

LA STAMPA

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

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

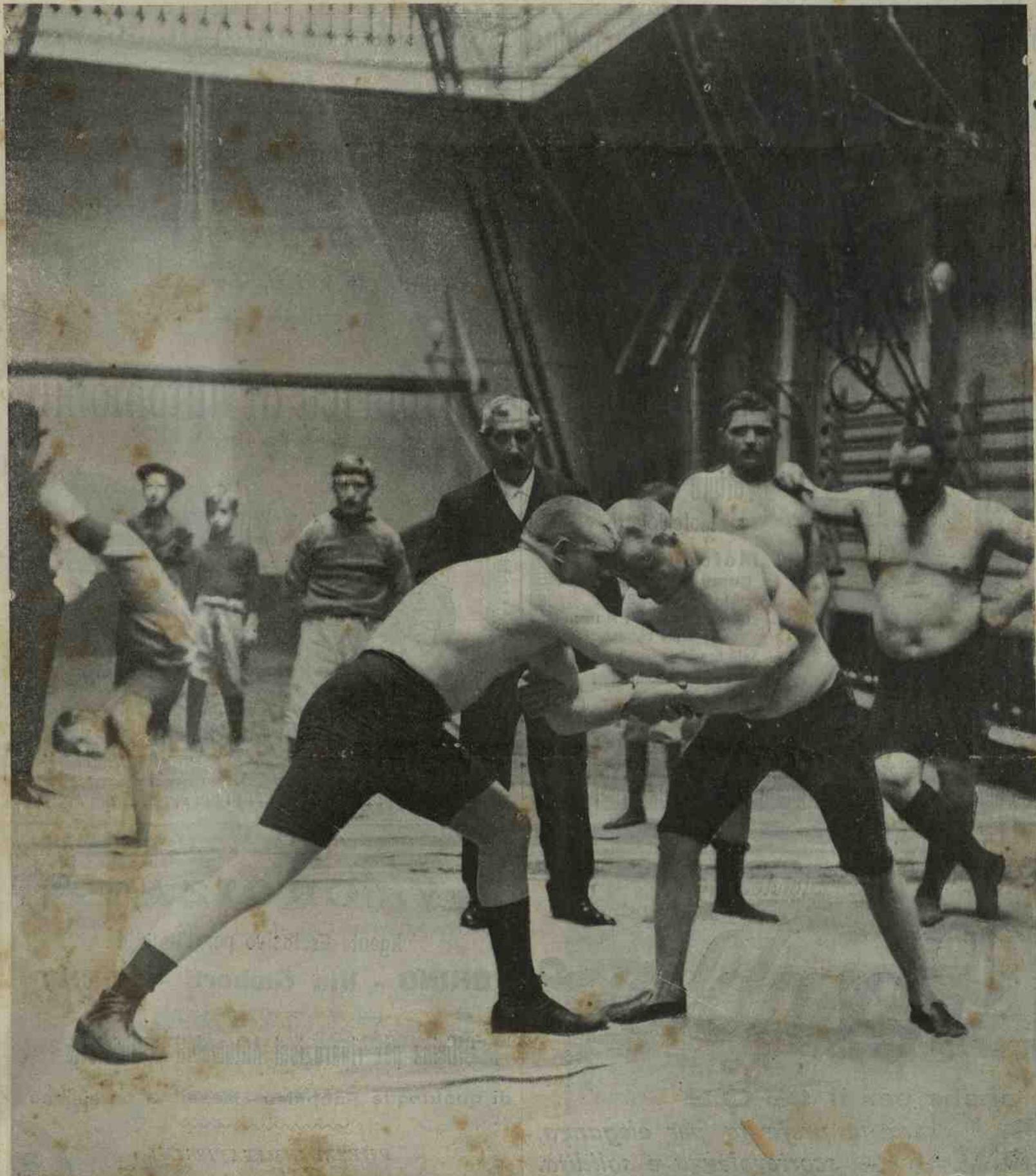
(Conto corrente colla Posta).

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



Per la finale del IV Campionato mondiale di lotta a Parigi - Un assalto tra due favoriti.

Ai lettori,

Eccovi, o cortesi lettori, il primo numero del nostro giornale, che noi presentiamo al vostro giudizio e raccomandiamo al vostro favore sotto gli auspici del giornale politico quotidiano La Stampa, che ne fa il suo supplemento settimanale illustrato e dei giornali l'Italia Sportiva (ex Bicieletta) di Milano e l'Automobile di Torino, dell'avviamento dei quali noi ci varremo.

Quali siano le intenzioni che ci hanno animato nel dar vita a questo giornale, che crea in Italia un tipo di

periodico sportivo finora sconosciuto, meglio che le nostre descrizioni e le nostre promesse, lo dicano i fatti e l'indirizzo che fin da questo primo numero La Stampa Sportiva assume.

Dare un completo quadro di tutti gli avvenimenti di cui è ricca l'odierna attività sportiva italiana ed estera, illustrandone copiosamente i più notevoli, interessare e divertire, discutere e scherzare, conservandoci sempre indipendenti ed imparziali, sereni e cortesi, ecco il nostro intento, ecco la nostra meta.

La Stampa Sportiva uscirà settimanalmente ogni domenica, in 16 pagine riccamente illustrate e avrà fra i suoi

collaboratori le più note personalità del mondo sportivo italiano.

Ogni numero costa cent. 10 e l'abbonamento annuo

DI LIRE 5

dà diritto a tutti i nostri abbonati di concorrere all'estrazione a sorte di quattro ricchi premi intorno cui daremo dettagli nel nostro prossimo numero.

Avvertiamo intanto quei cortesi lettori che volessero incoraggiarci col loro appoggio, iscrivendosi fra i nostri abbonati, che le rimesse di Lire cinque si ricevono alla nostra Amministrazione in Torino, piazza Solferino, 20.

La Direzione.

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.



Vetture - Vetturette
Motoeielette

Motori staccati
(Sistema Rosselli-Castellazzi)
1, 2, 4, 7, 12, 24 HP
raffreddamento ad alette a ad acqua
con pompe, regolatori
Sale Esposizione - Accessori
Carica Accumulatori

ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI

Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretto, 2

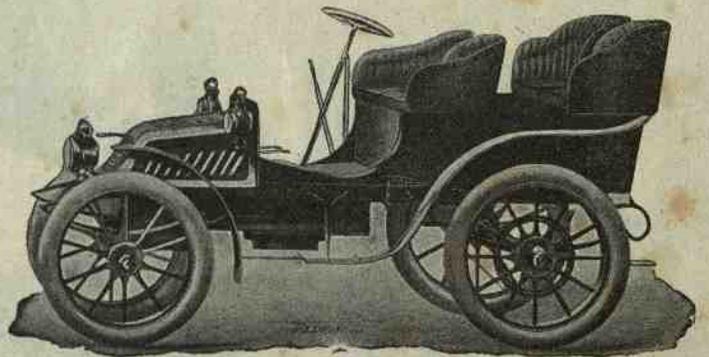
— ★ Cataloghi a richiesta ★ —

Fratelli CEIRANO

TORINO

Corso Vittorio Emanuele, n. 9

Fabbrica di Automobili



Catalogo Gratis a richiesta

La Bicieletta

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 e Bicielette

di qualunque Fabbrica - Massima precisione

PREZZI LIMITATISSIMI

Il IV Campionato Mondiale

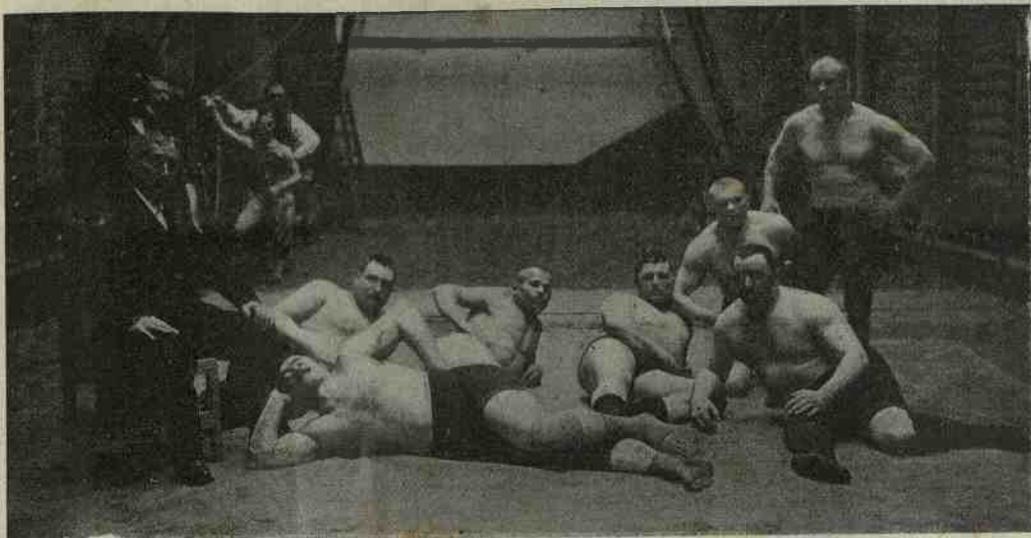
di Lotta a Parigi

Si deve allo sport, e per esso ai suoi organi di propaganda: i giornali sportivi, il meraviglioso sviluppo avuto in questi ultimi tempi dell'esercizio della lotta che, lasciata la tenda del saltimbanco, ha riguadagnato quel posto d'onore fra gli esercizi ginnastici che ebbe in un lontano passato e che gli è dovuto per l'azione benefica e sana che esercita sulla costituzione fisica dell'individuo.

Infatti fu solo dopo il primo campionato mondiale di lotta, che il nostro collega in giornalismo sportivo M. de Lucenski organizzava per la prima volta nel 1898 a Parigi, che l'attenzione e l'interesse del pubblico e

lotta si è diffusa anche da noi in Italia, come in altri paesi, ed anche fra noi non sono rari gli assalti interessanti e i buoni campioni di questo esercizio. E fra qualche giorno (22-26), ad Alessandria si disputerà il Campionato italiano di lotta.

La lotta secondo i metodi praticati oggi giorno non è che una pallida immagine di quella che si faceva nei ludi sportivi di Grecia e nelle arene di Roma. Il metodo greco-romano, a cui a torto si crede informata la lotta moderna, non è più praticato che dai turchi, i quali appunto come gli antichi ungono il loro corpo e ammettono qualunque colpo, non mirando che al



UNA SIESTA.

degli *sportsmen* si fermarono su questo esercizio fisico, che è fra i più belli e certamente quello che della forza fisica dà la misura migliore e più completa.

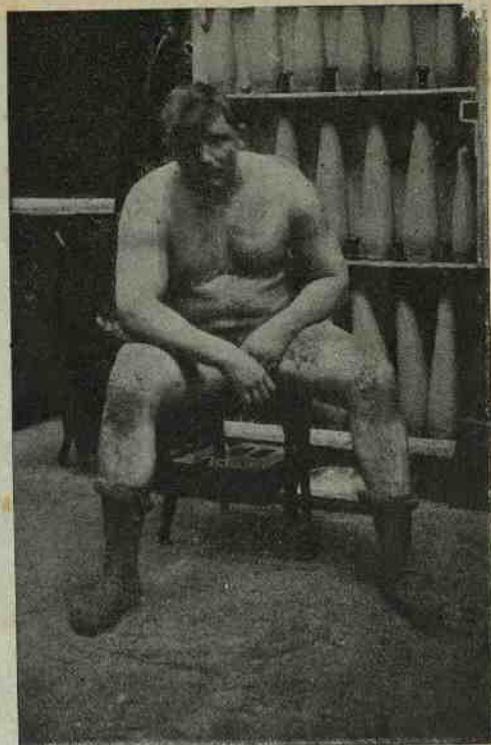
**

Dal 1898 Parigi, la grande metropoli dello sport mondiale, è ogni anno spettatrice del campionato mondiale di lotta, al quale accorrono i migliori campioni, che si disputano fra la più viva curiosità e interesse di un pubblico sempre numeroso l'ambito primato. E sull'esempio di Parigi la passione per la

fiè unico e primo, quello di atterrare l'avversario, e, atterratolo, costringerlo con qualunque mezzo ad appoggiare le spalle al tappeto.

La lotta greco-romana, alla quale si avvicina pure il sistema di lotta degli Svizzeri, ammette quindi qualunque colpo, mentre invece il metodo generalmente adottato nella lotta moderna, che noi chiamiamo metodo francese e che i francesi chiamano *bordolese*, ha una giusta limitazione di colpi, destinata a rendere meno brutale e pericolosi gli assalti.

Il nome di *bordolese* viene appunto al metodo dai campioni che ha dato alla lotta la regione di Bor-



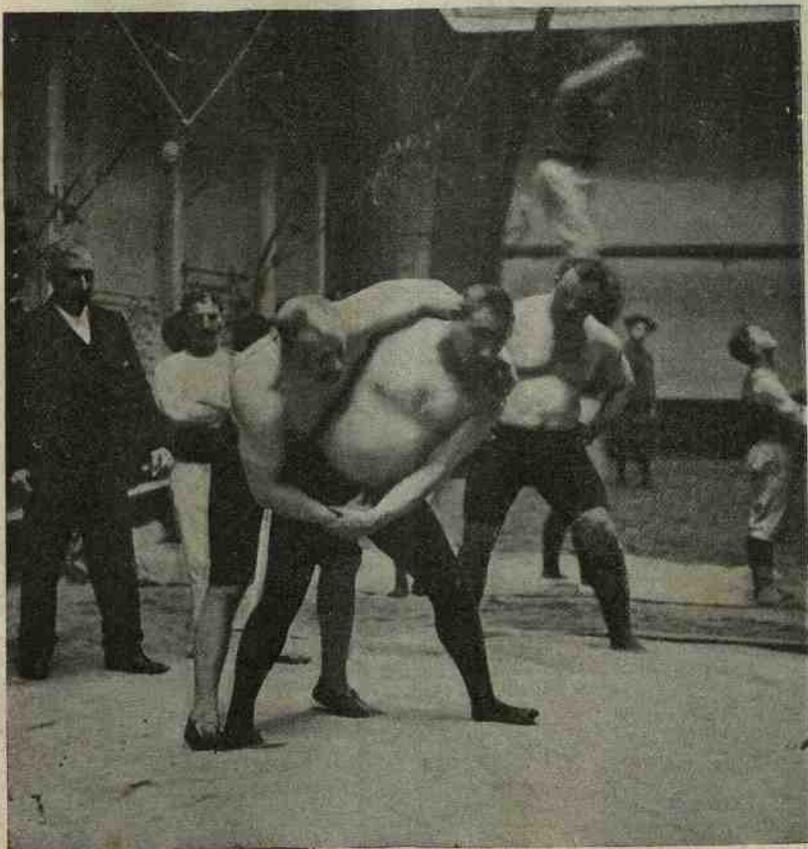
RAOUL LE BOUCHER dopo la finale.

deaux, campioni a cui si devono i più ingegnosi colpi oggi conosciuti.

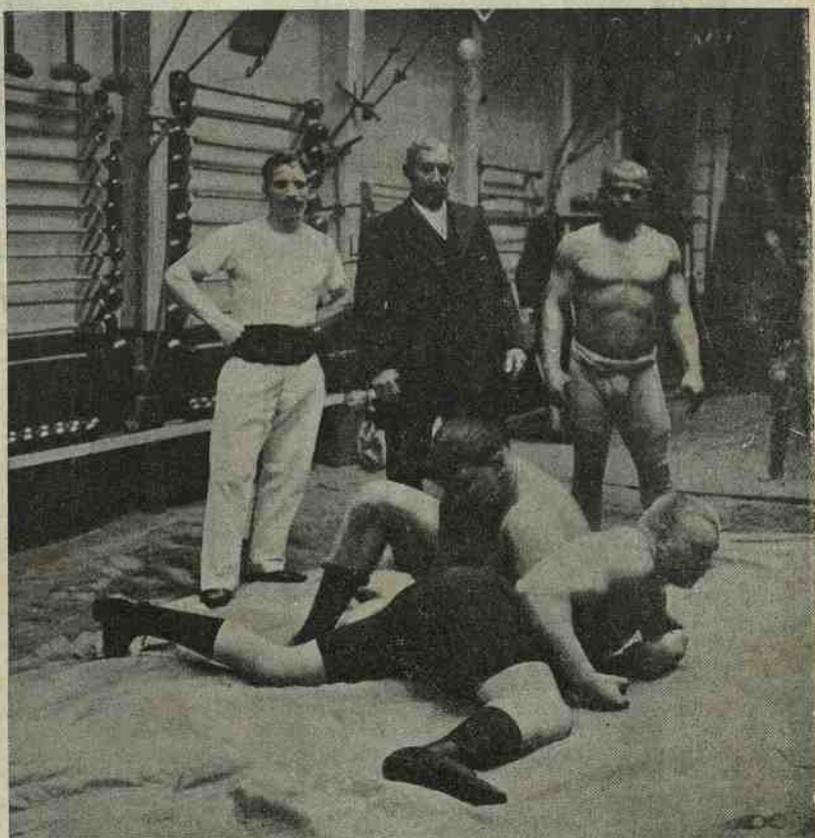
**

Nelle gare di campionato mondiale che si sono disputate a Parigi in questi quattro anni, la vittoria arrise nel 1898 a Paul Pons (francese), 2° Pytlasinski (russo); nel 1899 fu primo il turco Kara Ahmed, 2° Laurent le Beaucairois (francese); nel 1900 Laurent le Beaucairois vinse il titolo di campione, e risultò primo nella categoria pesi massimi, mentre Constant le Boucher (vincitore della categoria pesi leggeri) risultava secondo.

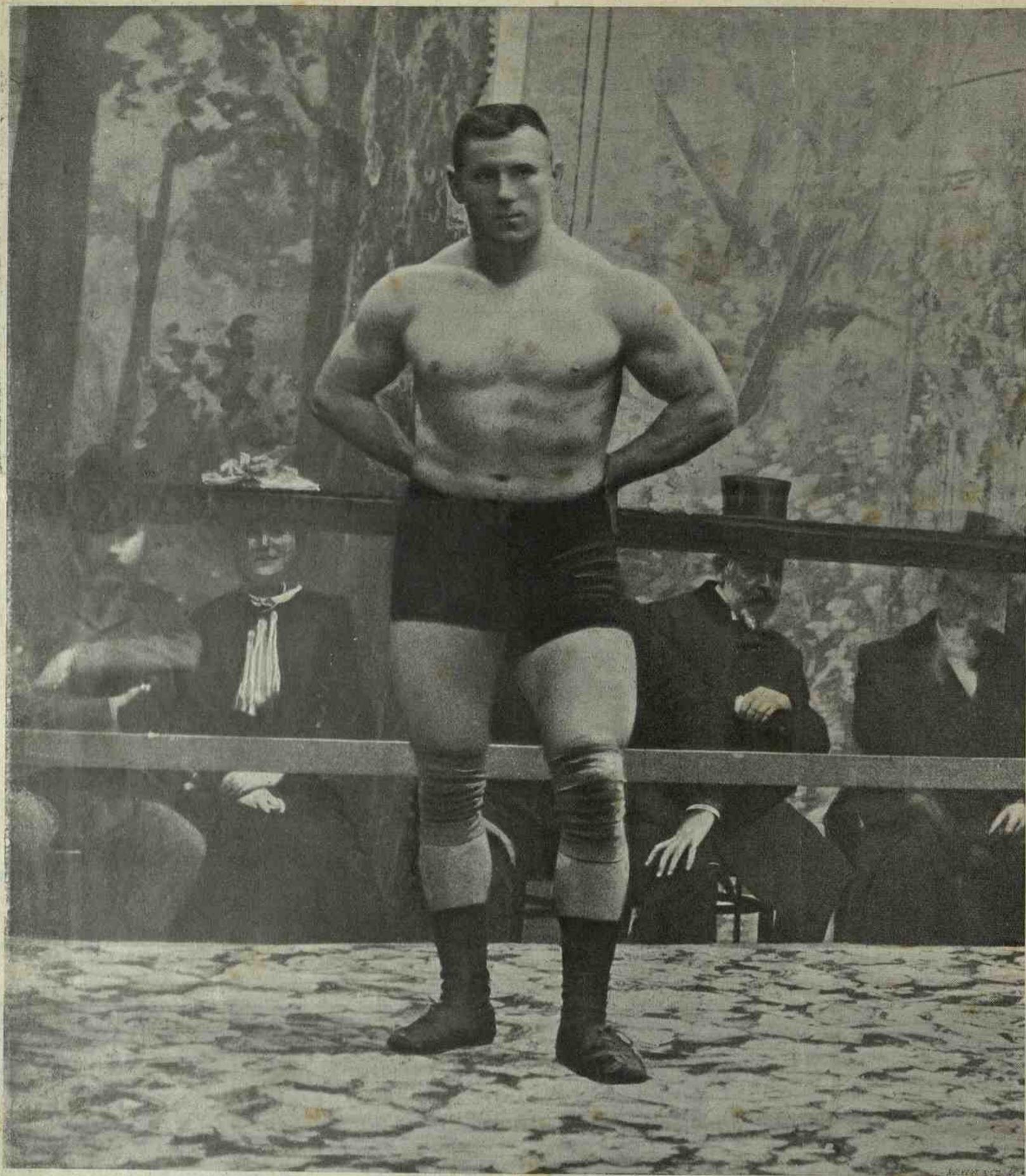
Quest'anno il campionato mondiale incominciò il 6 novembre e i concorrenti sommavano a ben 110, di cui 70 nella categoria pesi leggeri e 40 in quella pesi massimi, e non finiva che il 20 dicembre scorso colla vittoria del russo Hackenschmidt, che dopo aver vinto la sua categoria dei pesi massimi, batteva Constant le Boucher (vincitore della categoria pesi minimi) assicurandosi il titolo di campione accompagnato dalla rispettabile somma di franchi 3000; 2° nella categoria pesi massimi risultò Raoul le Boucher; 3° Omer le Bouillon; 4° Kock. Nella categoria pesi minimi: 1° Constant le Boucher, 2° Hitzler, 3° Vervet, 4° Gambier.



UN GIRO D'ANCA A TERRA (Dierich-Van den Berg).



UN COLPO DI CINTURA DI RAOUL LE BOUCHER A VAN DEN BERG.



HACKENSCHMIDT - Campione mondiale di lotta.

SCHERMA

Attraverso le saie di scherma d'Italia

Alla Società del Giardino di Milano

Rivedere le vecchie e care conoscenze ormai celebri nel mondo delle armi, ed altri che lasciati principianti potrebbero ora *rifilarmi un solenne cappotto*, conoscere le nuove celebrità ed assistere al sorgere di nuove speranze schermistiche; incoraggiare colla lode o spronare colla critica gli uni e gli altri a seconda dei casi, era un compito che sorrideva troppo al cuore ed alla mente di un vecchio schermidore, quale io sono, perchè non ne accettassi, lusingato, l'incarico.

È perciò che nelle mie peregrinazioni nel bel regno d'Italia, farò una visitina a tutte le sale di scherma e ne scriverò alla meglio qualche cosa, su questo giornale, sorto così opportunamente a sostegno della nostra vita sportiva.

E giacchè ora sono a Milano, da Milano comincio, da questa grande e bella città, che anche in mezzo alla febbrile attività delle sue industrie e del suo commercio sa trovar il tempo per conquistarsi un sì bel posto nel mondo sportivo.

La scherma che si fa qua è in prevalenza *Radaelliana*; nè potrebbe essere altrimenti qua dove fioriva la vecchia e gloriosa scuola, la cui benefica influenza, vogliono o non vogliono i suoi detrattori, si fa sempre sentire in Italia, ed è gloriosamente sentita anche all'estero. Le principali società schermistiche di questa città adottano quasi tutte dei principii Radaelliani, specialmente per la sciabola.

Fra tutte queste società e sale d'armi, la più anziana è certamente la *Società di scherma del «Giardino»*, che occupa anche uno dei primissimi posti fra le consorelle d'Italia, per l'imponenza e la vastità dei locali, muniti di tutto il *confort* moderno, per il numero e la qualità dei soci, scelti con encomiabile severità, per la valentia dei maestri e per l'eletta schiera di schermidori che conta nel suo seno. Questa Società è sorta appunto nel 1874 dalla fusione delle Scuole Citterio e Radaelli. Gli schermidori d'allora rammentano sempre

con entusiasmo le splendide feste d'armi che seppero dare nel gran salone dei Giardini Pubblici.

E da quell'epoca fu un continuo succedersi di tornei, di gare, di feste d'armi organizzate splendidamente e senza risparmi dalla fiorente Società. Nel 1881 bandì un primo gran torneo internazionale che riescì importantissimo. Vi accorsero le prime lame d'Italia e di Europa. Basti rammentare i maestri francesi Ayat-Chunderlau, Ruzè ed il tedesco Hardt; i maestri italiani Rossi, Pecoraro, Arista, Foresto Paoli, Masaniello, De Marinis, ed altri fra i più valenti. La Società del Giardino ebbe per insegnanti, fin dal suo sorgere, alcuni fra i più approvati maestri d'arme d'Italia, il Lopez, il Citterio ed il Rossi, e per presidenti personalità spiccate come l'on. Emilio Conti, il conte Giulio Belinzaghi, già sindaco di Milano, l'avv. cavaliere Broglio, ed il conte avv. Iro Bonzi.

Attualmente la presiede quell'egregio gentiluomo che è il cav. Binda ed ha quattro maestri: Il cav. Rossi maestro, direttore, così noto nel mondo schermistico, come maestro, come schermitore e come trattatista, che non ha bisogno di presentazioni; l'intelligente quanto modesto M^o Corsini e due maestri assaltanti

che vengono scelti a turno fra gl'istruttori militari qui di guarnigione. Ottimo sistema che permette ai dilettanti un'eccellente pratica d'assalto cambiando opportunamente di mano.

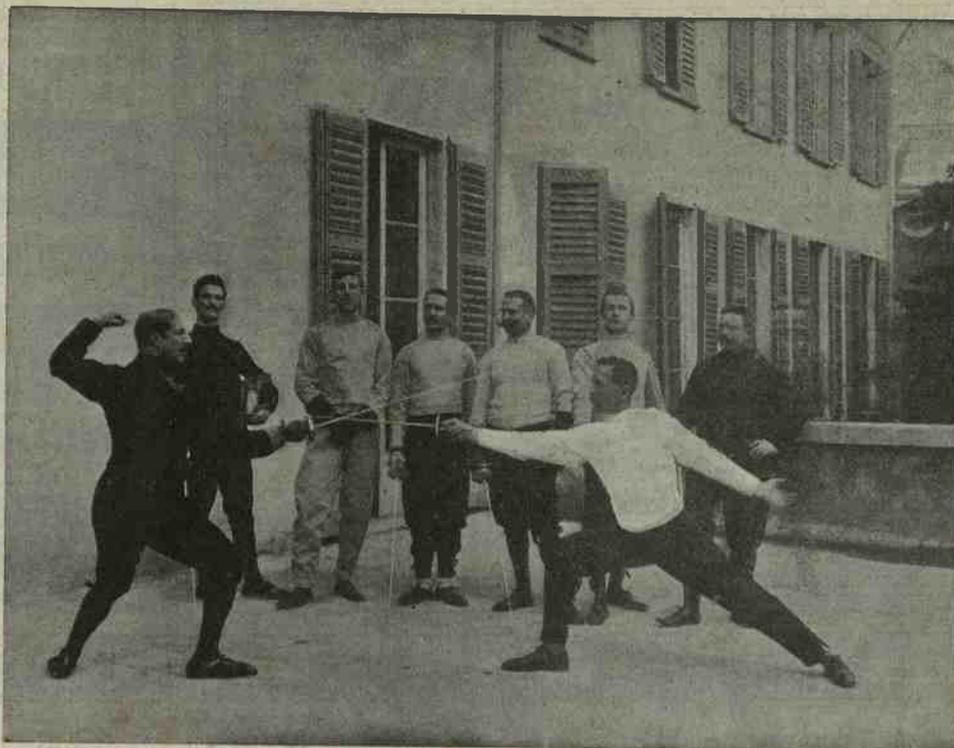
Si può dire poi che non passa da Milano una nobilitazione schermistica, senza ricevere la cortese ospitalità della « Società del Giardino », e lasciare nelle sue vaste e belle sale d'armi il ricordo di qualche assalto importante.

Anche ultimamente ricordo, con vera compiacenza, gli assalti emozionanti di Pini e dei suoi quattro allievi ufficiali argentini, di Greco, di Sartori, di Desmedt, ecc. coi maestri e gli allievi della fiorentina Società. Anzi di un assalto fra Pini e Rossi posso mandarvi una fotografia assolutamente inedita, presa appositamente nei locali del circolo dal noto fotografo G. B. Ganzini.

Si capisce che con tali insegnanti e con tali esempi i buoni schermatori non possono mancare. Ve ne è una squadra numerosa e fra i più distinti noto i signori Giulio Parravicino, sciatolatore velocissimo quanto corretto; ing. Giulio Balossi, una forte spada dai mezzi potenti; il dottor Rossi Giacomo, l'ing. Giulio Valerio, Eug. Brambilla, conte Porro-Zanetto Brambilla, il marchese Frascati ed il figlio Ippolito, il senatore Ettore Ponti, avv. Giuseppe Castelli, ing. Foidelli, ingegnere Silo, dottor Rosari, conte Goli, onor. avv. Boneschi, onor. Emilio Conti, Erminio Gessner, Alberto Meyer, nobile Enrico Porta Spinola, Edoardo Calabresi, G. B. Ferraris, signor Piantanida Luigi, nobile dottor Sertoli, ecc.

È da questa eletta schiera di gentiluomini e di schermatori che la scherma italiana aspetta nuovo lustro di feste d'armi, ed il nuovo giornale, son certo, ne appoggerà ben lieto ogni nobile iniziativa.

BALDO.



Un assalto fra i maestri Pini e Rossi alla Società del Giardino di Milano. (Fot. Ganzini-Milano)

SPINONI ITALIANI E SPINONI ESTERI

Lo spinone (o restone) italiano è, o meglio era, un cane la cui razza, oriunda dalle Alpi, si propagò più specialmente nelle regioni piemontesi e lombarde, spingendosi con qualche campione, abbastanza raro, nel Veneto ed in Toscana. Cane adatto ad ogni genere di caccia, di olfatto e di qualità venatorie impareggiabili, non è riuscito ad essere *propheta in patria*, forse perchè non lo si stimò nè apprezzò mai tanto, quanto allora che cominciò a divenire più raro tendendo quasi a scomparire. Infatti vi fu un'epoca nella quale un vero tipo di spinone era pressochè introvabile sia nel natio Piemonte, sia nella vicina Lombardia; e, se di quando in quando saltava fuori un campione dell'antico stampo, non era certamente per cure di allevamento (chi parlava mai d'allevamento quarant'anni fa nell'Alta Italia?), ma per la tenacia della razza, tetragona in talune caratteristiche, ad ogni più inconsulto incrocio. Ma erano cotesti dei casi affatto individuali, dei quali, per giunta, poco o nulla si tentava di profittare per ricostituire la razza mediante accoppiamenti razionali e con intelligenti selezioni.

Vi fu chi scrisse non essere lo spinone un bel

cane (!?). — Se per bel cane si intende il cane da salotto, dal pelo liscio, lucente, pettinato, dalle movenze delicate e gentili, oh! certo lo spinone passa nel novero delle brutte bestie; ma, se si considerano la quadratura delle forme rivelante una immensa vigoria, la serietà dello sguardo mai disgiunta nell'occhio ocreo da una intelligente bontà, bisogna pur convenire che di bellezze speciali non manca il cane spinone. Era ottimo alla caccia, ed era bello, adunque; e però non si spiega l'incuria che lasciò estinguere, o quasi, una razza la quale pareva fatta apposta per le caccie generiche delle nostre regioni. Fra i rododendri al monte, nelle stoppie delle risaie, al sollione agostano come al gelo invernale era sempre lo stesso cane attento, intelligente, resistente, instancabile. Pure, malgrado le sue buone qualità, non ebbe fortuna in patria, ove si spargono ora lagrime di cocodrillo sulla sua perdita e si spreca tempo e danaro per rifare quello che si lasciò disfare.

Ma — negata agli animali domestici la facoltà di una emigrazione spontanea — vi fu oltr'alpe chi pensò a mettere tutte le bellezze tipiche e le ottime qualità venatorie del povero paria piemontese a contributo di razze estere congeneri a pelo ruvido o quasi; e l'emigrazione si è compiuta *quand même*, ma a profitto altrui e non nostro. Ancora cinque o sei anni or sono il Boulay interessava ripetutamente il nostro egregio concittadino, comm. Filippo Vignola, amante appassionato ed intelligente cultore delle razze canine indigene, perchè gli trovasse « dei tipi di spinoni piemontesi a dar sangue, vigore, forma, resistenza e « ruvidezza di pelo ai suoi *griffons* ». E non altrimenti ha fatto in origine il Korthals per creare i suoi *Stielharigers*. Quando poi qualche campione di spinone estero venne presentato alle Mostre italiane, figurando, ciò s'intende, nelle sezioni estere, si sentirono le esclamazioni degli intelligenti che riconobbero in quello la marca di... fabbrica italiana.

Non a titolo di curiosità, ma per dimostrare come tralignarono da noi gli spinoni e quanto abbiano profittato della nostra razza gli stranieri, produciamo i ritratti di Tell I° e di Bob. Questo appartiene al conte Paolo Gazzelli di Rossana, quello al sig. P. Visconti.

Tell è un bel cane, primo premio all'Esposizione 1900 di Milano e secondo premio alla gara di Varese dello stesso anno, ma se conserva ancora buona la struttura dell'antico spinone, tradisce troppo evidentemente nel pelo e nel colore del manto il sangue del *griffon* e non si potrebbe classificarlo fra gli spinoni.

Bob, figlio di Pluton of Plessiel e di Gilla of Roosbeek, cioè di crigine straniera, è tutto quanto di più spinone italiano si possa trovare oggidì, sia per la forma, sia per la statura, sia per lo splendido manto rano-marrone, sia per certe sue speciali andature sul terreno di caccia.

Ed ora, che nell'Esposizione, indetta dal Kennel-Club Italiano, tenutasi a Milano nel 1901, si è constatato un aumento di numero e di qualità dei nostri spinoni per merito di taluni intelligenti allevatori, credo non cada in terreno improduttivo il consiglio



Bob — Spinone del conte Paolo Gazzelli di Rossana.

di ricorrere al sangue straniero per far rientrare in casa nostra quello che ci fu portato via. Correggansi nei nostri spinoni la deficienza di statura, la morbidezza del pelo (questo non deve esser setola di cinghiale, ma non essere morbido, nè *soyeux*), la mancanza o la soverchia abbondanza di peli lunghi alle orecchie ed altre piccole mende di minor conto: si prenda cioè dagli spinoni tedeschi e francesi a pelo ruvido quelle tipiche caratteristiche che aveva l'antica nostra razza, il che si otterrà non difficilmente con ragionali accoppiamenti ed intelligenti selezioni, e noi ammireremo fra pochissimi anni la ricostituzione perfetta dello spinone italiano.

J. DI TORAZZO.



Tell I° del signor P. Visconti.

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

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL
SANGUE

NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale
da Tavola



... Grandioso
Assortimento

in Gomme, Materiale
ed Accessori
per Velocipedi
ed Automobili

GOMME PNEUMATICHE
.. di primarie Marche

MONOPOL
PNEUMATIC
(Marca Mondiale)

Corrado Frera & C.

... MILANO ...
Via Torino, 14-16

ISOTTA FRASCHINI & C.

Via Francesco Melzi, 3 • MILANO • Via Francesco Melzi, 3

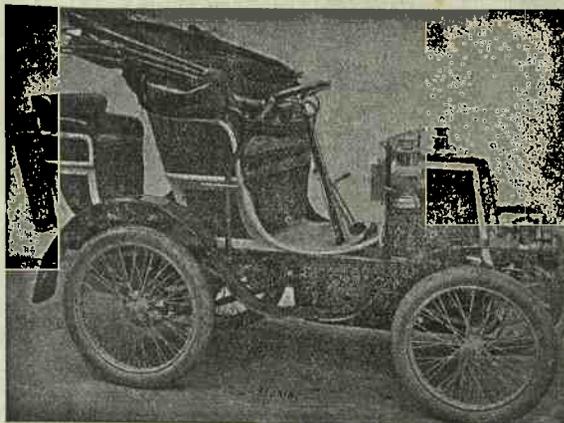
Vetture leggere da 6¹/₂, 8, 12 HP

Motore 12 HP 2 cilindri

Regolatore automatico

TRASMISSIONE DIRETTA

TRE VELOCITÀ



Carrozzeria di lusso

Tipi da viaggio e da corsa

Forme Tonneaux,

Spider, Limousine, ecc.

Indirizzo telegrafico: **Automobili - Milano** — Telefono n. 24-39.

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

MORS, di Parigi - Vetture, tipo 1902, da viaggio, motore 4 cilindri da 8, 12, 15 HP.
Vetture da corsa da 28, 40, 50, 60 HP.

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

ASTER, di Saint-Denis - Motori da 6¹/₂, 9 HP a un cilindro.
Motori da 8 e 12 HP a due cilindri con regolatore.

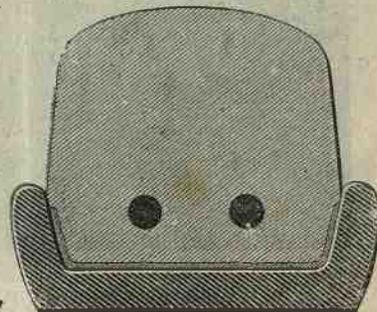
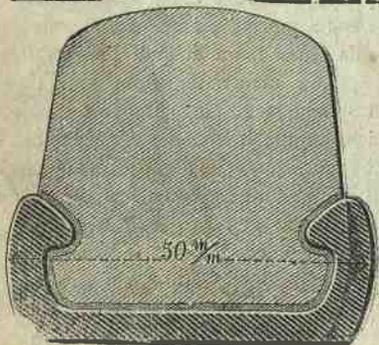
MAISON S.T. TALBOT

Gomme piene per Carrozze

Pneumatici per Automobili

Pattini pneumatici per Cavalli

CASA DI MILANO - 46, Foro Bonaparte.



Fra le Belve

Fra le imprese che più hanno lusingato e lusingano la vanità dell'uomo, è certamente quella di avere in sua balia e piegati al suo volere quei terribili animali feroci, che nelle sabbie dei deserti e nel folto delle foreste spadroneggiano da tiranni, come l'uomo da signore dispotico comanda sul resto del mondo.



E questo desiderio, rimasto insoddisfatto fin quando i gladiatori colla sola forza del muscolo affrontavano le fiere nei circhi romani, doveva invece essere appagato quando contro la forza bruta e gli istinti feroci, l'uomo contrappose il suo studio sapiente e la sua astuzia raffinata.

E così le terribili fiere, incubo dei nostri sogni infantili, terrore dei viaggiatori che devono affrontarle in campo aperto, sono oggi ridotte strumenti di trastullo e di divertimento, rinchiusi entro i confini di strette gabbie, tremanti sotto lo sguardo e la frusta del domatore, e disposte ad eseguire tutti quei salti e quelle capriole che erano prima privilegio dei bravi clowns!

Les dieux s'en vont!

..

Ma chi curiosamente osserva uno spettacolo di un serraglio, non imagina certamente a prezzo di quanto lavoro, di quale studio, di quale pericolo si siano piegati quei leoni, quelle tigri, quegli orsi alla docilità e all'obbedienza, e forse non sa come questa rassegnazione sia più apparente che reale, perchè il fuoco della ferocia non è spento, ma cova sotto la cenere e un gesto, un suono, un baleno possono bastare a farlo ridestare terribile e indomato.

Il domatore o la domatrice nel lungo studio e nella vita comune di ogni giorno colle loro belve, hanno imparato a conoscerne gli umori e i sentimenti (mi si passi la parola troppo umana), e ogni giorno entrando nella gabbia al primo saluto degli animali capiscono se lavoreranno volentieri e bene, o se sarà necessario domandare alla frusta o alla forca un aiuto e un rinforzo.

Ma qualche volta essi s'ingannano o non arrivano a tempo a difendersi, e le cronache dei giornali e le loro carni parlano di queste rivolte insospettate, di questi risvegli di ferocia, di queste lotte terribili e spesso sanguinose, che si svolgono fra le gabbie dei serragli e sotto gli occhi esterrefatti degli spettatori.

..

Le due figure che noi pubblichiamo rappresentano due dei numeri più interessanti del celebre serraglio Nouma Hawa, che attualmente si trova a Torino.

Nella prima le celebre domatrice Nouma Hawa (il cui nome in arabo vuol dire *Rugiada della sera*) ab-



braccia il suo fido Sultan, un leone di dimensioni colossali, che da re cavalleresco del deserto, lambe delicatamente le mani della gentile domatrice.

Nella seconda, Marcel, il forte domatore che dirige ora la *menagerie di Nouma Hawa*, fattosi collana d'un giovane leopardo, col fascino dello sguardo tiene rinfoderate le formidabili unghie del felino, che con tanta voluttà le caccierebbe in quelle carni calde e sanguigne.

N. C.

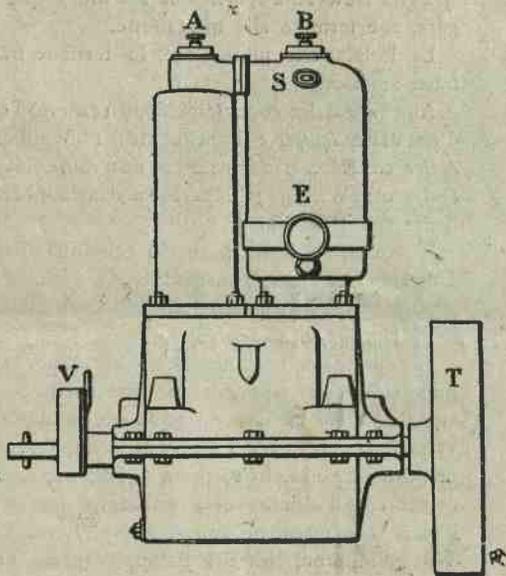
IL "SALON", DEL 1901

Novità Automobilistiche

La veduta generale che diamo dell'Esposizione parigina di automobili e cicli, testè chiusasi, rende un'idea esatta della grandiosità, eleganza ed importanza di questa imponente manifestazione di nova energia industriale. Il gusto con cui erano disposti gli stands, il numero e la varietà delle macchine, l'eleganza delle carrozzerie, degli accessori, dei particolari, ed infine lo *charme* speciale che Parigi sa dare a tutte le sue concezioni, rendevano veramente interessante questa mostra, a cui presero parte oltre 600 espositori portandovi merci valutate più di 5 milioni. Descrivere anche solo le principali *attractions* di questo Salon non è possibile in un breve articolo, epperò, ripromettendoci di fare in prossimi numeri una rassegna particolareggiata dei principali tipi di macchina, ci limiteremo ora a dare un rapido sguardo generale notando qualche interessante novità.

Novità non però nel senso di invenzioni nuove, poichè di queste nel significato assoluto della parola non ve ne erano. In fatto di motori siamo pur sempre al motore Otto — migliorato, semplificato, alleggerito, ma sostanzialmente sempre quello. Così si dica delle trasmissioni, dei carburatori, dei cambiamenti di velocità, delle gomme, ecc.; il principio, il fondamento non muta — l'invenzione nuova manca affatto. L'ingegno umano par che quasi si arresti a perfezionare l'antico e non possa creare del nuovo.

L'intonazione caratteristica di questa mostra fu di-



Motore Lepape.

fatti la semplicizzazione, il perfezionamento, la praticità delle differenti macchine; un *adattamento razionale* delle parti meccaniche e dell'estetica dei nuovi mezzi di locomozione.

È ormai sparita la grande incertezza di pochi anni fa nella disposizione e nella scelta dei diversi congegni; è scomparso quello studio irragionevole di volere ad ogni costo che un automobile dovesse somigliare ad una carrozza. La parte macchina si mostra ed appare qual'è e deve essere: un meccanismo; — la parte vettura si adatta alla sua nuova funzione ed allo scopo cui deve servire.

La grande maggioranza dei motori sono posti nella parte anteriore della carrozza, riparati da una cuffia semplice, a linee severe — forse ancora con troppo luccichio di placche — ma alla portata di mano e facilmente verificabili.

Grande semplicità nei meccanismi di distribuzione, accensione e del regolatore. Quest'ultimo applicato

con preponderanza all'immissione della miscela e non più allo scappamento.

Accensione a *tubetto* quasi abbandonata o spesso accompagnata da quella elettrica. Preferita nei migliori modelli l'accensione a *magnete* od a *dinamo*. Quanto alle trasmissioni, quasi generalmente adottata per le macchine robuste la trasmissione a catena.

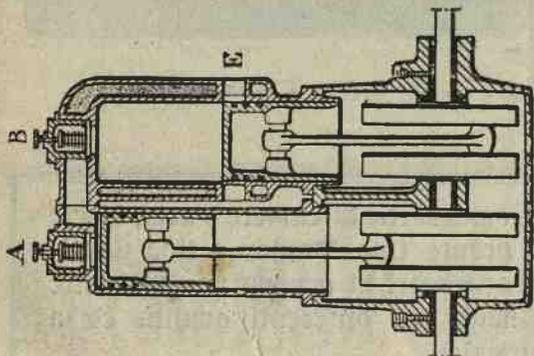
Un tentativo interessante presentano Leon Bollée di Mans e Schaudel di Bordeaux, con sistemi di motore, innesto e cambiamento di velocità riuniti in un blocco solo, facilmente smontabili e rimontabili.

La Casa Charron, Girardot et Voigt espone un *chassis* molto perfezionato e pratico, che descriveremo prossimamente in modo particolareggiato; ammiratissimo da tutti gli intenditori.

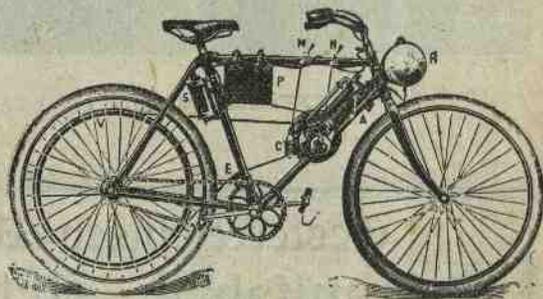
Meritano speciale attenzione due motori che rappresentano una tendenza nuova verso un sistema già conosciuto, ma poco studiato: quello dei motori a *due tempi*.

L'uno, notevole per la sua massima semplicità, è un motorino originale per biciclette esposto dal signor *Ixion*, senza valvole sia d'aspirazione che di scappamento. Si applica alla parte anteriore dello sterzo della bicicletta e trasmette il movimento per frizione sul pneumatico della ruota anteriore.

L'altro è il motore *Lepape*, costituito da due cilindri coi pistoni a movimento contrapposto, per modo che quando l'uno è al culmine della corsa l'altro trovasi al basso: il cilindro A serve unicamente da pompa per immettere la miscela detonante in quello B che è il vero motore e viene per il raffreddamento for-

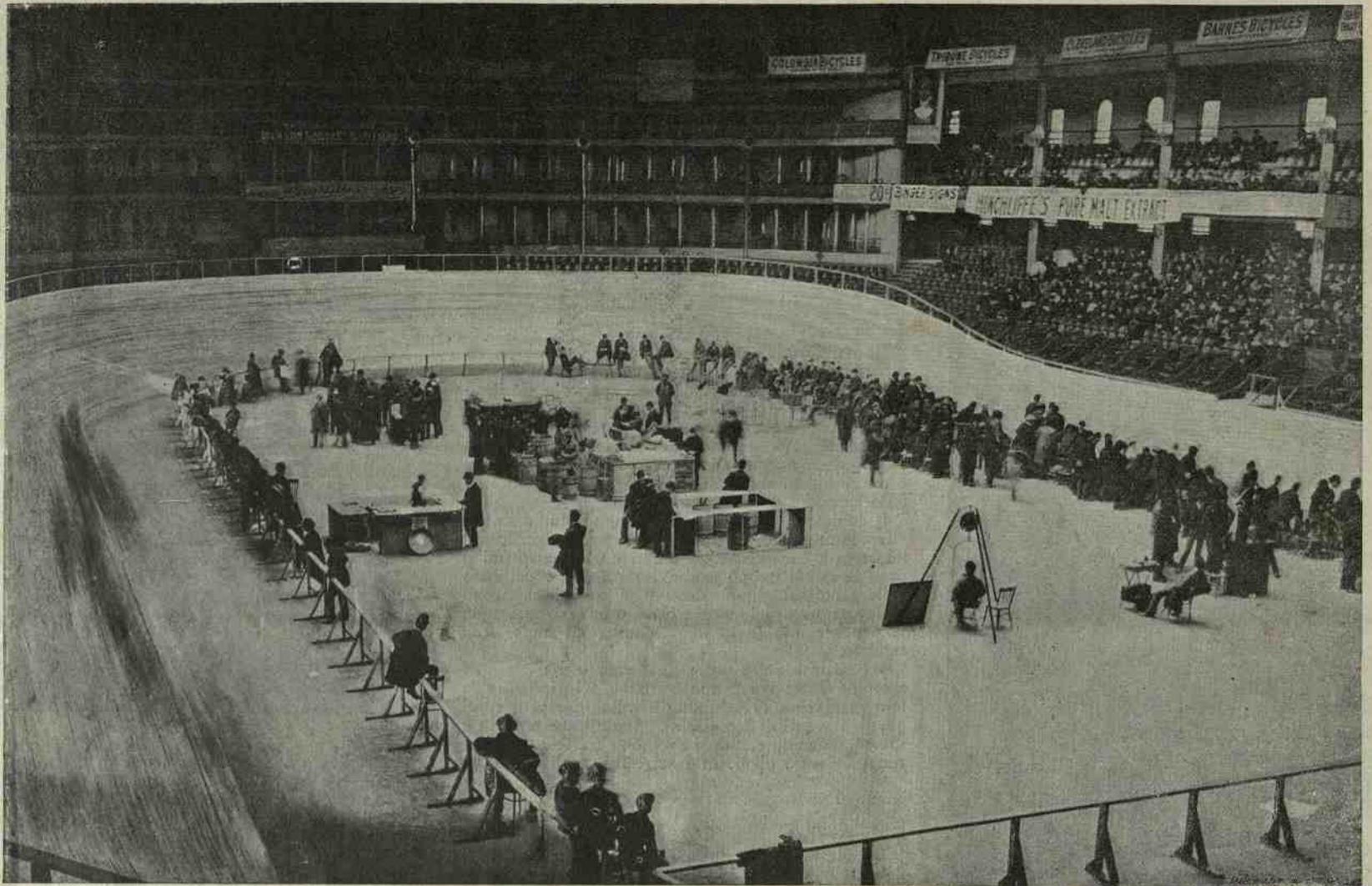


Sezione del motore Lepape.



Motocicletta Clement.

nito di circolazione d'acqua. Il cilindro A, munito di valvola automatica, comunica per mezzo di apposito canale col cilindro B che è munito d'una valvola



La corsa dei sei giorni a Madison Square (New-York)



Walthour.

La gara dei sei giorni, che si disputa da parecchi anni, nel mese di dicembre a New-York, è la più importante delle grandi prove di fondo preferite dagli Americani. È quella che raccoglie maggior numero di concorrenti e suscita grandissimo entusiasmo.

Tutta New-York sportiva ha assistito a questa gara, che terminò alla mezzanotte.

La lotta, nelle ultime ore, fu terribile fra i *teams* americani.

Alla fine della corsa (cioè dopo 142 ore) l'ordine delle *équipes* è il seguente: 1° Walthour *équipe* con Mac Eachern; 2°, a una ruota, Maya *équipe* con Wilson; 3° Munroe, a una lunghezza *équipe* con Newkirk.

L'entusiasmo degli spettatori è indescrivibile. L'incasso fatto dagli organizzatori veramente straordinario. Lo stato dei corridori, nonostante lo sforzo, è abbastanza buono.

All'ultimo miglio Butler (*équipe* con Mac Lean) prende la testa improvvisando una volata eccezionale. Walthour risponde allo scatto dell'avversario seguendolo per un po' da vicino. Quando mancano tre giri, lo sorpassa distaccando i concorrenti. All'ultima curva guadagna una lunghezza, che mantiene fino all'arrivo. I corridori Wilson Munroe, Newkirk Butler seguono nell'ordine alla distanza di una ruota l'uno dall'altro. I chilometri coperti sono 4111. A tre giri di pista viene King, poi l'inglese Teddy Hale a 26 giri.

La classifica delle *équipes* resta dunque come segue:

1° Walthour-Mac Eachern; 2° Maya-Wilson; 3° Munroe - Newkirk; 4° Butler - Mac Lean;

5° King - Sam Nelson (tutti americani); 6° Teddy Hale-Mac Laren (inglesi).

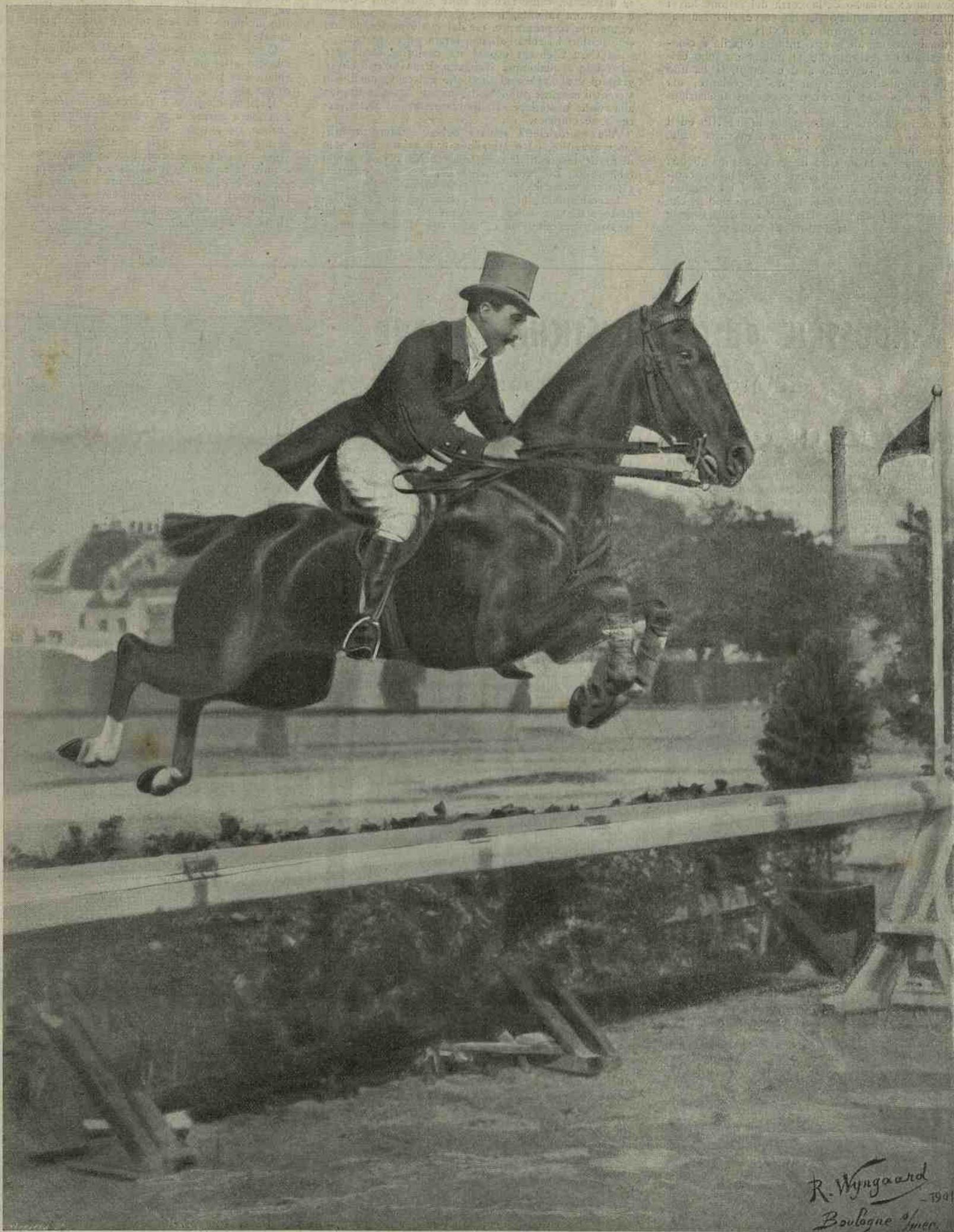
Gli incassi fatti dagli organizzatori dalle sole entrate al Velodromo ammontano a fr. 250.000.



Mac Eachern.

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



SOSPESO NEL VUOTO

Un salto sugli ostacoli del noto gentleman rider francese LECLERC vincitore dei principali concorsi ippici.

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

d'aspirazione: al basso della corsa del pistone ha un orifizio E, che serve allo scappamento senza alcun bisogno di valvola.

Il funzionamento di questo motore è facile a comprendersi ed i vantaggi che si ottengono sono evidenti. Non solo, essendo a due tempi, si ha uno scoppio propulsore per ogni giro di volante, ma sono soppressi tutti i delicati congegni di distribuzione e le valvole comandate di scappamento.

Il modello esposto dal Lepape è di 12 HP ed il suo inventore assicura che, costruito su vasta scala, non verrebbe a costare 800 lire.

M. Mégy presenta un'altra interessantissima novità: una vettura nella quale innesto, disinnesto, cambiamenti di velocità, direzione, frenatura si ottengono col solo volante di direzione. Il guidatore non ha che a spingere avanti a sé il volante ed immediatamente avviene l'embrayage e la vettura s'incammina; tira a

se il volante, come farebbe colle guide d'un cavallo, e la vettura rallenta, frena, si ferma. Un congegno veramente sorprendente, ma del quale purtroppo non conosciamo i risultati di una lunga prova pratica.

La Casa Clement espose un motorino facilmente adattabile a qualunque bicicletta. Pesa solo 8 chilogrammi e si applica al tubo che unisce i pedali allo sterzo: il movimento viene trasmesso con una cinghia alla ruota posteriore. Raffreddamento ad alette, accensione elettrica.

Alla motocicletta sembra debba ardire un brillante avvenire, ed è attualmente il sogno non solo di molti motoristi *in fieri*, ma anche di non pochi fabbricanti. Lo prova il fatto che ben 28 costruttori esposero motociclette all'odierno salone.

I cambiamenti di velocità con ingranaggi e l'innesto a frizione sono generalmente adottati, ma un tentativo per altra via ci mostrano M. de Montais e

M. Fouillaron con i loro sistemi di cambiamento di velocità mediante puleggie estensibili. E un ritorno alle cinghie — forse a torto e troppo presto abbandonate — che merita di essere preso in considerazione.

Ormai la tirannia dello spazio ci obbliga per questo numero a far punto, e chiudiamo questa fugace occhiata alla splendida esposizione parigina con un accenno alla carrozzeria.

Massima eleganza e ricerca del *confort*. Il *tonneau* accenna a sparire e ad essere sostituito dal *double-phaeton*, od almeno viene modificato in maniera da permettere che i viaggiatori seggano colla faccia rivolta verso la strada che devono percorrere. Spiccata è pure la tendenza di chiudere e coprire la parte posteriore della carrozza — genere *limousine* — per porre i motoristi a riparo dalla polvere e dalle intemperie.

Ed ora al numero venturo per la descrizione illustrata di alcuni tipi.

INDUSTRIE AUTOMOBILISTICHE ITALIANE

LE NOVITÀ PER IL 1902

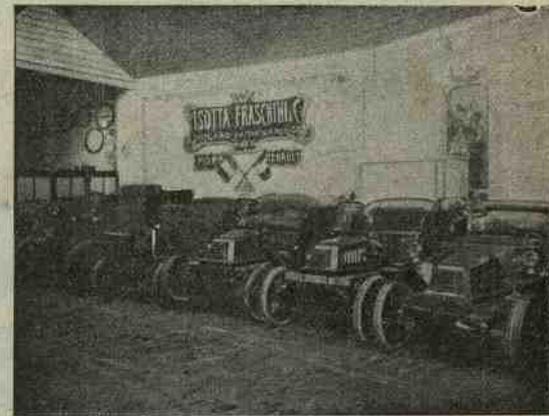
Isotta Fraschini e C. di Milano è una delle primarie fabbriche italiane d'automobili, e con vivo compiacimento ne facciamo cenno, continuando la rassegna nostra, perchè il cammino da essa compiuto in questi due ultimi anni è degno dell'ammirazione di quanti apprezzano le iniziative più ardite a profitto della nuova industria nazionale.

La Società Isotta Fraschini e C. si costituiva con forti capitali nel gennaio 1900 per iniziativa dei fratelli Fraschini e dell'avv. Cesare Isotta, appassionati

serii ed intelligenti studi da essa fatti per la creazione di un tipo di automobile pratico e semplice nel funzionamento, oltre che elegante e perfetto nella lavorazione e nella linea. Quelle vetture si meritano l'ammirazione ed il plauso dei visitatori della mostra, ed il giuri dell'Esposizione conferì alla Ditta due ambite ricompense: la grande medaglia d'oro della Camera di commercio di Milano ed il diploma con medaglia d'argento del Ministero dell'industria e commercio. Il battesimo della Ditta non poteva essere più splendido!

Da allora nuovo cammino ha compiuto questa Casa perfezionando e semplificando i suoi modelli, tanto che i nuovi tipi 1902 sono veramente lodevoli per accuratezza di costruzione e razionalità di meccanismo.

A prova di ciò diamo i *clichés* di due tipi 1902 di vetture leggere di questa Casa: il 12 HP. da corsa (fig. 1) e l'8 HP da viaggio (fig. 2), lasciando ai lettori di giudicare se noi esageriamo affermando che, di fronte a queste nuove costruzioni della ditta Isotta Fraschini e C., certi prodotti di oltr'alpe, di fama



Lo Stand all'Esposizione di Milano.

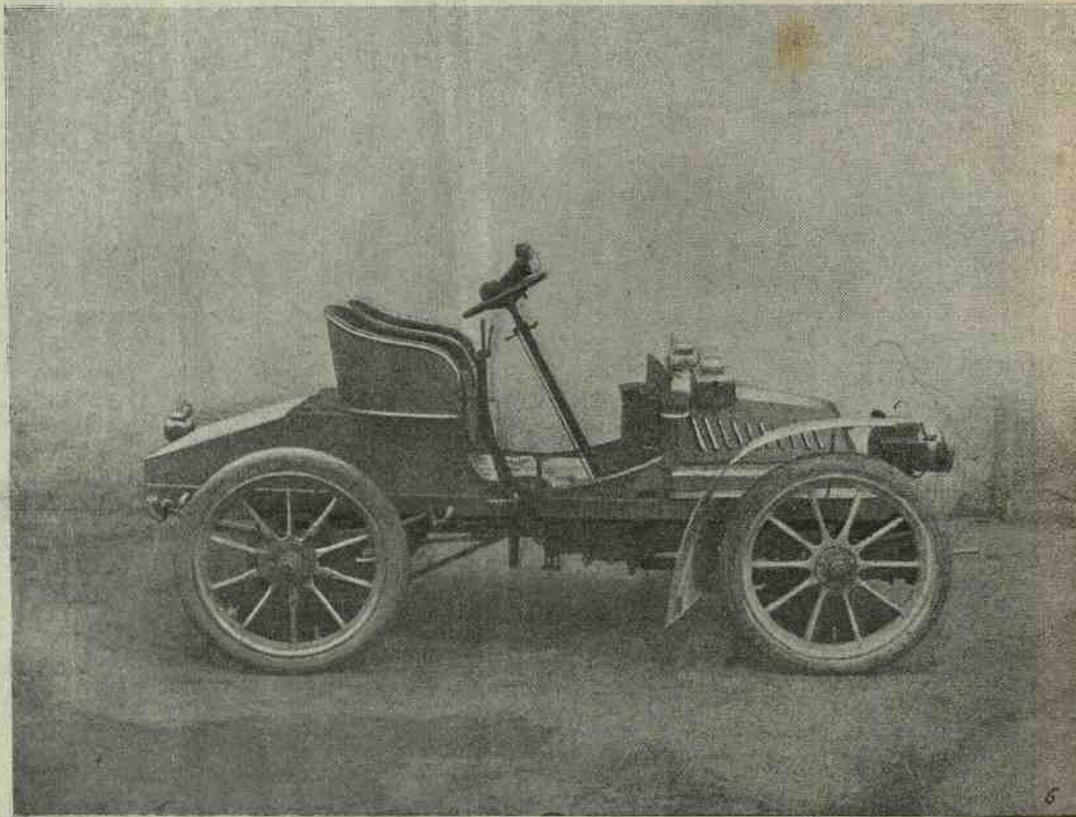
Caratteristica dei tipi 1902 da viaggio e da corsa sono le 4 ruote in legno uguali, la massima leggerezza del telaio e della carrozzeria, l'applicazione del regolatore sul motore, la semplificazione degli organi di trasmissione, di cambio di velocità e di guida, qualunque tipo di carrozzeria può adattarsi sui telai di tali vetture: dalla *limousine*, al *broum*, al *tonneau*, al *phaeton*, al *furgoncino* per trasporto merci.



Facciata dello stabilimento.

motoristi, che sulla fine del 1899 avevano visitate le principali fabbriche di automobili della Germania, del Belgio e della Francia, raccogliendo gli elementi e le basi per la creazione del loro Stabilimento modello.

La costruzione dello Stabilimento, nonché l'impianto dello speciale e completo macchinario americano espressamente acquistato, richiese alcuni mesi, tanto che i lavori poterono solo iniziarsi sulla fine del 1900: pur tuttavia nel maggio 1901 la ditta Isotta Fraschini e C. si trovava già in grado di presentare alla grande Esposizione automobilistica di Milano ottime vetture che rappresentavano il risultato brillantissimo dei



Isotta, Fraschini e C. — Macchina da corsa 12 HP (fig. 1).

tanto strombazzata, esiteranno quest'anno a scendere fra noi sapendo di dover lottare contro rivali formidabili.

Una buona e vera vettura leggera da viaggio è lo splendido *Tonneau 12 HP. da viaggio* che rappresenta — a nostro giudizio — la perfezione delle vetture leggere, pure avendo il confort delle grandi vetture di gran costo. Pensiamo sia superfluo dilungarci a descrivere l'ingegnosa disposizione ed il funzionamento semplicissimo di queste riuscite vetture Isotta Fraschini e C., giacché tutte le descrizioni si assomigliano nel decantare sulla carta la perfezione dei vari tipi: in cambio noi, che conosciamo il valore di queste macchine, preferiamo consigliare i nostri lettori di provarle: dopo di che sarà ad essi facile convincersi della superiorità loro su altri tipi di fama già fatto-

Riassumendo, consigliamo quanti desiderano acquistare un tipo riuscito di vettura leggera, di vedere e provare i nuovi modelli 1902 della ditta Isotta Fraschini e C., semplici, robusti, veloci, silenziosi ed eleganti.

La ditta Isotta Fraschini e C. è pure rappresentante generale per l'Italia delle due marche francesi attualmente più apprezzate nel mondo automobilistico: la *Mors* di Parigi e la *Renault Frères*, di Billancourt. Sarebbe un offendere i nostri lettori pensando che essi non ricordino i trionfi che da un anno Fournier va ottenendo in Francia e nell'America del Nord con vetture *Mors*, sempre le prime in ogni gara, sì che ulti-



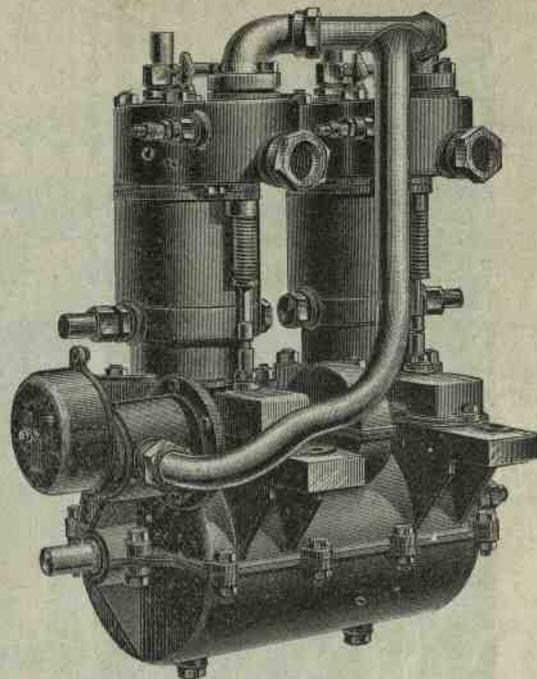
Interno dello stabilimento.

mamente egli colla sua Mors di 60 HP battè a New-York il record del miglio (1609 metri) in 51" 4/5, pari a 112 km. all'ora. Tanto meno crediamo vi possa essere fra gli automobilisti italiani chi ignori le strepitose, incomparabili vittorie delle vetturette Renault Frères nelle classiche prove Paris-Bordeaux e Paris-Berlin, ove 4 di tali vetturette iscritte giunsero prima, seconda, terza e quarta della loro categoria, battendo le grandi vetture delle più note marche Francesi e Tedesche; nè ancora è perduta fra noi l'eco del sin-

sicurezza di funzionamento. I tipi 1902 dei motori Aster sono muniti di regolatore; essi sono da 6 1/2 e 9 HP. a un solo cilindro; da 8 e 12 HP. a due cilindri con un unico carter; questi due ultimi tipi specialmente, il cui peso non arriva ai 100 kg., hanno ottenuto un immenso successo all'ultima Esposizione del Ciclo e dell'Automobile a Parigi ove furono giudicati i migliori motori del momento per queste forze. Lo prova il fatto che in Francia essi saranno quest'anno adottati dai principali costruttori di vetture leggere: e noi



Fig. 2.



consigliamo quindi i nostri intelligenti fabbricanti a volerli per tempo preferire senza esitazione per i loro modelli 1902.

Abbiamo così brevemente tratteggiato l'operoso, intraprendente svolgimento di questa importante Ditta, che va guadagnandosi ogni giorno più la simpatia del nostro mondo motorista, nel quale non mancano gli intelligenti che pensano ad essere non solo degli *sportsmen* ma anche degli italiani.

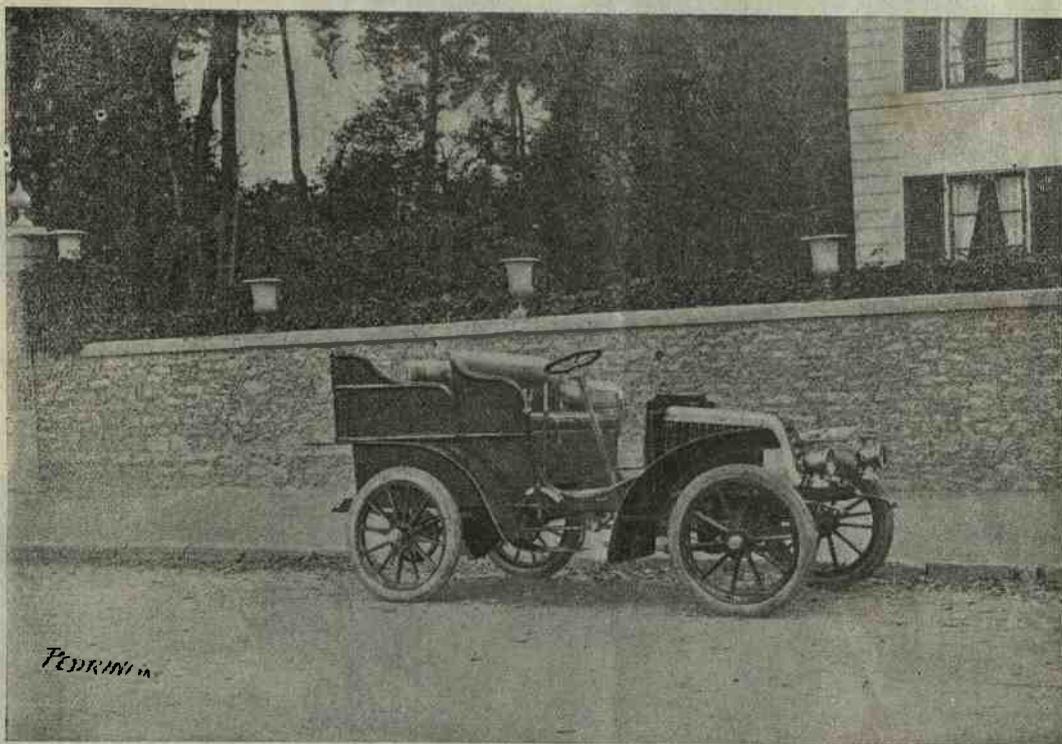
Ci riserviamo di tenere informati i nostri lettori sulle interessanti novità che la ditta Isotta Fraschini e C. sta preparando per la grande Esposizione di Torino. E noi, da facili profeti, prevediamo fin d'ora il nuovo e splendido trionfo che questi coraggiosi industriali e nostri amici carissimi conseguiranno a quella mostra internazionale dell'automobilismo, ove essi si presenteranno colla sicurezza della vittoria a fianco dei colossi dell'industria straniera più potente e favorita della nostra.

cero successo destato nel giro d'Italia dello scorso marzo dalle Renault per la mirabile regolarità della loro marcia di 2000 km., dovuta al loro funzionamento perfetto, tanto che furono battezzate per antonomasia col nome comprensivo di « cronometri », perchè partivano ed arrivavano sempre all'ora stabilita dal programma.

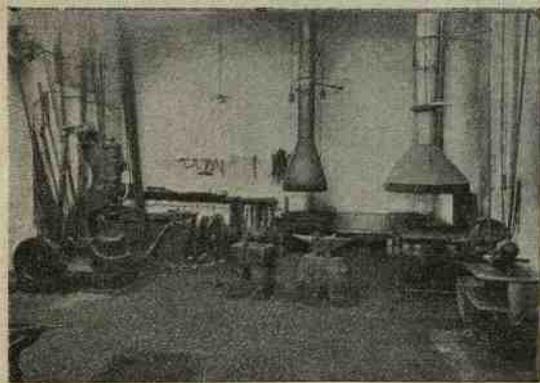
I tipi 1902 Mors per turismo sono da 8, 12, 15 HP; tutti a 4 cilindri anteriori, completamente raffreddati, muniti di regolatore, accensione a magnete, 4 velocità e retromarcia, 4 ruote in legno uguali, velocità massima dei tre tipi: 45, 55 e 65 km. all'ora; i tipi da corsa Mors sono da 28 a 60 HP. e sono superiori a tutti gli altri tipi rivali, come lo provano le recenti loro vittorie.

I tipi Renault 1902 portano il motore De Dion 8 HP. con regolatore, hanno le 4 ruote eguali in legno, il nuovo cambiamento di velocità con una sola leva di fianco, 3 velocità e retro-marcia, raffreddamento a termosifone, velocità massime: tipo a 2 posti km. 50; tipo 4 posti 45 km. all'ora. Sono attualmente senza contrasto le migliori vetture leggere francesi a giudizio di quanti visitarono l'attuale Esposizione del Ciclo e dell'Automobile a Parigi.

La ditta Isotta Fraschini e C. si è pure assicurata la rappresentanza per l'Italia dei conosciutissimi motori Aster di Saint-Denis, superiori a molti altri tipi rivali sia per robustezza e forza che per semplicità e



Tonneau da viaggio.



L'Officina.

A tutti coloro che, gentili e volenterosi, ci scrivono facendoci offerta dei loro servizi come corrispondenti per il nostro giornale, rispondiamo ringraziando e informandoli che noi accettiamo ben volentieri la loro collaborazione, purchè essa sia consona all'indirizzo del nostro giornale; per il quale oltre che notizie, ci occorrono fotografie e clichés.

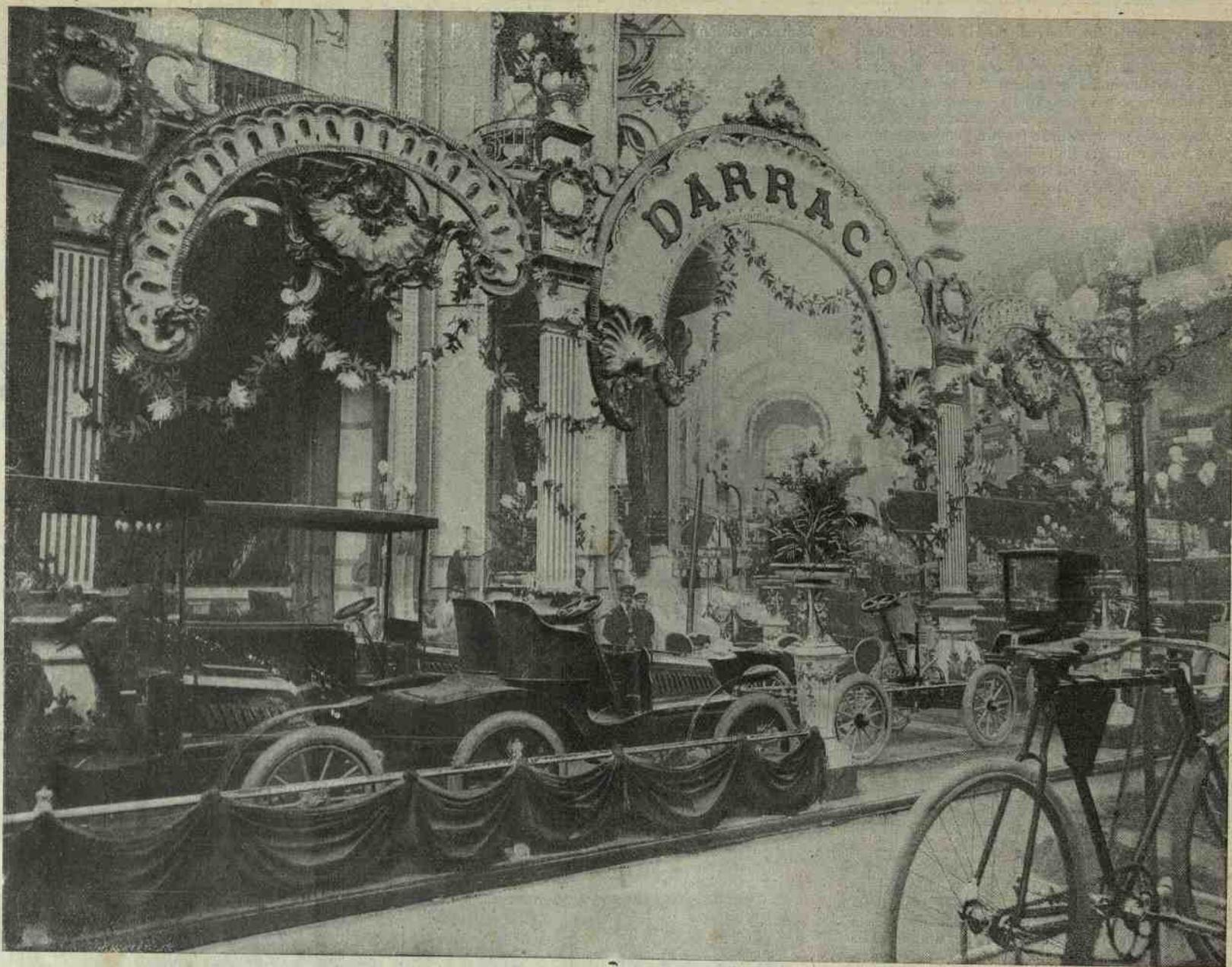
Chiunque ha notizie che crede interessanti o fotografie originali da inviarci, ce le mandi pure, saranno bene accette e, se possibile, ben volentieri pubblicate. In quanto alla nomina dei corrispondenti ordinari nei principali centri, sarà da noi fatta solo fra qualche tempo, scegliendoli fra coloro che già collaborarono nei precedenti giornali da noi assorbiti, e fra quelli che ci presentano migliori affidamenti da valido appoggio. In caso di varie offerte, un titolo per la nostra preferenza sarà quello di essere già abbonati al nostro giornale.

GRAN GARAGE STORERO

Agente **FABI E LANTERNE "DUCELLIER"**, — I MIGLIORI - PIÙ POTENTI E PIÙ PRATICI —
Il più gran successo al "Salon" di Parigi.

Corso Valentino, 37 - Corso Massimo d'Azeglio, 28

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

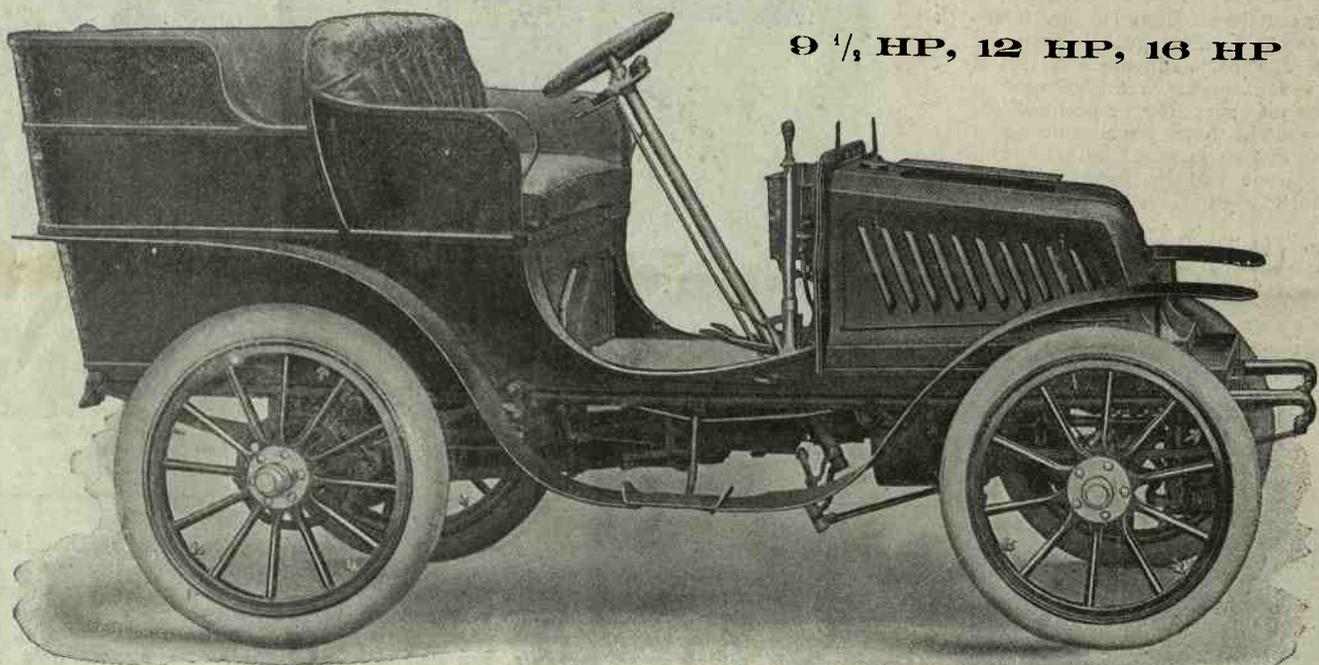


STAND della Casa DARRACQ all'Esposizione di Parigi (1° PREMIO D'ELEGANZA).

AUTOMOBILI DARRACQ

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) —

SUL GHIACCIO



Chalet del Valentino.

Allorquando l'aquilone soffia dal Nord e mette in fuga o confina in ristrette pareti la maggior parte di quelle manifestazioni sportive in cui anima e corpo si ricreano e si rafforzano, unico quasi tra gli esercizi sportivi all'aperto, sopravvive lo sport del ghiaccio. È la eterna legge che tutte governa le vicende umane. *Mors tua, vita mea.*

Addio, lunghe passeggiate in bicicletta, addio, spiagge incantate, addio monti verdi e ridenti; il rovaio in furia e alla preziosa compagnia di una stufa, al caldo abbraccio d'una pelliccia, chiediamo quel conforto e quel calore che il nostro corpo esige.

Ma ad evitare che il nostro corpo si in-

fiacchi, a ricordare che lo sport, questo fido e prezioso compagno della nostra gioventù, non ci ha abbandonati e sempre conserva nuovi mezzi per esserci utile e gradito, ecco lo sport del ghiaccio, ecco gli ski, il pattinaggio, ecco le lunghe e belle corse sulla neve, i guizzi e le belle scivolate sul ghiaccio.

E il pattinaggio, come tutte le cose destinate ad avere vita breve, ci attira e trascina con una voluttà febbrile e intensa.



Laggiù in uno dei romiti viali del Valentino, su un piccolo specchio d'acqua che il freddo ha reso superficie tersa e compatta, echeggiano, in queste belle mattinate di gennaio, i trilli, i gridi, le risa di un gaietto sciame di belle signorine che intrecciano giuochi e corse con volteggiatori.

È la sede della nostra fiorente Società dei Pattinatori che rivive dopo trent'anni una delle sue belle e interessanti riunioni invernali.

La Società del Pattinaggio raccoglie nelle sue fila l'elemento più distinto ed elegante di Torino. Sono oltre trecento soci, una buona metà dei quali signore e signorine, e sfogliando l'album dei nomi si vede sfilare in rassegna quanto di più gentile, elegante e aristocratico annovera la nostra città.

Presidente della Società è S. A. R. il Duca di Genova, vice-presidente il Marchese Scarampi del Cairo,

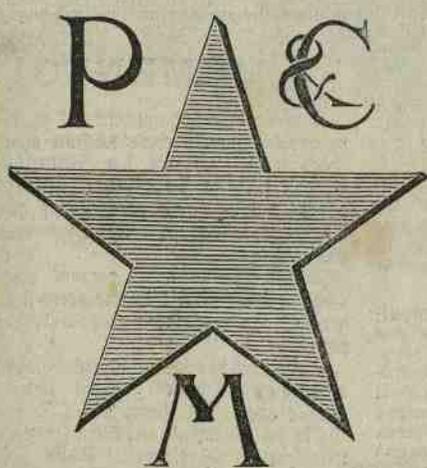
membri della presidenza il cav. A. De Fernex, il conte Emanuele di Rorà, il nob. P. Carassi del Villar, l'avvocato Gaspare Voli, segretario l'avv. A. Ivaldi.

Quest'anno la stagione si è inaugurata da una settimana e queste belle mattinate di freddo intenso, ma sereno e asciutto, hanno favorito l'affluenza al Valentino.

Domenica sera, dalle 8 alle 11, si ebbe la prima bellissima riunione serale, e mentre sul campo s'intrecciavano volate e trillavano risa argentine, chi passava solitario in quell'ora nei viali del Valentino, avrà veduto attraverso la nebbia quelle figure irrequiete e sentito l'eco indistinta di quelle voci, avrà forse pensato a qualche cosa di fantastico e di immaginoso, attribuendolo più a sogno o a visione che all'eco della realtà.

Erano invece le nostre belle e gentili pattinatrici, fra le quali si notano le signorine Matilde Sella, la signorina Voli, la contessina Bestagno, le signorine Cova, Gribaudi, Cigala, Passerini, Brocchi, e le signore Merlo, Cornagliotti, Voli Maffei, Sella, Galli, ecc. In una di queste mattine e fece una gradita apparizione al patinoir S. A. R. la Duchessa d'Aosta che è una provetta pattinatrice.

Fra il sesso forte l'infaticabile direttore sig. avv. Gaspare Voli, il signor E. Werheim (il noto *chauffeur*) l'avv. Poggio, l'avv. Ivaldi.



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.

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.

Riservato alla Ditta
FRATELLI MARCHAND
Automobili e Biciclette

PIACENZA

NOTIZIARIO SPORTIVO

AUTOMOBILISMO

— **Esposizione di Torino.** — Il Comitato organizzatore diede incarico ad una speciale Commissione di preparare un programma di feste automobilistiche da tenersi fuori e dentro il recinto dell'Esposizione stessa. Ecco il progetto preparato da questa Commissione:

4 maggio — Apertura dell'Esposizione.
11 » — *Cotillon* automobilistico.
18 » — Gara di eleganza.
25 » — Auto-Corso con getto di fiori e dolci.
8 giugno — Corsa di motociclette.
22 » — Corsa di retromarcia.
Tutte queste feste seguirebbero entro il recinto; fuori di esso invece avranno luogo dal

24 al 29 giugno — Corsa del chilometro — Corsa del miglio — Corsa di salita — Corsa di fondo (Km. 500) — Concorso carri leggeri — Concorso carri pesanti.
Premi in danaro, medaglie, diplomi e ricordi artistici sono assegnati ad ognuna di queste gare per un valore complessivo di circa L. 25.000.

Club Automobilisti d'Italia. — Nella nuova sede di via Ormea 34, la Direzione si raduna spesso ad organizzare una serie di riunioni e gite per la prossima buona stagione. Ultimamente telegrafò al

Ministro degli Interni officiandolo per ottenere l'autorizzazione al passaggio in Italia delle corse Parigi-Vienna e Nizza-Torino. Vennero ammessi soci i signori Georges Berteaux di Parigi e Mario Montù di Torino.

Per una speciale intesa intervenuta i soci possono depositare le loro macchine nel garage Alessio, ottenendo un ribasso del 20% sulla tariffa normale.

— **Cortesie motoriste.** — Il cav. Firmino Stratta ha fatto invito ai consoci torinesi per una visita alla sua villa di Castiglione che, tempo permettendolo, dovrebbe effettuarsi il 23 prossimo marzo. Ottimo Stratta, *cave tibi motoristi!*

Eguale invito ed in una forma veramente originale ha fatto pure l'avvocato Carlo Racca, il cronometrista ufficiale del C. A. I. Si tratterebbe di una mobilitazione improvvisa dei motoristi torinesi; un telegramma avvertirà inatteso i motoristi di trovarsi ad una data ora ed in un dato luogo, ove li attenderà colla ben nota cortesia l'anfitrione ospitale. Non vi pare una bella idea?

— **S. M. la Regina Margherita** ha ordinato una *F. I. A. T. da 12 HP* sul tipo delle due acquistate dal Conte di Torino. S. M. volle personalmente dare le disposizioni dei disegni della carrozzeria. La cui esecuzione venne affidata all'Alessio di Torino.

— **Il Salon Inglese dell'Automobile** si terrà a Londra dal 19 al 22 aprile nel Royal Agricultural Hall.

— **Il Regolamento** e la sua applicazione in Italia continua ad essere un'impenetrabile sfinge per tutti. Nessuna licenza venne ancora concessa e nessuna prova di veicolo venne fatta. Dei segnali speciali di avvertimento — la famosa tromba governativa — nessuno ne sa nulla. Parecchi soci del C. A. I. di Torino fecero domanda, perché il Club nell'interesse dei motoristi inizi parecchie questioni legali a cui dà luogo l'ingarbugliato e entico regolamento.

— **Coppa Gordon-Bennet.** — All'ultimo momento l'Automobile Club d'Inghilterra mandò la sua iscrizione a questa classica prova.

— **Un criterium del consumo** è bandito dal nostro confratello *L'Auto-Vélo* per il 6 febbraio prossimo. I veicoli sono classificati in sette categorie, secondo la solita ripartizione dell'A.-C. di Francia. Le prime sei faranno un percorso di 100 km., la settima (veicoli industriali) solo 60 km. Sarà facoltativo servirsi di alcool o benzina.

— **La Nizza-Abbazia** è definitivamente decisa e l'A.-C. di Nizza ha preso gli opportuni accordi col C. A. d'Italia per la buona riuscita della gita. Le difficoltà burocratiche sono ormai superate e le autorità non opporranno ostacolo. I gittanti partiranno *en ballade* per Abbazia l'8 aprile passando per Tenda, Cuneo, Torino, Milano, Padova, Mestre, Fiume, Abbazia e ritorneranno *in corsa* arrestandosi a Cuneo.

Questa gita fa parte della settimana di Nizza ed eccone il programma:

6 aprile — Corso e getto di fiori a Nizza.
7 » — Concorso d'eleganza ecorsa di La Turbie.
8 » — Nizza a Torino. — Fermata con pranzo offerto dal C. A. d'Italia (Torino).
9 » — Torino-Venezia (Mestre).
10 » — Venezia-Fiume-Abbazia.
11 » — Festa nautica a Fiume.
12 » — Festa ad Abbazia.
13 » — Abbazia-Venezia-Padova.
14 » — Padova-Torino-Cuneo.
15 » — Cuneo-Nizza.
16-17 » — Esposizione a Nizza.
18 » — *Record* del miglio e Coppa H. de Rothschild.

Questo programma subirà certamente ancora qualche modificazione.

AREONAUTICA

— **Santos-Dumont** venne officiato dal Comitato dell'Esposizione dell'Automobile e del Ciclo a Torino, onde in maggio o giugno eseguisse uno dei suoi esperimenti di pallone dirigibile, partendo dai locali della mostra e facendo ritorno dopo di aver girato la Mole Antonelliana. Sembra che l'invito sia stato assai gradito, e non è improbabile che il progetto, a cui si interessa vivamente S. A. il Principe di Monaco, possa attuarsi, costituendo così un'eccezionale attrattiva per questa interessantissima e varia esposizione.

— **Un milione di premio** vien bandito dalla Direzione dell'Esposizione di Saint-Louis (America) per essere assegnato al migliore pallone dirigibile che funzionerà colà durante la Mostra. Un premio di 200.000 dollar. è certo un bomboncino da far gola ai più difficili, ed assicurarsi che concorreranno in gara Santos-Dumont, sir Hiram Maxim e Langley.

CICLISMO

— **Le corse dei 6 giorni.** — Dopo New-York, Boston, dopo Boston, Philadelphia, le corse dei 6 giorni si seguono e si rassomigliano nella terra dei *jankees*.

A Boston riusciva prima la coppia Walthour-Mac Eackern, che si incontrerà ancora a Philadelphia con Munroe, Maya, Gougoltz, Chévalier, Simar, Muller, Fischer ed altri degli antichi avversari.

— **I campionati mondiali a Roma.** — Le date dei campionati mondiali ciclistici da tenersi a Roma sulla pista di Porta Salaria sembrano siano state fissate dalla Presidenza dell'U. V. I. per il 13-17 e 20 luglio.

Si attende però una definitiva decisione dell'U. V. francese sulle date delle riunioni di Parigi, per stabilire le date delle riunioni italiane.

IPPICA

— **I meeting di Nizza e Cannes** vennero definitivamente fissati così: per Nizza, 16, 19, 23, 26 febbraio e 2 marzo; per Cannes, 5 e 9 marzo.

— **Prince Motor**, l'eccellente trotatore che aveva ottenuto il primo premio nelle internazionali dell'ultimo concorso ippico di Parigi, è stato da M. Bluze venduto a M. Roy.

Alla prossima riunione nizzarda, contrariamente a quanto si è detto giorni sono, prenderà parte la sola *Sainte-Hélène* della sig. M. Smith. Le scuderie italiane, come l'anno scorso, brillano per la loro assenza. Che sia la qualità dei cavalli francesi partecipanti alla riunione del Varo la causa per cui i proprietari italiani hanno creduto cosa prudente il risparmiare le spese del viaggio?

Réginald venne venduto dal signor Tom Rook al signor Falaschi di Vada.

Ai due premi Milano (L. 20.000) che saranno disputati a San Siro nel 1902 e nel 1903, rimasero iscritti i seguenti cavalli:

1902. — Royalist, Madrigal, Toosin, Bellini, Pergola, Hattira, Kitonga, Etruria, Svidar, Doresca, Barsac, Bellator, Frusino, Oleander, Opoponax, Italo, Tor di Nona, Oak Apple, October Brown, Varisella.

1903. — Cambise, Orfeo, Ebe, Minerva, Sister Turley, Parsifal, Ortruda, Brunilde, Reno, Gracie, Arca, Raganella, Poa, Van de Velde, Segantini, Agramante, Mambrino, Melissa, Sacripante, Pergolese, Juan José, Pretoria, Milena, Marco Aurelio, Arnolfo Guiriot, Giulio, Attilio, Kibaba, Kiboko, Lanjoro, Appia, Esquilino, Latium, Marforio, Spartano, Cecilia, Nino, Pacifico, Fashoda, Lord Roberts, Botticelli.

I fratelli Corbella, i ben noti negozianti di cavalli a Milano, hanno importato dall'Irlanda i seguenti tre puro sangue: *Claremane*, c. b. o. 7 a. da The Marquis; *Aline*, f. s. s. e. da Torpedo; *Son of the Morning*, c. b. o. 6 a. da Buckingham.

Claremane fu subito venduto al conte P. G. Venino; *Aline* ai signori G. Giacobbe e capitano William; il terzo al conte di Robilant.

Due perdite assai considerevoli si sono registrate in questi giorni. A Castellazzo di Rho è morta *Jala*, la cavalla che sotto i colori di Sir Rholand ha riportato sui nostri ippodromi numerosi e brillanti successi.

Nella scuderia Lamma, a Bologna, colpiti da polmonite, dovettero soccombere i due splendidi trottori *Electric Wilkes* (2' 17" ¹/₂) e *Lita W.* (2' 13" ¹/₂), recentemente importati dall'America.

La « Rivista delle Corse » ci informa che nel Gran Prix di Parigi 1903 vennero iscritti sotto il nome del conte Scheibler i seguenti quattro cavalli italiani: *Lanjoro*, *Spartano*, *Marforio* e *Appia*.

SCHERMA

— **Il ritorno dei Maestri italiani dall'America.** — In questi giorni e ritornato a Roma dalla Repubblica Argentina, dove ha fatto una breve permanenza, il cavaliere Agesilao Greco. Durante la sua permanenza all'estero non sono mancate al forte maestro attestazioni di stima e simpatia, che con lui onoravano la scherma italiana, di cui è uno dei migliori campioni.

— Anche Pini, il grande Pini, naviga sull'Oceano verso i patrii lari. Egli sbarcherà in Francia, accompagnato da un suo allievo argentino che si annuncia come una lama formidabile, e darà accademie a Parigi, Bruxelles, Anversa, Pietroburgo, Budapest, Vienna. (E in Italia no?)

GINNASTICA

— **La « Virtus » di Bologna**, la forte Società Bolognese *Virtus*, a cui la ginnastica italiana deve il V Concorso Federale, ha iniziato il nuovo anno sotto una nuova Direzione. Il simpatico e solerte suo Presidente cav. uff. Calisto Paglia, essendosi malgrado le contrarie istanze degli amici e dei consoci ritirato dalla Presidenza, venne in sua vece chiamato a dirigere le sorti della vecchia e gloriosa Società il cav. Vittorio Sanguinetti.

Al nuovo eletto e al nuovo Consiglio congratulazioni e auguri; all'amico Paglia un pensiero di riconoscenza per la opera prestata a pro' della ginnastica italiana.

— **Il Campionato Ligure di pesi annullato.** — La Presidenza della Federazione Nazionale Ginnastica, dopo ampia discussione, ha annullato in una delle sue ultime sedute il Campionato Ligure di pesi e lotta tenutosi a Genova nel novembre scorso per iniziativa di quella Società Ginnastica San Filippo Neri. Le cause dell'annullamento si devono ricercare nelle irregolarità commesse nell'organizzazione e nello svolgimento di questa gara.

LOTTA

— **La fine del Torneo di Lione.** — È terminato il *Criterium* di Lione. Alla *poule* finale parteciparono Constant le Boucher, Omer de Bouillon, Raoul le Boucher e Vervet, che riuscirono classificati nel medesimo ordine.

— **Il campionato mondiale femminile.** — Il campionato mondiale femminile avrà luogo a Liegi nei giorni 15, 16, 17, 18, marzo. I premi ammontano ad 8000 fr.

— **I campionati italiani.** — Sotto il patrocinio del Circolo Velocipedistico Alessandrino si terranno ad Alessandria i campionati italiani di lotta nei giorni 22, 23, 24, 25 e 26 corr.

I migliori lottatori italiani e forse anche i noti atleti fratelli Raicevich di Trieste, intervengono a questa gara che promette riuscire importante.

— **Un Torneo a Torino.** — Si annuncia per la fine del mese un torneo di lotta con grandi premi e intervento dei lottatori esteri. L'iniziativa è dovuta a un Comitato di cui fanno parte alcune notabilità sportive della nostra città.

ATLETICA

— **Le gare dell'« Audace ».** — Questa fiorentine società torinese ha bandito pel 26 corr. un'importante riunione di gare atletiche.

FOOT-BALL

— **Match a Genova.** — Domenica 5 gennaio, nella pista di Ponte Carrega a Genova, si è disputato un importante match di *foot-ball* fra le squadre del Milan-Club e del Genoa-foot-ball and Cricket Club.

La partita, interessantissima, segnò la vittoria dei bravi giocatori genovesi che vinsero con 4 goals a 1.

— Domenica 12, nella stessa pista, la squadra del *Genoa-Club* si è misurata con la squadra della Società *Andrea Doria*. La giovane squadra dell'*Andrea Doria* — che debuttava in pubblico — batteva la squadra del *Genoa-Club* con 4 goals a 2.

SPORT IN FESTA

— **Un sogno di una notte di primavera.** — È una visione che attraverso le nebbie di queste giornate invernali ha fatto capolino alla fantasia di parecchi volentieri, che colla complicità del carnevale stanno ora adoperandosi perchè questa visione diventi realtà.

Il sogno ha sorriso alla mente dei dirigenti; la nostra Associazione della Stampa; il regno in cui se ne farà la realizzazione sarà il nostro Teatro Regio, l'epoca il 29 gennaio; la bacchetta magica che dovrà compiere il miracolo: i nostri artisti; lo scopo alto e nobile dell'impresa: la carità.

Con concorso della Congregazione di Carità, a beneficio della quale è destinato parte del ricavo della festa, la sera del 29 gennaio si avrà al Regio il gran veglione organizzato dall'Associazione della Stampa Subalpina.

— **il Veglione della « Torino ».** — La fiorentine Società ciclistica torinese « La Torino » ha indetto al Teatro Scribe un veglione per la sera del 25 corr.

FRA LIBRI E GIORNALI

— **Il Bollettino dell'U. V. I.** — Nel corrente mese riprenderà le sue pubblicazioni il Bollettino dell'Unione Velocipedistica Italiana.

MEMENTO

Il presente primo numero del nostro giornale viene inviato come saggio a tutti gli abbonati del giornale *La Stampa* e dei giornali *L'Italia Sportiva* e *Automobile*, nonché a tutte quelle persone alle quali abbiamo supposto possa riuscire interessante la sua lettura.

A tutte queste cortesi persone rivolgiamo viva preghiera di volerci respingere il giornale qualora non credessero abbonarsi al nostro periodico.

Per coloro che invece intendono abbonarsi, e speriamo siano tutti i buoni amici nostri e dello sport, ricordiamo che:

Chi ha già inviato rispettivamente alle Amministrazioni dei giornali *L'Italia Sportiva* e *Automobile* la quota d'abbonamento pel 1902, rimarrà abbonato alla *Stampa Sportiva* per lo stesso periodo di tempo.

Per gli abbonati della *Stampa* è stata preparata una speciale combinazione mediante la quale l'abbonamento cumulativo alla *Stampa* colla *Stampa Sportiva* è fissato in Lire 20,50. Chi avrà quindi già inviato L. 16,50 sarà abbonato inviando un supplemento di **Lire quattro**.

L'abbonamento annuo alla *Stampa Sportiva* costa **L. 5** e dà diritto a tutti i numeri del nostro giornale che usciranno da oggi al 31 dicembre 1902 (50 numeri almeno), e a concorrere all'estrazione di **quattro ricchi premi** su cui daremo dettagli in un prossimo numero.

Rimesse e pagamenti per abbonamenti sono da farsi all'Amministrazione della *Stampa Sportiva*, Torino, piazza Solferino, 20.

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 di 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.

Il Salone d'Automobili di Parigi

chiusosi ora, ha nuovamente dimostrata la
preferenza che godono anche in **FRANCIA**

I

PNEUMATICI

CONTINENTAL



per Automobili



303



ruote di VETTURE, VETTURETTE, MOTOCICLETTE, ecc., fra quelle esposte

erano munite di **PNEUMATICI**

CONTINENTAL

Continental Caoutchouc & Guttaperecha C. - Hannover

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

PARIGI - Rue Brunel, 18.

LONDRA - 64/65, Holborn Viaduct.

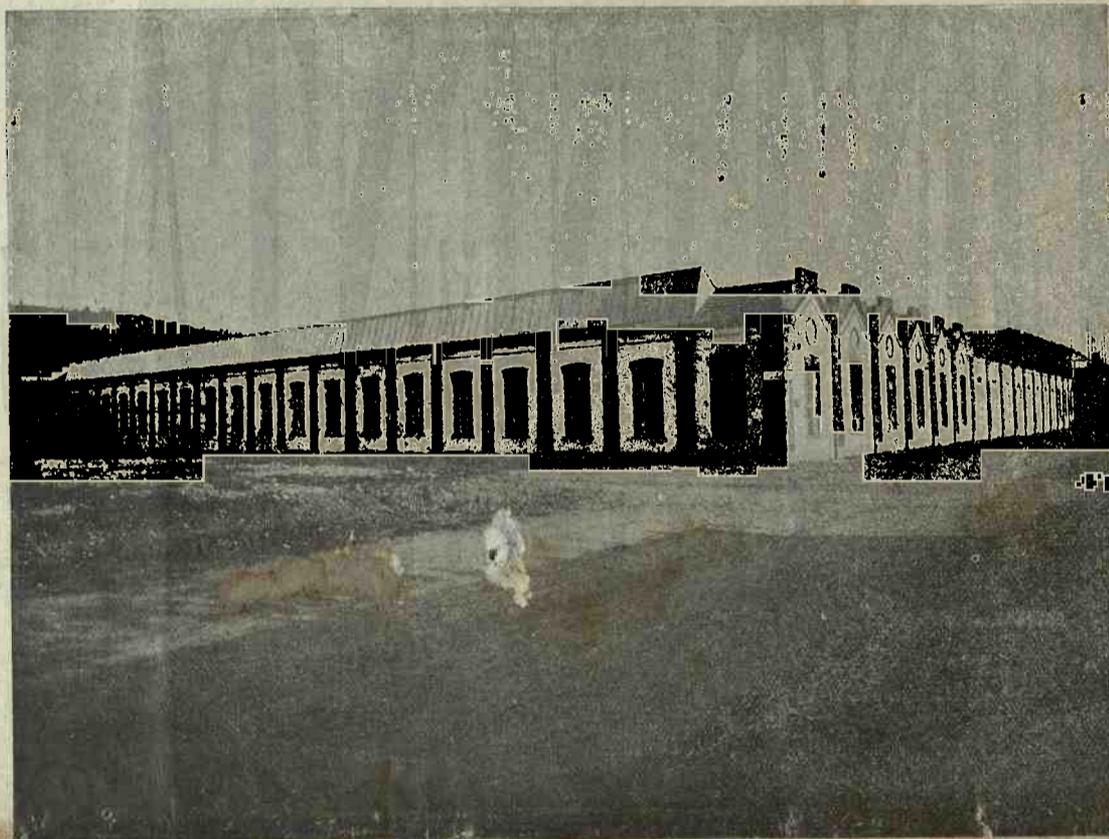
La Fabbrica Italiana

g. Bernini cav. Carlo, cap. licenziato
Venti Settembre, 6 NOVA

DI AUTOMOBILI

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

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



Veduta dello Stabilimento

VEETURE LEGGERE

nuovi tipi 1902

con motore da 8, 12 e 24 cavalli