

LA STAMPA

Automobilismo - Cielismo
Alpinismo - Aereostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Gaecla - Tiri - Podismo
Giocchi Sportivi - Varietà



SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta)

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

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



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



INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



SANTOS DUMONT

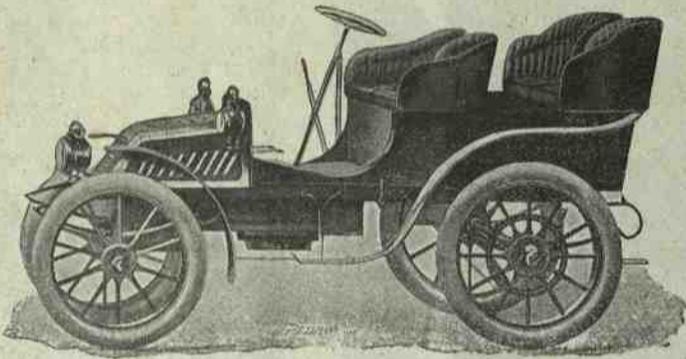
il giovane areonauta brasiliano, vincitore del premio Deutsch per aver oompiuto il giro della torre Eiffel col pallone dirigibile da lui inventato.

Fratelli CEIRANO

TORINO

Corso Vittorio Emanuele, n. 9

Fabbrica di Automobili



Catalogo gratis a richiesta



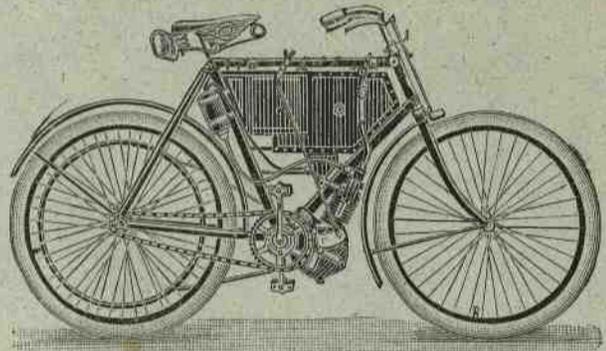
Riservato alla Ditta
FRATELLI MARCHAND
Automobili e Biciclette

PIACENZA

Motore Brevettato **Ziircher, 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**

La Bicicletta

Rambler

anche per il 1902

sarà la preferita per eleganza,
scorrevolezza e solidità.

V. CROIZAT

Agente Esclusivo per l'Italia

TORINO - Via Gioberti - TORINO

Officina per riparazioni Automobili o Biciclette

di qualunque Fabbrica - Massima precisione

PREZZI LIMITATISSIMI



Le migliori Macchine quali: Humber, Triumph, Bianchi,
Raleigh, Peugeot, Dayton, Opel, Arioli, Clement, Gladiator,
Swift, Premier, Gritzner, ecc., saranno anche quest'anno
munite di **GOMME**

DUNLOP

ORIGINALI

Tali pneumatici non portano che la marca qui sopra indicata

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd

MILANO - Via Fatebenefratelli, num. 13 - **TORINO** - Via Lagrange, num. 41 - **ROMA** - Via Cavour, num. 263.

Un'ascensione invernale nella Catena del Monte Bianco

(Mont Dolent, metri 3850).

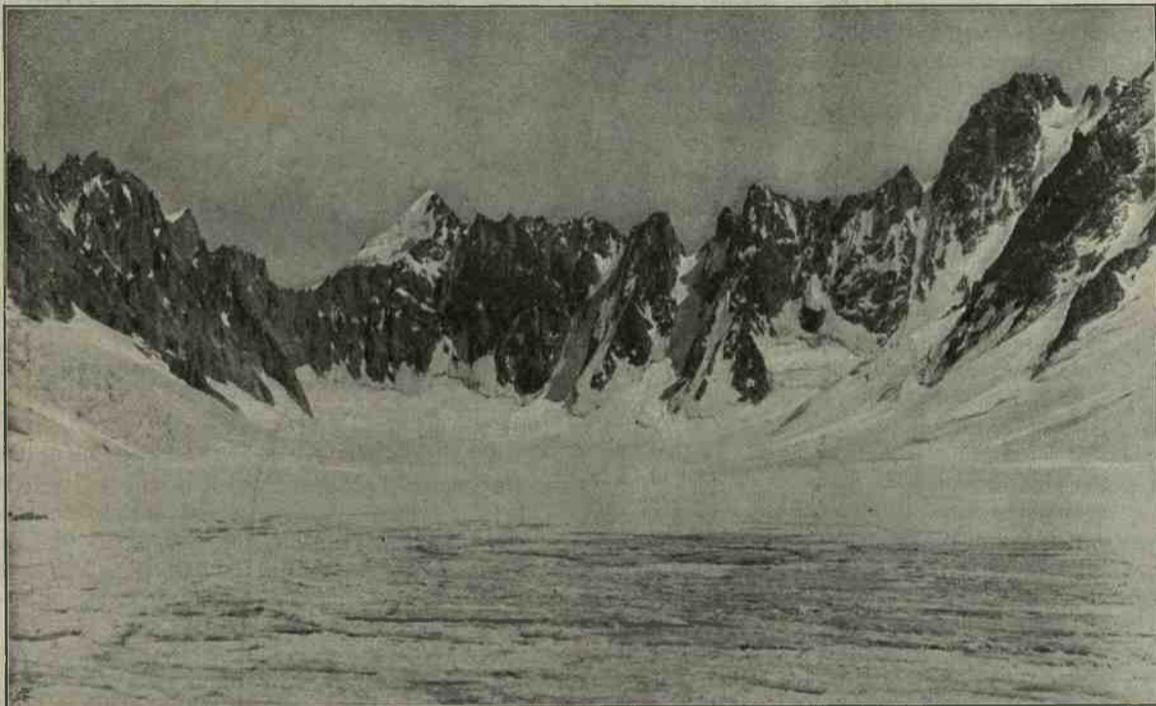
Fra i momenti cari all'alpinista è quello in cui l'uno porge all'altro compagno di gita il saluto gaio, festoso del mattino, e nel quale si pregustano, direi, le attrattive della giornata. Prepariamo allegramente i sacchi. Un paio d'uova sbattute, uno scottante caffè servono di zavorra ai nostri stomaci. Quando chudiamo l'uscio della capanna, dove pernottammo, sono le 3,30.

Le nebbie occupano e rendono malinconica la parte bassa del bacino di Pré de Bar, ma lieti traggiamo gli auspici della giornata dall'aria nitida e viva sulle candide sovrastanti ghiacciaie e dagli squarci di nebbie che, sgominate, fuggono dalle alte scogliere all'orizzonte. Prendiamo per un'erta costa di cespi erbosi lungo un sentiero a risvolti. Questo sentiero, che

raldo, cingente tutt'intorno da questo lato la montagna.

Un solido ponte di neve fornisce un'ottima passerella pel valico di questa crepaccia, e pel breve sovrastante pendio tocchiamo la Sella del Dolent, orlata d'una cornice di neve.

Qui cominciano le dolenti note, o meglio una nota sola sotto forma di un tempaccio della malora, che non ci abbandonerà più per un pezzo, e non sarà certamente la brezza glaciale che spira fortissima quassù quella che riscalerà il nostro entusiasmo. Nondimeno seguitiamo, intagliando gradini nella cintura di una inclinata scarpa di neve, e non va guari che afferriamo il dossone di rocce che ripido scende dalla cima del Mont Dolent, sulla quale giungiamo alle 9,25.



MONT DOLENT (versante ovest) dal Ghiacciaio d'Argentière.

allaccia i casolari di Pré de Bar (1) con il Colle del Piccolo Ferret, è piuttosto ben battuto, « et.... pour cause! » Domandatelo, se volete, ai contrabbandieri che per questo colle transitano dalla Svizzera in Italia.

A poca distanza sotto di esso la via volge a sinistra e si procede allora per un terreno franoso, solcato in basso da poche lame prative e da alcuni rovinosi burroni, finchè poniamo piede sul ghiacciaio di Pré de Bar.

Quali « rari nantes in gurgite vasto », prendiamo a risalire in catena, agevolmente, per questa landa ghiacciata, lasciando a sinistra le crepaccie che numerose intersecano il ghiacciaio. Conviene però a un certo punto passare alla svelta, ivi la montagna prendendosi talvolta il gusto di salutare il viandante con delle scariche di pietre. Ma per fortuna essa vuole oggi rispettati i suoi ospiti, ordinando alle pietre di disubbidire alla legge della gravità. Ma non tutt'affatto manifestasi questa cortesia del monte in favor nostro, poichè non va guari che la montagna ci delega in nostro onore certi nuvoloni di poco buon augurio, e sul suo vertice turbina già un fortissimo vento che scende a sfuriate sul ghiacciaio.

Pesanti, svogliati nel nostro cammino, quasi quasi esprimeremmo un altro desiderio che non quello di raggiungere la vetta. Eppure, saliamo per abnegazione, guadagnando sempre più della montagna, attraverso a pendii dolcemente inclinati.

L'aria del ghiacciaio produsse diggià l'effetto del vermouth sul nostro stomaco, stuzzicandone l'appetito: sediamo quindi per soddisfarlo, anche perchè è giunta l'ora di sostituire il lavoro delle gambe con quello dello stomaco.

L'obbiettivo nostro è ora l'insealatura ai piedi dell'ultimo cono della nostra piramide. Alle 8,20, breve tratto sotto questa insellatura, siamo fermati dalla inevitabile bergsrunde (2), bella coi suoi bordi verdognoli, da cui pendono stalattiti di ghiaccio, così dasembrare una collana di sme-

Lo spettacolo che si offre di quassù è dei più grandiosi, come ebbe a dire un'autorità in materia alpina, ma con mio rammarico non posso sottoscrivere a tale asserzione, il panorama essendo per noi un pio desiderio. Un unico piacere proviamo ora, ben piccolo però, quello di saperci con una gamba in Italia, l'altra in Francia, e la terza (poichè ce ne vuole una terza al Mont Dolent), cioè la piccozza, in Svizzera (3).

Soffia una brezza diaccia che ne taglia le orecchie, e con siffatto tempaccio sarebbe temerario fermarsi più oltre. Laonde non diamo neanche il tempo all'ultimo della cordata di giungere sulla vetta, che il

primo già le fa il voltafaccia, come un... volgare politicante.

Il compagno che mi precede nella cordata, fattosi timoroso e scorato per le perverse condizioni del tempo, vorrebbe protestare contro il nostro rapido procedere, ma non gliene lasciano il tempo i ruvidi ammonimenti che ad ogni istante la guida gli muove con voce baritonale.

Da oltre mezz'ora nevicata e le rocce sono ormai divenute tutte bianche intorno a noi. A un tratto, nella discesa la fune si tende, odo un rumore come di un sasso smosso: lì per lì non vedo bene che cosa capiti sotto di me in quel turbinio, e mi assale un angoscioso dubbio. Ma no! Fu solo una grossa pietra che, smossa dal piede di qualcuno dei compagni, andò ad urtare sulla spalla del portatore. Fra una roccia che cade e un uomo che precipita non v'è che la differenza d'un grido, disse argutamente il Rambert, ma meglio è non trovarsi mai al caso di sperimentare l'esattezza di una simile osservazione, e auguro agli alpinisti che abbiano sempre ad assistere in montagna ad esperienze più geniali che non questa.

In mancanza del tuono, la guida allarmata dalla brutta piega delle cose, continua a tuonar impropri all'indirizzo del nostro compagno, che va muovendo con passo di tartaruga, sicchè, col freddo atroce che fa, abbiamo il tempo di gelare.

Riusciamo finalmente al pendio di neve sotto le rocce. Per effetto del nebbine, gli oggetti a noi prossimi subiscono per rifrazione un ingrandimento siffatto che, mentre crediamo di trovarci a un metro e più dalla pensile cresta di neve sulla Sella del Dolent, in realtà vi camminiamo sul bordo, tant'è vero che i nostri bastoni, forando nella neve, ne lasciano trasparire il vuoto al disotto. Oh come avrebbe potuto costarci caro un tal errore! Un po' che avessimo proseguito lì sopra, e avremmo fatto un bel capitombolo nel precipizio iniquamente oscuro e profondo della Val Ferret svizzera. Allibiti, scombiati, non è a dire con quale trepidanza, ci ritraggiamo da così poco rassicurante situazione.

La bergsrunde è presto ritrovata e valicata, e sul pendio bigio e funereo susseguente brancoliamo ancora un bel po' attraverso a quella « sostanza tangibile e non afferrabile », prima che il nostro Ulisse riesca a sottrarne la sua carovana.

Per essersi poco per volta ammansata la bufera, il percorso si compie ora meno penosamente, cosicchè relativamente presto ci riduciamo, procedendo con quel grazioso dondolamento caratteristico dell'alpinista in discesa, al limite infimo del ghiacciaio. E raddoppiando, precipitando il passo attraverso le pendici del Mont Grépillon, imbocchiamo il sentieruolo che tende ai casolari di Pré de Bar: sentieruolo che potremmo chiamare la nostra... via lattea, giacchè una volta a Pré de Bar vogliamo confortarci dell'uggia del tempo e della via con del latte eccellente.

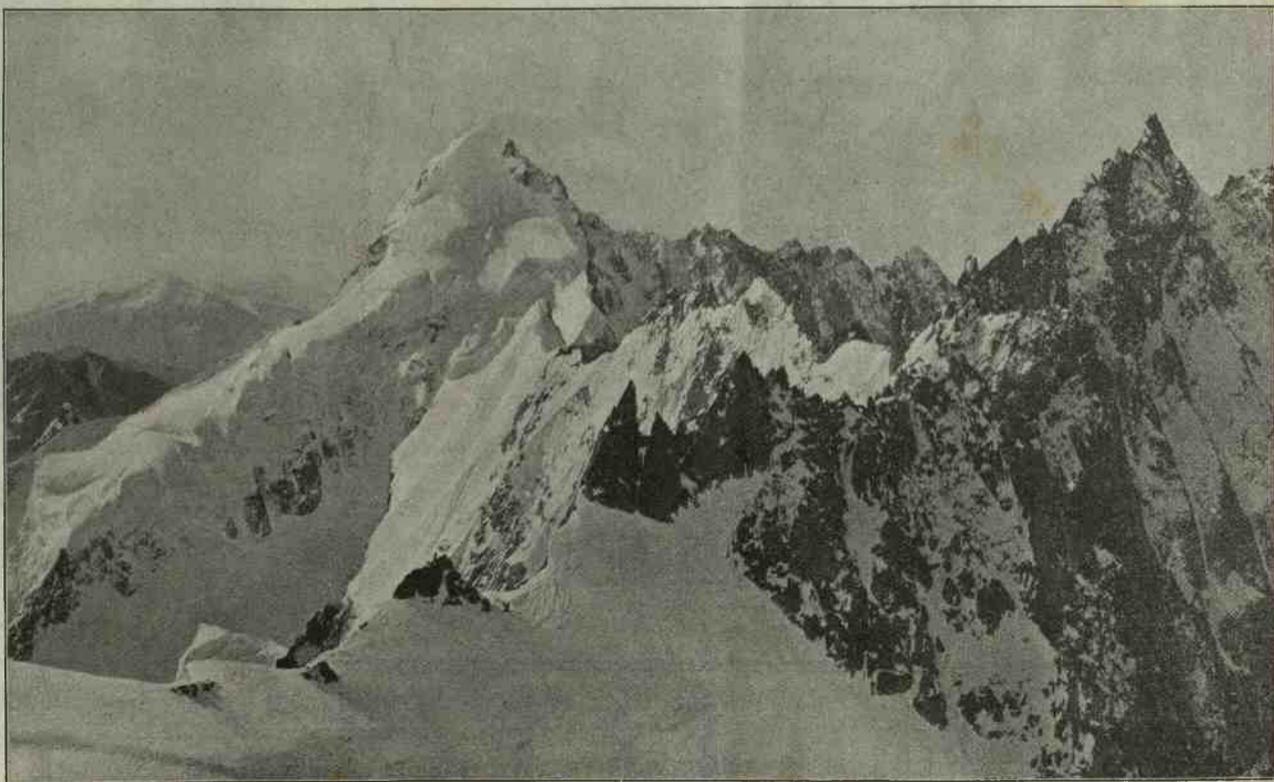
In altre 3 ore scendevamo a Courmayeur.

Dott. AGOSTINO FERRARI.

(1) Posto in valle Ferret, a 4 ore di distanza da Courmayeur.

(2) Crepaccia periferica.

(3) Il Mont Dolent segna il punto d'incontro delle 3 creste di frontiera, separanti fra di loro l'Italia, la Francia e la Svizzera.



MONT DOLENT (versante sud) dal Col d'Argentière.

I Concorrenti Europei alle corse dei sei giorni

Già nel numero precedente i nostri lettori hanno trovato cenno di queste *performances* eccezionali che si stanno compiendo attualmente in America e davanti ai quali si accendano i facili entusiasmi degli *yankees*. Si tratta di spettacoli di cui forse noi sentimentali popoli latini non comprendiamo tutto il fa-



Fischer "le Grimpeur",

scino, e che trovano favore e successo solo negli Stati Uniti.

Vedere infatti dei corridori girare attorno ad una pista per sei giorni e sei notti ininterrottamente è spettacolo che parla della tenacia e della resistenza di

questi uomini macchine, ma non parla però a favore del loro buon senso e soprattutto del buon gusto di chi accorre ad assistere a questo *surmenage* fisico, dal quale qualche volta gli infelici concorrenti escono colle ossa rotte o colla testa in disordine.

**

Contro simili prove si discute e si polemizzò a lungo, e la stampa sportiva e politica, e da noi in Europa, la propaganda entusiastica fatta è riuscita a prevenire questi spettacoli, che di sportivo non hanno che il nome.

In America invece la pensano diversamente e memori della sentenza che nei gusti non si discute, ci limiteremo a notare che, buone o cattive, le corse di 6 giorni in America si danno da qualche anno e con risultati finanziari molto soddisfacenti, tanto che allettati dai grossi premi e dalle forti indennità, alcuni tra i migliori *stagers* europei passano l'Oceano e vanno a cimentarsi in questa terribile prova.

Quest'anno l'esodo dei corridori europei fu molto numeroso e scritturati da Mac Fareand, migrarono sulle piste americane Gougoltz, Simar, Chevallier, Doreck, Lepoutre, Fischer, Frederic, Jaeck, Kerff e l'italiano Muller.

E dal cemento di Madison Square essi passarono alla pista di Boston, da Boston a Philadelphia e di quest'ultima tappa del loco faticoso, il telegrafo ci ha portato i risultati che segnano una nuova vittoria degli Americani; in testa sono Freeman Maya, secondi Munroe, Mac-Eachern, terzi Leander-Rutz quarti Wilson Gougoltz.

Quest'anno poca fortuna arrise ai pedali Europei, alcuni dei quali come Doreck e Muller, caddero in gara. Poca gloria e quindi pochi quattrini arrisero agli altri; ad ogni modo noi presentiamo ai nostri lettori Gougoltz, Simar, Chevallier e Fischer che sono certamente i migliori fra i pedali europei attualmente in America.



Chevallier.

Col presente numero cessiamo

l'invio dei numeri di saggio.

In altra parte del giornale trovasi il nostro programma d'abbonamento, e quindi tutte quelle persone che hanno ricevuto il nostro giornale come saggio, se vogliono vedersi continuato l'invio della "Stampa Sportiva", dovranno compiacersi di rimettere alla nostra Amministrazione l'importo dell'abbonamento.

Il favore con cui venne accolto il nostro giornale e le favorevoli condizioni d'abbonamento ci fanno sperare che tutti gli amici nostri e dello sport vorranno essere fra i nostri abbonati, e incoraggiare col loro appoggio una pubblicazione dedicata a favorire lo sport italiano e le sue migliori manifestazioni.



Simar.



Gougoltz.

Automobili F. I. A. T.

Vetture leggere

8, 12, 30 HP

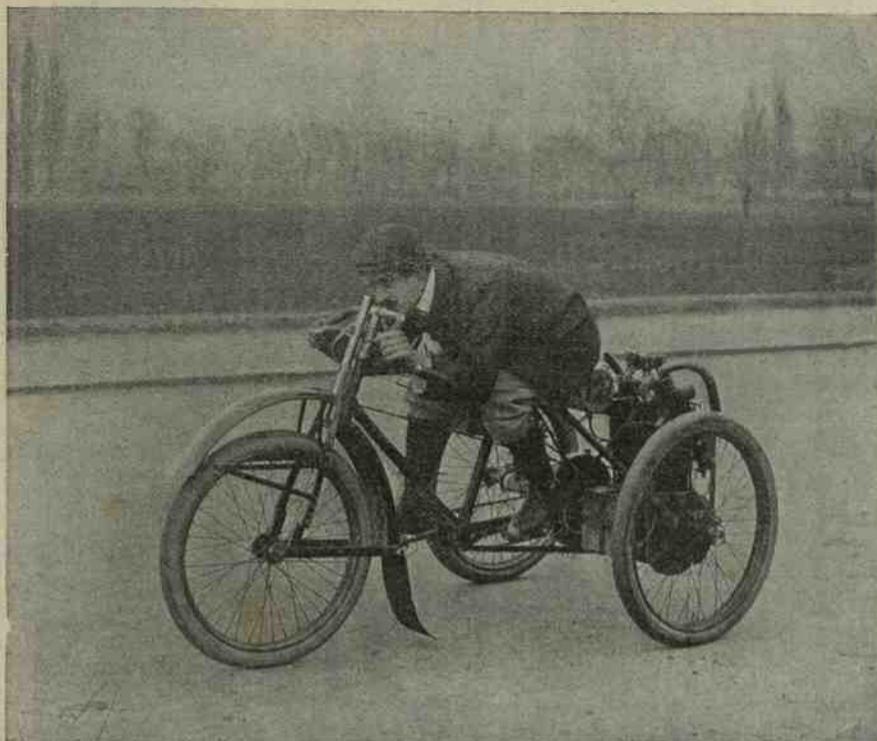
Pronta Consegna

Agente

Piemonte - Liguria - Veneto - Emilia

L. STORERO

TORINO - Corso Massimo d'Azeglio, 28



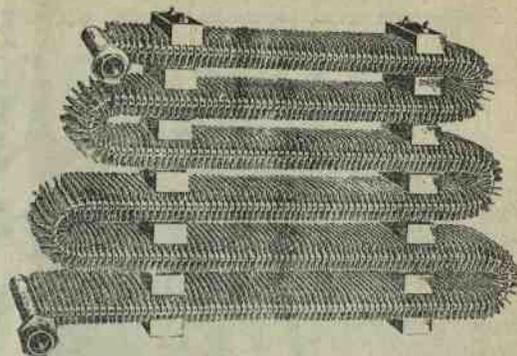
RIGAL

Rigal è il re della pista. Sopra il suo motociclo Darracq ha ottenuto velocità meravigliose.

Il 6 dicembre scorso, presso Achères, Rigal tentò di abbassare il record del miglio con un triciclo Darracq, e coprì la distanza in 58 secondi (metri 1609).

Il giorno appresso il Rigal ritenne la prova e coprì in 53 secondi il miglio, e 53 il km. (111 km. all'ora).

Ora il *recordman* del miglio in motociclo vuol tentare il *record* dei 100 chilometri su strada. Poi partirà per Nizza, e parteciperà alla corsa Nizza-Abbazia-Nizza sopra un'automobile tedesca di 60 cav.



i modelli 1902. Ed in proposito siamo lieti di poter rendere ad un italiano il dovuto onore ricordando che il prof. Bernardi di Padova — inventore della nota vetturessa omonima — aveva fin dal 1890 inventato un serbatoio d'acqua attraversato da tubi di raffreddamento applicandolo al suo motore.

Il *radiatore tubolare a ventilatore*, sistema Apprin, consiste in un serbatoio d'acqua posto avanti il cofre dell'automobile ed attraversato da numerosi tubi di piccolo diametro, entro i quali vien fatta passare la corrente artificiale d'aria prodotta, come nel sistema precedente, da un ventilatore animato dallo stesso motore.

Questi tubettini di irradiazione che servono alla corrente d'aria di raffreddamento possono essere rotondi, quadri, esagonali, oblungi, ecc. aumentando anche così la superficie portata al contatto dell'aria.

I nuovi sistemi di raffreddamento a cui abbiamo accennato costituiscono un reale progresso in questa parte del meccanismo, rendendo migliore e costante il raffreddamento del motore, mentre diminuiscono la quantità d'acqua — e quindi il peso da portarsi — necessaria a tale scopo. Di più se nei primi anni, come abbiamo ricordato, ogni 10 o 15 chilometri oc-

I NUOVI RADIATORI

Sino dai primi passi del motorismo la necessità di abbassare l'altissima temperatura a cui i motori sono portati dallo scoppio della miscela detonante ha sempre preoccupato i costruttori di automobili.

Nei piccoli motori delle motociclette, dei tricicli, delle vetturessette, quando la forza non supera i 2 o 3 HP, si ottiene un sufficiente raffreddamento munendo i cilindri di alette per aumentarne la superficie d'irradiazione ed utilizzando la corrente d'aria generata dalla marcia stessa del veicolo; ma per i motori di maggior forza questo sistema non è sufficiente.

Si ricorre allora ad una circolazione d'acqua attorno alle pareti del cilindro.

I motoristi della prima ora ricordano ancora il sistema di raffreddamento ad acqua, molto semplice, delle prime automobili Benz, Hurtù, ecc.; l'acqua circolava da sé, per il cambiamento di densità prodotto dal calore, e la provvista del serbatoio era sufficiente per un viaggetto di 10 o 15 chilometri, dopo i quali conveniva fare una sosta per rifornirsi di acqua fresca. Questo inconveniente proveniva da che l'acqua, riscaldandosi, rapidamente evaporava, per cui lo studio dei tecnici mirò a trovare il mezzo di raffreddare l'acqua che a sua volta aveva raffreddato il motore.

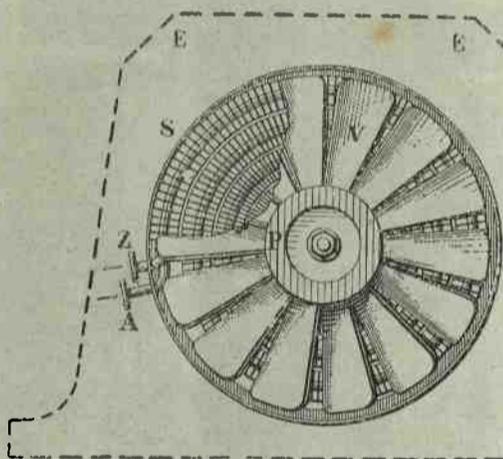
Furono ideati vari apparecchi, quasi tutti basati sulla utilizzazione della corrente d'aria, che veniva fatta passare a contatto delle pareti del serbatoio: finalmente i signori J. Grouvelle e H. Arquembourg immaginarono di far passare l'acqua di raffreddamento entro piccoli tubi muniti di alette esponendo questi alla forte corrente d'aria della vettura.

Sorse così l'epoca dei *refroidisseurs* che ormai tutti conoscono e che trovano ancora tuttodì larga applicazione: di questi *refroidisseurs* ne furono fatti di diverse foggie e piazzati in vari modi, facendovi passare l'acqua o per termosifone o col mezzo di una piccola pompa rotativa.

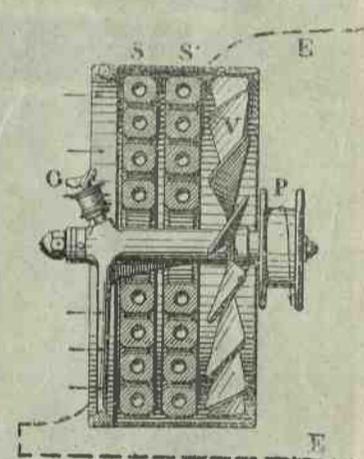
Ultimamente il signor Loyal espose al Salon un *refroidisseur* che per la novità e le sue ottime qualità merita di essere ricordato.

Il *refroidisseur* Loyal è composto d'un fascio di tubi di piccolissimo diametro, 5 millimetri, tenuti assieme da alette pieghettate, come lo mostra l'unito disegno, attorno ai quali la corrente d'aria della vettura circola liberamente.

Lo scopo che si è prefisso il Loyal si fu quello di ripartire in molti piccoli fili la massa d'acqua che così viene meglio e più rapidamente raffreddata. Le esperienze hanno dimostrato che ad ottenere il raffreddamento basta con questo sistema un terzo od un quarto della lunghezza di tubi fino ad ora usati. Così bastano, col tipo a 13 tubettini di cui diamo il disegno, trenta centimetri per ogni cavallo di forza: per cui ad



Radiatore Grouvelle e Arquembourg (fig. 2)



Radiatore Grouvelle e Arquembourg (fig. 1)

un'automobile di 12 HP saranno sufficienti 3^m,60 di *refroidisseurs*, mentre ora se ne applicano 12 o 15.

Tutti questi sistemi però nei quali viene utilizzata la corrente d'aria della vettura in marcia hanno un grande inconveniente, quello cioè che quando l'automobile deve superare una salita o portare un peso maggiore, quando cioè il motore si riscalda di più, il raffreddamento si fa minore per la diminuita velocità della corsa e quindi della corrente d'aria.

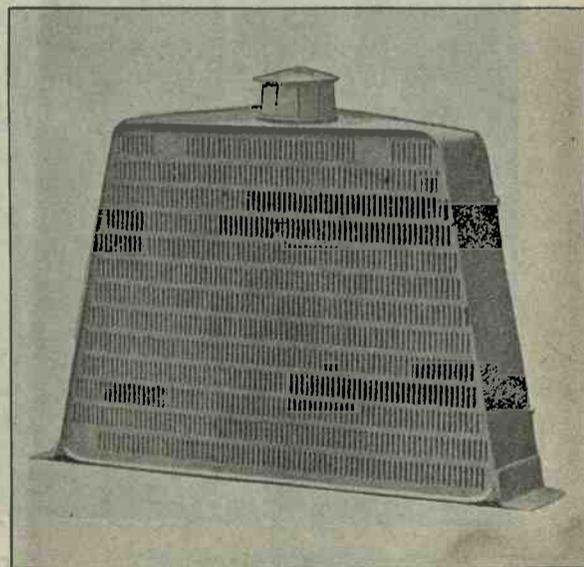
Si pensò pertanto di sostituire, alla corrente d'aria della vettura in moto una *corrente artificiale* e costante, di velocità sufficiente, generata da un ventilatore mosso dallo stesso motore.

I signori J. Grouvelle e H. Arquembourg, gli inventori dei *refroidisseurs ad alette*, seguendo questo concetto, hanno esposto all'ultimo Salon un *radiatore a ventilatore* molto ingegnoso.

Esso è costituito da due tubi SS' (fig. 1 e 2) disposti ad elica e posti sul davanti della vettura nella cuffia EE: l'acqua circola in essi entrando dal tubo A ed uscendo per Z; il ventilatore V, messo in movimento dal motore per mezzo della puleggia P, genera la corrente d'aria occorrente.

Un altro modello basato sullo stesso principio è il *radiatore tubolare Apprin a ventilatore*, nel quale radiatore e serbatoio d'acqua costituiscono un corpo solo. Questo sistema è molto pratico, per cui la sua applicazione va generalizzandosi, come lo dimostravano al Salon le molte automobili di Case diverse che lo avevano adottato per

correrla rinnovare la provvista d'acqua, oggidì con questi nuovi radiatori si possono percorrere 500 o 600 chilometri senza cambiare né aggiungere acqua.



Radiatore sistema Apprin.

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

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



GORDON BENNETT

Presentiamo ai nostri lettori il noto direttore del grande giornale americano *New York Herald*.

Milionario parecchie volte, questo fortunato collega in giornalismo è uno dei più benemeriti fautori dello sport e lui stesso *sportsman* appassionato e valente.

Proprietario d'uno dei più begli *yachts* che solchino il mare, Gordon Bennett passa dall'America all'Europa colla facilità con cui i telegrammi pel suo giornale passano pel cavo che egli ha di sua proprietà attraverso l'oceano.

Frequentatore assiduo d'ogni grande riunione sportiva, egli è un entusiasta dell'automobilismo (che ha dotato d'un premio suo speciale).

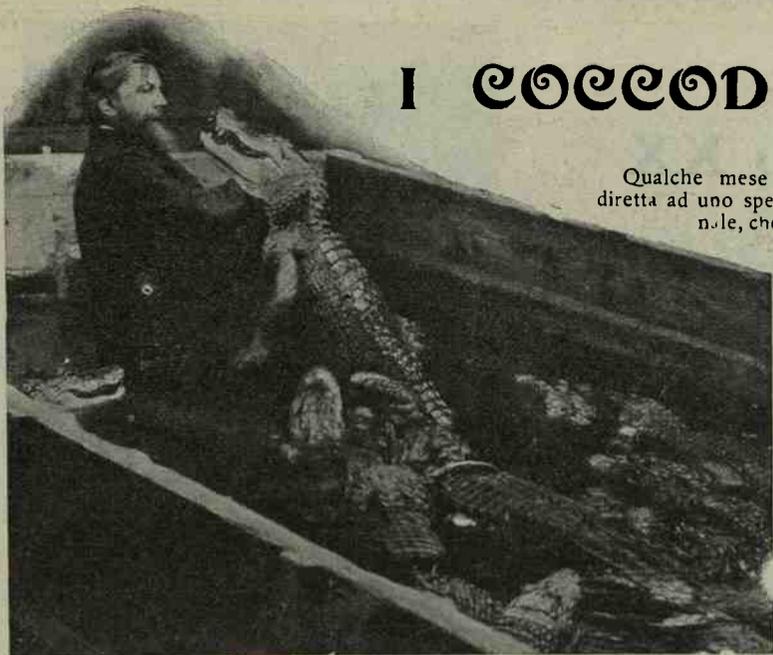
Spettatore immancabile d'ogni Grand Prix ippico, tiratore appassionato e valentissimo, è uno dei migliori fucili che frequentano i *meetings* di Montecarlo.

La nostra illustrazione lo rappresenta in compagnia del suo segretario, mentre sta esercitandosi nei suoi possedimenti d'America, e prepara l'occhio e il polso a quei colpi fulminei e sicuri che fanno di lui uno

dei più valenti tiratori del mondo e che gli assicurano quei premi vistosi che costituirebbero il sogno di tanti altri *sportsmen*, ma pei quali il milionario americano non ha che un sorriso, pensando al profitto che ne trarranno i poveri a cui li destina.

Uomo di un'attività tutta americana, di fisico asciutto come di parole, amico d'ogni idea nuova e geniale, Gordon Bennett si trova ora a Montecarlo col suo yacht *Lisistrata* per seguire gli arditi tentativi di navigazione aerea di Santos-Dumont.

I COCCODRILLI AMMAESTRATI



Pernelet fra i suoi allievi.

Qualche mese fa l'attenzione di tutta Parigi era diretta ad uno spettacolo veramente nuovo e eccezionale, che si dava sulle scene di quel teatro Olympia.

Tutte le sere, sotto la direzione del sig. Pernelet (un naturalista viaggiatore, uno *sportsman* negoziante di animali feroci e a tempo perso loro domatore) si poteva vedere una *troupe* di una quarantina di coccodrilli domati e ammaestrati fino a fare la più amichevole delle accoglienze a questo sig. Pernelet, che scendeva nella loro vasca, li faceva manovrare, dava loro il pasto, ricevendo dei segni palesi di rispetto e ossequio dai suoi allievi che gli leccavano le mani.

E invero se si pensa quanto siano terribili questi animali che vivono sulle rive dei grandi fiumi equatoriali e si cibano di carne fresca, non importa se d'uomo,

se si pensa come di tenero il coccodrillo non ha che il pianto, con cui accompagna la digestione degli animali divorati, si deve convenire che questo signor Pernelet ha avuto un'abilità ben rara e un coraggio ed una costanza straordinari per arrivare a quei risultati di fronte ai quali stupiva la non facile ammirazione dei parigini. Egli intanto ha incontrato i primi ostacoli nella cattura dei 40 coccodrilli e solo in replicati tentativi di caccia fatti della Florida, nella Luisiana e nelle Amazzoni, e al Senegal è riuscito a comporre la sua *troupe*. L'ammaestrarli è stato un lavoro lungo, paziente; dopo dieci anni il sig. Pernelet è riuscito a ottenere una tale domestichezza da poter scendere liberamente in mezzo ad essi, farli muovere colla sola voce, e distribuire loro il pasto giornaliero.

I coccodrilli sono tra gli animali più longevi. Nella *troupe* del sig. Pernelet ve ne sono di età da 8 a 200 anni, e il *senior* di essa, Fathma misura metri 3 1/2 e pesa oltre 200 Kilogrammi.

Il valore dei coccodrilli sul mercato di Amburgo (che come si sa è la borsa del commercio delle bestie feroci) varia a secondo la lunghezza di essi, e i piccoli ca'mani di m. 0,20 costano da 100 a 120 fr. Per animali ammaestrati come quelli del sig. Pernelet non esistono prezzi correnti: essi hanno un valore di affezione.



Gli esercizi dei coccodrilli.



Il pasto dei coccodrilli.

SANTOS DUMONT

Si chiudeva il secolo XIX in un barbaglio di luce e di gloria per le conquiste che il genio umano aveva saputo strappare alla natura e alla notte del nulla.

Un solo problema rimetteva insoluto il secolo del vapore, della luce, dell'elettricità al suo giovane erede: la conquista dell'aria.

Signore assoluto della terra, che percorre in tutti i modi, in tutte le direzioni e a tutte le velocità, dominatore delle acque, l'uomo doveva ancora guardare come a terreno conteso al regno dell'aria, in cui solo spaziava collo sguardo del telescopio, coi voli... della fantasia. E il secolo XX, da degno figlio di un cotanto padre, subito volse all'aeronautica il suo ardente desiderio di conquista e di novità, e avendo a punto di partenza le scoperte e le invenzioni che aveva ereditato nel campo della scienza e della meccanica, si accinse al nuovo cimento.

In questa corsa alla gloria doveva il giovane milionario brasiliano, Santos Dumont, arrivare primo al traguardo e strappare una vittoria che se non proclama in modo assoluto la completa risoluzione del problema della navigazione aerea, dimostra però, che

questa meta è vicina e che certamente alla giovane generazione sarà dato vederla raggiunta.

È inutile qui ripetere la narrazione dei vari tentativi fatti a Parigi da Santos Dumont e ricordare come col suo pallone dirigibile egli sia riuscito a girare attorno alla torre Eiffel, ritornando al punto di partenza e vincendo così il premio Deutsch di L. 100.000. È storia troppo recente, come sono troppo recenti i tentativi fatti dal conte de la Vaulx per attraversare il Tirreno da Tolone all'Algeria e quello fatto in Francia dal comandante Rozé e quello che sta ora colà preparando il deputato brasiliano Severo, che si propone di ritornare in patria col suo pallone dirigibile Brasile, e quelli fatti e che prepara in Italia il conte da Schio colla sua areonave.

E quell'agitazione febbrile, quell'ansia che afferra i cercatori d'oro alla scoperta delle prime pietruzze dorate. Chi sarà il fortunato a cui è serbata la fortuna di trovare il filone?

Nulla possiamo dire finora, ma certo che il meglio quotato tra i favoriti è Santos Dumont. Questo giovane brasiliano, che sotto apparenza scialba e insignificante racchiude un'anima indomita, un coraggio a tutta prova e una costanza e una tenacia di propositi che sono la miglior garanzia di successo.

Giovane d'anni e ricco di fortuna, dotato di una

coltura non comune e animato da alti e nobili intenti, Santos Dumont, che era venuto a Parigi per godersi il lusso e i piaceri della *grande città*, ha rivolto i suoi entusiasmi di *sportsman* a beneficio della scienza, e dopo lunghi e pazienti studi è riuscito ad ottenere se non il comando assoluto della direzione di marcia nel suo pallone, quelle garanzie e quei principii di dirigibilità che in buone condizioni atmosferiche, hanno dato risultati così brillanti.

Egli ora continua nel suo cammino. Mentre lascia sperare ai Torinesi di venire a Torino durante la Esposizione di maggio a tentare il giro della Mole Antonelliana, mentre annuncia il suo intervento alla gara indetta dall'Esposizione di S. Louis, in America, sta facendo a Montecarlo i preparativi per un viaggio da Montecarlo alla Corsica e di là in Algeria, ripetendo così, con speranza di miglior fortuna, il tentativo del conte de la Vaulx.

La partenza è preannunciata nei primi di febbraio e già gli sguardi del mondo scientifico e sportivo sono rivolti verso questo giovane ardimentoso dal quale la scienza attende una verità di più rivelata, il secolo una nuova conquista e una nuova gloria e lo sport una pista nuova verso cui rivolgersi, e sulla quale poter correre come meglio talenta, anche senza il permesso di regolamenti più o meno simpatici.

Costruttori - Negozianti - Riparatori d'AUTOMOBILI

Domandate le nuove Tariffe per 1902 dei PNEUMATICI MICHELIN

all' Agenzia Italiana dei Pneumatici Michelin Originali

MILANO — Foro Bonaparte, n. 67 — MILANO

Fisiologia del Duello al principio del Secolo XX

Non sarà discaro ai lettori della *Stampa Sportiva* che io qui riassume brevemente i caratteri con i quali si presenta al principio del nuovo secolo quell'aberrazione morale e indefinibile dell'umanità, che addimandiamo duello.

Le cause che indussero oggi due uomini, spesso due padri di famiglia, ad affidare per un nonnulla l'esistenza loro e l'avvenire dei loro cari alla sorte cieca delle armi, sono presso a poco quelle che al combattimento singolare indussero gli uomini dei secoli scorsi. Rivalità di gloria, di interessi, di passioni, allora; oggi rivalità di passioni, rivalità d'interessi e in luogo delle rivalità di gloria, il bisogno prepotente di ripannucciarsi nell'onore con la finzione di un atto coraggioso, che è viltà.

Il primo anno del nuovo secolo ha già immolato parecchie vittime sull'altare della menzogna cavalleresca.

L'11 febbraio a Leutschach (Ungheria) il tenente Enderle ebbe trafitto il cuore da un colpo di spada infertogli da un suo collega perchè aveva con lui cercato per precedenza di servizio!

Il 4 dello stesso mese il tenente Milde perforò il ventre allo studente Cellacher perchè questo disgraziato s'era permesso di guardare l'ufficiale, allorché entrava nella birreria a Körneburg.



CAV. UFF. CALISTO PAGLIA
Presidente dimissionario della « Virtus » di Bologna.

Il 6 del successivo marzo a Tmesvar, l'ispettore ministeriale Krieth ferse mortalmente di pistola il borgomastro Körogy per un diverbio provocato da costui amministrativo.

Il 19 agosto a Hors (Ungheria) due studenti quindicenni si battono a la pistola per rivalità d'amore. L'offeso, Ludovico Krusecz, cade ferito mortalmente di palla.

Il 22 agosto il principe Sayn-Wittgenstein, ufficiale della scorta imperiale, resta ucciso in duello alla pistola per opera del signor Maxinof, perchè ha con lui avuto un cortese diverbio, in ferrovia, per una cantata di caffè concerto.

A Insterburg (Prussia) il tenente Blaskowitz, il giorno delle sue nozze, viene ucciso in duello di pistola dal collega Hildebrand, per avergli diretto parole non corrette, mentre era preso dal vino.

Quello l'ultimo duello mortale del 1901.

Io, vorrei che la parola *ultima* potesse essere presa in tutta l'estensione del senso e che l'amfibologia da essa prestata potesse essere profetica.

In ogni modo è da augurarsi che se questo duello, il quale costò il collocamento a riposo al colonnello Resffwitz (al cui reggimento appartenevano i duellanti) e al comandante del corpo d'esercito Finck, non sarà l'ultimo mortale, sarà almeno l'ultimo duello pubblico, come diceva Gibosyer.

Perchè, è inutile disconoscerlo, di questo disordine « del duello » sono in gran parte responsabili i giornalisti.

Provate; provino i giornali a sopprimere le notizie dei combattimenti singolari e vedranno come il numero dei duelli si assottiglierà fino allo zero. Lo so; i giornalisti a loro difesa porteranno le solite ragioni

di opportunità. Essi ripeteranno che vivono sotto il regime della concorrenza più sfrenata; che la vendita e il cliente si assicurano con le notizie; che non possono mettersi in una situazione di inferiorità di fronte ai concorrenti, per non essere sopraffatti e distrutti.

Il giornale, poi, è un apparecchio registratore dei costumi d'ogni giorno; è il cinematografo della vita contemporanea, sulla quale l'industria moderna dirige il suo obiettivo. Ma, che necessità, domando io, di tramandare ai posteri i ricordi della nostra pedestre cavalleria?

**

Già si sa; nove volte su dieci, o novantanove su cento, le indiscrezioni (apparenti) e il romore sollevato da un giornale attorno a una vertenza cavalleresca o a un duello, sono indiscrezioni *sollecitate*, volute e spesso pagate da chi ne fornisce l'argomento. Con questa differenza: che se le cose volgono a male nei sollecitatori, allora si posano a vittime per non cadere nel grottesco. Ma ci sono caduti di già!

Questi *trucchi* sono noti, tanto che un deputato della Vandea, il signor Fernando Gautrat, l'anno decorso (18 gennaio) *stomacato* da queste abitudini bassezze dei duellanti, bisognosi di *grancassa*, alla Camera francese si alzò e disse:

« Propongo di aggiungere all'art. 38 della legge « sulla stampa un paragrafo così concepito « È vietato pubblicare i processi verbali che precedono o accompagnano i combattimenti singolari preventivamente decisi fra privati e denominati *duelli*. E allo art. 39: « È vietato render conto dei duelli ».

Nell'esporre i motivi che lo indussero a presentare il suo progetto, il deputato francese fu feroce quanto veritiero. Egli disse:

« Il numero degli scontri sarà diminuito se noi distruggeremo le cause che li adducono. Ora, sopprimendo certi duelli in cui l'amor proprio e l'arroganza sono in ballo, noi avremo diminuito i duelli di otto decimi. Non ci resterà che a colpire e vertenze a base di *chantage* (ricatto) per abolirli completamente. Io potrei accennarvi una serie infinita di duelli nei quali l'onore non c'entrava per nulla. Potrei provarvi come oggi in Francia e fuori metà dei duelli sono a base di ricatto morale o materiale; provocati quasi sempre da coloro i quali sono in procinto di sedere alle assise e di finire in galera. Il duello, la vertenza d'onore con persona autorevole e nota, posa, e salva dalla imminente rovina, o per lo meno ritarda la catastrofe ». (Sante e vere parole!).

**

In Francia, allora, parve che la tesi provata dal Gautrat fosse cosa nuova; in Italia è vecchia; ha la barba lunga quanto il tempo, e non è molto il Carducci, a proposito della mozione prodotta dalla morte in duello dell'on. Cavallotti la ripeté.

« D'amarare per l'abolizione e la punizione del duello su la morte d'un uomo che fece trentare duelli mi parrebbe irrispettoso, se non fosse ridicolo, com'è inutile. Il 21 luglio 1836 Armando Carrel nobile e savio guidatore di parte repubblicana in Francia, fu ucciso, anche per questione di giorni, d'un colpo di pistola da Emilio di Girardin. Venuta la repubblica, il 2 marzo del 1848, Girardin ebbe il coraggio di fare una commemorazione della vittima, provocando



CAV. VITTORIO SANGUINETTI
nuovo Presidente della « Virtus » di Bologna.



MAESTRO AGESILAO GRECO
rientrato a Roma dopo una lunga tournée in America.

una legge contro il duello. Bene: nel resto dell'anno ci furono tra' deputati dieci duelli. Per sé il Girardin, dopo il triste caso, aveva giurato, e menne il giuramento, di non far duelli mai più. La legge sia nell'uomo e nell'uomo, riforma morale. La Costituente e la Legislativa della Rivoluzione grande non vollero legiferare contro il duello. Sotto la Convenzione, nel Consolato, nell'Impero, i duelli furono pochi: c'era da far altro che ferragliare (usurpo un bel verbo della lingua francese). Ora non facciamo noi i giochetti fuoribelli degli gnomi sputelli ed eloquenti intorno alla pira dell'uomo forte. Perchè un'atra legge sul duello? ma ce n'è già una, e non la si applica mai, per la solita debolezza copevole del governo, per la solita incuranza guorante del popolo. Facciamo piuttosto di noi una riforma, e vogliamo e sappiamo farla presto, da noi stessi e de' nostri costumi pubblici, costumi già di cadenza precoce e di leggerezza galoppante all'abiezione: leviamo via il peitegolazzo bugiardo, villano e feroce dai giornali ».

Le parole del Carducci allora furono approvate dagli stampi; i date anzi da quella, senza distinzione di par e. Ma dal detto al fatto v'è un abisso. Gli interessi momentanei di qualche amico possono consigliare a far le corna anche alla coscienza e alla convinzione, e sono pronti a gettare a piene mani il fango della calunnia e del disprezzo anche sul più onesto galantuomo, che per ragioni legittime, promesse e consacrate dalle leggi d'onore, rifiutano di trattare in materia d'onore col primo venuto, ch'abbia bisogno d'un passaporto per l'avvenire, essendo compromettente quello del passato. Date prova di tanto coraggio, e non sarete risparmiati dall'accusa di essere... fuggiti!

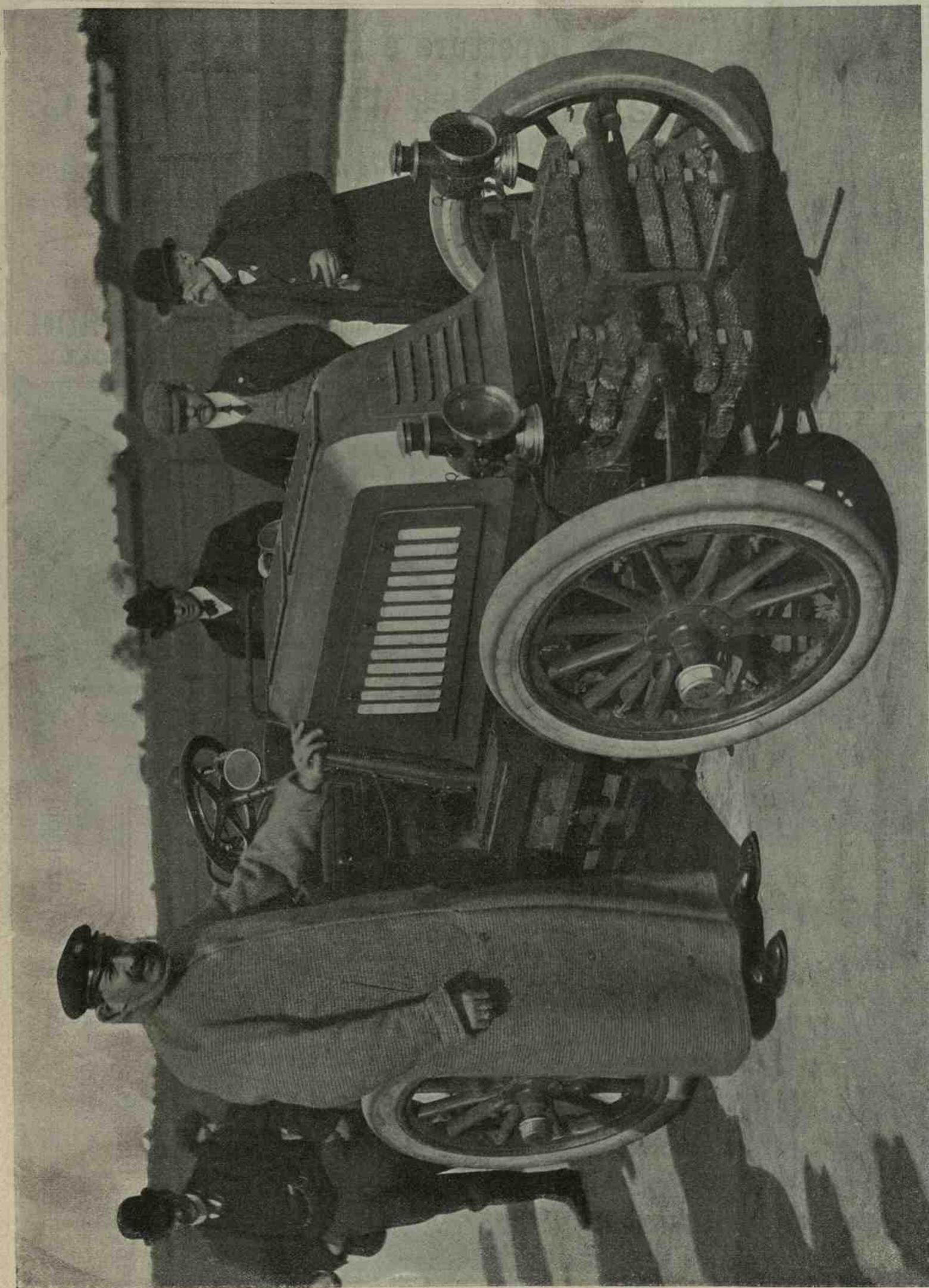
A che vale un passato brillante di onestà e di lavoro? A che i parecchi duelli, de' quali non menate vanto per modestia o per avversione? A che le stigmate indelebili, conseguenze dolorose di veri atti di coraggio, che deturpano il vostro corpo?... Per quei messeri, i più dei quali non hanno corpo altro per loro tranne quello di frequenti indigestioni, nulla vale! Per essi siete un vile, anche se avete in tasca non uno, ma dieci, ma cento prove del vostro valore, del generoso sacrificio della vostra esistenza pel bene altrui. Ed hanno ragione. Essi non possono giudicare di cose che non conoscono!

**

La modernità, però, ha portato una mitigazione nell' conseguenze del duello. Forse per questo i duelli sono più frequenti: forse per questo anche i consigli oggi posano da lei. I trucchi per diminuire le conseguenze del combattimento singolare sono infiniti. Io dirò qui dei più comuni e brevemente. Le spade spuntate; le scabole senza punta e senza taglio; l'esclusione dei colpi di punta; i colpi gravi parati da pietosi padrini; l'obbligo di tirare solamente al braccio; le palle di boccatura minore del calibro della pistola; le palle di sughero ricoperte da lamina di piombo, o composte di piombo e di mercurio; la carica deficiente o doppia; la dimenticanza del... proiettile, ecc.; i giuri d'onore sempre pronti a dichiarare che l'offesa non merita l'uso delle armi da fuoco, e così via.

Ora io dico: se tutti questi trucchi fossero... aboliti e se la legge proposta dal deputato della Vandea avesse effetto, sono sicuro che il duello spairebbe in breve; poichè il carattere peculiare del duello attualmente è quello di un mezzo qualsiasi e punto pericoloso di battersi la *gran cassa*, di solleare intorno a sé col romore di una finzione di coraggio l'ammirazione degli stupidi, o di ottenere dagli stupidi con la minaccia di un duello, quello che onestamente non si potrebbe ottenere.

J. GELLI.

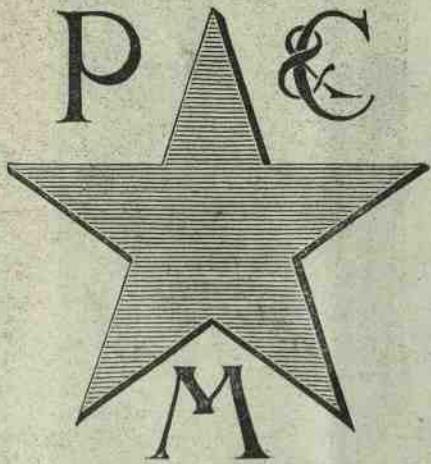


H. FOURNIER, vincitrice della Parigi-Berlino.
recordman mondiale della velocità, colla sua "Mors", 40 HP,

Fournier è tornato da poco tempo dall'America dopo aver fondato una società con un capitale di 2 milioni di dollari. Ex campione del ciclo, che un giorno ebbe l'onore di vincere il famoso Cassignard, partecipò alle prime corse automobilistiche in motocicletta. E noi lo vediamo precisamente tra i concorrenti della categoria motocicli nelle gare Parigi-Roubaix e in quella Parigi-Tolosa, tenute nel 1900. Come

meccanico, partecipa lo stesso anno sulla vettura di Charron alla corsa di automobili per la Coppa Bennet e copre gli ultimi chilometri per la Coppa Bennet con una velocità di 70 km. all'ora. Meccanico di Albert Bostwick, partecipa alla Bordeaux-Perigueux sulla famosa vettura di 16 cavalli di René de Knyff e vince Levegh e Giraud. Sulla vettura Mors, nel 1901, vince la Parigi-Bordeaux e poi la Parigi-Berlino.

Tutto il mondo saluta in Fournier il primo motorista. In America, dove egli va a compiere la sua carriera sportiva e a procurarsi le gioie della fortuna industriale, solleva un grande entusiasmo. Con i suoi 40 HP raggiunge una velocità superiore ai 100 km. all'ora. Infatti copre il miglio in $51\frac{1}{5}$ (112 km. e 800 m.), ciò che costituisce il record mondiale alla fine del 1901.



Marca di Fabbrica

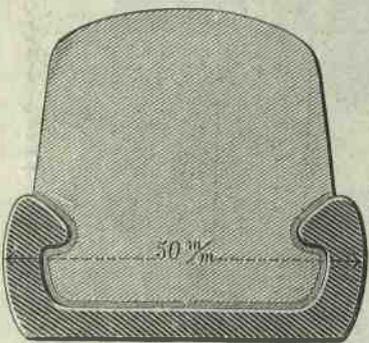
Le Coperture e le Camere d'aria della Ditta PIRELLI & C.

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

PIRELLI & C.

Le Coperture sono confezionate indistintamente con tela brevettata FLEXOR.

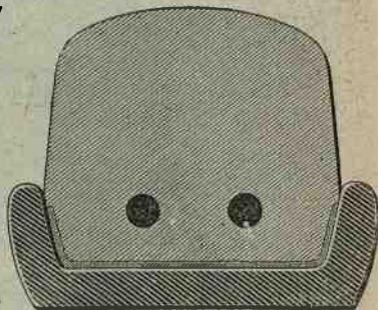
Filiali per la vendita: MILANO - TORINO - NAPOLI.



MAISON S.T. TALBOT

Gomme piene per Carrozze
Pneumatici per Automobili
Pattini pneumatici per Cavalli

CASA DI MILANO - 46, Foro Bonaparte.



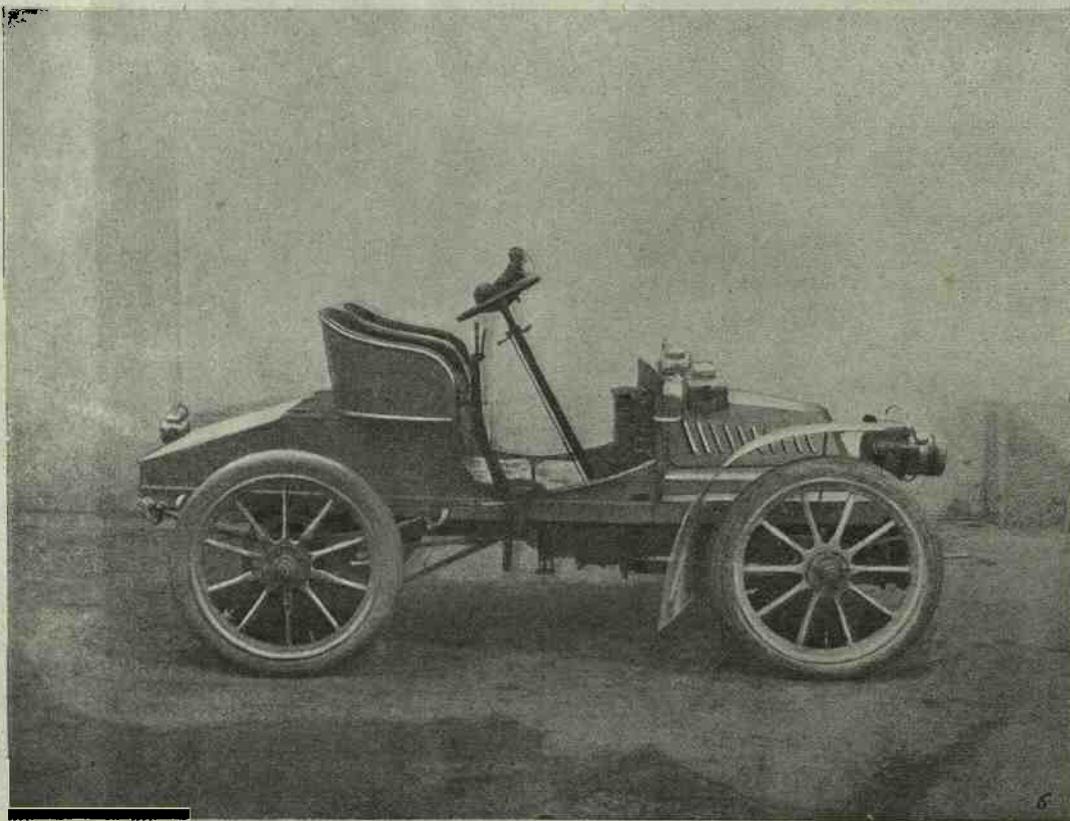
MILANO
Via Francesco Melzi, 3

Isotta Fraschini e C.

MILANO
Via Francesco Melzi, 3

Vetture leggere da 6 1/2, 8, 12 HP.

Grande Stabilimento
per la costruzione di automobili
Riparazioni - Accessori



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

Tipo da corsa 12 HP. - ISOTTA FRASCHINI e C.

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-Benis - Motori da 6 1/2, 9 HP a un cilindro.
Motori da 8 e 12 HP a due cilindri con regolatore.

I Campionati Italiani di lotta ad Alessandria

L'inverno è favorevole alle riunioni di sport che si svolgono al coperto, e fra queste primeggiano le gare di lotte.

Nel numero scorso abbiamo parlato dei campionati mondiali svoltisi a Parigi il mese scorso. Dobbiamo ora parlare dei campionati italiani che si svolgeranno ad Alessandria nei giorni 22, 23, 24, 25 e 26 corrente, sotto il patrocinio di quel fiorente Circolo velocipedistico Alessandrino.

I concorrenti sono divisi in dilettanti e professionisti e ognuna di queste classi si suddivide in due categorie: fino a 75 kg. e oltre 75 kg. per dilettanti, e in tre categorie: fino a 70 kg., da 70 a 80 kg. e oltre 80 kg. per professionisti. I tre vincenti di ogni categoria si disputeranno le finali delle rispettive classi.

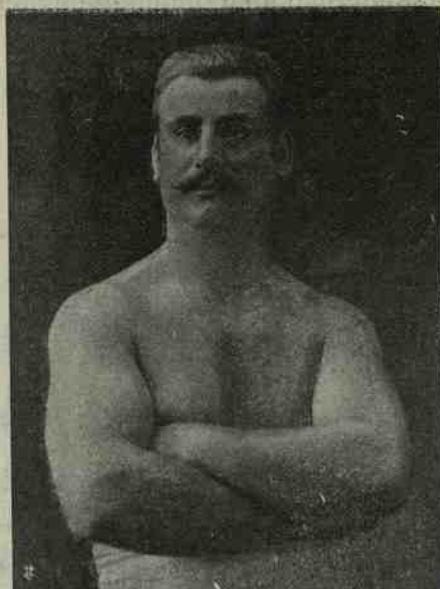
Gli iscritti nelle diverse categorie sono numerosi e comprendono i più noti lottatori italiani, di alcuni

k. 80 — L. Sogliaghi, Torino, k. 75 — Morin, Trieste, k. — — E. Benfenati, Bologna, k. 76 — Oddone Battista, campione d'Alessandria, k. —.

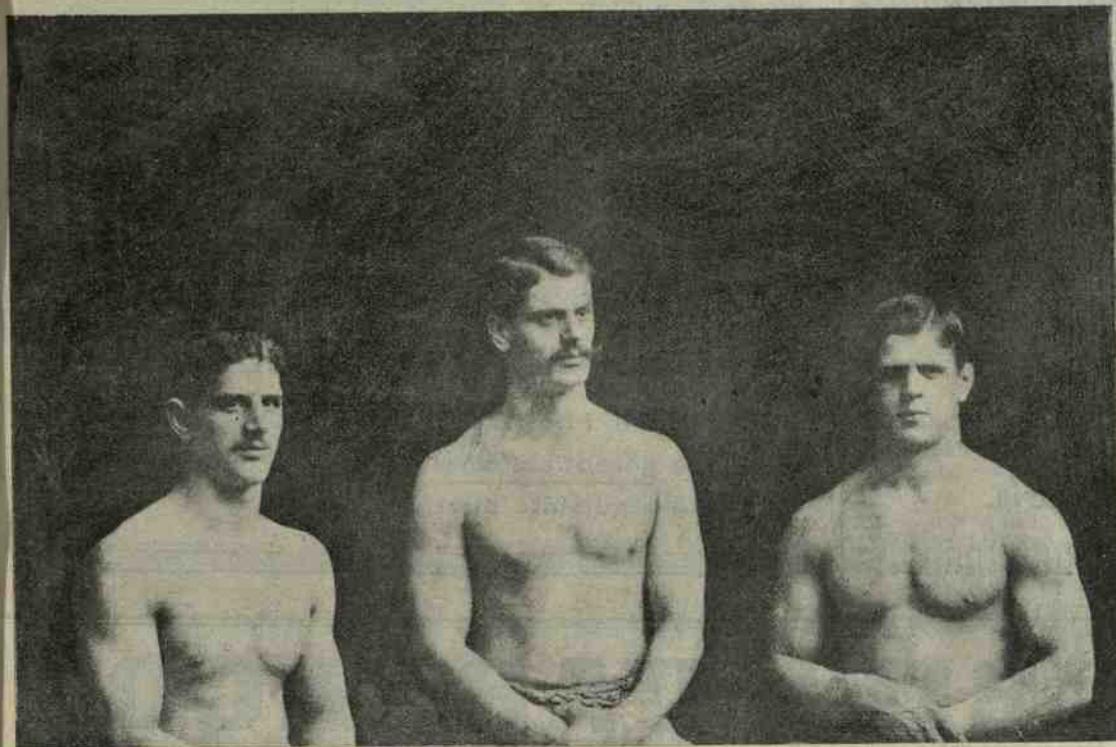
Campionato italiano professionisti (oltre gli 80 chili).
— Raicevich Giov., Trieste, k. 82 — Castelli Ernesto, camp. d'Italia 1898-1901, k. 86 — Rancati S., campione di Milano 1898-1901, k. 84 — Oddone, campione di Alessandria 1898-1901, k. 105 — Garibaldi, campione di Savona 1898-1901, k. 98 — X., Genova, k. — — X. (Palestra Marziale, Firenze), k. —.

La Giuria è così composta:
Eugenio Camillo Costamagna, presidente; membri: Abrile Clemente, pel Circolo Velocipedisti Alessandrino; Oberti Zaccaria, per la Società ginnastica «Andrea Doria», di Genova; Castagneri Sebastiano, presidente della Società di lotta di Alessandria.

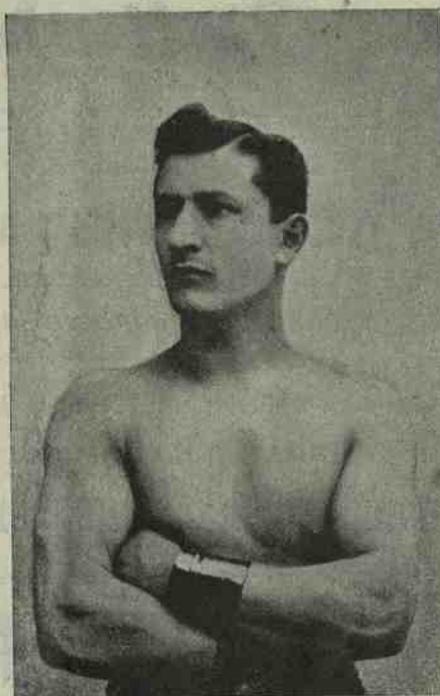
Arbitro assoluto: Samuele Civeli, maestro della Società Lotting-Club di Milano.



G. CASTELLI, campione italiano del 1901.



I FRATELLI RAICEVICH di Trieste.



A. SOGLIAGHI, campione piemontese.

dei quali diamo la fotografia, riservandoci dare nel prossimo numero i risultati della gara.

Inscritti:

Campionato italiano dilettanti (fino a 75 chili). — Fumagalli (Lotting Club, Milano), k. 70 — G. Torretta (id.), k. 65 — Del Prete (id.), k. 68 — Cornalba (id.), k. 69 — Assereto D. (Pro-Virtus, Cornigliano), k. 72 — F. Amelotti (Forza-Virtus, Novi Ligure), k. 71 — Italo Fantino (Nicolò Barabino, Sampierdarena), k. 68 — Oddone Um., Alessandria, k. 60 — Sobrero Felice, Alessandria, k. 62 — Audisio Bartolomeo, Alessandria, k. 61 — Gabba Pietro, Alessandria, k. 63 — Elia Pampuri (Club podistico Milanese), k. 68 — Robur (id. Bologna), k. 67 — Eros (id. Genova), k. 61 — G. Genovesi (Club Sportivo, Alessandria), k. 68 — G. M. Fungi (id.), k. 70 — Castagnola (Andrea Doria, Genova), k. 75 — G. B. Ferreccio (id.), k. 71 — A. Borellini, Legnano, k. 72 — Baugei (Palestra Marziale, Firenze), k. 62 — Bugane (id.), k. 62.

Campionato italiano dilettanti (oltre a 75 chili). — Giovanni Brizzolari (Lotting Club, Milano) k. 125 — D. Bignami (id.), k. 82 — A. Da Riva (id.), k. 83 — L. Moglia (id.), k. 80 — Santos (id., Novara), k. 112 — Italo (Società Ginn. Vogherese), k. 76 — Audax (id.), k. 78 — L. Canepa (Andrea Doria, Genova), k. 76 — Nazzara, Legnano, k. 78 — Castagnoli (Palestra Marziale, Firenze), k. 80 — Cerutti Carlo, Alessandria, k. 80.

Campionato italiano professionisti (fino a 70 chili). — Palazzoli (Paviment de Giazz, Milano), k. 64 — Livraghi (id.), k. 63 — R. Corbella (id.), k. 63 — Moriondo (id., Asti), k. 68 — E. Menotti (Sport Club, Savona), k. 70 — X., Alessandria, k. — — X. (Palestra Marziale, Firenze), k. —.

Campionato italiano professionisti (70 agli 80 chili). — Roberti, Trieste, k. 72 — Raicevich Emilio (id.),

LE DATE

Mercoledì 22 gennaio — Campionato italiano dilettanti, peso minimo fino a 75 kg.

Giovedì 23 gennaio — Campionato italiano dilettanti, peso massimo oltre 75 kg.

Venerdì 24 gennaio — Campionato italiano dilettanti, senza distinzione di peso e campionato italiano professionisti peso minimo, fino a 70 kg.

Sabato 25 gennaio — Campionati italiani professionisti, peso medio e peso massimo dai 70 agli 80 e dagli 80 in più.

Domenica 26 gennaio — Campionato italiano professionisti, senza distinzione di peso obbligatorio ai primi tre classificati di ogni categoria e gara finale per il titolo di Campione d'Italia obbligatoria ai vincitori dei campionati italiani professionisti e dilettanti senza distinzione di peso.

I Campionati dell'anno 1901

Le gare di lotta per il campionato italiano si tennero l'anno scorso a Milano, in occasione dell'Esposizione d'Allevamento e Sport. Alla gara per il campionato italiano di peso minimo, parteciparono sedici concorrenti. Vinse il primo premio Palazzoli di Milano, secondo fu classificato Corbella pure di Milano. Nella gara dei pesi medii, riuscirono: 1° Annoni, 2° Bignami, 3° Bassi, 4° Barabeschi. Il campionato italiano dei pesi minimi, fu vinto da Castelli, 2° fu classificato Rancati, 3° Molinari, 4° Bozzini. Alla gara di campionato italiano parteciparono i lottatori: Bassi, Palazzolo, Castelli, Molinari, Annoni e Rancati.

Il lottatore Castelli di Milano venne dichiarato campione italiano pel 1901. 2° classificato Annoni, 3° Rancati, 4° Bassi.



G. TORRETTA, un debuttante lottatore.

L'abbonamento annuo alla
STAMPA SPORTIVA
costa Lire 5
e dà diritto a 50 numeri del nostro giornale e a concorrere a L. 1000 di premi.



Vetture - Vetturette Motociclette

Motori staccati

(Sistema Rosselli-Castallazzi)

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 Baretto, 2

— ★ Cataloghi a richiesta ★ —

P. GANDOLFO

TORINO - Barriera di Francia, casa propria - TORINO

Essenza speciale per Motocicli ed Automobili

MOTO-NAFTA a 680°

Latte da 2, 5, 10 chilogrammi ed oltre

DEPOSITO IN TORINO:

Ditta G. CEIRANO - Corso Vittorio Emanuele, N. 9

STORERO LUIGI - Corso Valentino, N. 37

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.

LE OFFICINE DE DION BOUTON & C. DI PUTEAUX

Informano la Spettabile Clientela Italiana che il loro
Agente esclusivo per l'Italia è il

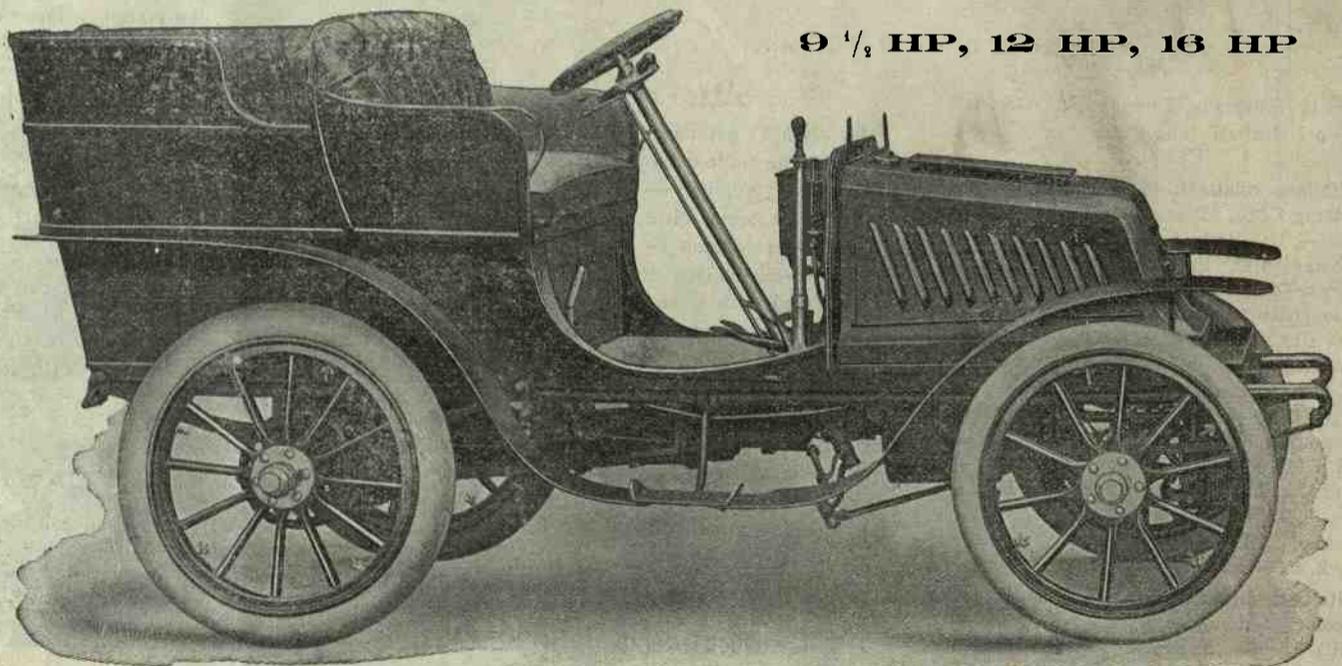
Sig. ETTORE NAGLIATI

con sede a FIRENZE, TORINO, ROMA e MILANO,
e che garantisce solo originali le macchine da
lui acquistate direttamente.

AUTOMOBILI DARRACO.

9 1/2 HP, 12 HP, 16 HP

MODELLO 1902



CATALOGHI GRATIS

Sei milioni d'affari conclusi.

1270 vetture vendute all'Esposizione di Parigi
Felicitazioni del Presidente Loubet e del Ministro Millerand per la semplicità e il bel lavoro di tutto il meccanismo.

Medaglia d'Oro per le vetture più eleganti
28 Primi premi vinti nelle gare di velocità e resistenza del 1901.

Battuti tutti i record del kilometro e dell'ora facendo 109 km. all'ora
Questi sono i fatti e non vane parole per convincere gli increduli e disarmare i nemici.

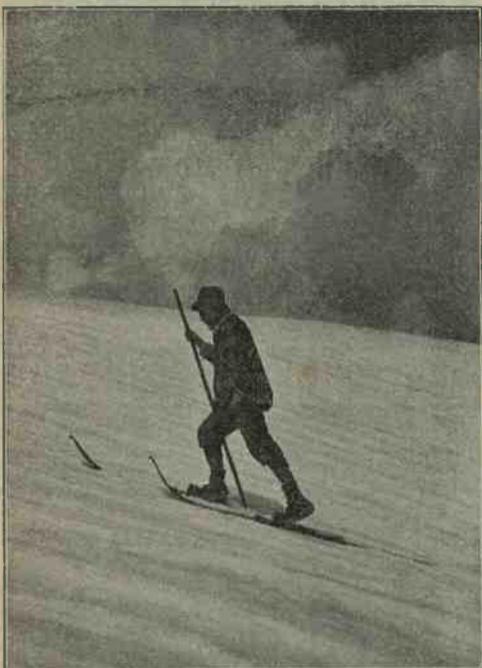
Rappresentante Generale per l'Italia: **E. WEHRHEIM**

—(TORINO - Via Silvio Pellico, n. 24 - TORINO)—

Lo sport degli "Ski",

Coll'uso noi abbiamo ereditato dal Nord anche il nome di questo sport caratteristico degli *ski*, che da qualche tempo va diffondendosi nelle nostre regioni alpine, e di cui lo stesso Governo ha riconosciuto l'alta importanza avendone ordinato l'esercizio ai nostri alpini.

Già da qualche anno qualcuno dei nostri alpinisti aveva sperimentato nei suoi viaggi invernali l'uso degli *ski*, e specialmente nei clubs alpini si parlava con entusiasmo di questo nuovo mezzo di locomozione sulla neve e sul ghiaccio. Recentemente si costituiva a Torino lo *Ski-Club*, il quale conta una trentina di soci fondatori, ha la sua sede a Giaveno ed alla sua presidenza l'ing. Paolo Kind, uno degli apostoli più instancabili del nuovo sport e l'introdut-



Salita cogli *ski*.

tore di esso in Italia, e fra i suoi membri il signor Adolfo Hess, cultore appassionato e scrittore valente di questo nuovo sport.

Lo sport degli *ski*, d'origine Lappone, era conosciuto dai Norvegesi fin dai tempi più lontani, e nelle saghe scaninave e nelle opere letterarie di quel paese, verso il 1000, si trova già cenno di questo pattinaggio cogli *ski*, che permetteva all'uomo di quei tempi di raggiungere sulla neve una velocità che vinceva in corsa la renna, e poteva seguire il volo degli uccelli. Come si vede, non è dunque un vanto del secolo nostro la velocità dei 100 km. all'ora!

Lo *ski* è formato da un'assicella di legno duro

(preferibilmente frassino), lunga dai 2 ai 3 metri, e cioè proporzionata all'altezza della persona che deve servirsene, calcolando che quando lo *ski* è ritto in piedi il pattinatore deve, allungando il braccio, toccarne l'estremità.

Lo spessore dell'assicella varia da 1 centim. (alle due estremità) a 3 centim. (in mezzo). La larghezza da 7 a 9 centim. La punta leggermente rialzata.

Nel centro sta l'apparecchio per fissare il piede, che consiste in un giunco ricurvo a ferro di cavallo, nel quale si fissa il piede a mezzo di cinghie.

Completa l'equipaggiamento del pattinatore alpino un bastone, generalmente di *bambou*, a punta ferrata, che serve da freno e timone nelle corse sulla neve.

Cogli *ski* si possono fare tanto le salite quanto le discese, e mentre in salita un buon pattinatore può vincere dislivelli anche del 35 e 40%, nella discesa si può lasciar prendere allo *ski* una velocità vertiginosa, ad aumentare la quale il pattinatore provetto può aggiungere i salti, che costituiscono degli *ski* la parte più pericolosa e quindi la più emozionante.

Il pattinaggio cogli *ski* è un tranquillo svolgimento sulla neve senza mai alzare i piedi dal suolo. Gli *ski* vanno tenuti paralleli ad una distanza da 8 a 10 cm.

Nella salita, che naturalmente è lenta, il pattinatore deve fare sovente la strada a zig-zag, per vincere una forte pendenza.

In discesa invece sta la maggior voluttà del pattinaggio cogli *ski*. Abbandonarsi allo slittamento in un piano inclinato, raggiungere una velocità vertiginosa, guadagnare il basso in un baleno è certamente una delle sensazioni più forti dello sport, e alla quale è necessario arrivare solo dopo una sapiente ed accurata preparazione e sia nell'uso degli *ski*, sia nel conoscere la resistenza della neve, sia nel servirsi abilmente del freno del bastone; poichè è facile rilevare a quali pericoli si esponga una simile corsa sui fianchi di quelle montagne cosparsa di burroni e seminate di ostacoli.

Il salto cogli *ski* è praticato in alcuni paesi della Norvegia come nobile emulazione di valentia, e nelle gare che si tengono annualmente, il nome del campione di queste gare è noto e conosciuto a tutti i cultori di questo sport.

Per questi salti occorre poter disporre di un primo tratto in forte pendio, a capo del quale sta un breve ripiano, a cui il pattinatore arriva con una forte velocità, e da cui parte dopo essersi equilibrato per slanciarsi nel vuoto.

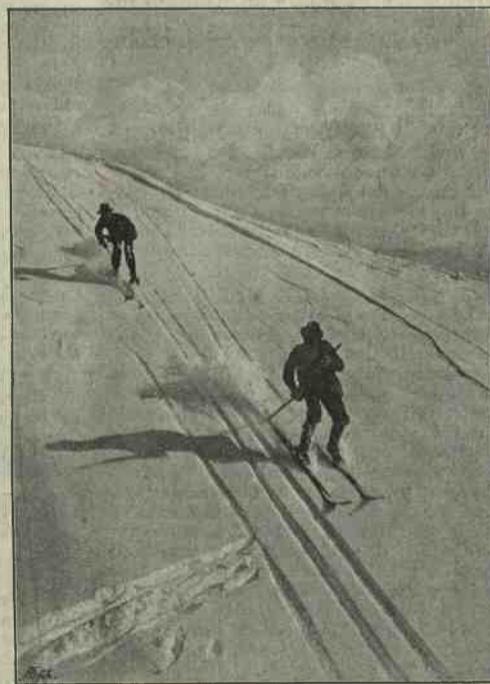
La traiettoria che così può compiere può arrivare a 25-30 metri di corda, e la grande abilità del saltatore consiste non solo nell'ampiezza del salto, ma nel rimanere in piedi all'arrivo, visto che cade su una superficie inclinata.

Gli *ski* servono in Norvegia come unico mezzo di comunicazione durante l'inverno fra alcuni paesi internati fra le montagne, e nell'esercizio norvegese hanno



Le gare annuali di salto cogli *ski* in Norvegia.

l'arghissima e pratica applicazione. Anche la Russia, la Germania, l'Austria e la Svizzera hanno introdotto gli *ski* nei loro eserciti; e da noi in Italia in questi ultimi anni si vanno facendo durante i mesi invernali dai nostri bravi alpini degli esperimenti con questo nuovo mezzo di locomozione, e i risultati ottenuti sembrano condurre alla loro adozione definitiva.



Una discesa veloce.

Anche nei club alpini esteri si è studiato e fatta una larga applicazione del pattinaggio cogli *ski*, e da noi in Italia, in seno al Club Alpino di Torino, è sorto, come abbiamo detto, un *Ski-Club*, il cui programma è la diffusione e la propaganda per questo bellissimo fra gli sport del ghiaccio, programma al quale auguriamo meritata fortuna e numerosi seguaci.



Soldati norvegesi in escursione cogli *ski*.

SKI, RACCHETTE

Ed articoli inerenti allo SPORT ALPINO INVERNALE

TORINO - LUIGI GROSSO & C. - 18, Piazza Castello.

NOTIZIARIO SPORTIVO

AUTOMOBILISMO

PER LE CORSE DEL 1902 si stanno costruendo ora i nuovi tipi, che saranno muniti di motori della forza media di sessanta cavalli.

100 HP DI FORZA ha un motore a benzina che si costruisce attualmente e destinato a quanto dicesi ad esperimenti d'aeronautica.

VERCINGETORIGE, od almeno la statua di lui che figurava al Salon, sta ora viaggiando su di un camion automobile della ditta D. Dion et Buton da Parigi a Clermont Ferrand, con una velocità di 15 all'ora. Per un eros antico non è troppo!

UN RICORDO ARTISTICO sarà offerto dai motoristi francesi al conte De Dion; la sottoscrizione ha già raccolto più di 30,000 lire.

AUTOMOBILI AL SERVIZIO POSTALE vennero adottate a Roma e si terranno in prova per 6 mesi, dopo i quali, se l'esperimento riuscirà soddisfacente, la loro applicazione verrà estesa anche alle altre principali città d'Italia.

H. FOURNIER di ritorno dall'America è giunto a Parigi ed assicurasi che prenderà parte alla Nizza-Torino-Milano-Abbazia.

LA BORDEAUX-PARIGI venne protratta al 24-25 maggio.

AUTOMOBILI ESTETICHE sta studiando l'ing. Binet, l'architetto della posta dell'Esposizione di Parigi, che è un noto e distintissimo decoratore. Prossimamente si pubblicheranno i disegni vivamente attesi.

Ed i nostri artisti dell'arte decorativa moderna faranno nulla?

— 100.000 Lire di beneficio ha realizzato l'ultima esposizione di automobili a Madison Square.

UNA BUONA CORSA. — In questi giorni fu a Torino il sig. Ettore Vagliati, il simpatico rappresentante generale per l'Italia della Casa De Dion Bouton, il quale sta per aprire a Torino una succursale alla sua Casa di Firenze.

Con una nuova De Dion Bouton da 8 HP, tipo 1902, egli ci raccontava aver facilmente raggiunto il cancello della Villa della Regina superando una salita del 16-17% con 8 persone sulla carrozza.

Ecco una bella gita e un risultato lusinghiero.

Augurio di fortuna al coraggioso industriale.

CICLISMO

NUOVO VELODROMO A PARIGI. — Si è costituita una società per la costruzione d'un nuovo velodromo a Parigi, la direzione del quale è affidata al collega in giornalismo sportivo R. Coquelle. I lavori sono già incominciati. La pista sarà in legno e avrà uno sviluppo di 800 metri.

PEI CICLISTI CHE VENGOLO IN ITALIA. — Per effetto della nuova legge e relativo regolamento firmato dal ministro Carcano il 4 corr., i soci del T. C. I. esibendo alla dogana di confine la propria tessera sociale munita di fotografia e delle indicazioni relative al velocipede di cui si vuol ottenere l'importazione temporanea con esenzione di deposito — ricevono, se stranieri o italiani domiciliati all'estero, un permesso di circolazione che terrà luogo della bolletta doganale, e avrà la validità di tre mesi. Quando invece trattasi di soli stranieri o nazionali domiciliati nel Regno, verrà accordata bensì e senza cauzione la bolletta di temporanea importazione, valida per non più di un anno, ma non il permesso di circolazione che sostituisce la targhetta apposta previo pagamento dell'ordinaria tassa annuale di lire 10.

Questi provvedimenti doganali segnano un passo notevole verso quel più liberale trattamento concesso dalla Francia, dalla Svizzera, dal Belgio ai ciclisti stranieri; ed è sperabile che vengano adottati con criteri di reciprocità da governi sinora meno correvi come quello d'Austria e più ancora quello di Russia.

LA CLASSIFICA DEI CAMPIONI MONDIALI. — La Commissione sportiva dell'Unione Velocipedistica Francese ha classificato come segue i campioni mondiali del ciclismo:

Fuori serie: Jacquelin, Arend, Major Taylor, Ellegaard.

Prima categoria: Gentel, Howard, Bourrotte, Didier-Nauts, Nossam, Broka, Eros, Ferrari, Bizio, Grogna, Mayer, Mathieu, Prévôt, Domain, Schilling, Cooper, Gougoltz, J.-B. Louvet, Conelli, Singrossi, Gascoyne, Protin, Delau, Milo, Vanoni, Van den Born, Seidl, Jenkins, Pontecchi, Franz Verhayer, Green, Huber, Mac Farland, Momo, Rutt, Jue, Kaeser.

Stayers: Ed. Taylor, Robl, Ross, Baugé,

Bouhours, Tom Linton, Elkes, Constant Huret, Garin, Michael, Miller, Rivierre. UN CONVEGNO CICLISTICO INTERNAZIONALE A VIENNA. — Nel mese di giugno il Touring Club Tedesco terrà un convegno internazionale a Vienna, al quale verranno invitati i soci del nostro Touring C. I.

Questo convegno coinciderà colla corsa automobilistica Parigi-Vienna e nel programma è compresa una gita nella Bosnia e, eventualmente, a Ginevra.

I CAMPIONATI ITALIANI A MILANO. — Mi risulta che i Campionati italiani nel 1902 verranno effettuati sulla pista del Trotter Italiano a Milano.

Ignota, però, è ancora la data: questa verrà stabilita quanto prima dalla direzione dell'U. V. I. dietro esamina delle date avanzate dal Consiglio Direttivo della « Forza e Coraggio ».

IPPICA

ISCRIZIONI. — Si rammenta a tutti gli interessati che alla fine del mese si chiudono le iscrizioni per il Gran Premio di L. 50.000 che la Società del Trotter Italiano indice per il 1904.

COLONEL KUSER IN ITALIA. — Dicesi che le trattative corse tra gli sportivi milanesi L. Beretta e L. Colombo coll'attuale proprietario del famoso Colonel Kuser siano state condotte a termine. Il celebre trattatore ben noto anche in Italia comparirebbe in pubblico per la riunione di Verona.

LE RIUNIONI TORINESI. — La riunione di Torino pare avrà quattro giornate, anziché tre, come in passato. Tra queste va segnalato il Premio Eridano, destinato alle cavalle, che verrà corso come handicap, ed il Premio Stupinigi, ed il Premio Dora che saranno a reclamare. Quest'ultimo però, con felice pensiero, avrà un grosso premio di 5000 lire.

La Società Torinese per le corse dei cavalli ha fissato le sue date per i giorni 29 maggio, 1 e 8 giugno.

Per compiacere al desiderio espresso dalla direzione delle corse di Torino, la direzione della Società Lombarda ha rimangiato il programma della sua ultima giornata, che coincide colla prima di Torino, in modo da escludere affatto la concorrenza dei cavalli e dei fantini. Si avranno dunque in marzo a S. Siro: un piccolo handicap di consolazione, una corsa per fantini italiani, una per cavalli di due anni, una corsa di hacks a vendere, lo steeple chase Castellazzo di 5000 lire, una corsa di handicap ed uno steeple chase per cavalli da caccia.

LO SCIoglimento DELLA SOCIETÀ TORINESE. — La Società Torinese per le corse al trotto ha deliberato nella sua assemblea del 10 corr. di mettersi in liquidazione.

— Il noto campione di concorsi ippici Montebello è stato dal cav. Jean De Micheli ceduto al sig. Alfonso Giovannini. Questi è intenzionato a concorrere con tale ottimo soggetto ai concorsi ippici internazionali di Aix-les-Bains, Spa, Ostenda e Parigi.

— Al meeting di Nizza, del quale pubblichiamo il programma, parteciperanno in larga scala le scuderie italiane di Trotto.

Si fanno i nomi infatti di *Hornelia Wilkes* e *Dixma* della scuderia Gerini, *Saracinesca* del sig. Tamperi; *Arlecchino* e *Domera* di Lady Hambletonian e *Lisippo* e *Fuora II* della scuderia Barbeta.

LA RIUNIONE DI NIZZA. — Primo giorno: giovedì 16 gennaio.

Prix Blondin (st.-ch., a. r.). Fr. 3000. Distanza m. 3400.

Argument (10.000), cas. b., 6 a., da Polemich e Blithe Agnes, cg. 73. Sig. Ch. Liénart (Chapman) 1

Chevalier Pini (5000), m. b., 5 a., cg. 69. Sig. I. Stern (Patton) 2

Radoteuse (5000), f. b. o., s. e., c. g. 69. Sig. E. Fischhof (A. Clay) 3

Décembre (10.000) m. s., 4 a., cg. 68. Sig. R. Périac (F. Bates) 4

L'après (5000), f. b., 6 a., cg. 65. Sig. T. Dugas (Benoist) 0

Kirsch (5000), m. s., 4 a., cg. 62. Sig. A. Damoy Picon (A. Bates) 0

Sadournin (5000), m. s., 6 a., cg. 69. Sig. J. Stern (Alb. Johnson) 0

Doux Pays (10.000), m. b., 5 a., cg. 69. Sig. E. Archdeacon (F. Hall) scart.

Sainte Hélène (10.000), f. b., s. e., cg. 73. Conte E. Turati (Cook) scart.

tato nella curva della pista)

Hécla II (5000), m. b., 5 a., cg. 65. Sin. D. Dorian (Campbell) cad.

Vinto per tre lunghezze, otto lunghezze dal secondo al terzo.

Quota delle scommesse: 3/1 Argument, 7/2 Radoteuse, 4/1 Chevalier Pini, 8/1 Hécla II e Sadournin, 12/1 Sainte Hélène e Kirsch, 16/1 Caprée, 20/1 Doux Pays e Décembre.

Prix d'Essai (st.-ch.). — Fr. 5000. Dist. m. 2400.

Couesdon, m. b. o., 6 a., da Clairon e Cotillon, cg. 71. Conte L. de la Bouteitière (F. Bates) 1

Gela, m. b. o., 4 a., cg. 65. Sig. J.-M. de Goyenèche (Tamin) 2

Carmel II, m. s., 4 a., cg. 65. Sig. Ch. Liénart (Chapman) 3

Mare Laveuse, f. b., 5 a., cg. 68. Sig. G. Aubry (A. Clay) 4

Non piazzati: Siegwart, Saldichar. Scartati: Céréale, Sautoir, Risk, Dolofan. Caduto: Formosa.

Vinto per un'incollatura, quattro lunghezze dal secondo al terzo.

Prix du Conseil Général (siepi). — Franchi 3500. Distanza m. 2800.

Pégase, m. b., 6 a., da Fitz Hampton e La Papillunne, cg. 64. Sig. A. Emond (West) 1

Robo, m. s., 5 a., cg. 64. Principe G. Stourza (Alb. Johnson) 2

Satin II, m. s., 4 a., cg. 60. Sig. E. Duffoure (A. Clay) 3

Non piazzati: Amoureuse, Eplandier II, Floridor II, Le Palladium, Quereleuse, Sainte Claire.

Vinto per una corta testa, dieci lunghezze dal secondo al terzo.

Domenica 19. — Grand Prix de la Ville de Nice (st. ch.) Fr. 100.000, dist. m. 5000. Partenti 21. Arriva primo Gratin (16/1), kg. 72 di M.me Ricotti (Turner) 2° Karapalte (25/1), kg. 65, del Tig. P. Ravaut (L. Bariller); 3° Lierru (12/1), kg. 62, del Sig. H. Jennings (T. Roberts). Fra i non piazzati: Sainte Hélène (12/1), kg. 63 1/2 (Rook).

Vinto per una lunghezza e mezzo.

SCHERMA

PINI IN EUROPA. — Pini è ancora in viaggio per l'Europa e già comincia a far parlare di sé.

Da Las Palmas ha lanciato una sfida a tutti i dilettanti europei a nome del suo allievo Juan Bay, che viaggia con lui e pare che la sfida sia stata raccolta dai francesi Guerrisont e Breitmayer e che l'incontro avvenga nelle sale del Journal verso la fine del mese.

Il giovane schermidore che Pini porta con sé dall'America, è un italiano, figlio di Giovanni Bay, milanese (valeroso combattente indipendenza, maestro di scherma andato a Buenos-Ayres), fece gli studi a Milano, poi tornò in America, ove seguì la scherma sotto la direzione del padre. Si fece fortissimo sotto Pini e al magnifico Jockey-Club vinse il campionato. Di statura regolare, elasticissimo, ha splendido temperamento schermistico.

ASCENSIONE INVERNALE ALLA GRIVOLA (m. 3979). — Il 18 gennaio l'alpinista Ettore Allegra saliva alla Grivola, favorito dal tempo splendido, nonché dalle ottime condizioni della montagna.

Partito a mezzanotte dal villaggio di Valsavaranche raggiungeva la vetta verso le quattro pomeridiane dopo aver lottato contro il freddo e l'enorme quantità di neve ammassata per parecchi metri d'altezza nei sottostanti valloni: da quelle vette era di ritorno a Valsavaranche alle 8 di sera accompagnato dalla guida Dugnè Pietro e dal portatore Dugnè Giovanni.

NUOTO

CIMENTO INVERNALE A MILANO. — Domenica al Restocco Maron ebbe luogo il primo bagno invernale, al quale parteciparono 30 nuotatori. Il percorso era di 250 metri in favore di corrente. Temperatura: aria 8, acqua 6°. Parteciparono al cimento i signori Cantù G., Pagani I., Colombo G., Perlo E., Bardelli A., Pogliani M., Mariani E., Santoni G., Bono P., Berretta A., Rocchi L., Salvaglio A., tutti della fiorentina società del Rari Nantes di Milano. Eros G., Bressan A., Piazza della Nettuno. Nai G. e Nai juniore, Cermesoni C., Parozzi E., Isenabè P. e Isenabè F., Radici E., Dugnoni O., Firpi A. della società Stige. Marcora R., Volpi C., della Pro Milano. Zanatti E. della Sezione Sport Filo Cantantini. Cervini A. del Club Polistico. Martignani F. di Broni, Venturini L. di Padova.

FOOT BALL

LE DATE PER LA MEDAGLIA DEL RE. — Questa importantissima gara di foot-ball si effettuerà quanto prima.

Il Comitato di giuoco del « Milan Cricket and Foot-ball Club », preso cognizione delle iscrizioni pervenute per questa prova ha deciso che:

Domenica 9 febbraio avrà luogo un match eliminatorio tra il « Milan Club » e la « Mediolanum » al Trotter Italiano.

Domenica 16 e domenica 23 si effettueranno la semifinale e la finale che metteranno alle prese il team vincitore di Milano colle squadre di Torino e di Genova.

E' lasciato in facoltà del « Genoa Club » e dell'« Andrea Doria » di tenere il loro match eliminatorio a Genova sul terreno di Ponte Carrega, sia domenica 2 che domenica 9 febbraio.

A PONTE CARREGA (Genova). — Domenica 19 ebbe luogo sulla pista di Ponte Carrega una interessante partita fra il 1° team del Genoa Cricket and Football Club, e la squadra dell'Andrea Doria. La vittoria rimase ai bravi giocatori del Genoa Club, con goals 5 a zero.

PATTINAGGIO

— Si sono disputati nei giorni 18-19 gennaio a Davos Platz (Svizzera). Il norvegese Gundersen ha vinto la gara di 500 metri impiegando 46" 2/5; nella prova di 5000 metri riuscì primo Schwartz in 8' 51" 1/5. Lo stesso pattinatore fu dichiarato campione d'Europa guadagnando la prova di 1500 metri in 2' 26" e quella di 10.000 metri in 18 9".

INAUGURAZIONE DELLA SOCIETÀ DEI PATTINATORI DI SAVIGLIANO. — Domenica, 19, alle 16,30, ebbe luogo l'inaugurazione della Società dei pattinatori.

La ghiacciaia è sita in prossimità alla Stazione. Vi fu discreto concorso di signorine.

I pattinatori intendono, per un altro anno, cambiare con un'altra vastissima ghiacciaia. Verrà eretto un châlet e preparato un locale per gli altri divertimenti.

Intanto fra i Soci si stanno progettando grandi feste per quest'anno, nel recinto della Società, ove vi saranno partite e riunioni fra tutti i rami di sport.

SPORT PEDESTRE

UNA SCOMMESSA DI 5000 LIRE. — A Verona, tra due gentiluomini è corsa una scommessa di lire 5000 per la quale uno dei concorrenti si è impegnato a compiere in un'ora e mezza 60 giri del confine esteriore di quel anfiteatro romano.

Questa prova avrà luogo a giorni.

AUDAX

LA MARCIA DEI 500 KILOMETRI. — Nell'adunanza tenuta venerdì presso la sezione di Milano coll'intervento della rappresentanza degli Audax torinesi e bolognesi, venne deliberato il percorso della Gran Marcia dei 500 km. che dovrà finire a Torino e che si farà probabilmente sul percorso Milano-Verona-Modena-Piacenza-Alessandria-Torino (kilometri 530). La data, 18-19 maggio.

FOTOGRAFIA

PER LA MOSTRA FOTOGRAFICA A TORINO. — Come i nostri lettori sapranno a Torino si terrà nell'aprile prossimo un'Esposizione fotografica annessa alla grande Mostra d'Arte moderna e di Sport. Le iscrizioni chiusero il 20 corr. hanno dato un numero insperato di espositori e tutto lascia credere in un completo successo di questa iniziativa, di cui il nostro giornale si occuperà a suo tempo diffusamente.

VARIE

NUOVA SOCIETÀ SPORTIVA. — Ci scrivono da Pisa, 21. — I soci della Federazione « Corda Fratres » si sono riuniti in una sala dell'Università sotto la presidenza del Prof. Guglielmo Romiti.

Gli intervenuti deliberarono di costituire un Circolo Universitario Sportivo, che raccolga tutti i rami dello sport.

PERSONALIA

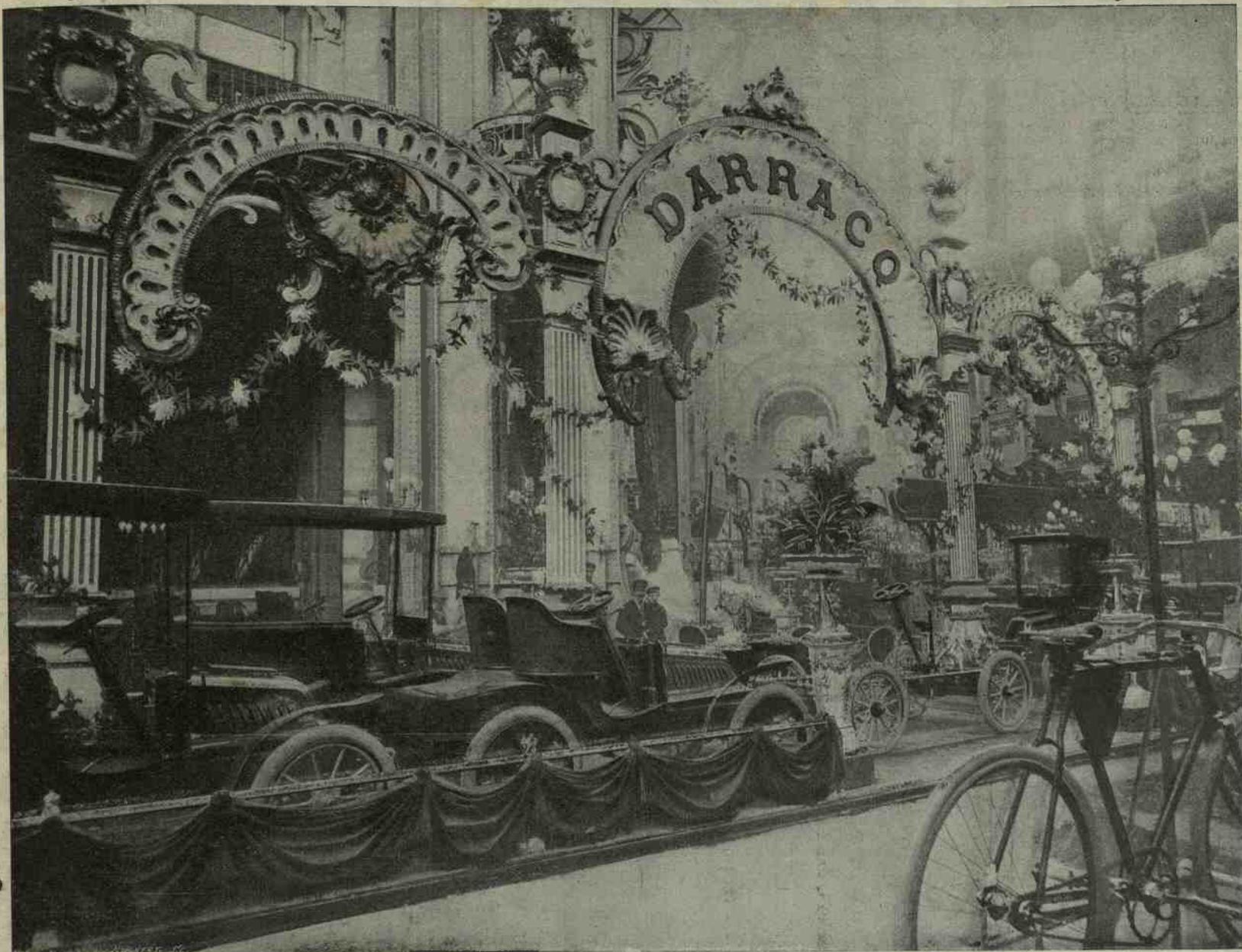
— La famiglia dell'egregio amico nostro comm. Alberto Rignano, presidente dell'Unione Automobilistica Veneta di Padova è stata in questi giorni allietata da una lieta festa domestica.

La sua gentil signorina Luisa, un fiore delicato di bellezza e di bontà, è andata sposa al tenente Max Todesco della batteria a cavallo.

Alla coppia gentile, all'egregio commendatore Alberto Rignano e alla consorte baronessa Treves de Bonfilii gli augurii migliori della Stampa Sportiva.

— È morto a Napoli il Maestro di scherma E. Basileone, l'inventore del noto bottone marcatore.

AUDASSO PAOLO gerente responsabile.



STAND della Casa DARRACQ all'Esposizione di Parigi (1° PREMIO D'ELEGANZA)

TORINO - Via Maria Vittoria, 16 - TORINO

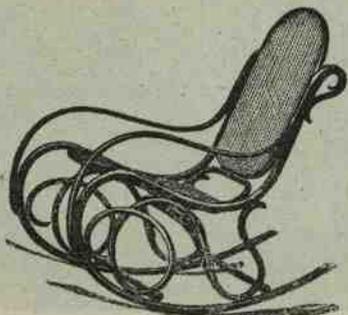
E. ALLOGGI

Unico Deposito

Mobili di Legno curvato

delle rinomate Fabbriche

THONET

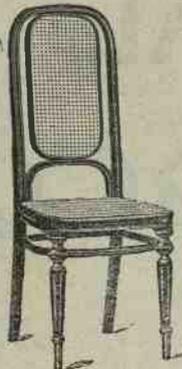


Assortimento di oltre 500 Modelli

MOBILI

per uso Famiglie, Stabilimenti,
Uffici, Circoli, Istituti, ecc.

☛ Mobili speciali per Bambini ☛



Macchina da scrivere

“ IDEAL ”

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

Rappresentante Generale E. WEHRHEIM, Torino.



FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL
SANGUE

NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale
da Tavola



La Réclame è l'indice
vero della potenzialità di una
Ditta.

Fra tutte le Réclames
la più conveniente è quella
della

Stampa Sportiva
Tiratura 50.000 copie

L'Abbonamento alla Stampa Sportiva costa Lire 5 all'anno

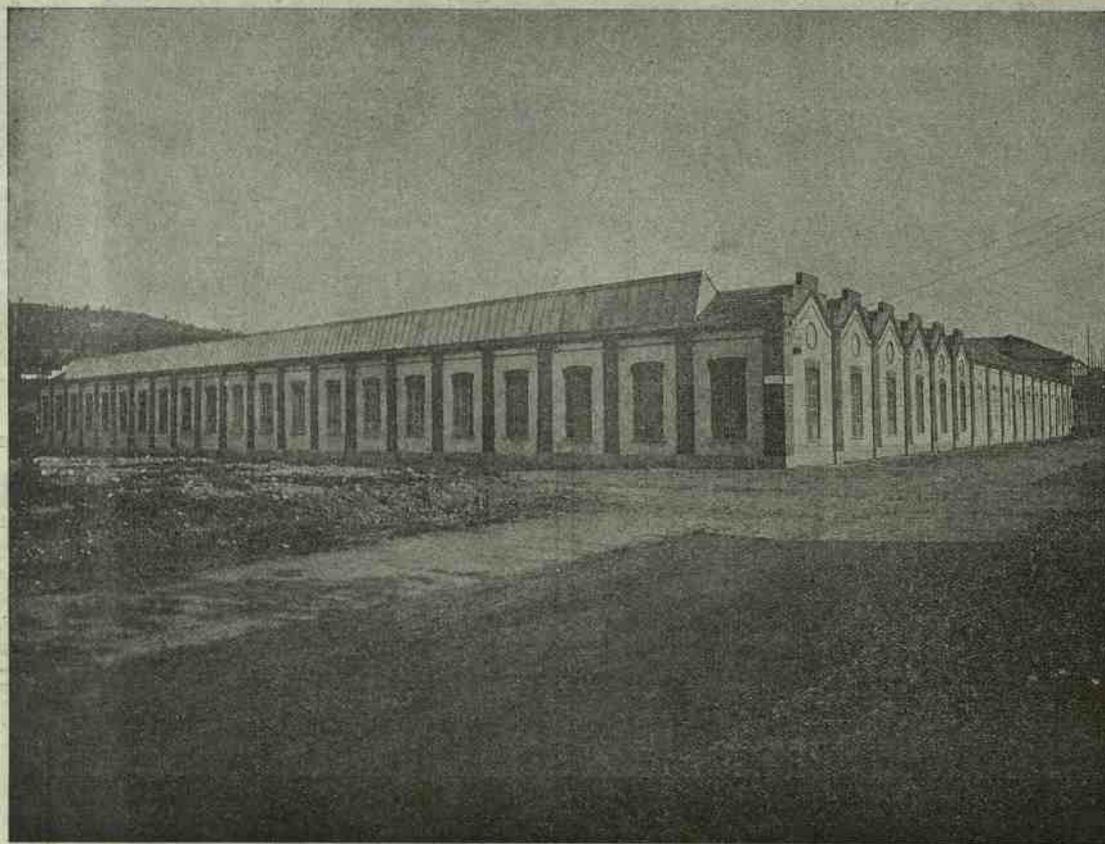
La Fabbrica Italiana

DI

AUTOMOBILI

Società Anonima - Capitale L. 800,000 int. versato

TORINO - *Corso Dante, 35-37* - TORINO



Veduta dello Stabilimento.

VEETTURE LEGGERE

nuovi tipi 1902

con motore da 8, 12 e 24 cavalli