

# LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aereostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

# SPORTIVA

(Conto corrente colla Posta).

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

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

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

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

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

**INSERZIONI**  
Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale

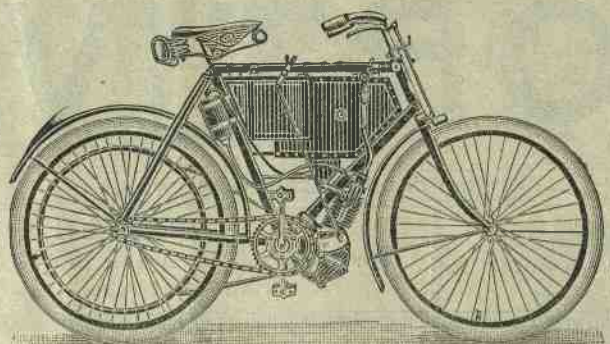


OSMONT - Recordman mondiale in triciclo su strada (Km. 100 in un'ora).

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

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

Marcia  
 silenziosa  
 +++  
 Supera  
 le più forti  
 salite



Minimo  
 consumo  
 +++  
 Massima  
 solidità e  
 scorrevolezza

Unico Depositario Generale per l'Italia:

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

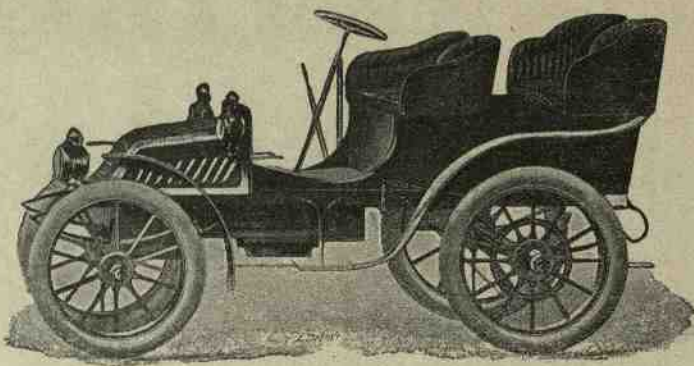
Riservato alla Ditta  
**FRATELLI MARCHAND**  
 Automobili e Biciclette  
 PIACENZA

# Fratelli CEIRANO

## TORINO

Corso Vittorio Emanuele, n. 9

### Fabbrica di Automobili



Catalogo gratis a richiesta



### Vetture - Vetturette Motociclette

#### Motori staccati

(Sistema Rosselli-Castellazzi)

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

raffreddamento ad alette e ad acqua  
 con pompe, regolatori

Sale Esposizione - Accessori

Carica Accumulatori

**ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI**

Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretta, 2

— ★ Cataloghi a richiesta ★ —

## Cicli. Maino

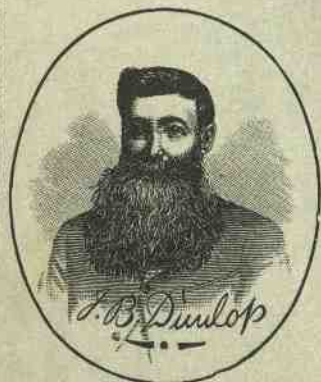
Sono pronti i Modelli 1902  
 col nuovo

### Pedaliere Brevettato a passo speciale

Massima semplicità e scorrevolezza

Agenti solvibili cercansi in tutte le Province non rappresentate

Ditta G. MAINO e C. - Alessandria.



## Automobilisti! Ciclisti!

Provate i nuovi tipi per Automobili e  
 Biciclette a gomma nera di quest'anno.  
 Per resistenza e scorrevolezza insuperabili.

**TORINO** - Via Lagrange, num. 41.

**ROMA** - Via Cavour, num. 263.

**The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cent.) Ltd**

**MILANO** - Via Fatebenefratelli, num. 13.

# Eugenio Pini in Europa

## Profilo



Il saluto di Pini.

Tipo di lottatore indefesso, non sosta, non si arresta, non riposa. Appena sceso sul Continente, quasi pauroso d'essere stato dimenticato, lancia americanamente col telegrafo una sfida ai più forti campioni dell'arte sua, di quell'arte che a lui procura quattrini e gloria a sazietà.

La sfida è stata accettata; fiumi d'inchiostro correranno per discutere, abbattere o esaltare, specialmente per esaltare, la scherma del valoroso campione livornese.

La sua scherma, o per essere più moderni, il giuoco di Pini non appartiene a nessuna scuola; appartiene a lui, solo a lui, cui natura fu larga di un cervello non comune, di un torso eccezionale, di un braccio ercolino unico, di una resistenza senza pari. Per queste sue doti fisiche e intellettuali Pini, considerato

dal punto di vista generale dello schermatore, può ragionevolmente aspirare all'onore di essere considerato il più forte tiratore italiano.

Il suo giuoco, che è di temperamento e di testa, ha risorse infinite e terribili pe' suoi avversari, ch'egli studia ed indovina sollecitamente. E perciò, co' deboli si risparmia, dissimula la sua potenza con attacchi incerti, con parate sicure ma senza brio, con risposte prive di risolutezza.

Ma se l'avversario è forte, degno di tanto campione schermistico, Pini si trasfigura e si manifesta il *virtuoso* del fioretto, che tutti conosciamo. Capace di eseguire con la sua arma sotto i nostri occhi variazioni sbalorditive come un Paganini e un Sivori una volta — purtroppo — facevano sul loro violino. Impossibile allora resistere all'incanto, all'affascinatura ch'egli esercita pel pubblico e... sull'avversario. Sembrerà *non bello* in guardia; eh, vial poco monta; la sua maestria impone, conquide, trascina all'ammirazione e al plauso. Eccolo; guardate come attacco sicuro, netto, deciso, rapido al pari del lampo! Osservate la risposta che arriva al bersaglio sicura dopo una parata precisa, susseguita da un *tempo* segnato superbamente! E la parata cambia colla velocità del pensiero, e perciò stanca, snerva, abbatte l'avversario che si vede sottrarre il ferro quando lo cerca e lo trova sempre là minaccioso, offensivo, allorquando vuole evitarlo!

Questo è Pini, schermatore; e la sua è scherma italiana!

Pini non è vecchio, benchè da anni ed anni le sue glorie vengano ripetute sulle gazzette. Pini è nato il 20 ottobre 1859 a Livorno, in quella stessa città dove ebbero i natali Gian Faldoni, il non meno famoso Angelo (Malevolti), Marchionni, Bellincioni ed altri non pochi e non meno illustri nell'arte delle armi.



In attesa.

Allievo del padre suo, a quattordici anni riporta una prima e non facile vittoria a Bologna, seguita da tante e poi tante altre ormai numerose quanto le stelle del firmamento. E queste sue vittorie non furono sempre facili e... serene. Il ributtante serpente della invidia umana non ha risparmiato Pini, come non risparmia chiunque che si sollevi in un modo qualsiasi dall'aurea mediocrità del nulla. Pini è stato ed è invidiato; e guai a lui se un giorno il braccio non sarà più fedele servitore del pensiero! Non uno, ma cento suoi colleghi, che ora nicchiano per paura, gli si faranno addosso come cani famelici e tenteranno di azzannarlo co' denti avvelenati dalla rabbia repressa per tanti anni. Ma i loro sforzi saranno vani,

perchè la storia ha già scritto il nome di Eugenio Pini tra le glorie più belle e più pure della scherma italiana.

Fin qui ho detto di Pini *artista*. Eccovi Pini... *uomo*. Buon compagno e amico fidato; a lui non pochi colleghi devono nome e posizione sicura. Generoso, talvolta sino alla dabbenaggine, soffre delle sofferenze altrui. Burlone e gaio di carattere, è spensierato al punto di scordarsi della partenza del treno, degli inviti accettati, degli appuntamenti presi anche con persone... *lungamente desiate*.

Le volte che ha perduto i bauli in viaggio non si contano; innumerevoli sono quelle in cui li ha dimenticati dove li aveva depositati. Ma per darvi un saggio della distrazione di Eugenio Pini, racconto in breve quanto gli occorre alcuni anni or sono a Milano.

Lo avevo invitato a colazione, egli venne a pranzo; nel partire dimenticò il pastrano. Un'ora dopo tornò in cerca di quello, l'infilò e partendo dimenticò un pacco di oggetti di valore che gli erano stati regalati. Alle dieci di sera tornò alla ricerca del prezioso pacco e lasciò il bastone; alle undici rivenne per rintracciare questo e nel far le scuse dimenticò un magnifico bocchino d'ambra. All'indomani tornò alla ricerca del bocchino e... non racconto bugie, dimenticò un pacco di cravatte e di guanti che... più tardi, molto più tardi, al ritorno dalla prigionia d'Africa, ritirò suo fratello, il valoroso tenente Cesare Pini.

Questo è Eugenio Pini, il forte tra i forti gloriosi sostenitori della scherma italiana.

JACOPO GELI.



## GLI ASSALTI A PARIGI

### La prima serata.

Come abbiamo preannunciato, il M<sup>o</sup> Pini e il suo allievo Juan Bay sono sbarcati a Cherbourg il 28 gennaio e la sera del 30 nelle sale del *Journal* a Parigi si misurarono coi campioni francesi che avevano rilevato la sfida lanciata da Pini.

Contro Juan Bay sono scesi Georges Breittmayer — il fortissimo dilettante francese, che già si è misurato coi migliori tiratori italiani in precedenti tornei — e il prof. Masselin.



Allò!

Nel primo assalto con Breittmayer il giovane e valente allievo di Pini fu toccato 7 volte e toccò 9 volte l'avversario.

Alla seconda ripresa il fioretto di Bay si spezzò e col troncone ferì alla coscia Breittmayer. La ferita

parve a tutta prima leggera, tanto che Breittmayer propose di rimandare il seguito al domani. Ma nella notte una violenta febbre si manifestò, e quantunque sia esclusa qualunque complicazione nello stato di Breittmayer, i medici annunciano che egli dovrà stare in riposo per una quindicina di giorni.

Juan Bay fu a trovare il suo avversario e cavallerescamente volle che si considerasse come non avvenuta la scommessa, e fosse restituita la posta, quantunque l'impossibilità a proseguire dell'avversario e la superiorità da lui dimostrata gli dessero diritto a ritenersi vincitore.



Una girandola  
865 parate al secondo!

Questo atto gentile, unito alla forza straordinaria che egli dimostra, hanno assicurata al Bay la simpatia dei Circoli parigini, dove, quindi, Pini e il suo degno allievo passano di trionfo in trionfo.

Pini nella stessa serata nei suoi assalti con Rouleau ebbe una superiorità di tre botte e Juan Bay chiudeva un suo bellissimo assalto col prof. Masselin a parità di botte.

Devesi considerare che Masselin nella sua permanenza a Berlino ebbe frequentemente occasione di incrociare il ferro col bravo M<sup>o</sup> Sestini, e quindi di famigliarizzarsi colla scherma italiana, ed essendo un fortissimo tiratore, seppè trarre tutto il profitto da questa esperienza, e così riuscì a tener testa al gioco bellissimo del giovane allievo di Pini.

### La seconda serata.

Sempre nelle sale del *Journal* si è disputata la seconda parte della sfida lanciata dal M<sup>o</sup> Pini a nome del suo allievo agli schermatori francesi.

La sfida consisteva in 4 assalti di 20 minuti ciascuno con 4 tiratori diversi, e da cui sarebbe riuscito vincitore Juan Bay solo quando il totale delle botte da lui date avesse superato quelle ricevute.

I tiratori che si sono misurati con Bay nella seconda giornata furono Perrissoud e il prof. Jeanvois, e da entrambe le prove il forte tiratore argentino usciva vincitore con stoccate 7 contro 10 nel primo assalto e 12 contro 13 nel secondo.

Così Juan Bay riusciva a far *match* nullo contro Breittmayer, pari con Masselin e ad avere 3 botte di vantaggio negli incontri con Perrissoud e Jeanvois, e in tal modo vinceva brillantemente la sfida lanciata dal suo maestro.

Pini per suo conto fece un magistrale assalto con Alessandro Bergès, un avversario degno di lui e col quale il forte maestro livornese potè spiegare tutta la finezza del suo gioco, affermando ancora una volta la sua supremazia.

Questo debutto di Pini e del suo allievo in Europa è veramente lusinghiero, e lascia bene sperare per la gloria della scherma italiana, nella *tournee* attraverso le capitali d'Europa che i due campioni stanno per intraprendere.

Nella stessa serata Pini partecipò a un'accademia data in suo onore alla Société Française di Escrime, e meravigliò ancora una volta il pubblico con un suo brillantissimo assalto con Miniagne.

Pini e il suo allievo festeggiati e ospiti graditi della principale società di scherma francese si tratteranno qualche tempo a Parigi per poter aderire ai numerosi inviti loro pervenuti.

Dopo partiranno per la loro *tournee* attraverso le capitali d'Europa, dove la fama dei loro successi già li precede.



Toccato.

## S C H E R M A

## A N D R E A W E Y S I

In attesa di potervi inviare alcune fotografie della Sezione scherma della Società Patriottica, eseguite espressamente dalla Sezione fotografica della Società stessa, vi mando intanto queste istantanee prese da un distinto dilettante nel giardino dell'omonima Società.



ANDREA WEYSI, campione lombardo di scherma.

È il maestro Corsini che dà lezioni al ragioniere Weysi, l'attuale campione lombardo di spada e sciabola. Nella sua classica guardia il Weysi è perfetto. Sembra una statua e gli intelligenti ne saranno ammirati. Pochi infatti sono quegli schermidori che possiedono le splendide doti fisiche del campione milanese; pochissimi poi quei dilettanti che hanno avuto la sua costanza, la sua energia, la sua passione per la nobile arte.

Il Weysi ha preso lezioni dal maestro Morini della Patriottica, poi dal Corsini al Giardino, e dai due maestri colla sua costanza ed attitudine eccezionale ha preso tutte quelle doti eccezionali che ne fanno un tiratore plasticamente perfetto, sia nella spada che nella sciabola.

Fu prima socio della Società Ferruccio, del Giardino, ed ora è nuovamente nella Patriottica; ma lo trovate dappertutto ove s'incrociano due spade o si cozzano due sciabole.

Le sue botte dritte, le sue cavazioni, le sue puntate e le sue sciabolate sono di una tal perfezione che solo i primissimi possono eguagliare.

Ma la miglior misura del valore di un simile schermidore la dà l'enunciazione delle sue vittorie.

Infatti il Weysi vinse il campionato milanese di spada a Mi-

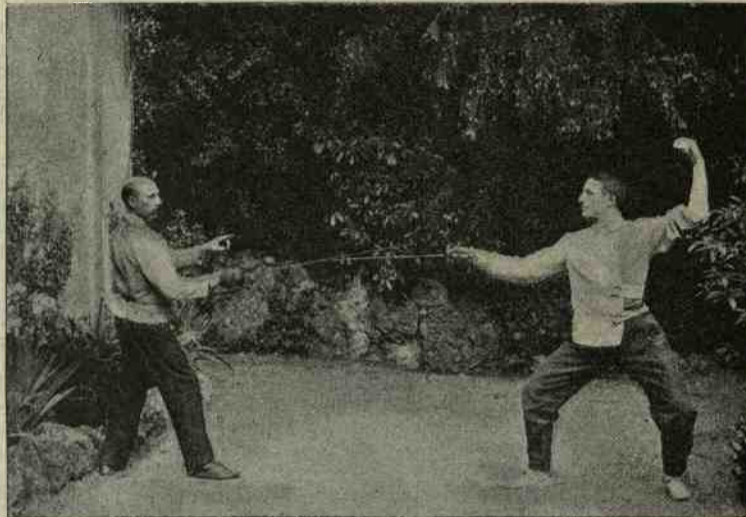
lano, il campionato lombardo di spada e di sciabola a Legnano, il torneo di Savona, di Asti e di Cremona; fu tra i primi ai tornei di Como, Alessandria, Bergamo, Vercelli e Parigi.

Tirò, invitato ed acclamato, in importanti accademie a Parigi, a Trieste, a Vienna, ecc. (1).

Ed io mi unisco a tutti gli schermidori per augurare al simpatico campione sempre nuovi e maggiori trionfi, e che possa riprendere il suo splendido allenamento a maggior lustro dell'arte che tanto amiamo.

BALDO.

(1) Ora il Weysi è stato ammalato e non poté prender parte al campionato italiano di Varese.



Una lezione del maestro Corsini ad Andrea Weysi.

## \* La Società Ginnastica di Torino \*



Il sigillo storico della Società Torinese.

Anno di fondaz.: 1844!  
— Quale altra società, ginnastica o sportiva, può vantare un tal titolo di nobiltà? quale bandiera non cederà il passo a questo vessillo che fu forse il primo a vedere il sole d'Italia dopo la proclamazione dello Statuto? tant'è vero che esso porta da una parte la scritta: « Viva Carlo Alberto » e dall'altra lo stemma del Re largitore della costituzione, ed è di colore

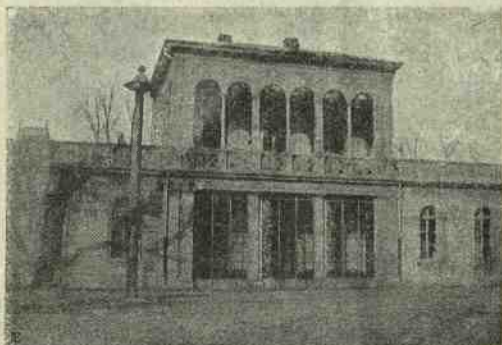
bianco e azzurro per la semplice ragione che, quando esso fu fatto, il tricolore italiano non esisteva ancora. All'ombra di questo vessillo molti valorosi del Piemonte

*Gente di pugne e di canzoni amica*

si prepararono alle guerre per la libertà. I ginnasti torinesi hanno ragione di guardare col più sacro rispetto la preziosa reliquia.

\*\*\*

La Società di Torino fu la prima culla della ginnastica in Italia. Vi fu un tempo in cui essa dettò legge in materia di educazione fisica, e seguì a dettarla finché la scuola di Bologna, formidabile per la sua giovanile energia, sorse a disputarle il campo. E la vecchia scuola dovette cedere alla nuova quando

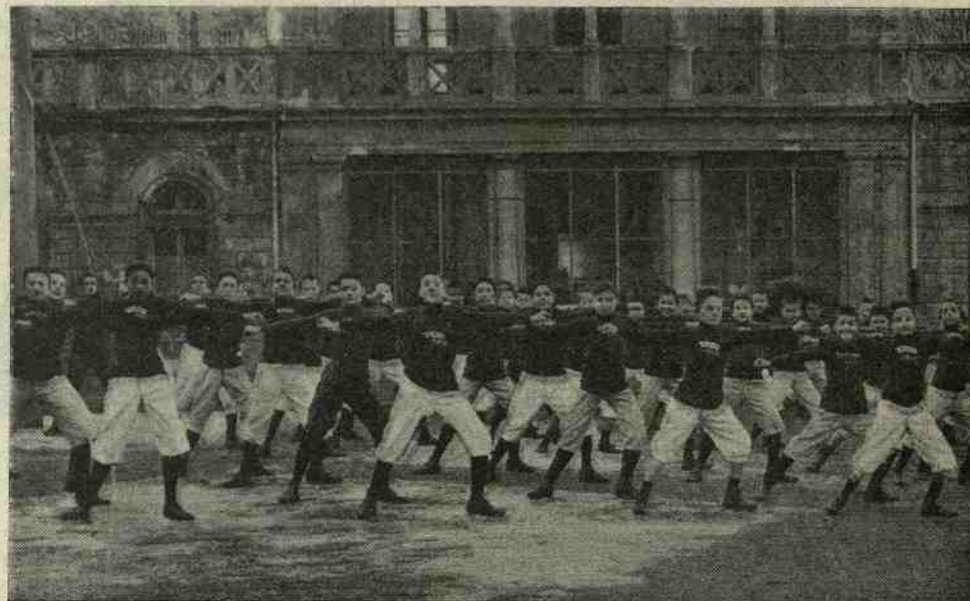


La Palestra.

i nomi di Rodolfo Obermann e di Ernesto Ricardi di Netro non furono più che nomi storici. L'ultimo campione della vecchia ginnastica, Alberto Ganba, moriva lo scorso anno fra l'ammirazione e il compianto dei suoi amici e dei suoi avversari.



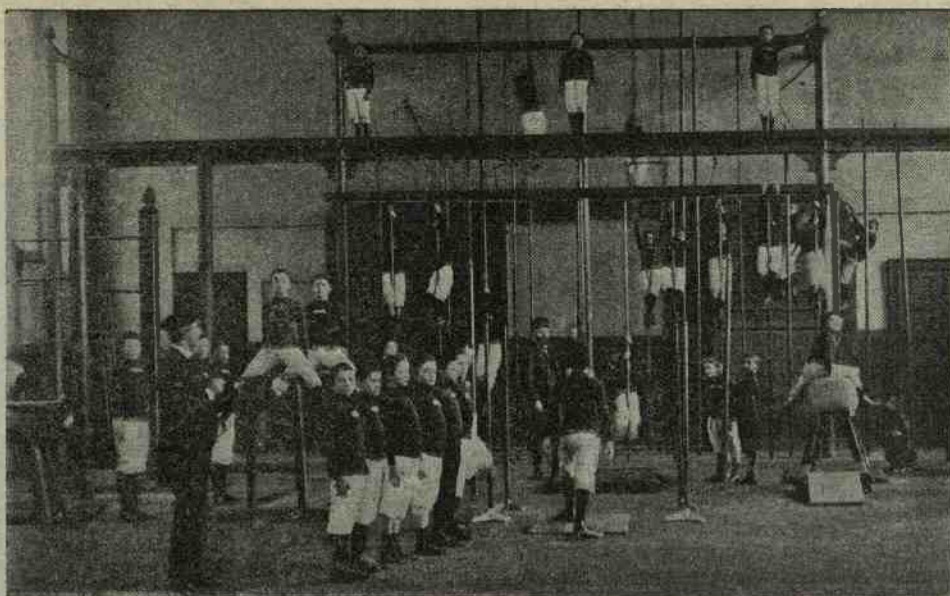
La squadra femminile agli esercizi con le clave.



La squadra allievi della Società Ginnastica di Torino che studia gli esercizi per il concorso di Milano.



Prof. GIUSEPPE BERTONI  
Direttore di ginnastica fino al 1900.



Una lezione agli attrezzi.

L'attuale direttore tecnico, e che fino allo scorso anno era stato l'anima della gloriosa *Virtus* di Bologna, lavora adesso a far rifulgere gli antichi splendori.

Nel momento presente la Società di Torino viene così ad accogliere in sé le due scuole che diedero vita e valore alla ginnastica italiana.

\*\*

Nulla è più sano, sereno e simpatico dello spettacolo che si offre a chi si rechi ora a visitare la splendida sede della Società torinese. Benché questi disponga di tre palestre coperte e di due scoperte, i locali sono ormai scarsa per accogliere tutte le scuole della Società che in essi si avviciano. E queste scuole, mirabilmente organizzate e dirette, comprendono individui di tutte le età, di tutti i sessi e di tutte le condizioni sociali. Ora vi passano davanti vispi e fieri i *Soci minori*, giovanetti dagli 8 ai 18 anni, ora le allieve figlie dei Soci, spiranti la salute e la grazia nell'elegante divisa, ora i piccini e le piccine della scuola infantile, ora i soci adulti, ora le signorine adulte, ora i forti popolani della scuola gratuita per operai, ora, infine, le interminabili falangi della scuola gratuita per giovanetti. E come tutti portano fieramente sul petto il nome di Torino!

E mentre questa gioventù fiorente, a centinaia per volta lavorano sotto la guida di numerosi maestri, si veggono persone dai capelli bianchi che stanno in disparte a guardare con tenerezza; sono persone che non sanno allontanarsi da quella Palestra dove cinquant'anni addietro esse pure facevano ginnastica, e non già pensando ai premi di un concorso, ma aspettando il giorno di una battaglia.



Prof. ANGELO MOSSO, Presidente della Società Ginnastica e uno dei più valenti fisiologi italiani.

LE NOSTRE INCISIONI

OSMONT

Nel secondo numero della *Stampa Sportiva* parliamo di due fra i più noti campioni del *teuff teuff*. Presentammo e ricordammo ai lettori Fournier, il *recordman* mondiale su vettura automobile e Rigal, uno specialista per il motociclo. Il terzo campione europeo automobilista è Osmont, il corridore francese, a cui oggi dedichiamo la nostra prima pagina.

Risalendo la storia dell'automobile e dello sport, noi conosciamo per la prima volta Osmont nel 1898, e precisamente nella corsa Turcoing-Béthune, in cui riesce buon primo coprendo in motociclo i 108 chilometri in ore 2,26'.

Nel 1899 Osmont vince la corsa Parigi-Roubaix (categoria motocicli), coprendo i 287 chilometri in ore 5,35'30".

Nel 1900 non figura fra i vincitori delle grandi prove, e nel 1901 invece noi registriamo continue sue vittorie. Vincitore della Parigi-Roubaix, delle corse di Pau e di Nizza, della Parigi-Berlino e della Coppa di Deauville, il *motociclista della grande velocità* per il primo raggiunge i 100 chilometri all'ora con un motore a petrolio.

Il 26 dello scorso ottobre Osmont riuscì a coprire nei dintorni di Achères il chilometro in 36" e il miglio in 58" 3/5, battendo così tutti i *records* precedenti. E non solo in pianura l'Osmont stabilisce *records* ed ottiene velocità meravigliose. Egli coprì in motociclo il chilometro della salita di Gaillon in 46' 1/5.

Un'iniziativa della  
Stampa Sportiva

Una riunione popolare per giovanetti.

Il nostro giornale ha nel suo programma il compito oltreché di illustrare gli avvenimenti sportivi, di favorirli, di promuoverli. Si propone quindi di concorrere anche colla modesta opera sua alla propaganda dell'idealità sportiva.

Come potremmo iniziare meglio il nostro programma che col rivolgerci ai giovani sportmen, e offrire loro una riunione popolare che per molti sarà l'occasione di misurare le loro forze in un esercizio che già conoscono e che per altri invece servirà di incitamento ad avviarsi in un esercizio da cui un giorno trarranno forse onori e gloria, certo salute e forza?

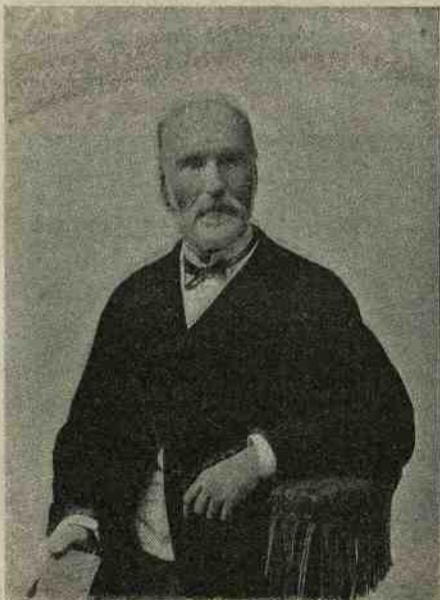
Sull'esempio quindi del nostro confratello l'*Auto Velo*, che recentemente ha organizzato a Parigi una consimile riuscitissima riunione dedicata ai bambini, noi bandiremo d'accordo col nostro Ciclisti-Club, nel prossimo marzo una giornata popolare di corse ciclistiche e pedestri al Velodromo Umberto I.

Sarà una corsa riservata a tutti coloro che mai furono premiati in alcuna riunione precedente, d'età fra gli 8 e i 18 anni.

Nessuna tassa d'iscrizione, libertà di costume e di macchina, premi numerosi e in oggetti, accesso al pubblico a prezzi minimi, una giornata di sport vero e giocondo, di festa e di allegria, che noi riserbiamo ai giovanetti, a questa primavera della vita, a queste speranze dello sport futuro.

Ad un prossimo numero maggiori dettagli su questa riunione.

Se non che l'eredità dei ginnasi rechi piemontesi veniva raccolta, nel nome della scienza e del patriottismo, da Angelo Mosso, l'attuale presidente della



Barone ALBERTO GAMBA  
Uno dei primi apostoli della ginnastica italiana.

società, l'illustre fisiologo, artista della scienza, apostolo dell'educazione fisica moderna. Con lui Giuseppe Bertoni lavorò a dare all'antica scuola torinese un nuovo impulso, e con lui il dott. Giuseppe Monti,



Dott. GIUSEPPE MONTI  
Attuale direttore della Società.

## IL NOSTRO GIORNALE

A meno d'un mese risale la data della nostra prima comparsa in pubblico, non siamo che al quarto numero della *Stampa Sportiva*, e se ci soffermiamo a considerare il successo che ha arriso al nostro giornale e il numero grandissimo di amici e di lettori che ne segue con interesse e ne incoraggia con simpatia la diffusione, dobbiamo chiedere a noi stessi come fu possibile questo fenomeno che ha fatto in così breve tempo di questo giornale il più diffuso organo sportivo che abbia attualmente il nostro paese.

È stato davvero un risultato che ha superato ogni nostra aspettativa e che noi constatiamo senza falsa modestia o inutile orgoglio, attribuendone il merito all'indirizzo dato a questa nostra *Stampa Sportiva*, che effettivamente risponde a quanto era nei desideri dello sport italiano e colma un vuoto da tempo avvertito.

Sono centinaia e centinaia di amici e di lettori che colla loro quota d'abbonamento ci fanno giornalmente pervenire incoraggiamenti e consigli, e noi riconoscenti rispondiamo a tutti ringraziando, avvertendo che degli uni e degli altri facciamo tesoro.

Gli incoraggiamenti ci spronano a fare del nostro meglio perchè perseverando nel cammino intrapreso ci sia dato arrivare a meta gloriosa, dei consigli teniamo calcolo per tutti quei miglioramenti che andremo introducendo nel nostro giornale affinché sia sempre più degno della simpatia e dell'appoggio di cui lo onora lo sport italiano.

Lasciate, o egregi amici, che l'attività della vita sportiva si ridesti, fate che tutti i singoli meccanismi di cui si compone quell'insieme, che il pubblico conosce col nome unico di giornale, prendano la loro marcia regolare, aiutateci a rendere questo nostro organo sempre più conosciuto, diffuso e apprezzato, eppoi vedrete che la *Stampa Sportiva* risponderà sempre più a quello che si è prefisso come compito unico: dare cioè all'Italia e allo sport un giornale veramente buono, sano, interessante e divertente.

\*\*\*

La **Stampa Sportiva** esce tutte le **Domeniche** in 16 pagine riccamente illustrate. Contiene le illustrazioni dei più importanti personaggi e avvenimenti dello sport italiano ed estero, ha fra i suoi collaboratori le più note personalità del mondo sportivo italiano.

Offre una ricchezza di incisioni finora sconosciuta in Italia, e solo mercè la sua fortissima tiratura può realizzare il miracolo di mantenere il suo prezzo a **cent. 10 per numero**.

L'abbonamento annuo è di

### LIRE CINQUE

(per gli abbonati della *Stampa* L. 4) e dà diritto a tutti gli abbonati a concorrere all'estrazione di

#### quattro ricchi premi

che faremo il

#### 1° Marzo 1902.

I premi da noi destinati ai nostri abbonati sono:

1° **Bicicletta completa munita di pneumatica Dunlop**, marca **Wanderer**, la sola fabbrica tedesca vincitrice del Gran Prix all'Esposizione di Parigi e rappresentata in Italia dal sig. Eugenio Paschetta di Torino.

2° **Fanale acetilene per automobile** della notissima casa Bleriot di Parigi.

3° **Cane da caccia** razza pura del premiato canile Silva di Pizzighettone.

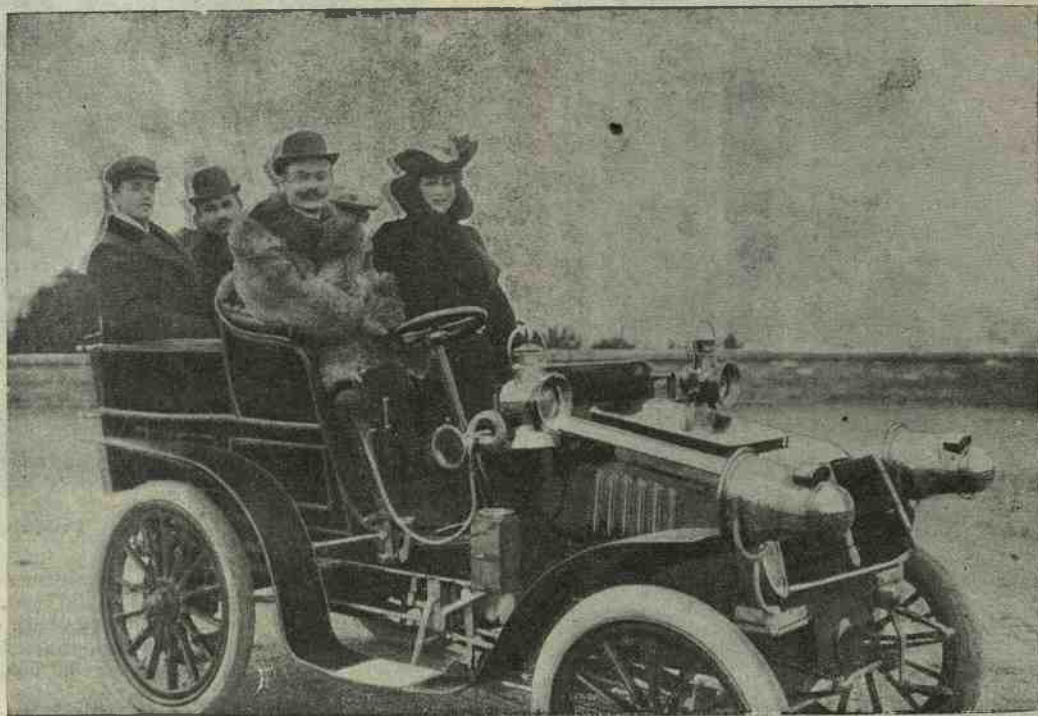
4° Un **Exerciseur** per ginnastica da camera, della Casa Michelin.

Totale del valore dei nostri premi

**L. 1000**

che noi destiniamo gratuitamente a tutti quei nostri abbonati che ci avranno rimesso l'importo di L. 5 (per gli abbonati della *Stampa* L. 4) entro il 28 febbraio 1902.

## LA "BELLA OTERO", IN AUTOMOBILE



La celebre diva dei teatri-concerti parigini, l'affascinante spagnuola idolatrata dal pubblico mondano per la sua bellezza, le sue canzoni, le sue danze, i suoi diamanti — l'ammaliatrice che sollevò tanti desiderii ed assorbì tante fortune — l'artista avvezza alle emozioni dei trionfi teatrali, volle ora provare le ebbrezze delle velocità vertiginose...

A Roma, nella classica terra dell'arte, dove essa ebbe accoglienze festosissime, fece frequenti gite sulla sua F. I. A. T. di 12 HP, ed il nostro disegno la riproduce appunto mentre essa assiste dall'automobile ad una partita di caccia alla volpe nella campagna romana.

La bella Otero sarà presto ospite di Torino.

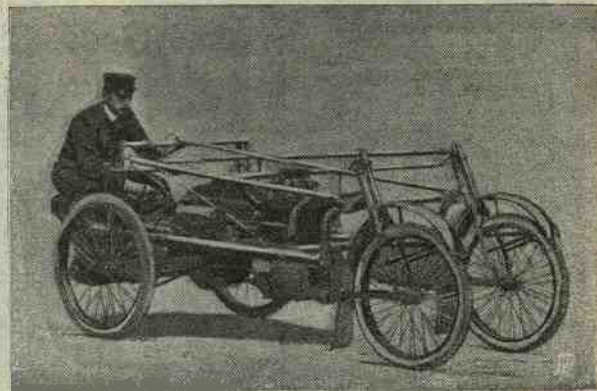
## AUTOMOBILI??

Mettiamo due punti interrogativi, perchè non ci sembra che i due meccanismi semoventi di cui diamo oggi il disegno possano classificarsi sotto il titolo di automobili come lo intendiamo noi.

L'uno è la *vetturina Truffault*, un congegno mirabile per coloro che amano le velocità spaventose, ma che dubitiamo assai di veder adottato dai motoristi pratici. Con questa macchina Truffault, come i motoristi ricorderanno, superò la salita del 10% di Gaillon in 1', cioè con una velocità di 60 km. all'ora, ed alcuni giorni dopo batteva il record del chilometro lanciato in 40" 1/5, ossia 91 km. all'ora.

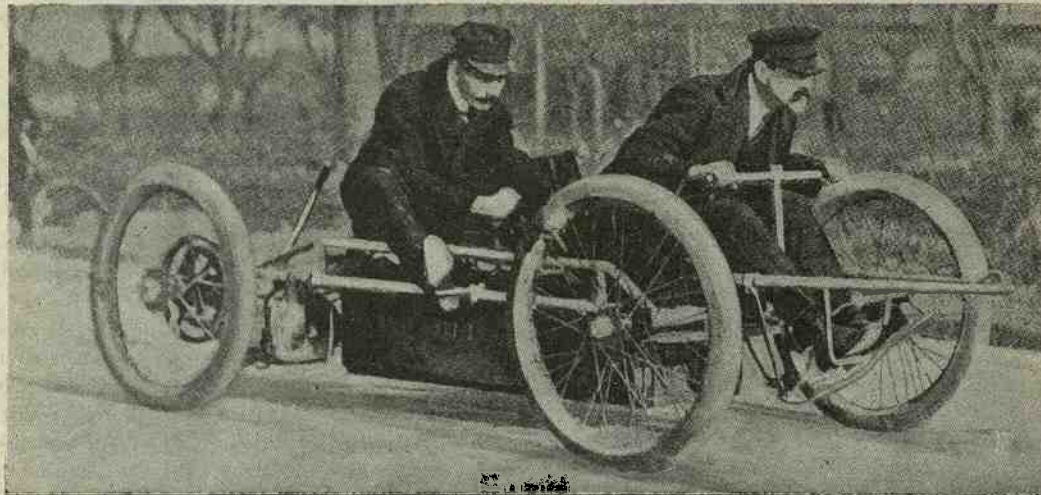
Il conduttore del veicolo è seduto dietro, fuori dell'asse posteriore, e da questo posto, non troppo comodo, dirige la macchina, che è azionata da un motore monocilindrico di 130/120 ad alette. La trasmissione del movimento è data da una corta cinghia e la macchina ha una velocità sola.

L'altro veicolo è il *Quadriceclo Riker Electric*, che nel record del miglio bandito dall'Automobile-Club di Long Island, in America, ha compiuto il percorso



(metri 1609) in 1' 3", ossia con una velocità di 90 km. all'ora.

In questo secondo veicolo, mosso dalla elettricità, trovano posto due corridori, che per comodità di posizione non hanno nulla da invidiare al guidatore della Truffault.



**Costruttori - Negozianti - Riparatori d'AUTOMOBILI**

Domandate le nuove tariffe per 1902 dei Pneumatici Michelin

all'Agencia Italiana dei Pneumatici Michelin Originali

→ MILANO - Foro Bonaparte, numero 67 - MILANO ←

# La Motocicletta

Il bell'articolo di John Sportsman, apparso sul n. 22 anno IV dell'*Automobile*, è stato letto con vivo interesse da tutti i cultori del motorismo, diremo così, spicciolo; da tutti gli appassionati motociclisti che vedono le loro macchine finora imperfette, attorno alle quali tanto hanno sudato ed affaticato, finalmente avviarsi verso quella perfezione, che sarà il solo coefficiente del loro sviluppo.

John Sportsman però, sempre trattando la questione con quella competenza che lo distingue, ha sorvolato su alcuni particolari tecnici interessanti, cui noi ci permettiamo accennare, in poche parole, aggiungendo, di nostro, alcuni giudizi che forse non consonano, in qualche parte, con quelli formulati dall'egregio articolista.

E riconosciuto che i difetti principali, lamentati nelle attuali motociclette, sono dovuti alla poca forza del motore che non permette di superare le pendenze, ed alla accensione elettrica, causa di frequenti *rates* e di *pannes*.

A questi inconvenienti bisogna aggiungerne due altri non meno importanti, che mostrano ancora più la difettosità di gran parte dei motorini finora costruiti per bicicletta e cioè l'oliatura imperfetta e l'insufficienza del raffreddamento.

Bisogna riconoscere che il sistema d'oliatura fin qui seguito se è lodevole dal lato della semplicità, è tuttavia alquanto primitivo: esso si riduce ad immettere nel *carter* del motore una certa quantità di lubrificante, nel quale si immergono i volantini e vi si tuffa, ad ogni giro, il collo d'oca dell'albero motore, mentre questi organi, animati da grande velocità di rotazione, per la forza centrifuga, proiettano l'olio, il quale va a lubrificare e cilindro e stantuffo.

Ne viene di conseguenza un notevole consumo di lubrificante, bisognando introdurre nel *carter* una quantità sufficiente perchè il collo d'oca possa periodicamente immergersi: oltre a ciò gli olii minerali, essendo molto densi e viscosi, non ne riesce così facile la proiezione sulle parti da lubrificare.

Inoltre, se il *carter* non tiene perfettamente, o se si è guastata la guarnizione, tutto l'olio fuoriesce ed il motore si ferma. Ogni trenta chilometri circa, alle volte anche meno, specialmente se il motore è nuovo, bisogna scendere di sella, togliere l'olio vecchio, nero ed inservibile, per sostituirlo con altro fresco. A parte il tempo perduto in questa bisogna, la frequente manipolazione della materia lubrificante non è molto piacevole e dà luogo ad insudiciamento delle gomme e delle vesti e delle mani dello *chauffeur* si da farlo assomigliare bene spesso ad un fuochista delle ferrovie che smonta da un lungo viaggio.

Ci sembra che, specialmente nei piccoli motori da bicicletta, si dovrebbe adottare un oliatore automatico, che distribuisca goccia a goccia l'olio al cilindro, alla biella ed all'albero motore. Questa somministrazione di lubrificante avvenendo periodicamente e senza posa, non saranno più necessarie le frequenti, tediose fermate, e la imperfetta tenuta del *carter* non costituirà un inconveniente di tale importanza da metterci in *panne*.

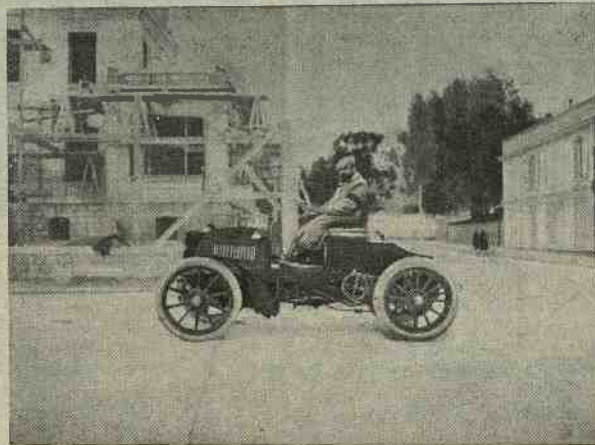
L'altro difetto, in cui incorse fin qui gran parte dei costruttori, è la insufficienza del raffreddamento, resasi ancor più accentuata dacché, per aumentare la loro potenza specifica, si incominciò ad imprimere ai motorini una velocità normale molto prossima ai 2000 giri per minuto.

Causa la mania di voler tutto ridurre, sia nel peso che nel volume, si è trascurato, assai spesso, di mo-

mento, sia necessaria una superficie irradiante del cilindro da dieci a quindici decimetri quadrati per HP, mentre in parecchi modelli, che abbiamo studiato e provato, tale superficie non raggiungeva i sei decimetri quadrati. Come si vuole che il motore si conservi così nelle condizioni termiche di buon funzionamento?

Abbiamo notato tale difetto di costruzione anche in motori da due HP che, applicati ad un bicicletto, si comportavano in modo soddisfacente su strade piane, ma ciò proveniva da che essi lavoravano costantemente con miscela molto povera e non rendevano, quasi mai, la loro potenza normale, per la quale erano stati costruiti; mentre nelle pendenze, sulle strade cattive e dovunque si rendeva necessario un aumento di gas al cilindro, si verificava il riscaldamento.

Un motore da me provato (alesaggio 70 mm. e corsa 80), funzionava, e funzionava tuttora, ottimamente durante l'inverno, mentre d'estate, dopo un breve percorso, si riscalda; chiara conferma che il difetto risiede tutto nella insufficienza della superficie irradiante: infatti questo motore non ha che dodici alette sulla circonferenza, profonde appena un centimetro, e nulla affatto sulla *culasse*. E pensare che alcuni piccoli costruttori hanno logorato il proprio cervello alla ricerca di difetti che non esistevano e



Paul Chauchard dell'A-C-N.

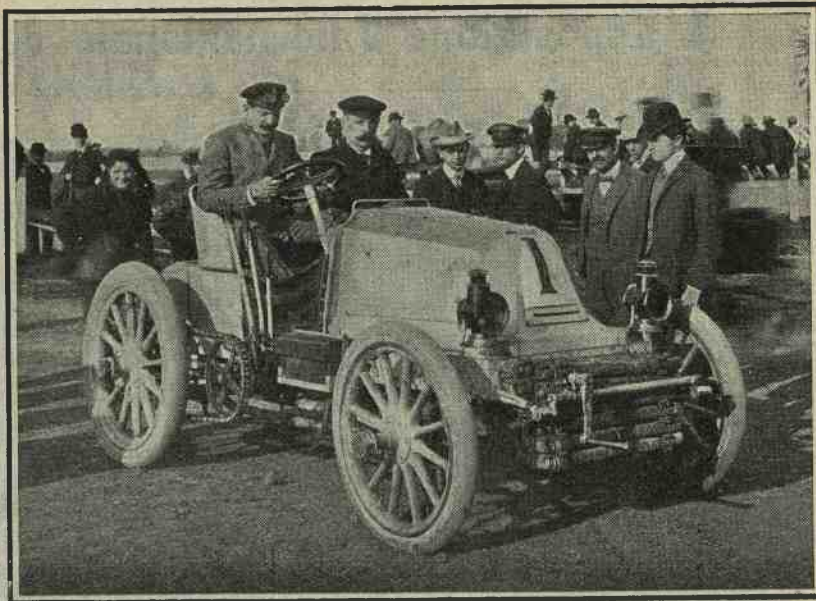
nell'esogitare barocche riforme e pretesi perfezionamenti!...

Molti opinano che in una motocicletta sia necessario un motore di almeno 2 HP, per ottenere buoni risultati.

Il vero *touriste* non cerca le velocità esagerate, i 50 o 60 km. che si possono ottenere con queste macchine; a lui basta una media di 30 km. in pianura e si accontenta anche della metà su pendenze difficili.

Una buona bicicletta da viaggio cui sia applicato un motorino di HP. 1 1/4 dovrebbe essere, secondo noi, l'ideale del *touriste*, dato che venga pure dotata di un cambiamento di velocità semplice, solido e sicuro che dia, per es., le due moltipliche di 35 e 18 km. all'ora. La motocicletta non supererebbe in assetto di marcia i 30 chilometri, avrebbe gomme robuste a tallone ed offrirebbe tutta la stabilità e sicurezza desiderabile, applicando il motore sotto il pedaliere. Anche il prezzo non dovrebbe eccedere di molto le cinquecento lire, somma più che accessibile alle borse modeste.

Bisogna considerare ancora che nelle motociclette potenti, di due cavalli o più, si rende indispensabile adottare materiale più robusto e di conseguenza maggiormente più pesante; dal telaio alle gomme tutto deve essere rinforzato, ed i 30 kg. dell'1 1/4 HP. divengono 60 o giù di lì nei 2 HP, originando un aumento di spesa di benzina, senza contare poi che le scosse ed i trabalzi



Fourner batte il record mondiale del miglio di Brooklyn.

sono più sensibili e più facili gli scivolamenti. — Ed una motocicletta di 2 HP, che raggiunga i 60 km. in pista, è suscettibile di superare una pendenza un po' forte? No certo, se non si cambia la moltiplicazione. Abbiamo veduto delle motociclette, di tale potenza o di poco inferiore, arrestarsi su pendii di ottima strada nazionale, dove la piccola locomotiva del tramvai trascina, senza sforzi, cinque carrozze di viaggiatori ad una velocità di 20 km. all'ora. È chiaro che il motorista, se avesse avuto mezzo di ridurre convenientemente la velocità della macchina, sempre permettendo al motore di mantenere il suo regime, avrebbe potuto non solo vincere le pendenze, ma oltrepassare indubbiamente anche la tramvia.

Ed un'ultima considerazione. La motocicletta potente, se è utile nelle regioni montuose e sulle strade cattive, diventa oltremodo imbarazzante in caso di *pannes*, a causa appunto del suo peso. Ve lo figurate, cortesi lettori, il povero *chauffeur* costretto a pedalare per tre, cinque od anche alle volte dieci chilometri, con una sessantina di chilogrammi da trascinare oltre la propria persona?

Ripetiamo: una solida bicicletta da viaggio con motore di un cavallo ed un quarto e cambiamento di velocità, costruita coscienziosamente, con tutti i perfezionamenti desiderabili, ecco, secondo il debole nostro parere, la vera motocicletta del *touriste*, del viaggiatore, dell'uomo d'affari; quella che farà fortuna, se i costruttori se ne assumeranno con impegno lo studio.

Essa avrà i pregi dell'automobile senza perdere quelli del ciclo, e come la bicicletta non tarderà a diffondersi a divenire popolare appunto perchè con questa ha comuni delle doti infallibili: la leggerezza, l'eleganza, l'economia e la proprietà.

GUSTAVO BIANCHINI.

## Da Nizza ad Abbazia

Come nastro variopinto che si spieghi tra due fulgide gemme, si annuncia la corsa Nizza-Abbazia, indetta dall'«Automobil Club de France» per l'aprile pross.

Come il rigore dell'inverno mette in fuga le rondini e le spinge verso lidi più dolci e più sereni, così il soffio gelido del rigore ministeriale francese ha snidato da Nizza tutte quelle belle riunioni di cui all'inizio della primavera si allietava quell'estremo lembo della Cornice e raggruppate in una sola le ha fatte emigrare verso l'Italia, spingendole fino a quell'ultimo confine del Quarnero, in cui a fianco della industriale Fiume si culla, specchiandosi nell'onda, Abbazia, la Nizza della Francia.

La carovana partirà da Nizza il 7 aprile soffermandosi a Montecarlo per concorso di eleganza. Passerà la frontiera italiana e arriverà a Cuneo *en touriste*, cominciando la corsa da Cuneo l'8 aprile per Torino (Km. 36). A Torino si preparano grandiosi festeggiamenti nell'Esposizione in occasione del passaggio della carovana, della quale, a quanto pare, faranno parte anche dei *chauffeurs* italiani.

Il 9, partenza da Torino in corsa per Asti, Alessandria, Voghera, Piacenza, Cremona, Mantova e Verona (Km. 328).

Il 10 partenza da Verona per Vicenza, Padova, Mestre (Km. 120). Da Venezia per Treviso e Pordenone; l'11 la corsa finirà a Udine (km. 127).

In totale la corsa sarà di Km. 1345.

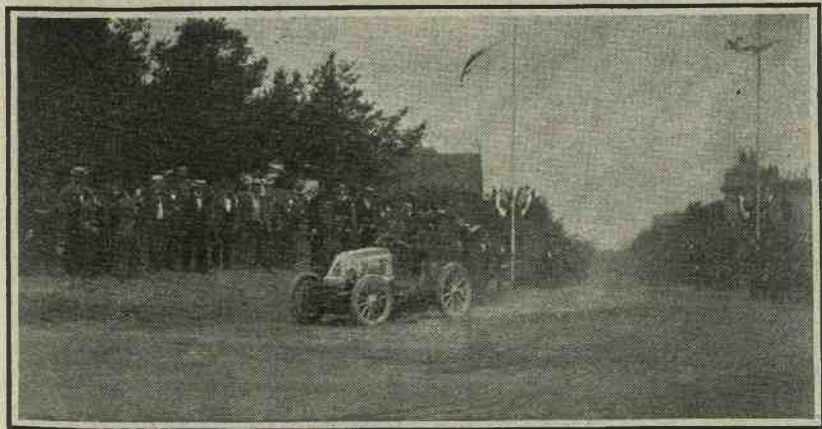
Da Udine ad Abbazia *en touriste*.

12-13 aprile fermata in Abbazia, dove il conte Szapary, governatore di Fiume e appassionato *chauffeur*, prepara agli ospiti cordali accoglienze.

14 aprile ritorno *en touriste* alla frontiera; dalla frontiera a Mestre ricomincia la corsa, che si svolge sullo stesso percorso e itinerario e che finirà a Cuneo il 17 aprile. Da Cuneo a Nizza passeggiata.

A Nizza 18 e 19 aprile Esposizione.

20 aprile, a Nizza, corsa del Miglio e Coppa Rothschild.

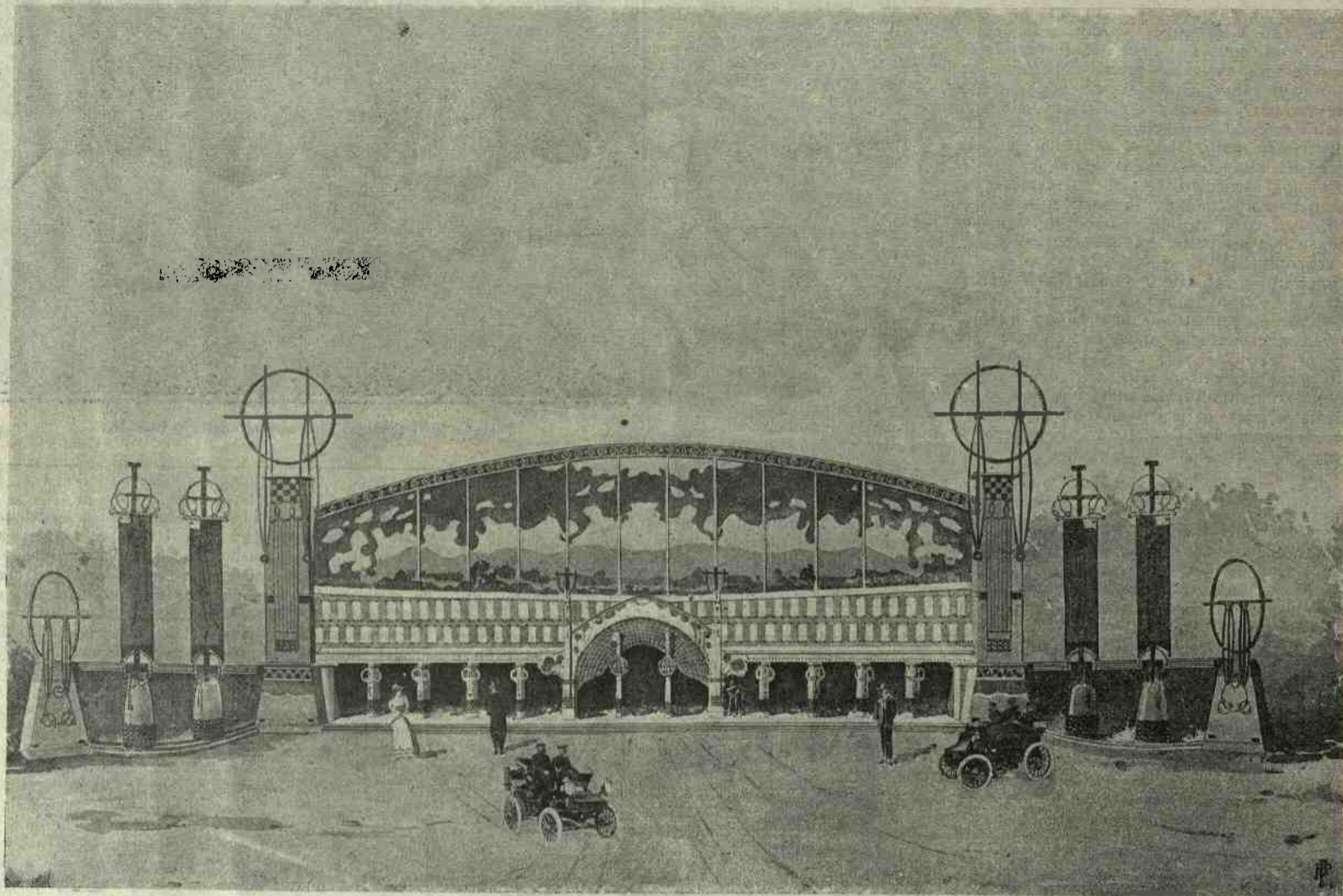


Arrivo di Fourner nella Parigi-Berlino.

dellare il cilindro con una superficie di irradiazione sufficiente ad impedire che il motore si riscaldi, fino a raggiungere la temperatura che determina la decomposizione della materia lubrificante. Riteniamo, da nostri esperimenti pratici, che, per il sicuro funziona-

# L'Esposizione Internazionale dell'Automobile e del Cielo a Torino

● Maggio-Giugno 1902 ●



Facciata dell'Esposizione

I lavori di costruzione dei locali di questa esposizione, che riuscirà la più grande mostra e veramente internazionale che abbia sinora avuto luogo in Italia, procedono alacramente, per cui si può essere certi che in aprile i locali saranno già pronti per ospitare le macchine dei motoristi partecipanti alla Nizza-Abbazia.

Il disegno che diamo oggi rappresenta appunto la facciata principale dell'esposizione automobilistica che sorgerà sull'incantevole parco del Valentino, di fronte alle fontane monumentali.

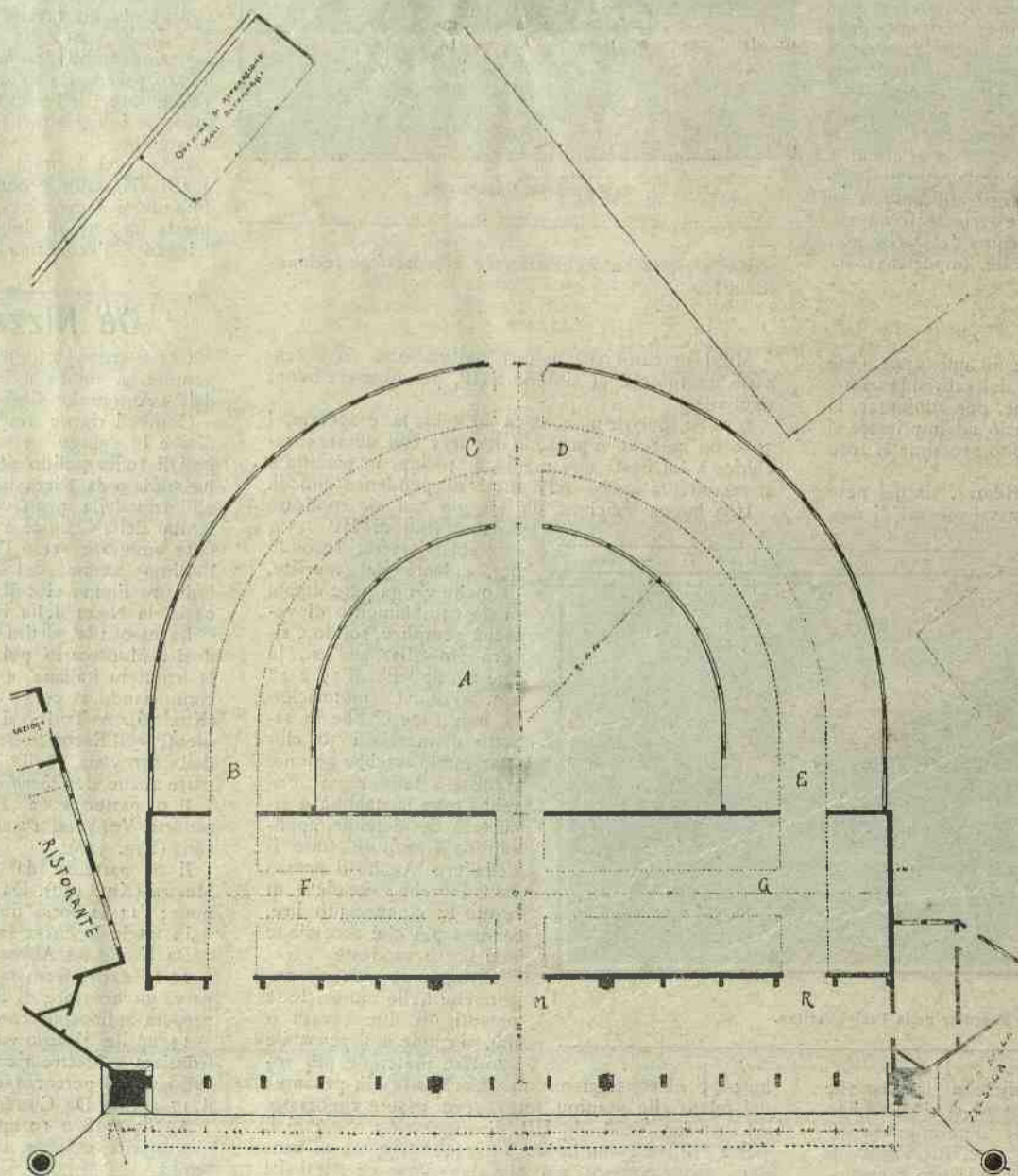
L'artistica concezione è dovuta all'infaticabile ingegnere D'Aronco, così validamente cooperato da quel lavoratore dotto e poderoso che è l'ing. Bonelli, e sarà certo una delle opere meglio riuscite del nuovo stile architettonico, che si afferma in questa prima Esposizione d'Arte Decorativa moderna.

Il frontone della facciata è contornato da una fila di rose stilizzate, ed il terrazzo sarà guernito da fogliami a grappoli dorati, di graziosissimo effetto.

Questa facciata dovrà servire pure per l'esecuzione dell'*armonia dei colori*, per la cui attuazione il sig. Maurin di Parigi sta ora studiando l'impianto di migliaia e migliaia di lampadine elettriche opportunamente disposte.

Lo spettacolo sarà senza dubbio fantastico.

Sullo sfondo del cielo e delle Alpi, gli apparecchi del signor Maurin riprodurranno con potente efficacia rappresentativa gli effetti di una mite aurora, di un tramonto infocato e d'una tranquilla notte stellata con effetto di nubi e di luna.



Pianta dell'Esposizione.

Ai due lati della facciata stanno i padiglioni per le musiche che completeranno l'effetto di questo artistico ed originale spettacolo.

La disposizione interna dei locali si rileva dalla pianta che noi pubblichiamo.

Questi si stendono a semicerchio sotteso da una corda, e hanno uno sviluppo tale da assicurare una comoda installazione a quel maggior numero di vetture e biciclette che è dato logicamente attendersi.

Completeranno l'Esposizione tutte le comodità per deposito di automobili, prove, passeggiate, ecc.

Una completa officina di riparazione e un ristorante sono pure entro i locali dell'Esposizione, in cui nei mesi di maggio e giugno si darà convegno tutto il mondo sportivo italiano ed estero.

Torino offre quest'anno ai suoi ospiti un programma di festeggiamenti e di attrattive davvero irresistibile. La parte sportiva sarà in prima linea, poichè oltre l'Esposizione si avranno a Torino grandi riunioni sia d'automobili, che di ciclismo, di ippica, ecc.

Si rinnoverà quindi in gran parte quell'esodo meraviglioso avutosi nel 1898 in occasione della grande Esposizione, e che per qualche mese ha fatto Torino meta del pellegrinaggio di tutti gli italiani, qui venuti a ritrarsi nei gloriosi ricordi d'un grande passato e a rinverdire le più liete speranze in un forte avvenire.

Quell'invito che allora Torino ha fatto a nome del lavoro e dell'industria, lo ripete oggi a nome dell'arte e dello sport, di questi due grandi fattori di educazione e di gioia.



# Il Grand Prix di 100,000 franchi

## La "season", di Nizza

Nizza, 1° febbraio (Contino). — Il sonno più profondo regna nei vasti domini di S. M. Lo Sport.

Il pesante lenzuolo di neve che ricopre quasi l'intero campo dell'attività sportiva, il soffio dell'aquilone che spazza le vie, la pioggia diacciata e insistente che penetra nell'ossa, hanno spento ogni lampo di vita sportiva.

Solo il vostro simpatico giornale è venuto a gettare lo squillo del suo saluto in questo regno di dormienti, e la *Stampa Sportiva* è venuta a portare in questa notte cupa e profonda il conforto della sua fiamma e della sua luce.

È questa la fiamma del fuoco sacro che le antiche vestali conservavano in vita perenne, ed essa è avanguardia e ricordo di quei tripudi di luce e di calore cui ci allieterà fra non molto la risvegliata vitalità sportiva.

Unica in tutto il regno sportivo veglia e lavora la ridente Nizza, questo lembo di terra sottratto al dominio del freddo e delle nevi, e fatto bello e ridente da un cielo sempre sereno, da un'aria tepida e alente, da un mare azzurro.

Dovevano quindi all'ombra dei palmizi della Cornice, rifugiarsi tutti quei felici a cui fortuna concesse i suoi sorrisi, e con essi doveva qui rifugiarsi quel soffio di vita sportiva che l'inverno ha altrove spento od assopito.

Ed infatti Nizza è durante questi primi mesi dell'anno il *rendez-vous* di tutto quel mondo cosmopolita che non manca al Grand Prix parigino, come al Derby di Epsom, che da St-Moriz a Baden-Baden, da Henley a Sorrento vaga continuamente irrequieto, portando attorno coi suoi milioni il suo *spleen* e la sua noia.

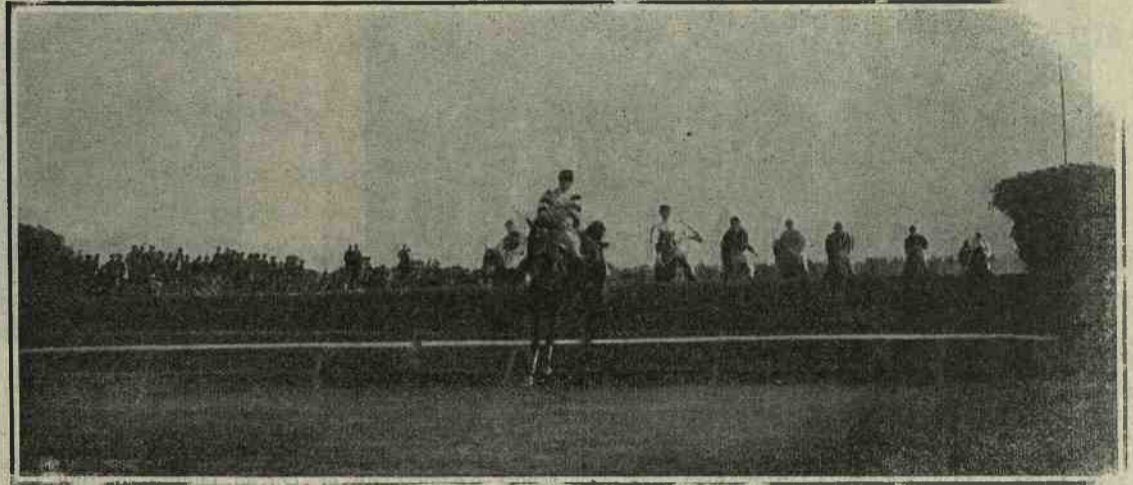
In terreno così fecondo doveva crescere rigoglioso il tronco dello sport, e così Nizza di anno in anno è venuta ampliando il suo programma di riunioni sportive, fino a prendere uno dei primi posti non soltanto per data, ma anche per importanza. Automobilismo, ciclismo, ippica, yachting, tiro al piccione ed altri rami dello sport mettono qui fiori bellissimi, e in questo doppio giardino della natura e dello sport accorrono dai più lontani paesi gli assetati di profumi, di sole e di gioia.

..

Quest'anno la *season* si annuncia davvero brillantissima. A supplire le mancate riunioni automobilistiche, che da eccessiva *prudence* in misteriale na futo em-

grare in Italia, abbiamo avuto una riunione ippica di grande importanza, che comprendeva un Grand Prix di 100.000 franchi.

Il Municipio di Nizza, giustamente apprezzando tutto il vantaggio che poteva venire alla città da una grande riunione ippica, ha generosamente messo a disposizione della Società 10.000 franchi per costituire un Grand Prix, e quest'anno per la prima volta si corse questo premio destinato a diventare classico e a costituire l'*ouverture* della stagione ippica.



Lierru Karapatte Gratin

Grand Prix di Nizza (steeple-chase handicap 100,000 fr., 5000 metri). — Il salto dell'ultima siepe.

La riunione comprendeva sei giornate di corse e fra i concorrenti erano i prodotti delle migliori scuderie francesi, nonché i rappresentanti di qualche scuderia estera, come *Risk*, tedesco, che vinceva uno *steeple-chase* di 4000 franchi, e *Sainte-Hélène* del conte Emilio Turati di Milano, che cadeva nella corsa del Grand Prix.

La vittoria del Grand Prix corsosi il giorno 19 gennaio rimase a *Gratin* m. b. s. e. da Clairon e Glaneuse (kg. 72), appartenente a Madame Ricotti, montato da Turner, allenato da J. Count.

La corsa ha raccolto ben 21 partenti e *Gratin* batteva il forte lotto di avversari di una lunghezza e mezza.

2° fu *Karapatte* f. b. s. a kg. 65, del sig. Ravault,

(montata da Barillier); 3° *Lierru* m. s. b. a. kg. 62 (T. Roberts), di Jennings; 4° *Radioux* m. s. 4, a. kg. 60 (Bates), del conte de la Boutelière.

La corsa fu condotta da *Lierru* che, come si vede dalla nostra incisione, al salto dell'ultima siepe era in testa al gruppo, sul rettilineo si lasciò sorpassare da *Gratin* e *Karapatte*.

Per darvi un'idea del pubblico elegante ed internazionale che presenziava questa bellissima riunione vi mando alcuni nomi tra quelli trascritti sul mio *carnet*:

Nel *pésage* erano il re del Belgio, il duca Youriew-ki, il principe e la principessa Lub-cki, il principe Demidoff, il principe Pignatelli d'Aragona, il conte di Luzerna, il conte di Clermont Tonnerre, Mr. Bianc, il generale Fabrè ed altri nomi, la cui ortografia è precisata dall'almanacco di Gotha e la cui desinenza rivela le diverse e più lontane nazioni a cui appartengono.

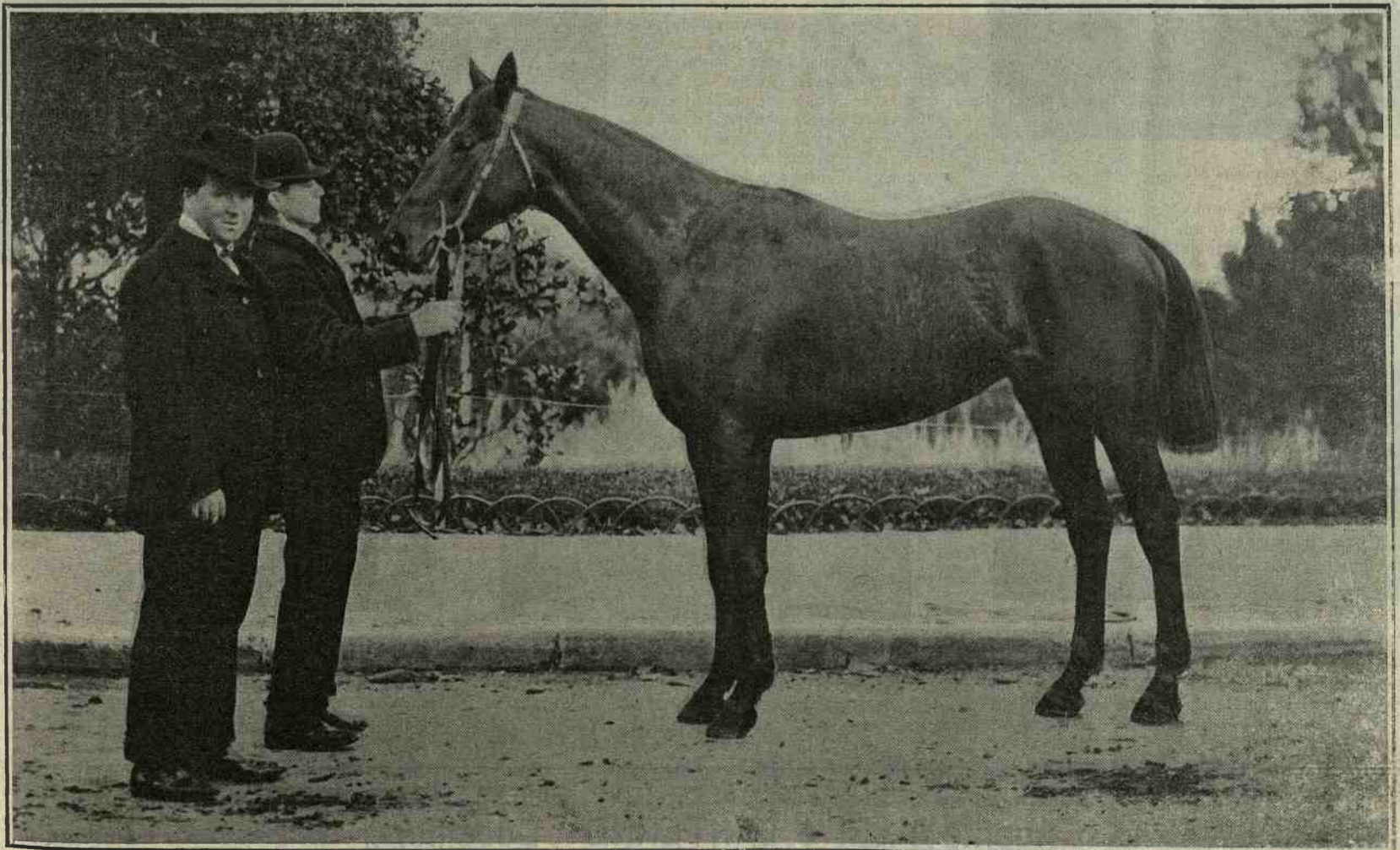
Per gli amanti della statistica ecco alcune cifre sui guadagni realizzati dalle scuderie partecipanti alle riunioni di Nizza:

Madame Ricotti L. 91.950, Ed. Archdeacon 29.800, Ch. Licuart 28.040, P. Ravaut 15.000, L. de Romanet 13.900, E. Duffourc 8975, L. Olry 8250.

..

È annunciata ora la riunione trottistica, alla quale si dice prenderanno parte alcuni tra i migliori trottori italiani. Si parla della venuta di *Bixma*, *Arlecchino*, *Domero*, *Lisippo*, *Favora II*, *Saracinesca*.

Se davvero vengono, auguro ad essi miglior fortuna dei cavalli galoppatori.



Gratin, vincitore del Grand Prix di Nizza

m. b. s. e. 72 kg. da Clairon e Glaneuse di Mme. Ricotti (montato da J. Turner — Allenatore J. Cloud).

## CACCIA A CAVALLO

Fra i rami dell'equitazione, uno dei più esercitati, è certo quello delle caccie a cavallo.

Esso, infatti, addestra il cavaliere in pochi mesi come in parecchi anni non lo potrebbe fare un allenamento assiduo nei maneggi e nei luoghi di pubblico ritrovo nelle città: abitua il *gentleman rider* a resistere alla fatica di lunghe galoppate, lo rende impavido a superare i più svariati ostacoli, allena in sommo grado l'occhio dello stesso onde saper condurre nel giusto tempo di galoppo la propria caval-

In Inghilterra le caccie a cavallo sono in grande onore: non v'è più piccolo *gentleman-farmer* che non sia iscritto a questo o a quel Club e che non si renda puntualmente ai diversi *meets*, indetti nella stagione invernale.

Anche in Italia questo esercizio ha numerosi cultori, e di ciò fanno fede le frequenti relazioni di caccie che si leggono sui giornali d'ippica e a volte anche sui fogli politici.

E a formare la grossa falange dei *gentlemen-riders*

oggiorno i nostri ufficiali di cavalleria sono additati in ogni paese come modello di valentia nell'arte del cavalcare: di essi hanno parlato le più autorevoli Riviste inglesi, illustrando ampiamente ogni dettaglio dell'insegnamento impartito agli allievi della nostra massima scuola di equitazione.

A Milano esiste una fiorente Società di caccie a cavallo, la cui attività si manifesta coi frequenti convegni che essa indice, con concorsi ippici e, perfino, con giornate di corse.

Di questo sodalizio è presidente il conte Giacomo Durini: e indubbiamente si deve allo zelo di questo *sportsman* se la Società milanese primeggia fra le consorelle italiane.



catura al salto sia di una sbarra che di un fosso. E tralasciamo di annoverare come nelle caccie il *gentleman* acquista quella perfetta conoscenza del cavallo che gli permetterà dopo un po' di tempo di condurre a casa, anche dopo una giornata faticosissima, l'animale relativamente fresco, in uno stato nel quale non lo potrebbe ricondurre un novizio a questo sport.

concorrono, oltre alle più note personalità del *turf*, i nostri brillanti ufficiali delle armi a cavallo.

Anzi crediamo di non errare dicendo che, quale parte integrante dell'insegnamento impartito dalla scuola d'equitazione di Tor di Quinto, entrino le caccie alla volpe indette dalla Società Romana.

E i buoni frutti che si ottengono sono palesi, ché

Ultimamente si tennero delle caccie in quel di Momo (provincia di Novara), caccie riuscitissime sotto ogni rapporto e per lo sport eccellente fattovi e per il numero dei cavalieri che le seguirono.

Di esse diamo alcune fotografie.

[G. G.]

## I CIMENTI INVERNALI

Fino a qualche anno fa il parlare in Italia di tuffarsi in acqua nel mese di gennaio o febbraio era passaporto sufficiente per assicurare a qualcuno il li-

trovato incoraggiamento nelle fiorenti società di nuoto che da qualche anno si sono andate diffondendo anche fra noi.



Il chalet della r. n. di Torino.

bero ingresso al manicomio o per lo meno a farlo classificare nella categoria degli stravaganti.

Contro la sola idea di potere, mentre la tempera-

dizi che a poco a poco si adattano alla nostra mente come una casacca alle nostre spalle e ci uniscono tutti in un vincolo stretto di solidarietà, costituendo quella Gran Muraglia della Cina contro cui deve cozzare ogni idea nuova e ogni progresso. Così nei bagni invernali. L'istintiva repulsione che l'uomo ha per l'acqua, il dolce tepore dei ben foderati cappotti, il pregiudizio che la salute possa essere seriamente compromessa dal passaggio rapido del corpo da una temperatura di 15-20 gradi a una di zero ed anche meno, hanno fatto credere che fosse follia quella di tuffarsi in acqua durante l'inverno. Eppure il giorno che qualcuno ha cominciato a fare dei bagni invernali, e dopo una breve fermata in acqua si è vestito, e ha continuato ad essere in buona salute come prima e più di prima, si è cominciato a capire che si poteva fare dei bagni invernali anche senza essere pazzi o in vena di suicidio, ma che invece colle dovute cure e precauzioni questa scossa al sangue e al sistema nervoso poteva riuscire utile e proficua.



Il cimento invernale a Torino — Nino Vaudano esce dall'acqua.

Per opera specialmente delle *Rari Nantes* annualmente si tengono in questi mesi i cimenti invernali.



Il pubblico che assiste al cimento invernale di Milano.

tura oscillava intorno allo zero, spogliarsi completamente e gettarsi in acqua, stavano (e in parte stanno ancora) tutto quel cumulo di idee fatte e di pregiu-



Cimento di Milano. — I concorrenti si gettano in acqua.

Da allora la schiera dei primi ardimentosi nuotatori invernali si è andata ingrossando, avendo l'idea

Domenica 26 il cimento si tenne a Milano, sul Naviglio, a Resticcio, con una temperatura dell'aria +8, dell'acqua +6, e ben 30 nuotatori vi parteciparono e fecero senza il minimo inconveniente i 250 metri di percorso indicati.

Domenica 2 febbraio, a Torino sul Po e a Roma sul Tevere si fecero due altri bagni invernali. A Torino, con una temperatura in acqua di gradi 1 3/4 e d'aria di +1, si bagnarono i r. n. Vaudano Franz, Vaudano Vito e De Benedetti Enrico.

A Roma, con una temperatura in acqua di +9 e nell'aria +10 si bagnarono i r. n. Giuseppe, Armando e Giovanni Gabbarini, Angelo Rossi, Alfredo Mancini, Campiotto, Tomasini e Marzetti.

Le nostre illustrazioni riproducono alcune istantanee di questi cimenti invernali.

### GRAN GARAGE STORERO

I migliori, più potenti e più pratici. Agente FARI e LANTERNE "Ducellier" Il più gran successo al Salon di Parigi.

Corso Valentino, num. 37 — TORINO — Corso Massimo d'Azeglio, 28

OFFICINA MECCANICA - RIPARAZIONI GARANTITE - FORNITORE A. C. DE FRANCE

**VETTURETTE**

5 Cavalli

*Motore verticale avanti*

Velocità fino a 45 km. all'ora.

Prezzo Franchi 3500.



**Vetture leggere**

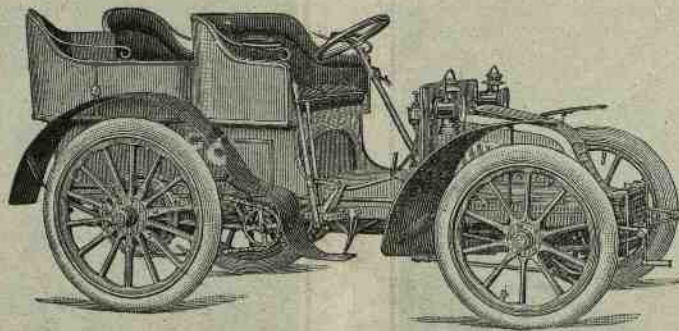
Cavalli 6 1/2

*Motore verticale avanti*

Monocilindrico.

**PEUGEOT**

Ing. **A. Tacconis** Rappresentante Generale per l'Italia



**DITTA CARLO FESTA E C°**

ROMA - Via Due Macelli, 59 B - ROMA

Gran Garage con Officina per Riparazioni

ROMA - Via Corsi, 18 - ROMA.

**VETTURE**

10 e 20 Cavalli

*Motore verticale avanti*

4 Cilindri

Velocità fino a 80 km. all'ora.



**Vetture leggere**

8 Cavalli

*Motore verticale avanti*

2 Cilindri.

Oesierreichisch = Amerikanische  
**Gummitabrik = Actiengesellschaft**  
Vienna .XIII. Breitensee.

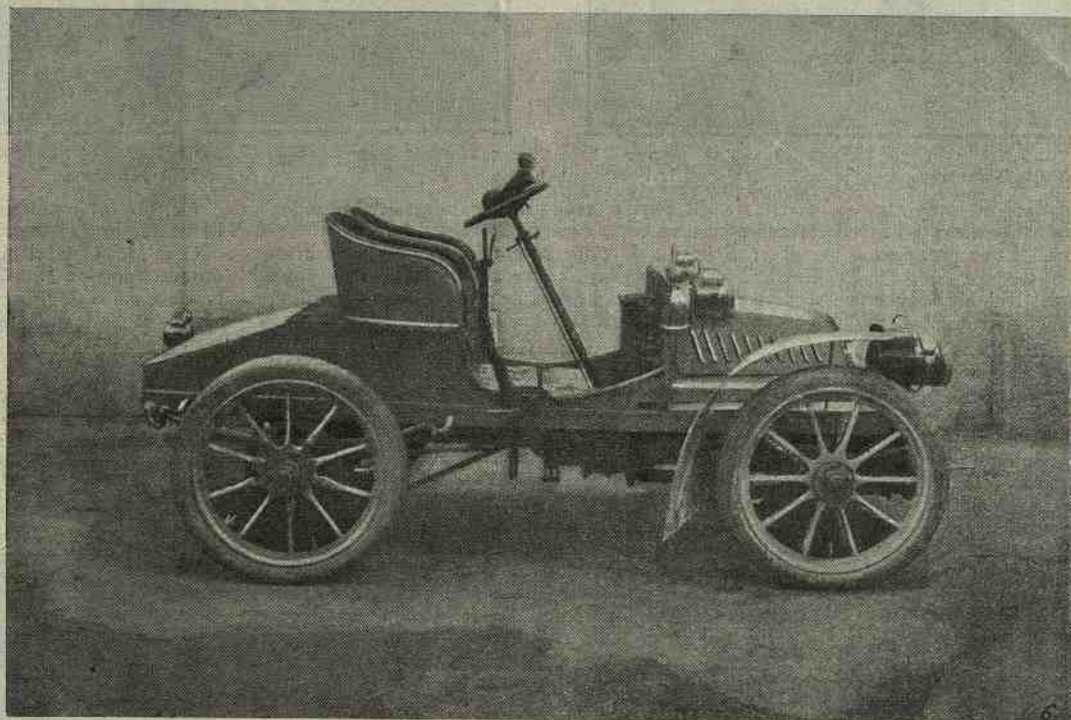
Fabbricanti di ogni sorta di camere d'aria, fascie Dunlop, coperte pronte tipo Dunlop e tipo Continental, e tutti gli accessori in gomma per Bicyclette ed Automobili, nelle più differenti qualità ed a prezzi convenientissimi.

MILANO  
Via Francesco Melzi, 3

**Isotta Fraschini e C.**

MILANO  
Via Francesco Melzi, 3

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



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

ISOTTA FRASCHINI e C., Rappresentanti per l'Italia delle Case :

**RENAULT Frères, di Billancourt** - Vetture leggere da 8 HP (motore De Dion) col nuovo cambiamento di velocità.

**ASTER, di Saint-Denis** - Motori da 6 1/2, 9 HP a un cilindro.  
Motori da 8 e 12 HP a due cilindri con regolatore.

**Pneumatici per Automobili**

*A prezzi di vera occasione*

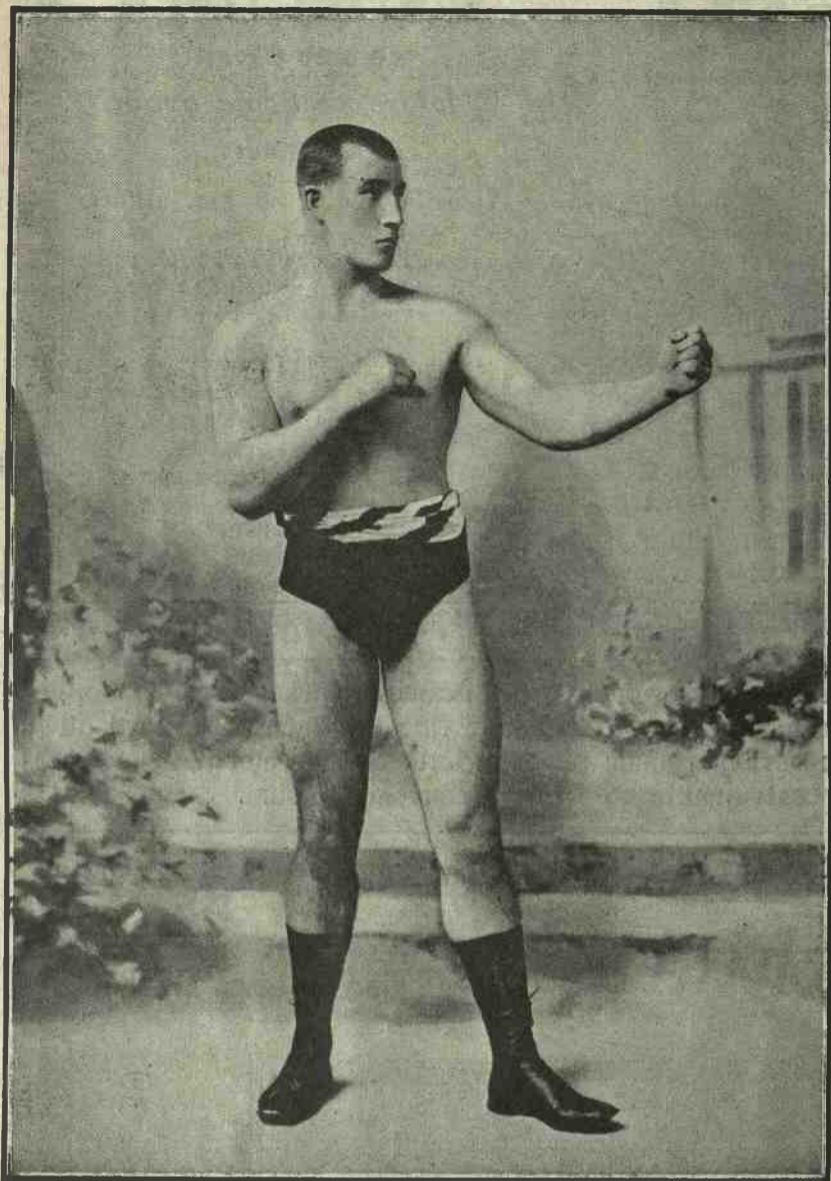
Affrettare le domande

MILANO

**Maison Talbot**

Foro Bonaparte, num. 46.

# La Boxe Americana



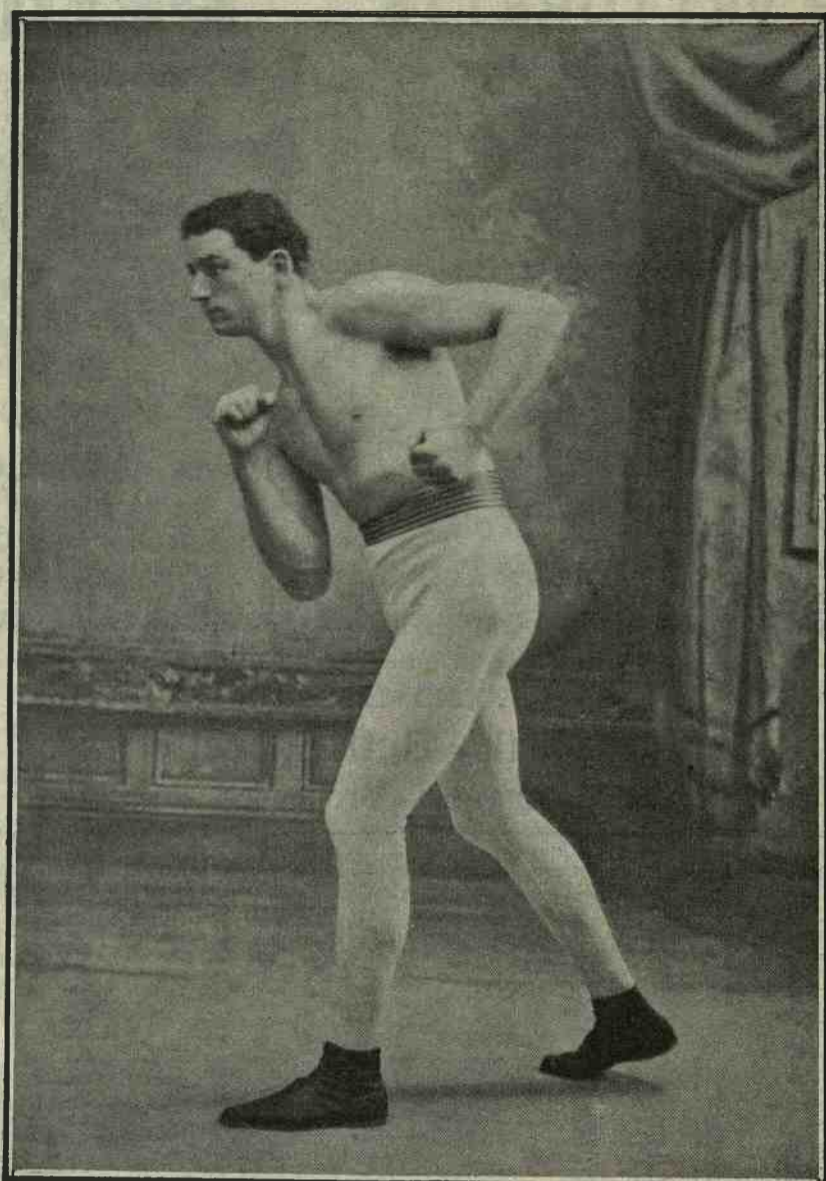
**Tom Sharkey.**

Nel numero precedente abbiamo dato la fotografia di Young Corbett, uno dei più famosi *boxeurs* americani, del quale si accredita la voce di una prossima *tournee* in Europa.

Presentiamo ora ai nostri lettori Kid Mc Coy e Tom Sharkey, due fra i più forti avversari di Corbett

e due tra gli astri di maggiore grandezza del mondo *boxeur* americano.

Tom Sharkey, da oltre 10 anni compare in prima linea. Tra le sue glorie conta alcune lotte con Jim Jeffires, il re della boxe, e più di una volta seppe lungamente contrastargli la vittoria.



**Kid Mc Coy.**

Mc Coy è il campione dei pesi medi e ha battuto in un famoso assalto Rushlin e Corbett.

Ora Mc Coy richiama su di sé l'attenzione del mondo sportivo americano per una sfida che ha osato lanciare a Jim Jeffires, e il cui esito è atteso con impazienza, sapendosi il grande valore dei due contendenti.

## GLI ATLETI ITALIANI

A complemento delle illustrazioni pubblicate antecedentemente diamo oggi la fotografia di Pietro Bignami del Lotting-Club di Milano, e vincitore della



**Francesco Scotti.**

categoria dilettanti al recente Campionato italiano di Alessandria.

Ad Alessandria, dopo aver atterrato il Da Riva e il Nazzari, veniva proclamato vincitore della categoria pesi massimi, e nella finale dilettanti batteva Nazzari, Canepa e Castagnola e riusciva primo classificato.

Miro Gamba, studente ingegnere a Torino, è il vincitore del Campionato dell'Audace-Club disputatosi qualche giorno fa nella nostra città.

Il giovane atleta, che presentiamo ai nostri lettori, è un allievo di Enrico Scuri, il campione italiano di



**Miro Gamba.**

sollevamento pesi, e mostra fin da questo suo debutto di essere un degno allievo di tanto maestro.

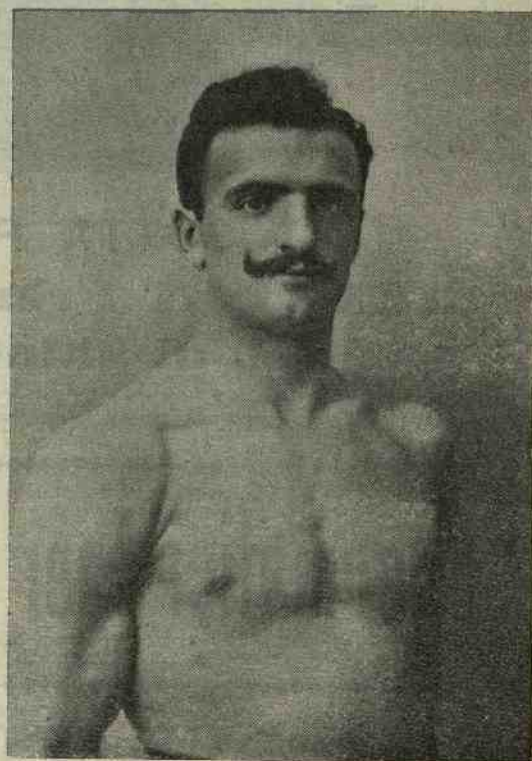
Francesco Scotti ha 25 anni, misura m. 1.75 di altezza, m. 1.27 di torace, m. 0.70 di coscia, m. 0.48 di collo, m. 0.45 di braccia. Pesa kg 102, ed è capace di sollevare un peso dieci volte superiore al suo.

Atleta dotato d'una forza fenomenale ha lanciato qualche tempo fa sulla *Stampa* una sfida a tutti gli

atleti del mondo, accompagnandola con una posta cospicua che ha accreditato la sfida.

Lo Scotti ora trovasi a Torino e al Teatro Balbo ripete ogni sera i suoi esperimenti sorprendenti.

Egli si propone di stabilire quanto prima il *record* italiano del sollevamento alzando 1200 chilogrammi.



**Pietro Bignami.**

# NOTIZIARIO SPORTIVO

## AUTOMOBILISMO

I SOVRANI D'ITALIA colla loro Panhard hanno provato nella scorsa settimana le emozioni di una *panne* in tutta regola. Di ritorno da Castel Porziano, mentre infuriava la pioggia, l'automobile reale si fermò di botto su per la ripida erta di via del Colosseo. Malgrado gli sforzi del meccanico la vettura non volle più saperne di salire, e venne poi spinta a braccia fino alla sommità della costa, da otto popolani accorsi, dove riprese la sua regolare andatura.

**AUTO VELOCE CLUB DI MILANO** — L'assemblea sociale procedette alla nomina della Direzione e restarono eletti: Johnson cav. Federico, presidente; Bezzi dott. Ferdinando, Brigatti Luigi, Ghisi cav. Vespasiano, Introzzi Giovanni, Mira avv. Francesco, Negri Achille, Negroni Achille, Nazzari rag. Eugenio, Odorico ing. Odorico, Pizzagalli avv. Felice, Royer Ernesto, Wulfing Emilio, consiglieri.

La Direzione poi nel suo seno così distribuiva le varie cariche:

Odorico ing. Odorico, vice-presidente; Pizzagalli avv. Felice, Nazzari rag. Eugenio, Segretari; Negri Achille, Brigatti Luigi, economi; Negroni Achille, cassiere.

**UNIONE AUTOMOBILISTICA VENETA** (Padova). — Questa brillante ed attiva società sta preparando un programma di feste per accogliere colla consueta ospitalità i partecipanti alla corsa Nizza-Torino-Piacenza-Abbazia.

Parecchi motoristi padovani si recheranno a Nizza per prendere parte colla intera carovana alla gita, e si fanno sin d'ora i nomi del comm. Rignano, del conte Corinaldi, della contessa Albrizzi e dell'avv. Barzilai.

**TOMMASELLI**, il noto corridore, intraprenderà nel prossimo marzo, un *giro d'Italia*, proponendosi di compiere felicemente in una macchina di fabbrica nazionale un percorso di 5000 km.

L'itinerario non è ancora definitivamente stabilito, ma probabilmente passerà per Firenze, Roma, Napoli, Reggio, Messina e Palermo.

**JAY GOULD**, la miliardaria signora americana, ha regalato per strenna al proprio figlio di nove anni un'automobile elettrica in miniatura. La *Locomotion Au-*

*tomobile* riferisce che questa minuscola vettura ha la lunghezza di metri 1.20, tre velocità comprese fra 5 e 7 miglia inglesi e può fare 20 miglia (32 km.) senza essere ricaricata.

**UN CONGRESSO DI MOTORISTI** si sta organizzando per il mese di giugno a Torino, durante l'Esposizione dell'Automobile e del Ciclo.

**VIAGGI AUTOMOBILISTICI.** — Apprendiamo dai giornali di Como che i signori Guido Piacenza e Giuseppe Cantono di Biella con automobile *Darracq* di 7 HP. superarono brillantemente la salita di Brunate, e che ebbero dagli abitanti festose accoglienze, essendo questa una delle prime automobili che era loro dato di vedere lassù.

I due sportsmen fecero in questi giorni una passeggiata di 600 km. circa da Biella a Domodossola, punta di Finera (alt. 1000 e più metri e con un metro di neve), Canton Ticino, Monte Cenere, Lugano e Como, salendo a Brunate e ritornando poi a Biella senza il minimo incidente, e con la macchina in ottimo stato.

Ai due arditi e simpatici automobilisti i nostri rallegramenti.

**IL CAV. GARIBALDI COLTELLETTI** di Genova, noto motorista, è stato ammesso socio dell'A. C. di Francia.

**AUTO CLUB** è il titolo di una nuova società di motoristi fondata ora a Parigi, allo scopo di organizzare fra i suoi componenti escursioni in automobile.

**LE CORSE DI PAU** non avranno più luogo per mancanza d'autorizzazione governativa.

**160 CHILOMETRI ALL'ORA** nelle discese, 135 in piano ed 80 in salita dovrà compiere una vettura automobile che M. Bertin sta costruendo a Marmande. La vettura del peso di 400 kg. sarà mossa da un motore speciale ad otto cilindri e con due sole candele d'accensione.

Prenderà parte alla Nizza-Abbazia.

## IPPICA

**LE ISCRIZIONI RACCOLTE PEL 10° GRAN PREMIO DEL TROTTER ITALIANO DEL 1°04.** L. 50,000. — Alla fine dello scorso gennaio si sono chiuse le iscrizioni per 10° Gran premio del Trotter Italiano, dotato quest'anno della bella somma di L. 50,000, e riservato ai puledri

nazionali. Con vero dispiacere dobbiamo notare che i nostri allevatori non risposero all'appello della Società Milanese con quello slancio che doveva essere pari alla bella iniziativa. Alcuni vogliono ricercare la causa di questa astensione da parte di alcuni allevatori nelle proposizioni che reggono la corsa, altri nella forte tassa d'entrata: noi, invece, crediamo di non errare attribuendola alla anemia attuale che regna nel *trotting* italiano, all'assoluta mancanza di un forte contingente di fattrici che diano affidamento di produrre cavalli veloci e trotatori, dei soggetti da pista.

Cinquanta, solamente, sono le nomine: non daremo i vari nomi dei puledri che nessuno conosce: diremo che il comm. V. S. Breda è, tra i proprietari, quello che figura col maggior numero di cavalli, avendo esso iscritto ben 12 suoi puledri: lo segue il barone Franchetti con cinque.

Gli stalloni sono così rappresentati: *Gloster H.*, 12; *Joktan*, 11; *Bellwether*, 7; *Favora*, 5; *Eddie Hayes*, 3; *Prince Herschel*, 3; *Conte Rosso*, 2; *Milano*, 2; *Arlecchino*, 1; *Van Tassel*, 2; *Atlantic*, 1; *Perial*, 1.

**PER LA RIUNIONE DI NIZZA.** — Quest'anno alla riunione nizzarda di corse al trotto le scuderie italiane saranno rappresentate in numero straordinario: dai vari centri d'allenamento mi giunge, infatti, notizie dell'assiduo lavoro al quale sono sottoposti i diversi cavalli onde partecipare alla riunione del Varo. Essi sono: *Illeton*, *Saracinesca*, *Tyrolese*, *Lou W*, *Fuimalbo*, *Domera*, *Arlecchino*, *Hornelia Wilkes* e *Royal Baron*.

Dicesi che *Tyrolese* e *Fuimalbo* corrono anche in pariglia: che *Domera* e *Arlecchino* siano in una condizione magnifica: questi due ultimi cavalli saranno guidati dall'ottimo Gallo.

**DA LUCENIGO A CANEDOLE.** — Per l'istituzione delle 50,000 lire del Trotter Italiano, il bar. Franchetti ha deciso di sopprimere la sua razza che teneva a Lunigo (Austria), e di trasportare tutto il materiale a Canedole. Qui ora trovansi in razza: *Andante* e *Favora* quali stalloni; *Glorian*, *Corinne*, *Lady Whitefoot*, *Galatea*, *Burrasca*, *Gisella* e *Fedra*. un gruppo di stalloni e fattrici di classe primaria.

**UN PROMETTENTISSIMO DUE ANNI** è un figlio di *Arlecchino* ed *Ester*,

*Pulcinella*, che pare destinato a camminare sulle orme dell'illustre suo padre. Nei primi attacchi ha già spiegato notevoli qualità di sicuro e veloce trotatore.

**TRA I FANTINI.** — Un nuovo fantino, *Brookbanks*, apparirà quest'anno sulle piste italiane; esso venne ingaggiato dai signori Bocconi-Dell'Acqua.

Nei giorni scorsi fu di passaggio a Milano, *Goddard*, perfettamente guarito della malattia che aveva ritardato la sua venuta in Italia; esso ora dovrebbe trovare a Barbaricina.

**PASSAGGI DI PROPRIETÀ.** — *Roundel*, il noto figlio di *Donovan*, fu acquistato dal cav. P. Tasca.

**BLACKSMITH**, castrone inglese comperato dal signor F. Gallina, fu affittato per la sua carriera di corse al maggiore Giacometti.

## CICLISMO

**PROSSIME RIUNIONI A NIZZA.** — A Nizza e a Cannes si preparano delle riunioni di corse ciclistiche che sia per l'importanza dei premi, che pel valore dei concorrenti, promettono di assurgere ad una grande importanza.

La stagione si aprirà a Cannes il 16 febbraio e a Nizza il 2 marzo. Si annunciano due corse internazionali e fra i partecipanti si parla di *Jacquelin*, *Vanoni*, *Chevallier*, *Wattelier* e altri.

## SCHERMA

**NUOVO GIUOCO GINNICO-SCHERMISTICO.** — Il bravo maestro di scherma, *Giovanni Ceselli* (dell'Accademia militare di Livorno), ha in questi giorni fatto eseguire alla presenza di numerosi ufficiali superiori dell'esercito e della marina, degli esperimenti d'un giuoco ginnico-schermistico di bastone di sua invenzione.

Questo nuovo giuoco, interessante e facilissimo, incontrò l'approvazione dei presenti e già si insegna pure nell'Accademia militare per consenso della Direzione.

Il maestro Ceselli ha esposto questo suo giuoco in un opuscolo dedicato all'ammiraglio Bettolo, e appena ne saremo in possesso ne intratteremo più diffusamente i nostri lettori.

**BANCHIERI, TREMONTANI & C. - MILANO**

Nuova Fabbrica di Articoli di gomma elastica con Stabilimento in VIA SIVONA, 28

*Specialità in coperture  
e camere d'aria per Biciclette*

**SOLIDITÀ E DURATA SENZA PARI**

**NUOVA COPERTURA BREVETTATA**

**Fascia di gemma indistaccabile dalla tela**

La fascia di gomma è unita alla tela  
mediante un nuovo sistema brevettato di vulcanizzazione in blocco

Società Anonima

**C<sup>ie</sup> 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.**

## IPPICA

IL GRAN PREMIO DEL COMMERCIO (Lire 50,000) metri 2800, ha chiuso martedì scorso le proprie iscrizioni ed esse sono riuscite, come il solito, numerose e splendide per la bontà dei soggetti.

Ecco i cavalli nominati: Oleander, Opopanax, Italo, Sericana, Montalbano, Dalinda, Sidonia, Echelet, Atlante, Brandimarte, Varisella, Euro, Otello, Tarrantella, Tocsin, Royalist, Madrigal, Joe Manson, Silvana, Auretta, Etruria, Isabella, Sirdar, Hattira, Doriconte, Griffone, Pergola, Marcantonio, Archigallo, Bellini, Quintilia, Hator.

IL PREMIO DELL'ADDA (Lire 6000), riservato alle femmine e che la Società Lombarda indice per il terzo giorno della sua riunione di marzo, ha raccolto solo sette iscrizioni e precisamente: Oak Apple, Sericana, Isabella, Hattira, Pergola, Quintilia, Tor di Nona.

## CICLISMO

SINGROSSI BATTUTO. — Un telegramma alla *Stampa* da Buenos Ayres informa che in un match corso nel Velodromo Palermo, Buisson riuscì a battere in entrambe le prove il nostro Singrossi.

ELLEGARD vinse il 2 corrente il Gran Prix di Francoforte.

## AUDAX

PROGRAMMA DEL 1902. LA GITA DEI 500 CHILOMETRI. — Martedì sera si riunirono i soci della Sezione Torinese dell'*Audax* per approvare il programma sportivo per il 1902 e prendere accordi per la gita *Audax* dei 500 km., che finirà a Torino come annunciammo.

Presiedeva l'avv. Negro; l'assemblea riuscì numerosa e il programma approvato comprende un trentina di gite che verranno inaugurate il 2 marzo con una passeggiata Torino-Rivoli-Avigliana-Torino (km. 54), e che si chiuderanno... con un pranzo sociale il 9 novembre. Durante la stagione la nostra fiorente sezione farà gite ufficiali: il 20 aprile (Ivrea-Vercelli-Casale, km. 204, in 16 ore); il 20 luglio (Oulx-Exiles-Destrieres, km. 200, ore 18); il 20 settembre (Avigliana-Cuneo-Fossano, km. 200, ore 16); nonché alcune importanti gite ad Alessandria (27 aprile), Pavia (4 maggio), Aosta (22 giugno), Sempione (15 agosto), Lugano (7 settembre).

## ALPINISMO

SKI CLUB. — Questa promettente Società torinese invita i suoi soci alla quarta gita invernale al Colle di Sestrières (m. 2000) per domenica 9 febbraio comprendendo nel programma il pernottamento sul Colle e la discesa a Pragelato, scalata del Colle delle Finestre e discesa a Meana.

Partenza da Torino, ore 0.15 per Oulx. RETTIFICA. — Il dott. Agostino Ferrari, autore dell'articolo «Un'ascensione invernale sulla Catena del Monte Bianco»

da noi pubblicato nel n. 2, ci prega di rettificare l'errore incorso nel titolo del suo articolo. La sua ascensione non è invernale, come per errore nostro pubblicammo, ma venne compiuta nella stagione estiva.

SOCIETÀ ESCURSIONISTI OSSOLANI. (Sede Piedimulera). — Questo Consiglio direttivo tenne il 20 gennaio la prima adunanza del 1902, deliberando sull'assegnazione medaglie a coloro dei soci che parteciparono a  $\frac{1}{4}$  delle gite sociali 1901 compresa la gita annuale; e del diploma di benemerita ai soci che procurarono cinque aderenti al sodalizio nello scorso anno; la medaglia venne assegnata ai signori Plinio Pirazzi Maffiola e Biracchi Filippo, che compirono il record di tutte le gite; ed il diploma pure ai medesimi che procurarono 10 soci caduno, ed al sig. Broglia Erminio che procurò sette soci. Altro ordine del giorno: vennero fissate le seguenti gite sociali per il 1902: marzo, visite ai musei e scuola intaglio in Domodossola; maggio, escursione al Pizzo Rossola (2089); giugno, al Lago di Antrona Piana ed escursioni libere; luglio, gita annuale, tre giorni: Baceno-Devero-Veglia-Passo m. Leone (Ospizio Sempione)-Domodossola; settembre, alla Cima Tignaga (2624) Valle Antrona.

## GINNASTICA

LA DATE DEL CONCORSO DI MILANO. — In questi giorni è stato inviato alle società ginnastiche italiane il programma del Concorso nazionale che si terrà nel corr. anno a Milano per iniziativa di quella gloriosa società «Forza e coraggio».

Le date scelte sono il 29, 30 e 31 maggio e 1° giugno. Il Comitato direttivo del concorso è composto dei signori: ing. cav. A. Redaelli, presid.; Berta Ettore avv. F. Radice, Rossi Enrico e rag. P. Siebanach, membri; segretario generale, Guido Lavazza.

Sul riuscitissimo programma di questo Concorso, che certamente riuscirà il clou dell'anno ginnastico, ritorneremo prossimamente.

ALLA PRO LISSONE. — Nell'assemblea generale dei soci di questa giovane e attiva società, constatato il buon andamento del bilancio sociale, i soci riconfermarono ad unanimità in carica il benemerito presid. sig. Davide Pessina e quasi tutti gli altri membri del Consiglio.

All'assemblea venne data comunicazione, fra entusiastici applausi, della donazione fatta alla società del terreno necessario alla costruzione della palestra sociale, donazione fatta dal signor Carlo Arosio, farmacista di Milano.

## FOOT BALL

I MATCHES PER LA MEDAGLIA DEL RE. — Malgrado l'abbondante neve caduta, il *Milan Club* manterrà ferme le date per l'effettuazione della Medaglia del Re.

La neve venne tolta e se lo stato del

terreno non sarà ottimo sarà reso tale da permettere l'effettuazione dei vari matches.

IL NUOVO CONSIGLIO DEL MILAN CLUB. — Nella sua assemblea generale il *Milan Club* acclamò di nuovo a suo presidente il signor Edwards, e a vicepresidente il signor E. Nathan che tanto fecero per la prosperità del *Club*. A comporre il Comitato direttivo elesse inoltre i signori: Cederna, rag. F. Angeloni, Kilpin, Sutter, Wade, Steele.

A formare il Comitato di gioco chiamò i signori: ragioniere D. Angeloni, Wade, Sutter, Kilpin e Nordi.

## CANOTTAGGIO

LA NUOVA PRESIDENZA DELLA «SAVOIA» DI NAPOLI. — L'assemblea generale dei soci del «R. Club Canottieri Savoia» ha proceduto all'elezione dello intero Consiglio di presidenza, che è risultato così composto: presidente, barone Francesco Pasca; vice presidente, signor Eduardo Anatra; consiglieri: prof. Emilio Anatra, sig. Alfredo D'Ambrosio, sig. Prot. Andrea; signor Biaggio Borriello, cassiere; sig. Giuseppe Cavaliere, seg.; ing. Paolo Cottrau, avv. Gustavo Semola, sig. Paolo Gaudais; economo, avv. Paolo Mariottino; dirett. di canottaggio sig. Luigi avv. De Monte; vice dirett. di canottaggio, prof. Giuseppe Cappa; direttore di materia, sig. Carlo Frasca; dirett. della sezione Vela, prof. Emilio Anatra; segretario della sezione Vela, sig. Francesco di Marzo.

## BOXE

UN TORNEO MONDIALE A LONDRA. — In occasione dell'incoronazione di Eduardo VII il National Sporting-Club organizza un grande torneo di boxe inglese. Vi parteciperanno Jeffries, Fitz-Simmons, Skakey, Jim Corbett, Mac Coy, Rian Gardner, Frank Erne, Mac Fadder, Joe Gans, Young Corbett, Mac Govern, Harry Forbes e Danny Dougherty.

## TIRO

UN GRAN PRIX DI MONTECARLO VINTO DA GRASSELLI. — Il noto tiratore Ippolito Grasselli di Cremona ha vinto il Grand Prix di 20000 franchi, battendo 137 concorrenti; secondo fu l'inglese Wood; terzo l'italiano Schianini; quarto il conte O'Brien.

## NECROLOGIO

È morto in questi giorni il comm. Carlo Ohlsen, uno dei più valenti e appassionati ornitologi italiani. Scrittore brillante e propagandista indefesso, con una serie di numerosi articoli pubblicati sui giornali sportivi e politici, aveva preso a difendere la causa della protezione degli uccelli, e l'opera sua continuò nei vari Congressi internazionali di Vienna, Parigi, Aia, Budapest, Bruxelles e Berna, ai quali partecipò come rappresentante ufficiale del Governo italiano.

## Corrispondenza

Parma. — Gabbi. Confermato. — Lucca. — Dal Pino. Già impegnati. — Napoli. Cantalupo. Siamo già provvisti. Del passato noi non sappiamo nulla. — Imola. — Castagnoli. Non possiamo per ora; abbiamo però preso nota della vostra offerta. — Milano. — Tullio Panteo. Ci onoriamo di annoverarvi fra i collaboratori. —

Grioni Umberto. Idem. — Torino. — Martini. Grazie, in un prossimo numero. — Umberto P. Continueremo a migliorare. Terremo presente il suo consiglio. Grazie. — Piacenza. F. Ci dispiace. Impegnati precedentemente. — Genova. — Seronello. Non possiamo accettare. — Ferrara. — Miranda. Si rivolga al signor Amerigo da Schio. — Sampierdarena. — Reinotti. Accettiamo volentieri, a giorni scriveremo. — Messina. — Stathopulo. Ben accettato. — Albenga. — Isolesio. S'intende già iscritto. Risponderemo fra qualche giorno. — Verona. — Leonelli. La attendiamo tutti, saluti cordiali. — San Maurizio. — Cordiglia. Ci ricorderemo della sua offerta appena ci si presenterà l'occasione. — Sondrio. — Feder. Passerà articolo e fotografia in un prossimo numero. — Legnano. — Castiglioni, ricevuto. In un prossimo numero. Degli altri giornali noi non ci occupiamo. — Genova. — Rocca, abbonarvi vi favoriremo. — Cuneo. — Brondi, disposti favorirvi sapendovi nostro abbonato. Invieremo tessera e norme.

AVVISO DI MONTA. — A Cremona, presso l'allevatore pubblico Giovanni Griggio (via Voltorno, 22), dal 10 febbraio saranno adibiti alla monta pubblica:

Bismark, baio oscuro, nato in America nel 1890, da Bayard Wilkes e Annie D. Record d'America 2° 18" 1/4; Record d'Europa 1° 25" 4/5 fatto a Vienna il 18 maggio 1899 sopra 2800 metri. Tassa di monta L. 250, riservata a cavalle aventi un record di almeno 1° 40" al km.

Roleo baio oscuro, alto m. 1.70, nato in America nel 1890, da Nephew e Camma. Record 1° 27" al km. a 3 anni. Tassa di monta L. 50.

Lurko, baio oscuro, nato nel 1895, da Carignano (da Elwood Medium) e Luczi V, trotatore ben noto in Austria, ove corse e vinse sotto la guida del già suo proprietario, il cav. Giuseppe Rossi. Tassa di monta L. 20.

Bismark farà la monta fino al 31 maggio e si accettano prenotazioni fino a raggiungere 20 cavalle.

Pensione alle cavalle in comodi boxes. Per schiarimenti e iscrizioni rivolgersi in luogo al trainer Griggio o in Milano al signor Brunati Flaminio, Portici Meridionali.

AUDASSO PAOLO gerente responsabile.

## DOMANDE - OFFERTE

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

SUPERBA OCCASIONE. — Magnifica vettura Bolide, 6 posti, 15 HP, stato nuova, numerosi accessori. Cat. 16.000, cedesi 8000. Scrivere: Costa, 3, rue Colbert, Marsiglia.

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

Negozianti e Rappresentanti. — Per ottimi acquisti di motori, automobili, motocicli, accessori, ecc., dirigersi: Agence générale française, 3, rue Abaukir, Paris.



## Macchina da scrivere

“ IDEAL ”

Prima di comperare una macchina chiedete il prezzo corrente della “ Ideal ”

Rappresentante Generale E. WEHRHEIM, Torino.

# AUTOMOBILI F.I.A.T. Vetture leggere

8, 12, 30 HP. Pionta Consegna.

AGENTE  
Piemonte - Liguria - Veneto - Emilia  
**L. STORERO**  
Torino, Corso Massimo d'Azeglio, 28

**FERRO-CHINA-BISLERI**

LIQUORE  
TONICO  
RICOSTITUENTE  
DEL  
SANGUE

**NOGERA-UMBRA**  
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale  
da Tavola

**BEVILACQUA**

MEDAGLIE

TORINO

Le TOSSI  
I CATARRI  
Le BRONCHITI  
Le POLMONITI  
La TUBERCOLOSI

sono curate e guarite con l'uso del **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**.

**FRATELLI CARELLO**

Via S. Massimo, 31, Torino

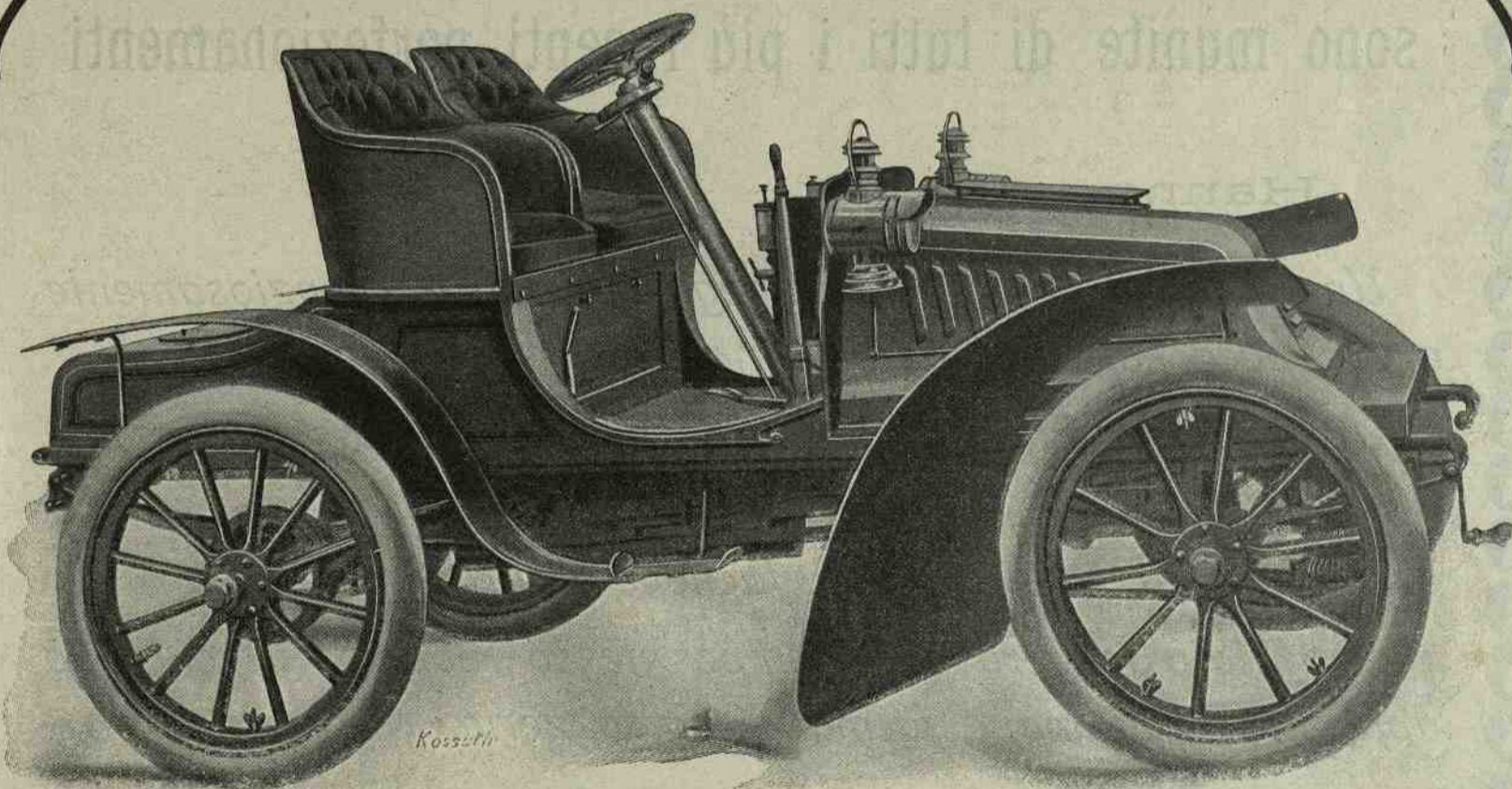
**LANTERNE** a petrolio

Perfezionatissimi → **FARI** ad acetilene



# AUTOMOBILI

# DARRACQ



MODELLO 12 HP. E 16 HP.

☛ Nel 1901 queste vetture trionfarono nelle corse di: Pau - Nizza - Salon - Melun - Roubaix - Paris - Bordeaux - Berlino - Deauville - Ostenda - Vienna - Buffalo - Liverpool - Padova - Livorno - Saluzzo, ecc.

☛ GIRO DI FRANCIA 4000 chilometri (resistenza) senza alcun guasto in quindici giorni.

☛ Prezzo-corrente gratis. - Catalogo illustrato di 34 pagine Lire 1.

Rappresentante generale per l'Italia:

**E. WEHRHEIM**

Via Silvio Pellico, 24 - **TORINO** - 24, Via Silvio Pellico.

# Le Vetture

## TIPO 1902 F. I. A. T.

con motore da 8 - 12 - 24 HP

sono munite di tutti i più recenti perfezionamenti

Hanno:

*Un Motore che funziona regolarmente e silenziosamente e con poco consumo di benzina.*

*Un sistema di cambiamento di velocità assolutamente ideale.*

*Una guida irreversibile, facile e sicura.*

*Un telaio leggero e al tempo stesso robusto, su cui può applicarsi qualunque forma di carrozzeria.*

**Le vetture F. I. A. T.** per la loro costruzione accurata, pel funzionamento regolare di tutti i loro organi, per il loro prezzo mite, fanno vittoriosa concorrenza alle vetture delle migliori marche straniere.

**La Fabbrica Italiana di Automobili di Torino** è stata premiata in tutti i concorsi automobilistici e ha vinto le principali gare di velocità, di resistenza e di consumo.