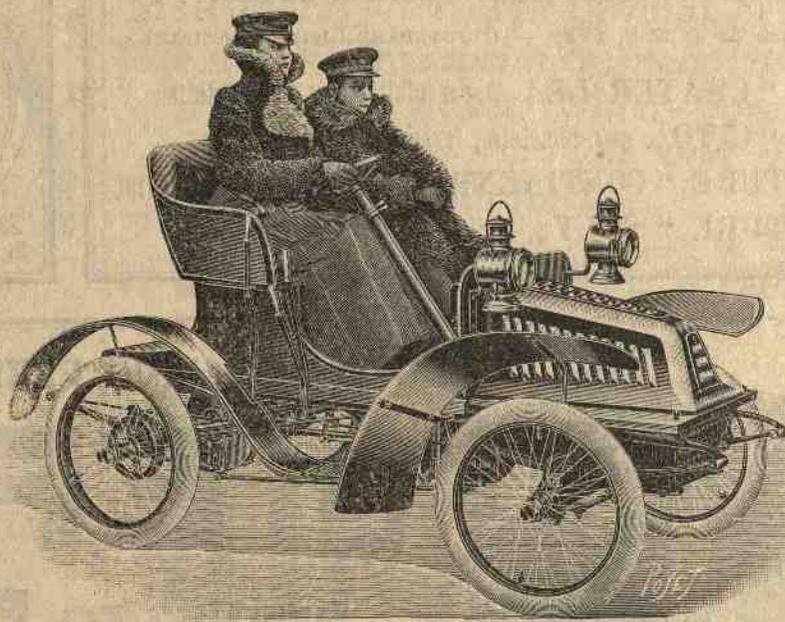


Rappres<sup>ta</sup> Generale per l'Italia:  
**CESARE CURJEL**

Foro Bonaparte, n. 52  
MILANO

# Vetturetta-“ IDEAL ”

Regolatore sull'ammissione  
Chassis in acciaio stampato  
Tre velocità e marcia indietro  
Carrozzeria di lusso a due posti  
Lire **4200**  
Ruote in legno L. 175 in più  
Tonneau L. 150 in più



Vetturetta popolare - Motore 7 HP effettivi.

Agente generale per l'Italia: **E. WEHRHEIM**

TORINO — Via Silvio Pellico, 24 — TORINO

1. *Attilio* (Bartlett), di G. Rook; 2. *Se-gantini*, di Federico Tesio; seguono *Or-truda* e *Tor di Nona*. Ritorno brillante.

**CORSE DEI CAVALLI A BRACCIANO.** — Le corse di Bracciano furono domenica favorite da una splendida giornata.

Ecco il risultato:

Premio della Società Romana per la caccia a cavallo (st.-ch. g. r.). Una coppa e ricordi, m. 5000: 1. *Monck*, del capitano Vistarini; 2. *Clinker*, del marchese Casati; 3. *Trapper*, del conte Schleiber; segue *White Legs*. Corsa molto animata.

Premio delle Signore (st.-ch.). Ufficiali della Scuola di cavalleria. Una coppa e ricordo, m. 5000: 1. *Alarico*, del sottotenente Mazzoni; 2. *Ceppo*, del sottotenente Caracciolo; 3. *Caronte*, del sottotenente Sliger.

Premio Principe Odescalchi (st.-ch. g. r.). Una coppa e ricordi, m. 5000; *D'Artagnan*, del tenente Conioli, fa *walkover*.

Premio delle Patronesse (st.-ch.). Ufficiali della Scuola di cavalleria. Una coppa e ricordi, m. 5000: 1. *Como*, del sottotenente Mariotti; 2. *Arno*, del sottotenente Ruffo; 3. *Examen*, del sottotenente Vismara; seguono *Bach* e *D'Albert*, caduti.

Premio del Municipio di Bracciano (st.-ch., a vendere). Una coppa, m. 5000; 1. *Catch-me* (L. 3000), del marchese Casati; 2. *Royal Highness* (L. 5000), del barone di Morpurgo; segue *John*. Ritorno brillantissimo.

**TROTTO.** — Ecco le date delle corse che avranno luogo nel corrente mese: Verona 8, 12; Lonigo 22, 25; Bergamo 22, 25; Milano 29.

— *Tacoma* è entrata nella razza del sig. Beretta, dove, oltre a *Kolonel Kuser*, farà pure la monta il noto *Atlantic*.

— Molto probabilmente la riunione di Livorno scomparirà dal calendario.

**CACCIE A CAVALLO A ROMA.** — Continuano con successo le caccie nella campagna romana. Fra gli assidui si notano il master conte Schleiber, il conte Greppi, il conte Groppello, il marchese Casati, il signor Bernasconi, la Sezione della scuola di Tor di Quinto col capitano Pistarino, i tenenti Comolli e Piella.

**GIMKANA.** — A Modena ebbe luogo una *Gimkana* in cui furono vittoriosi i signori San Donnini Claudio, Maghetta Aldo, Guido Corni, Giacobazzi conte Cecchino, Aldo Giovannini. Lo spetta-

colo comprendeva pure due corse al trotto. Nella prima furono premiati *Blanch* del tenente E. Abrile, *Gitana* e *Marcello* del sig. Branchini, *Ahimé* del sig. Bulgarelli. *Prime Rose*, della scuderia Lady Hambletoniam, vinse *Nord* del sig. Branchini nel *match* di 1200 metri.

Gli introiti andarono a favore dell'Istituto dei rachitici.

**I FANTINI AUTORIZZATI PEL 1908.**

— Il *Yockey Club* Italiano ha autorizzato a montare alle corse ufficiali le riconosciute nel 1908 i seguenti fantini:



**NOCERA-UMBRA**  
(SORGENTE ANGELICA)  
ACQUA MINERALE D'AVOLA

A., Hagger A. Jack, Hemming Walter, Kenyon Edward, Jones Edward, Lissemore Frederick, Manchester Albert, Metcalfe Alfred, Michelotti Palmiro, Miliani Eugenio, Parola Francesco, Philips James, Rigby Benjamin, Rook Alberto, Rossini Angelo, Salutini Rizzieri, Smith William, Soriani Pasquale, Woodcock, Jack E., Wright Walter.

**SCHERMA**

**PINI E MÉRIGNAC IN SPAGNA.** — Al teatro Apollo di Madrid la sera del 5 marzo avrà luogo l'incontro Pini-Mérignac. Pini vi andrà da Dax e Mérignac da Parigi.

Dai più si crede che il *match* Pini-Mérignac che doveva aver luogo a Londra sia stato annullato. Pini e Mérignac, dopo l'assalto del 5 marzo, andranno a Barcellona e di là a Siviglia, a Cadice e Bilbao.

Il 15 marzo terminerà la *tournee* in Spagna. Mérignac ritornerà a Parigi e Pini, dopo aver fatto una visita ai parenti a Livorno, s'imbarcherà a Genova per far ritorno in America.

**TIRO**

**TIRO A VOLO A TORINO.** — Ecco il risultato del tiro ai piccioni d'oggi domenica dalla Società tiro a volo al campo delle corse dei cavalli:

Tiro di prova: diviso tra Voli avvo-

cato Gaspare e il conte Giovenale Davico.

Tiro generale: 1. premio Filippi conte Enrico; 2. Voli avvocato Gaspare; 3. Di Gresy marchese Alessandro; 4. Gierleri Ernesto; 5. Borgatta avvocato cavaliere Pietro.

**FOOT BALL**

**LE PRIME GARE PEL CAMPIONATO ITALIANO.** — Domenica sulla *pelouse* del velodromo Umberto I si iniziarono le gare d'eliminazione del campionato nazionale indetto dalla Federazione Italiana di Foot-Ball. Le squadre in gara erano il « Foot-Ball-Club Torinese » e il « Foot-Ball-Club Juventus », pure di Torino. Fungeva da *referee* il signor Cali F., di Genova.

I giocatori della « Juventus » riuscirono, nella prima ripresa del giuoco, a marcare un *goal*, nella seconda altri quattro *goal*.

Componevano la squadra vincitrice i signori Durante, Armando I (capitano), Mazzia, Varetti, Goccione, Barberis, Ferraris, Vigo, Canfari, Armando II, Malvano.

La squadra della « Juventus » domenica prossima si misurerà con lo « Sport-Club Audace ».

**UN « MATCH » ITALO FRANCESE A GENOVA. LA VITTORIA DEI GENOVESI.** — Sulla *pelouse* del Ponte Carrega a Genova domenica ebbe luogo il *match* di *foot-ball* fra il Club di Nizza e il « Cricket-Club » di Genova. Numerosissimo pubblico assistette all'importante

gara. Nella prima ripresa la squadra del « Cricket-Club » di Genova fece 4 *goals* contro zero. Nella seconda ripresa vinse ancora il « Cricket-Club » con due *goals*.

La sera, invitati dai genovesi, i *footballers* di Nizza si riunirono, insieme a molti *sportsmen*, a lieto banchetto nella *Trattoria del Cairo*.

**"TOT"**  
DIGESTIBLE-CACHETS

Digestivo in cachets, d'origine anglo-americana, che agisce per graduale antiseptici direttamente sulla vie digerenti, biliari, ed intestinali, con sorprendente efficacia.

**DITE RACCOMANDATE**

Milano - *Hôtel Suisse*, via Visconti, 15 (vicinissimo a Piazza del Duomo). Unico *Hôtel* con garage (servizio *gratis*) deposito benzina e meccanico. — Affiliato al T. C. C. I.

*Albergo Ristorante del Cervo* (vicinissimo alla stazione), viale Principe Umberto, 14, Milano.

Riscaldamento centrale, luce elettrica, bagni, telefono 1137.

## FRENO BOWDEN

A trasmissione flessibile  
Applicato sul Cerchio

Brevettato per tutti i suoi dettagli  
e per tutte le sue applicazioni  
sia in Francia che all'Estero

Il solo Freno serio e definitivo  
che ha reso possibile l'uso della  
ruota libera.

Economia di L. 100 all'anno di gomme

Raccomandato dall'Unione Velocipedistica  
Francese.  
Primo Premio al Concorso "Freno", del  
Touring-Club di Francia.

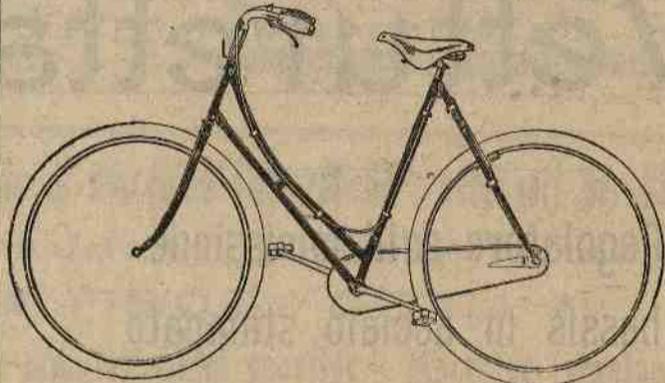
Applicabile a qualunque Forcella



12. Avenue de  
la Grande Armée  
PARIS

Téléphone 508-56

Tutte le forme di Ferro di Cavallo da potersi adattare a qualunque Bicicletta e Motociclo



Si applica sulla Bicicletta in pochi minuti, come un filo elettrico.

600.000  
venduti  
attualmente  
—  
Successo  
senza precedenti  
—  
Cataloghi  
e Prospetti  
speciali  
contro semplice  
richiesta

## BARNETT & SCOTTI

Foro Bonaparte, 61 - MILANO - Foro Bonaparte, 61

**VENDITA ESCLUSIVA**

### Motori e Motociclette "MINERVA,"

a valvole comandate - ULTIMA NOVITÀ

Forza 2 e 2 1/2 HP — (DOMANDARE LISTINO SPECIALE).

SERIE "CHATER LEA", per biciclette e motociclette.

SERIE "CITO", per biciclette, furgoncini, tandems, ecc.

COPERTURE "CONTINENTAL", originali, nei vari tipi.

COPERTURE "SOLY", della Casa SOLY di Lione.

DOPO UN LUNGO PERIODO DI PROVE SERIE ED ACCURATE

# L' "ERCOLE"

**BREVETTO PIRELLI & C.**

venne giudicato dai competenti

LA PIÙ RESISTENTE

fra tutte le

**Coperture PNEUMATICHE per 'AUTOMOBILI**

**LISTINI SPECIALI A RICHIESTA**



MARCA DEPOSITATA

# 2° SALON BELGA

BRUXELLES

SU **117**

VETTURE AUTOMOBILI  
ESPOSTE

# 312

ruote sono munito  
di Pneumatici

# MICHELIN

92 ruote sono munite di Pneus Belga

32 ruote d'altri Pneus Francesi

28 ruote di Pneus Inglesi

4 ruote di Pneus Tedeschi

SENZA COMMENTI

Agenzia Italiana dei Pneumatici **MICHELIN**

**MILANO** — Foro Bonaparte, 67 — **MILANO**

# Criterium del Consumo

IL MINIMO CONSUMO

è dovuto ai

**PNEUMATICI**

# MICHELIN

## LA CLASSIFICA:

Vetturette: 1° Pellisson (*De Dion*) - 2° Desplans (*De Dion*) - 3° De Boisse (*De Boisse*) - 4° Cormier (*De Dion*).

Vetture leggere: 1° Cuchelet (*Peugeot*) - 2° Ronquette (*Peugeot*) - 3° Creux (*Peugeot*) - 4° Barrier (*Gillet-Forest*) - 5° Gaste (*Automotrice*) - 6° Gachet (*Herald*).

Vetture: 1° Walcker (*Chenard et Walcker*) - 2° Vallot (*Bardon*) - 3° Darret (*Chenard et Walcker*) - 4° Jeanbin (*Bardon*) - 5° Gaillot (*Gillet-Forest*) - 6° Bouffartignes (*Hurtu*) - 7° Chenard (*Chenard et Walcker*).

Vetture pesanti: 1° Rost (*Bardon*) - 2° Chamiot (*Mors*) - 3° Gabriel (*Mors*) - 4° Rigat (*Mors*) - 5° Léger (*Mors*).

Veicoli industriali: Trasportanti meno di una tonna.: 1° Megnin (*Gillet-Forest*) - Trasportanti più di una tonna.: 1° Dansette (*Bardon*).

Su **35** vetture arrivate, munite di Pneumatici

**28** erano su Pneumatici

# MICHELIN

# Fabbrica Italiana di Automobili

Società Anonima - Capitale L. 800.000

Torino - Corso Dante, 35-37 - Torino

## Vetture Leggere

### TIPO 1903

#### MOTORI da 16 e 24 HP

con accensione elettromagnetica, anticipazione automatica dell'accensione, valvole comandate, raffreddatore multitubulare con ventilatore.

Telaio di legno armato

Guida irriveribile

Quattro velocità e marcia indietro

Chiedere il Catalogo illustrato.

## Non credo se non provo!

tanto mi sembra incredibile che con sole lire **6,50** si possa avere da oggi a tutto il 1903 l'abbonamento al

### FORUM

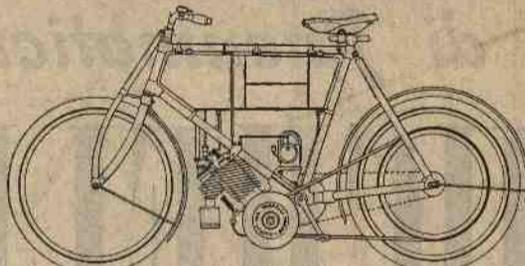
un periodico quindicinale di 44 (dico quarantaquattro) pagine a colori, con magnifici **clichés originali**, con novelle, poesie, consigli medici, legali, sport, con le avventure del celebre poliziotto **Cutt Hardy**, e ricevere la **magnifica lampadina elettrica Splendor** del valore in commercio di lire 6 (luce viva, durevole, sicura, basta premere un bottone)!

Ecco ciò che diranno molti. Eppure è la semplice verità che potrete constatare mandando all'**Amministrazione del Forum**, piazza Carlo Felice, 4, Torino, lire **6,50**: voi riceverete per tutto il 1903 il *più ricco giornale illustrato d'Italia* e la utilissima lampadina **Splendor**. Chiedere numeri di saggio con cartolina doppia.

## Motociclette "Rosselli", 2½ HP

TIPO 1903 - Accensione a magnete con anticipo e ritardo  
È UNA DELLE PIÙ PERFEZIONATE

15 PRIMARIE  
ONORIFICENZE



5 ANNI DI PRATICA  
NELLA FABBRICAZIONE

Detentrica dei records in salita (17 010) e delle grandi distanze (2600 Km. di seguito)

Fabbrica Automobili e Motori  
Ing. EMANUEL di A. ROSSELLI  
Chiedere listini Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretto, 2 Chiedere listini

## NOVITÀ 1903

**SERIE EADIE** di nuovo tipo con mozzo a contropedale e ruota libera.  
**SERIE WILSON** nuovo modello della stessa casa Eadie.

Lo splendido risultato dato nella passata stagione dalle macchine costruite con queste serie è la migliore raccomandazione per i nostri clienti.

**SERIE EADIE** da motocicletta le più eleganti e robuste del genere.

**DATENE "RENOLO"**, di fama mondiale ed usate oggi da tutte le primarie fabbriche italiane ed estere.

**MOZZO TWO SPEED** (cambio di velocità) della « Two Speed Gear Co. » - Nuovo tipo a ruota libera automatica.

**COPERTURA "CONTINENTAL"**, TIPO DONLOP ONDULATO interamente vulcanizzato e di assoluta resistenza.

Vendita esclusiva con Deposito presso la Ditta

**GIULIO MARQUART - MILANO**

Via Disciplini, 15.

Filiale con Deposito in TORINO, via S. Quintino, num. 11.