

# LA STAMPA SPORTIVA

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

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aerostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

*Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.*

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: NINO G. OAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

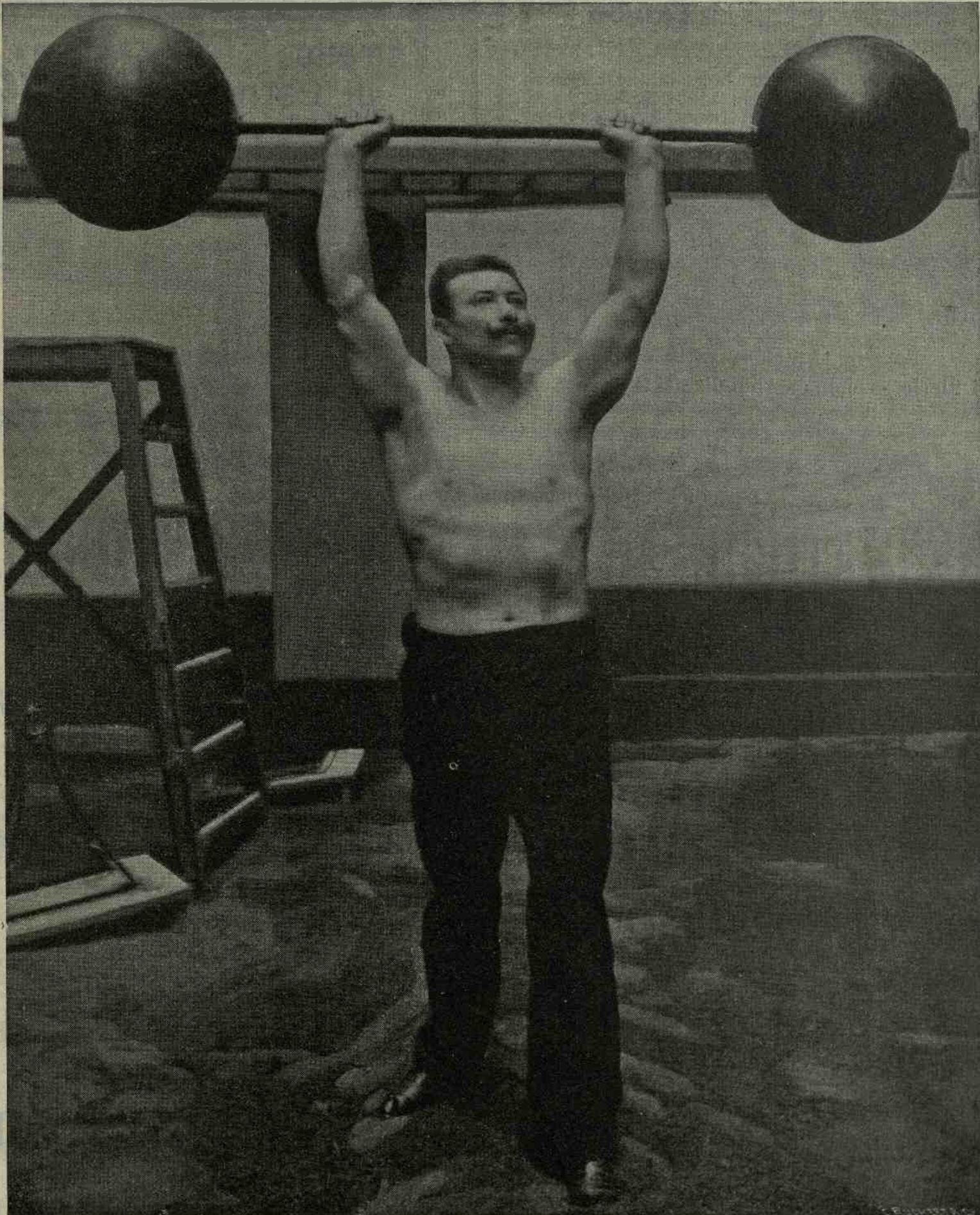
Anno L. 5 - Ester L. 10  
Un Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 20  
Ester .. 15 }

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

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

INSEZIONI

Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale



Bonnes, vincitore del Campionato Mondiale di forza, disputatosi recentemente a Parigi, nel sollevamento a due braccia di slancio di kg. 135.

# AUTO - GARAGE ALESSIO

TORINO - Via Orto Botanico, 17 - TORINO

Grande Fabbrica di Carrozze e di Carrozzeria per Automobili  
AGENZIA CENTRALE per la vendita di AUTOMOBILI ed ACCESSORI

Si ricevono PRENOTAZIONI dei MODELLI 1904

Consegne assicurate in Febbraio e Marzo 1904

**DE - DION - MARTINI  
ROCHET SCHNEIDER  
FLORENTIA - F.I.A.T.**

## Grande Emporio Automobili d'occasione:

MERCEDES 35 HP - Due carrozzerie di gran lusso. Tonneau e Limousine. Fari. Accessori.

F.I.A.T. 24 HP (mod. 1902) - Carrozzeria tonneau a 5 posti, numerosi accessori e pezzi di ricambio.

Id. 12 HP (mod. 1902) - Carrozzeria Doppio Phaeton a 4 posti, tutta come nuova. Fari. Ottima occasione.

Id. 8 HP (mod. 1901) - Spider di lusso. Capote. Fari Bleriot. Tromba.

PANHARD 8 HP - Surbaissé. Grande carrozzeria tutta in alluminio. Fari. Fanali. Occasione eccezionale.

Id. 6 HP (2 cilindri) - Tonneau nuovo di lusso a 4 posti. Funzionamento perfetto.

SERPOLLET 12 HP - Tipo tourista. Grande carrozzeria di lusso. Dais con due glaces. Accessori.

Id. 10 HP (mod. 1902) - Doppio phaeton con dais e giace.

BIANCHI 6 HP - Motore De-Dion. Spider con capote.

## Vetture elettriche KRIEGER

Fari Bleriot - Gomme - Abbigliamenti - Accessori

## BICICLETTE

# BIANCHI

*le migliori del mondo*

## EDOARDO BIANCHI

MILANO - Via Nino Bixio, n. 21 - MILANO

Estratto

di Carne

**Liebig**

in tubetti di stagno



Confezione speciale per:

TURISTI, SPORTSMEN, MILITARI, ecc.

Vendesi dai Droghieri, Salumieri, Negozianti di generi alimentari, ecc.

ATTESTATI di distinti e spassionati amatori dell'Automobile

dichiarano concordi la bontà pratica delle

# PNEUMATICHE "ERCOLE,, per AUTOMOBILI

PRODOTTE E BREVETTATE DALLA CASA

## PIRELLI & C. - MILANO

le quali, per la eccellenza dei materiali impiegati ed il perfezionato sistema di fabbricazione, accoppiano

**resistenza, scorrevolezza e facilità di montaggio.**

PIRELLI & C. - MILANO - TORINO - NAPOLI

## ING. GHIRARDI & GANDINI

MILANO - 10, Via Passerella, 10 - MILANO

Rappresentanti esclusivi per l'Italia delle fabbriche di Automobili

Société Anonyme des Moteurs et Automobiles DÉCHAMPS

C. E. HENRIOD & C<sup>ie</sup> - HAUTIER & C<sup>ie</sup>

## Ultimo successo: Vetturettta "SIMPLON,, 6 HP.

DELLA CASA C. E. HENRIOD & C<sup>ie</sup>

## Gli Alleati della "Stampa Sportiva",

A comprovare il crescente favore che il nostro giornale incontra nel pubblico e ad affermare il suo ambito titolo di essere cioè la

**più geniale  
più svariata  
più interessante  
più sana  
più illustrata**

pubblicazione settimanale italiana, siamo lieti di annunciare ai nostri lettori che alcuni tra i migliori e più importanti giornali politici d'Italia hanno dato la preferenza alla *Stampa Sportiva* per offrirla in abbonamento cumulativo ai loro lettori, e questi giornali sono:

**La Stampa di Torino.  
La Nazione di Firenze.  
Il Resto del Carlino di Bologna.  
Il Giornale di Venezia, Venezia.  
La Provincia di Como, Como.  
La Provincia di Brescia, Brescia.  
L'Adige di Verona.  
Il Veneto di Padova.  
Il Corriere dell'Adda di Lodi.  
L'Indipendente di Snsa.  
Il Corriere di Romagna di Ravenna.  
L'Italia Centrale di Reggio Emilia.  
Voce del Popolo di Taranto.  
Verde e Azzurro di Milano.**

In un prossimo numero daremo le condizioni di questi abbonamenti cumulativi per i quali i nostri abbonati avranno

**speciali ribassi**  
sugli abbonamenti a  
**tutti questi giornali.**

Il numero dei nostri abbonati verrà quindi sensibilmente aumentato quest'anno, e vista l'importanza da esso raggiunta, ci è stato possibile preparare **esclusivamente per gli Abbonati una**

**speciale eleganissima edizione**

della **Stampa Sportiva** su carta di gran lusso che sarà esclusa dalla vendita e che costerà

**Lire 10 annue.**

Sollecitiamo quindi tutti i nostri amici e tutti i lettori che abbonandosi vorranno diventare tali a rinnovare in tempo e ad inviarci sollecitamente la quota d'abbonamento che è di

**Lire 10 annue**

per l'edizione di lusso

**Lire 5 annue**

per l'edizione comune.

Mandando subito l'importo dell'abbonamento si avrà diritto a ricevere gratuitamente i

**numeri di dicembre,**

e cioè a

**13 mesi d'abbonamento.**

Inviare cartolina o rimessa all'Amministrazione piazza Solferino, 20, Torino.

## Esposizione Internazionale d'Automobili

I lavori del Comitato continuano solerti e proficui. Nell'adunanza tenuta la sera del 24 corrente sotto la presidenza del cav. Rostain e presenti i signori conte di Bricherasio, conte G. Fossati Reyneri, ing. Rosselli, rag. Caimi, Giovanni Ceirano, dott. F. Tapparo, G. Gagliardi e G. Picena (scusati conte G. di Mirafiori e avv. Scarfatti), venne definitivamente approvato il regolamento generale, la cui pubblicazione coinciderà colla uscita di questo nostro giornale, e che sarà spedito a tutti gli industriali e commercianti d'Italia e dell'estero e che ognuno potrà avere chiedendolo alla sede del Comitato, piazza Solferino, 20.

Venne definitivamente approvata l'ordinazione d'un riuscitissimo e artistico cartello-reclame a colori, disegnato dal bravo artista Gaido e che sarà affisso in tutti i pubblici ritrovi, società, ecc.

E' quindi cominciato lo studio delle varie riunioni e festeggiamenti che si faranno durante la Esposizione per accrescerne l'interesse, e tra gli altri progetti si stanno esaminando quelli di fare pubblici esperimenti di freni e di guida per automobili, di un concorso internazionale di fari e fanali, di una gara di triportenrs, di una riunione di motociclette al 1/4 di litro, ecc.

## La Coppa "Città di Torino", vinta per la 2<sup>a</sup> volta dalla "Juventus Football-Club", di Torino

Domenica, 22 novembre, a Torino, nel prato del Velodromo Umberto I, l'« Juventus » Football-Club di Torino batteva il Milan-Club con un goal (porta) a zero, dopo una lotta accanita di un'ora e mezza, vincendo così per il secondo anno la Coppa d'argento del Municipio di Torino.

Questa la notizia telegrafica che sarà passata inosservata alla maggior parte del pubblico italiano che non conosce o, quel che è peggio, malamente conosce il « football », nome esotico di sport originariamente nostrano, ma che colle profonde modificazioni subite dal gioco che attualmente si pratica in tutto il mondo, sarebbe ingiusto chiamare coll'antico nome italiano di *calcio*. Eppure noi vorremmo che tutti gli indifferenti e i detrattori di questo « re dei giochi all'aria aperta », come lo ebbe a chiamare il compianto Draghichio, si fossero trovati domenica sulla verde *pelouse* dell'Umberto; crediamo che si sarebbero facilmente convinti che il « football » è un gioco eminentemente atletico, nel senso classico della parola, estetico nell'assieme e nell'ampiezza del quadro, e che necessita uno sforzo di intelligenza, come tutti gli sports, e di volontà, quali non pensano quelli che, ora da noi, come già nei suoi primordi in Inghilterra e in Francia, lo classificano un gioco da « *gonjats* ».

E così che non conoscendo e non apprezzandolo il pubblico italiano sta lontano dalle gare di

bravo *goalkeeper* (portiere) Firpi, liberano costantemente il campo.

In complesso dunque gioco splendido, ma troppo individuale, da parte della « Juventus ». Nella seconda ripresa, cambiando metodo, i torinesi avanzano di nuovo sotto il goal avversario e marcano un primo punto che fa andar in visibilio il pubblico; i bianchi e neri, eccitati, caricano ancora disperatamente; nasce una contestazione, il pubblico « *chauvin* » vuol goal, ma l'arbitro non lo concede e notiamo con piacere che i giocatori s'astengono da ogni discussione. Sembra in ultimo che i torinesi cedono a poco a poco all'assalto degli avversari, ma la fine arriva senza cambiamenti.

E' stata dunque una bella e nuova vittoria del « Juventus » F. C., che ne conta numerosissime nell'annata. Fondato nel 1897 da un gruppo di giovanissimi fautori del nuovo sport, si andò subito affermando in questo come in altri rami della sua attività sportiva. Nel 1899 indice la sua prima gara di « football » a cui partecipano sette squadre; la sua squadra vince nettamente la gara, inaugurando il suo gioco di passaggi che sarà per alcuni anni caratteristico (?).

I suoi maggiori successi negli anni 1900, 1901, 1902, sono: la Coppa del Ministero dell'I. P. negli anni 1900, 1901, 1902; due Coppe della Città di Saluzzo nel 1901 e 1902; un gonfalone d'onore ad



Le due squadre del « Juventus F. C. » di Torino (bianco e nero) e del « Milan F. C. » (rosso e nero).

1. L. Peracchio, 2. D. Dobbie (referee), 3. Suter, 4. Armano, 5. Hess (v. presidente), 6. Firpi, 7. Walty, 8. Ferrari, 9. Mazzia, 10. Mechia, 11. Gibetti, 12. Kilpin, 13. Mutzell, 14. Young, 15. Cederna, 16. Durante, 17. Angeloni, 18. Canfari, 19. Pedroni, 20. Varetti, 21. Rolandi, 22. Gregoletto, 23. Streule, 24. Malvano.

(Fot. Ambrosio, Torino).

football, mentre chi per curiosità o per combinazione assiste ad una gara, ben presto si convince quanto fosse infondata la sua prevenzione e ingiusta la sua indifferenza e facilmente si converte in nuovo sport.

\*\*

Ecco perchè il scelto e numeroso pubblico che domenica scorsa consigliato dalla tempesta giornata era accorso al Velodromo Umberto I, passò gradatamente dalla curiosità all'interesse, dall'interesse all'entusiasmo e con vive acclamazioni sottolineava i colpi migliori e coronava i bellissimi giochi scelti da entrambe le squadre che si misuravano in gara.

La Coppa di Torino, instituita l'anno scorso, era stata vinta dal « Juventus » F. C. Quest'anno, eliminata la S. C. « Audace » e l'« Andrea Doria » di Genova (*forfait*), rimasero in finale nuovamente l'« Juventus » e il « Milan-Club ». Gli *sportsmen*, che conoscendo il valore della squadra torinese e di quella milanese, nella quale erano i notissimi Kilpin e Suter, la miglior coppia di *backs* che abbia mai giocato in Italia, si ripromettevano un gara splendida, non furono delusi, anzi.

Nella prima ripresa i bianchi e neri, incoraggiati dalle acclamazioni del pubblico, che, cosa strana per Torino, è stato tutto il tempo di una nervosità e di un'ammirazione straordinaria, attaccano continuamente; ma i *backs* milanesi e il

Asti, ed altre vittorie a Vercelli, a Milano, a Torino. Nell'autunno del 1902 conquistò per la prima volta la Coppa di Torino.

L'anno 1903 cominciò splendidamente con un match a Genova in cui batté il « Genoa Cricket and Football-Club ». Nel campionato italiano batteva il 1° marzo il « Football-Club Torinese » con 5 goals a zero, l'8 il C. S. « Audace » con 2 a 1, il 15 l'« Andrea Doria » di Genova con 7 a 1, il 22 il « Milan-Club » con 2 a 0, il 13 aprile era finalmente battuto dal « Genoa-Club » con 3 a 0 e perdeva per questo fatto la Coppa d'Italia. Il 10 aprile giocava a Torino contro una squadra mista di giocatori svizzeri di primissima categoria e perdeva con 1 punto a 0 dopo un match contrastato che dava una buona misura del suo valore; si rifaceva il giorno di Pasqua, battendo la squadra del « Club Atlétique » di Ginevra con 4 goals a 2. Continuando in questa arida ma eloquente esposizione di cifre, diremo che dopo un lungo riposo vinse l'11 ottobre la Coppa di Trino Vercellese, dove batté Novara con 15 goals a 0; l'8 novembre batté nuovamente l'« Audace » con 2 a 1 e, ritiratosi l'« Andrea Doria » di Genova, vinse domenica per la 2<sup>a</sup> volta la Coppa di Torino.

Non ci resta che concludere rapidamente, augurando a quella che dai successi avuti risultata certamente la miglior squadra dell'anno, di arrivare finalmente alla « Coppa d'Italia ». Ma per ciò bisogna fare i conti coi genovesi.... ing.

# SAROLÈA

## La Motocicletta trionfatrice del 1903

Rappresentanza per l'Italia:

MILANO - SECONDO PRATI - Via Cesare Correnti, 8

## La stagione delle corse al trotto è finita

L' VIII° Criterium di Milano

L'ultima riunione di corse al trotto, indetta dalla Società del Trotter Italiano, ebbe un esito splendido, tantoché perdurando la bella stagione, la Società ha aggiunto altre due giornate al suo programma che ne comprendeva cinque. Il concorso delle scuderie fu numeroso in tutte le corse, ed in alcune i partenti furono superiori alla dozzina.

Di tutto il programma due corse attirarono maggiormente l'attenzione del pubblico: il « Premio Milano » (L. 5000) che ha radunato allo start le migliori importazioni, tra cui *Contralto* del cavaliere Rossi usci vincitrice, ed il « Grand Criterium ».

Mentre nel campo del galoppo le corse dei due anni abbondano, ed i « Criteria » si susseguono con molta rapidità, nei programmi delle riunioni autunnali del trotto le corse riservate ai due anni hanno piccola parte. E' quindi naturale che una corsa con un ammontare di premi di L. 10.000, riservata alla giovine generazione, fosse vivamente attesa nel mondo trottistico, e che lo fosse stato maggiormente quest'anno, essendo i giovani puledri destinati a disputare nel prossimo 1904 il primo Gran Premio di L. 50.000 (Milano).

Dei quaranta puledri iscritti, solo dodici, rappresentanti otto scuderie, si sono presentati in pista. Poco prima della corsa due dei concorrenti cambiavano di proprietari: *Verdi* veniva venduto alla scuderia Ambrosiana, e *Edera II* (da Arlecchino e Ester) al cav. G. Rossi.

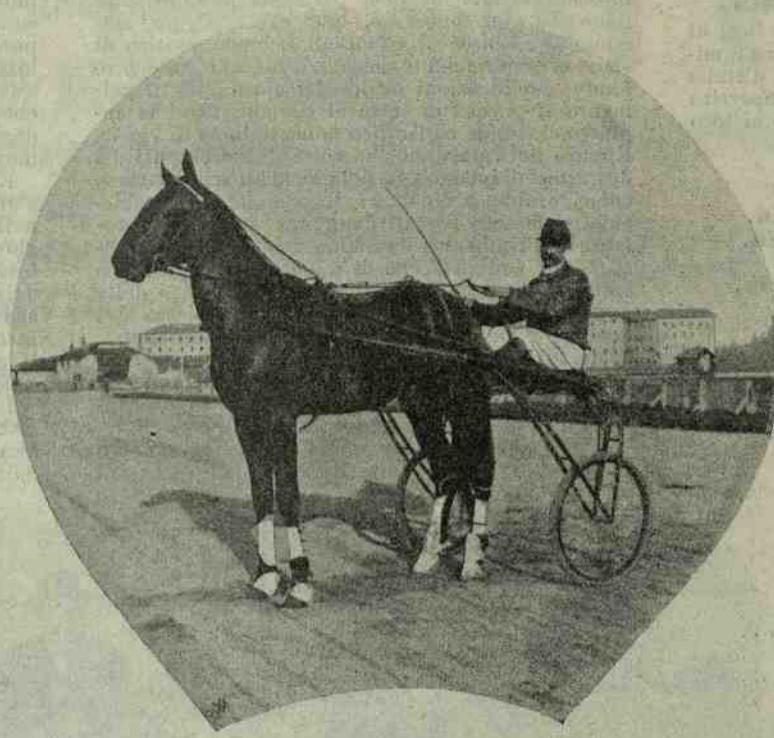
Questi due soggetti con *Vandal II* (da Prince Herschel) di Chini-Gobetti erano i favoriti, e a dire il vero quest'ultimo godeva la maggior fiducia.

Il risultato fu alquanto diverso: *Verdi* (da Gloster H e Gilezza) colla guida di Gallo ha vinto le due ultime prove trottondo in ragione di 1' 35" 1/5 al km.; dietro a questo pro-

vinse poi il « Premio Consolazione » riservato ai puledri iscritti al Criterium.

Completavano il campo *Zanella*, *Odalisca*, *Spartivento*, *Zanetto* e *Damigella*.

Di tutti i vincitori di questo « Criterium », *Verdi*



*Verdi m. b., nato in Italia nel 1901 da Gloster e Gilezza  
prop. Scuderia Ambrosiana - driver-trainer: Gallo. (Fot. Foli, Milano)*

si è dimostrato il più veloce. Questa prova si è corsa per la prima volta nel 1896, e fino al 1901

La scuderia Ambrosiana, proprietaria del vincitore, è una delle più importanti d'Italia: sotto la direzione del *trainer-driver* Gallo lavorano parecchi trottatori, e nello stesso *Criterium* oltre a *Verdi*, portavano i colori della scuderia Ambrosiana *Venerdì* e *Damigella*. La scuderia, di cui è proprietario il giovane signor Berretta, possiede inoltre due ottime trottatrici: *Away*, *Aggie Medium*, poi *Alliana*, *Vesuvio*, *Valentina*, *Belle I*, ecc., oltre un buon numero di puledri iscritti nelle principali prove.

Come si disse *Verdi* era stato comperato pochi giorni prima della corsa; il puledro apparteneva ai fratelli Bonadiman, il cui allevamento si trova a Cologna Veneta. *Gloster H* appartiene ai signori Chini e Verdolini di Legnago.

Il puledro della scuderia Ambrosiana è fin d'ora uno dei favoriti per la gran prova del 1904.

Dovendosi prossimamente lasciar libera per la costruzione la pista di Piazza Doria, la Società del Trotter sta progettando il trasporto del suo ippodromo. Parlasi di una probabile scelta del terreno a Turro Milanese, a cui vi si accederebbe per la strada provinciale di Monza. È stato pubblicato uno schizzo di questo nuovo campo di corse per la cui costruzione non si faranno economie, tantoché si è calcolato di spendervi un milione.

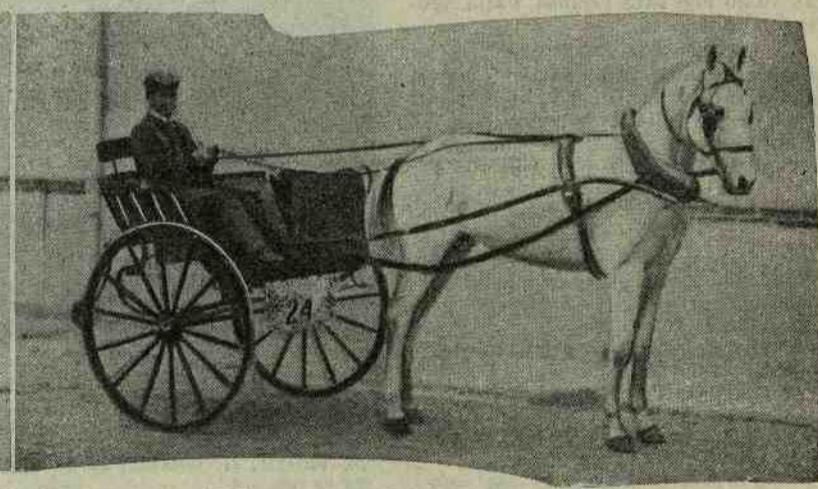
Il tramway elettrico unisce l'ippodromo al centro di Milano. Quando le proposte saranno state approvate ritorneremo su questo interessante argomento.

### Una prova di 820 km. per cavalli trottatori

In Francia le prove ippiche di resistenza sono in gran favore. Dopo il noto raid Parigi-Deauville (Km. 210) per cavalli da sella, ecco un'interessante gara sulla distanza di 820 km. organizzata dalla Società del Trotter di



*Coquette del Sig. Souronville 2° arrivato in ore 56' 55"*



*Crick del Sig. Carthe 1° arrivato. (km. 820 in ore 56' 46')*

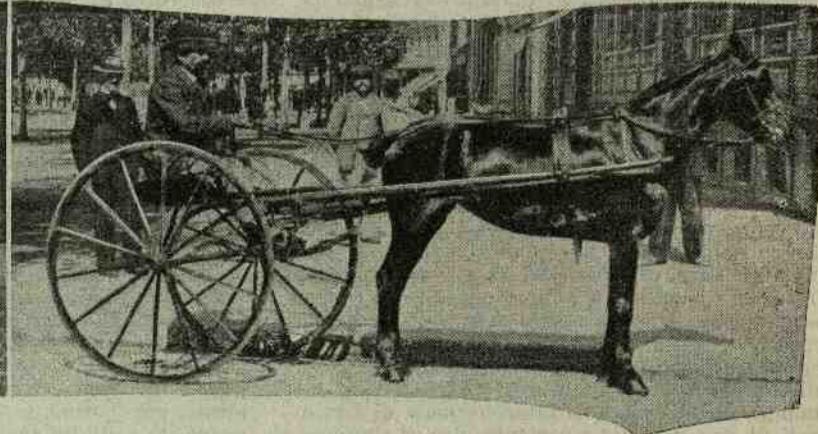
mettentissimo puledro si trovarono *Vandal II* (1' 36" 4/5), *Zofanello* (da Conte Rosso) del signor G. Sesana, *Venerdì* (da Bellwerther) della scuderia Ambrosiana, *Zeno* (da Ioktan) di E. Fedi, *Edera II*, la quale non trotto con sicurezza, commettendo diversi errori tanto da essere distanziata nelle due prime prove dove era giunta seconda. *Edera II*

fu internazionale; da due anni è riservata alla produzione indigena. Essa fu vinta successivamente da: *Fedra* (1' 36" 3/5), *Arlecchino* (1' 38" 2/5), *Dama* (1' 40" 3/5), *Lisippo* (1' 57" 3/5), *Torquato* (1' 41"), *Ullnerprinz* (1' 43"), *Igea* (1' 38" 3/5), *Verdi* (1' 35' 1/5).

*Tolosa*. Dopo questa corsa per concorrere alla premiazione i concorrenti dovevano partecipare ancora ad una gara comprendente due giri della pista nell'ippodromo di quella città. I tempi ottenuti furono splendidi; infatti il vincitore compì il percorso in 56 ore e 46', cioè una velocità media di 14 km. all'ora.



*Frivole del Sig. Souronville 3° arrivato in 57 ore.*



*M. Pensée del Sig. Seguy 4° arrivato in 61 ore.*

**"HUMBER"**  
**LA PRIMA MARCA**  
**DEL MONDO**

**COPIATA**  
**DA TUTTI...**

**COPIATA**  
**SEMPRE....**

**RAQGIUNTA**  
**MAI!**

**ENRICO**  
**FLAIG**  
**MILANO**

## Vigilia di gloria

Sulle piste parigine si è venuto in questi ultimi tempi affermando tra i migliori pedali il piccolo Bruni, un corridore ciclista che, al suo primo debutto, qualche giornale ha battezzato come italiano, accontentandosi della desinenza del suo nome. Seguendo una parabola abbastanza rapida il giovane Bruni, dopo essersi specializzato come facile

adesso il nuovo campione rinuncerà definitivamente al suo antico mestiere, che era quello di venditore ambulante di patate fritte, e dimenticherà i ferri del suo mestiere: la padella e la saliera.

Già, perchè Bruni prima di essere uno di quei campioni della pista che il pubblico saluta con acclamazioni ed entusiasmo, era un modestissimo venditore ambulante, il quale, a prezzo di indubbi sacrifici, è riuscito un giorno ad essere pro-

di due bimbi. Chissà che forse in quest'ultima circostanza non vi sia la spiegazione dell'ascensione del piccolo campione. Comunque, è questo un esempio del come non vi siano difficoltà per chi sa fortemente volere, e come ad ognuno sia possibile toccare una meta anche altissima, quando sa tenacemente perseguitarla. Ecco perchè abbiamo creduto che questo esempio meritasse di venir segnalato ai lettori della *Stampa Sportiva*. N. C.



vincitore delle corse traguardi, si è dato alle corse di resistenza, e le sue qualità di *stayer* ben presto si affermarono vittoriosamente, tanto da conquistargli un posto nella schiera dei grandi astri, come Contenet, Dangla, Hall e Robl, fra i quali si combattono le meravigliose battaglie della caccia al record. E l'ultima quindicina riservava al piccolo Bruni un quarto d'ora di celebrità, permettendogli di scrivere il suo nome nell'ambita tabella dei *recordman* mondiali (100 Km. in ore 1 13'). Questa vittoria è venuta a coronare una successione inesauribile di tenaci sforzi, di oscuri e ignorati sacrifici, di lontani sogni di gloria e di fortuna, perseguitati attraverso infiniti ostacoli e infinite difficoltà, e ad assicurare al nuovo campione, colla rinomanza, la fortuna e discreti guadagni. E forse

prietario d'una bicicletta, ne ha sentito il fascino, ha forse intravveduto un domani splendente di gloria e di guadagni, e furiosamente ha allenato i suoi muscoli allo sforzo, e nelle brevi ore che poteva sottrarre al suo mestiere e nei giorni festivi accorreva ovunque vi fosse una prova da disputare, e ben presto apprese a non essere degli ultimi. Il successo spronava i suoi sforzi e il suo volere, e con una tenacia e una costanza ammirabili, il piccolo venditore di patate fritte è riuscito a farsi largo nella schiera dei campioni del pedale e a divenire uno dei migliori.

Quello che non abbandonera del suo passato, col ricordo del mestiere, saranno due piccoli figlioletti, poichè Bruni tra gli altri records tiene questo: non ha che 19 anni, ed è marito e padre

I LUBRIFICANTI PER VELOCIPEDI

**GLIDE**

sono assolutamente insuperabili.

Spedisco contro vaglia-cartolina:

di lire 0,70 una scatoletta di pasta,  
>, , 0,95 una latta d'olio,  
>, , 1,50 una scatola pasta ed una latta d'olio.

**EUGENIO PASCHETTA**

TORINO - Corso Valentino, 2 - TORINO  
ed in vendita presso tutti i negozianti del ramo ciclistico.

# Una partita di caccia nel Messico

**La vita nel deserto e nella foresta vergine**

**Caccia facile - Un brutto momento - Selvaggina imprendibile!**

Nel N. 34 dell'annata precedente della Stampa Sportiva (7 settembre 1902), noi abbiamo presentato ai nostri lettori sotto il titolo: Un campione italiano in America, il sig. L. De Breda Handley — oriundo canadese, ma nato e cresciuto a Roma e ora trapiantato a New York — dove ha una parte importantissima nella vita sportiva, essendo uno dei più forti campioni dei vari sport. Questo notissimo campione che fu al tempo stesso capitano della miglior squadra water polo, e prima voga del famoso otto Wesper, campione di skiff e di numerose corse podistiche, cicliste e cacciatore

appassionato, è uno dei migliori amici della Stampa Sportiva, alla quale, in omaggio alla sua gioventù passata in Italia e ai numerosi amici che vi ha lasciato, ha voluto inviare una sua interessante relazione di una partita di caccia, accompagnata da originali fotografie e scritta in quello stile breve e conciso proprio degli americani quando scrivono nella nostra lingua.

Lieti di così preziosa collaborazione, ringraziamo l'egregio amico che dimostra il suo attaccamento allo sport italiano diffondendone il suo organo grande nella metropoli americana. N. d. R.

Si celebrava il capo d'anno in quattro; c'era Seray, lo sportsman parigino, Caperel, il giovane capitalista inglese, Rosey della *jeunesse dorée* di Nuova York ed io, *tout simplement*, un giornalista.

A dir la verità si era tutti e quattro un po' stanchi della vita che ciascuno viveva chiuso nel proprio guscio; qualunque sia la posizione che uno occupa a New-York si vive sempre al colmo di pressione e naturalmente viene il giorno in cui i nervi dicono basta. I nostri lo dicevano ad alta voce quella sera e durante la cena che seguì l'inaugurazione del 1903 furono suggeriti mille progetti per divagarci un po', ma come d'abitudine, tutti impraticabili.

Fu il Seray che ebbe finalmente la felice idea di ricordarsi che aveva delle conoscenze a Chimalma nel Messico, e cominciò a dettagliarci delle storie raccontategli di cacciate fatte in quella località al cervo, all'antilope, al lupo e persino all'orso, e a quelle narrazioni quel germe attrattivo che ogni uomo ha sempre nelle vene di cacciatore si svegliava adagio adagio e ci pungeva colle mille spine del desiderio.



*Il nostro duce: Rosey.*

Colla prossima bottiglia di *champagne* si discuteva la possibilità di tal gita, ed alla seguente prestavamo giuramento di aggiustare i nostri affari in tal modo, da poter partire il 10 gennaio.

Il Rosey non avendo occupazione alcuna fu incaricato dei preparativi e disimpegnò il suo compito sì bene che lo trovammo in appresso una vera encyclopédia d'informazioni.

L'undici gennaio lasciammo New York tutti e quattro, fedeli alla parola data, e sei giorni dopo scendevamo a El Paso, nel Texas, a pochi passi dalla frontiera messicana.

\*\*\*

Il Rosey, a seconda di ciò che gli era stato detto, andò subito in cerca di un cacciatore di professione per servirci di guida e tornò fra breve con un pezzo d'uomo alto un paio di metri, magro come un pino, con una barba grigia, irsuta, due occhi vivi e penetranti, e un frigorismo chiuso muto, e brutto come una sfinge.

In poche parole gli spiegammo quel che volevamo e rispose a tutte le nostre questioni colla brevità caratteristica degli indiani e di quelli che li frequentano.

— Come along (venite), disse quando ebbimo nito, e ci condusse senz'altro al mercato.

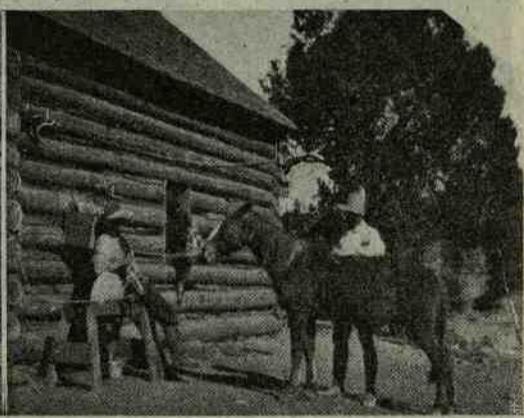
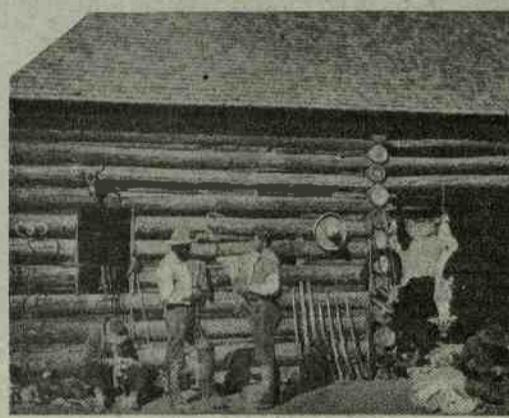
Consigliati da lui comprammo l'intero *out fit*, e cioè: quattro mustani, piccoli e brutti, ma tutti nervo e energia; quattro splendide mule per portare i bagagli, una tenda, delle coperte di lana, degli attrezzi da cucina e su quelle provvigioni che parvero indispensabili. Naturalmente contavamo sulla fauna locale per le *pièces de résistance* dei



*Pronti a partire pel deserto.*

li digerimmo a poco a poco e infine sani e salvi mettemmo piede entro la terra promessa.

Come ci aveva predetto Seray, ci fu largita una ospitabilità talmente cortese e cordiale da far svanire in poche ore ogni ricordo di disagio. Ci trattengemmo parecchi giorni, sortendo ogni mattina per tirar qualche colpo alle anatre che abbondano lungo il Rio Concha, ma il 15 febbraio dovemmo



*Dove ci era possibile piantammo le nostre tende in vecchie baracche indigene abbandonate.*

nostri pasti, e in quanto a fucili, revolver, coltellini e munizioni, grazie al Rosey ci eravamo forniti a Nuova York.

Ci trattengemmo alcuni giorni a El Paso onde studiare le abitudini di una popolazione ch'è tra le più interessanti del mondo, ma il 30 gennaio



*Alcune facili vittime destinate a fornire il cibo quotidiano.*

ci decidemmo a partire vestiti nel costume pittoresco delle praterie e armati sino ai denti. La carovana formava veramente un corteo tipico; Caperel e Seray, col Brown (la guida) formavano l'avanguardia, poi venivano le quattro mule cariche dei nostri tesori; Rosey ed io chiudevamo la marcia.

Appena sortiti da El Paso ci trovammo nel terribile deserto di sabbia che si stende per centinaia di miglia su quel territorio, ed i quattrocento chilometri che ne doveremo percorrere per giungere a Chimalma parvero veramente eterni, ma

finalmente dir addio ai nostri anfitrioni e prendendo la strada lungo il fiume per esser in vicinanza d'acqua, un serio problema in un paese arido come il Messico, ci dirigemmo in linea quasi retta verso i monti della Sierra Madre.

Per una cinquantina di chilometri il Brown ci servì di guida, ma ci confessò poi che il paese gli era nuovo e da quel giorno in poi viaggiammo a mezzo della bussola, accampandoci quando ce ne saltava il ticchio e passando alcune ore al giorno alla caccia. Anatre, quaglie e prarie-chickens (specie di starna) abbondavano, e con una bestiaccia di cane che cacciava interamente per conto suo si riesciva a riempire il carniere senza difficoltà.

Il sesto giorno arrivammo al piede della Sierra; la vegetazione cambiò aspetto e notammo subito l'aumento di selvaggina. Le tracce di cervo abbondavano, e verso il mezzogiorno avendo trovato delle tracce freschissime, decidemmo di piantar la tenda e intanto che due preparavano l'accampamento, gli altri due dovevano andare a vedere se non era possibile di trovare della carne fresca per cena.



*Componevano la carovana Seray, lo sportsman parigino, Caperel, il giovane capitalista inglese, il sottoscritto, e Rosey della jeunesse dorée di Nuova York.*

Di carni salate e volatili ne avevamo piene le casse e le tasche e l'idea d'un arrosto succulento ci sorrideva deliziosamente.

**L'Oleobltz è il solo Olio approvato dal T. O. L. e posto in vendita presso tutti i depositi riconosciuti dal T. O. I. stesso.**

**ERNESTO REINACH - MILANO**



**L'Oleobltz è il solo Olio approvato dal T. C. I. e posto in vendita presso tutti i depositi riconosciuti dal T. O. I. stesso.**

**ERNESTO REINACH - MILANO**

Rosey ed io fummo incaricati della cacciata ed eravamo appena a duecento metri dal campo quando udimmo un dimenare di frasche poco innanzi a noi e repentinamente apparvero al disopra dei macchioni che ingombavano il terreno, la testa ed il dorso d'un cervo magnifico. Dire che fummo sorpresi è poco dire, e benchè io possa annoverarmi tra i veterani, confessò che fui preso da quel sussulto di cuore, violento, che gli americani chiamano tanto a proposito *buck-fever*; fu istinto più che altro che mi fece abbracciare rapidamente il fucile, ed al secondo colpo vidi la superba bestia cadere sulle ginocchia e poi rotolare pesantemente per terra. Corremmo e trambi sul luogo trovammo che la palla era entrata al fianco sinistro vicino alla spalla uccidendola instantaneamente.

Ci caricammo sulle spalle il dolce fardello che fu accolto con gridi di gioia dai nostri compagni, i quali con me ricorderanno a lungo il gusto squisito del nostro primo cervo messicano.

Le notti erano fredde, in montagna e prima di coricarsi faceva d'uopo accendere dei grandi fuochi che oltre al riscaldarci servivano ad allontanare le belve, abbastanza numerose nelle vicinanze.

A misura che salivamo la vita animale aumentava. Il paese che traversavamo era vergine di presenza umana, salvo che di tanto in tanto una famigliuola di indiani nomadi, e selvaggi, si incontrava, e la selvaggina sembrava non temere affatto.

Un giorno che Rosey dirigeva la comitiva, lo vedemmo scendere da cavallo, fare alcuni passi con gran cautela e poi farci vivamente segno di seguirlo. Restammo muti di sorpresa; coricati in terra, appena venti metri distanti erano un bel cervo e due femmine, i quali, punto sorpresi al vederci continuavano a ruminare lietamente senza il minimo segno di paura. Ci mancò il coraggio di abbattere ma eravamo senza carne affatto, perciò lasciammo al Brown la cura di uccidere



*Le nostre cavalcature e i nostri costumi.*

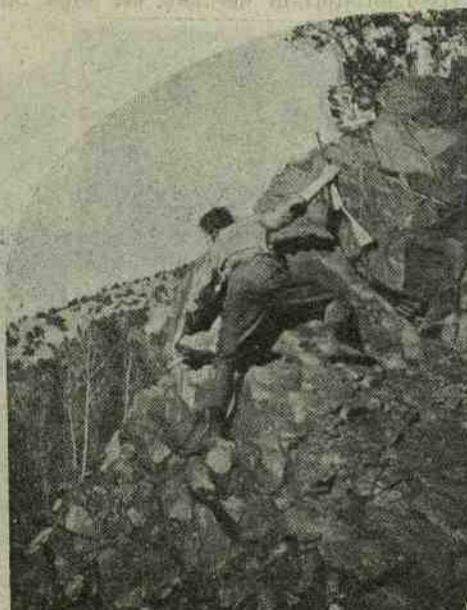
notte all'affusto, ma benchè udissimo per parecchie ore gli urlì lontani di messer lupo non tirammo colpo.

Tornando all'alba avemmo un'avventura che per poco non fu fatale. Si camminava l'uno dopo l'altro, io in capo, quando ad un tratto il Caperel mi gridò di farmi indietro, sento un colpo di fucile, poi un ruggito di dolore sopra la testa, e da un albero mi salta dinanzi, a pochi passi, un enorme jaguar, il terribile leone del Messico. Ferito alla spalla ma tanto leggermente che la ferita lungi dall'impedirlo lo rendeva doppiamente feroce, quel jaguar era un avversario implacabile. Prender la carabina che avevo a tracollo era impossibile, l'animale furibondo già si accucciava pronto a slanciarsi: in quel momento mi sovvenni del rewolver, e in meno che si fa a dirlo l'avevo estratto dal fodero e cominciai a far fuoco; quattro colpi tirati a bruciapelo mi salvarono la vita; al quarto la belva rotolò in terra, e mentre si dimenava nelle convulsioni dell'agonia, Seray gli piantò il coltello tra le coste e affrettò la fine.... dell'incidente.

La pelle, ch'è una delle più belle che abbia mai viste, ora adorna la parete del mio studio.

La settimana che seguì fu dedicata alle antilopi e salimmo delle vette scoscese in cerca dell'ambita preda. Le alture sono quasi impraticabili e benchè il Seray che ha la sicurezza di piede di capra e i garetti d'acciaio d'un atleta, s'arrampicasse sino a una cima da dove potè tirare a un paio degli eleganti quadrupedi che avevamo seguito per ben sei ore, non gli riuscì abbatterne alcuno.

Cinque giorni di caccia senza risultati, saltando eternamente di roccia in roccia colla prospettiva sempre presente di uno sdruciolone che sarebbe certo stato l'ultimo furono più che sufficienti per stancarci e di comune consenso tornammo a regioni più praticabili.



*La vana caccia alle antilopi sulle rocce scoscese.*

Durante la discesa vedemmo un orso ma accortosi di noi fuggì, e malgrado una corsa di parecchie ore non riuscimmo a trovarlo.

Seguendo gli altipiani della Sierra Madre tornammo al fiume Concha, che seguimmo sino a

Chimalma, dove giungemmo senz'altra avventura.

Rientrammo a El Paso il 2 marzo, e non fu senza un sospiro che prendemmo il treno che doveva ricondurci a New York.

New York, 1903.

L. DE B. HANDLEY.

### Per modificare il Regolamento

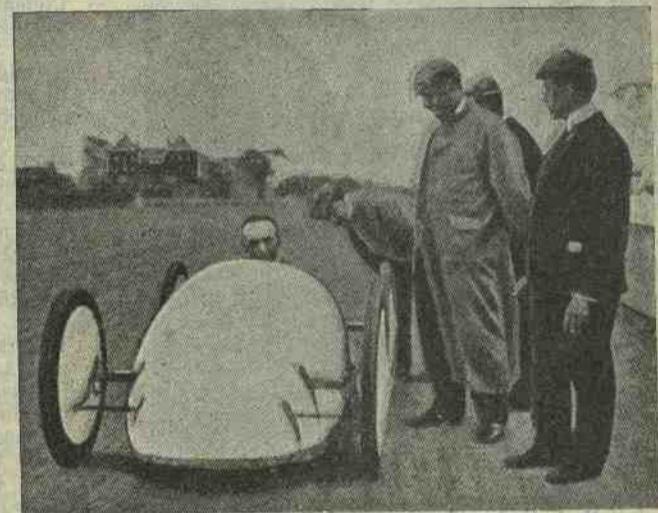
sulla circolazione degli Automobili in Italia

Essendo noto che il nuovo Ministro dei lavori pubblici, on. Tedesco, aveva nominata una Commissione composta dei funzionari governativi comm. E. Zocchi, cav. B. Miceli e conte A. Paolucci, perché studiasse quali modificazioni erano da apportarsi al difettoso regolamento del 1901, il mondo motorista italiano, giustamente allarmato dal pericolo che presentavano questi studi di una Commissione governativa, fece premure e istanze presso il Ministro perché fosse chiamata a far parte della Commissione anche una legittima rappresentanza dello sport e della industria automobilistica, la quale potesse suggerire utili consigli e pratici ammaestramenti.

Il solerte e attivo Automobil Club di Milano apriva il fuoco di difesa degli interessi automobilistici, e a lui si associarono il T. C. I. e la Stampa Sportiva, alla quale il Ministro cortesemente così rispondeva:

« Caimi — Direttore Stampa Sportiva  
Torino.

« La Commissione da me nominata ha incarico di raccogliere elementi sulla circolazione degli automobili, che formeranno poi oggetto di esame da parte di una Commissione nella quale sarà pure compresa una rappresentanza di automobilisti, come si fece nell'anno 1901. — Ministro Tedesco ».



*Invenzioni americane — Una nuova forma di vettura da corsa.*

Lieti di questa assicurazione, ci compiacciono della promessa e attendiamo che una felice scelta nella nomina delle persone che formeranno la definitiva Commissione, permetta di secondare gli ottimi intendimenti del nuovo Ministro e di ottenere così un regolamento che, pienamente salvaguardando i diritti del pubblico, non ostacoli o ralenti l'affermazione dell'automobilismo.

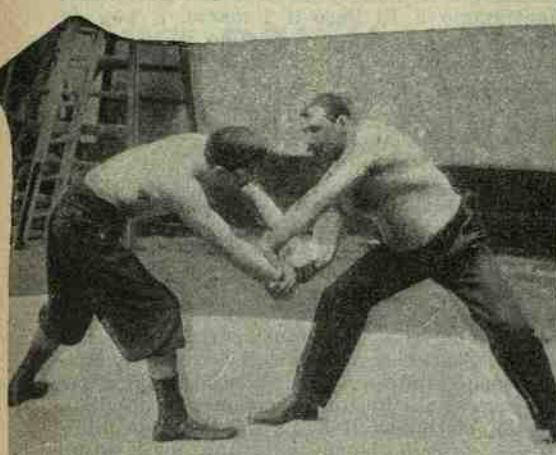
L'importanza del problema della circolazione automobilistica è riconosciuta dalla circostanza che appunto in questi tempi in Francia, in Belgio e in Austria consimili Commissioni ne stanno studiando la soluzione, e in Inghilterra è appena stata approvata dal Parlamento la nuova legge preparata a tal uopo e nella quale con concetti moderni e civili vennero diminuite le limitazioni alla libertà del *chauffeur* aumentando la sua responsabilità e severamente punendo ogni sua colpa.

Il regolamento del 1901, tutti ricordano, fu fatto in condizioni troppo sfavorevoli e sotto minaccie e paure infondate, e soprattutto in tempi che per quanto prossimi sono lontani per la storia dell'automobilismo, che ha fatto in pochi anni meravigliosi progressi e quindi la sua revisione si imponeva necessariamente.

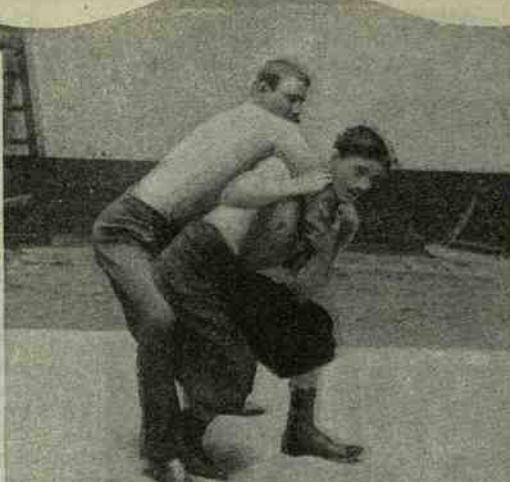
Ci lusinga la speranza che il nuovo regolamento che, a iniziativa del ministro Tedesco dovrà succedergli, sia di esso ben migliore e meglio rispondente ai generali e comuni interessi.

**FANALI ED ACCESSORI  
PER AUTOMOBILI**

**OFFICINE METALLURGICHE  
GIO. CANAVESIO**  
TORINO - Corso Brescia, 15.



N. 1. In guardia.



N. 2. Colpo del braccio girato.



N. 3. Braccio girato per terra.

Lo sport della lotta non è così ordinato come quello dei pesi, perché non esiste fin qui nessun club potente e di vita duratura che coltivi con serio proposito questo importante ramo dell'educazione fisica.

Da due anni però i nostri dilettanti hanno riconosciuto l'interesse di unirsi, disciplinarsi onde ottenere indubbi vantaggi entrando numerosi

agli assalti, alle categorie, ai colpi proibiti, alle punizioni...

Fra i dilettanti federati, che sono i migliori d'Italia, troviamo delle persone non sconosciute e cioè: Annini, Bignami, Corbelli, Camilotti, Zucconi, Marchelli, Caviechioni, Barbareschi, Pampani, Italo, ecc. Già parecchie volte essi ebbero campo di misurarsi in importanti gare sotto le norme della F. A. I. e cioè a Pavia (Campionato nazionale 1902), Torino, Milano, Stradella, auspice la Società Ginnastica Pavese, il Comitato della 1<sup>a</sup> Esposizione d'Arte Decorativa Moderna, il Club Atletico Milanese e il Club Juventus di Pavia.

Eccettuate le gare di lotta dei Concorsi della Federazione Ginnastica Italiana quasi tutte le altre prove si succedettero, ora a lunghi, ora a brevi intervalli di tempo, senza troppo ordine e criterio, però ora la F. A. I. per tener viva la emulazione fra i migliori elementi, bandisce ogni anno almeno il Campionato Nazionale ed i suoi Clubs e Sezioni, distribuiti nelle varie città, si esplicano con altri concorsi onde far sì che questo sport possa assumere quella serietà ed importanza che gli occorre e come seppero dargli le Federazioni Atletiche di Germania, Austria, Danimarca, Svizzera, Svezia, Russia e Olanda.

Prima della F. A. I. il sodalizio che maggiormente si occupò della lotta fu la popolare società milanese « Paviment de Giazz » la quale coi suoi soci, non solo tenne testa ai professionisti discesi in Italia, ma seppe affermarsi splendidamente all'estero.

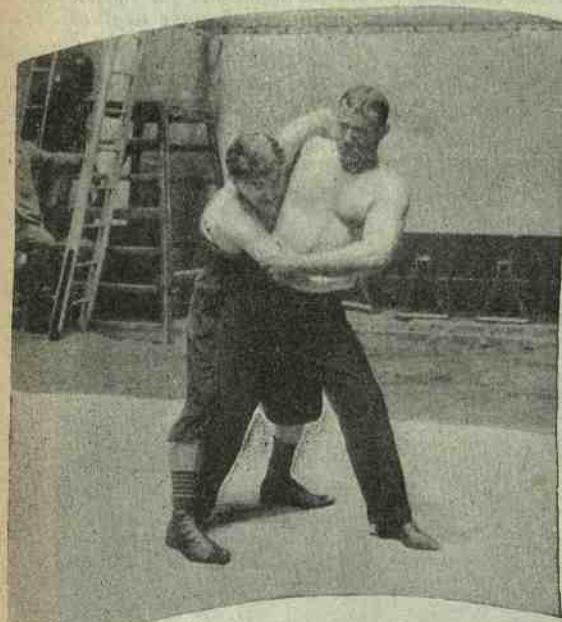
La Gazzetta dello Sport, il Club Velocipedistico Alessandrino, l'Andrea Doria, il Club Atletico Romano, il Lotting-Club, i clubs sport di Savona e Cavour di Torino, il Club Atletico di Legnano, ecc., si interessarono pure molto della lotta.

Esistono in Italia delle scuole di lotta, dirette da vecchi lottatori di mestiere, ma sono rarissime.

sime: esse formano asilo più a professionisti che si rimettono in forma che a veri dilettanti.

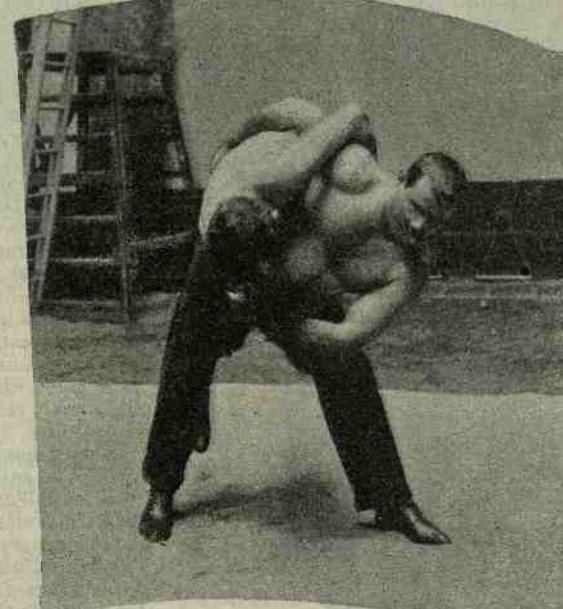
Le gare più importanti, divise quasi sempre in categorie di peso massimo, medio e minimo, furono oltre a quelle già nominate: i campionati italiani, ligure, milanesi, del Lazio, Fiorentino, della Spezia, d'Alessandria.

Si possono ricordare come



N. 4. Giro sull'anca in cintura (1° tempo).

a far parte della Federazione Atletica Italiana, la quale ha uno speciale regolamento per i Campionati e Concorsi ed una permanente Commissione tecnica, composta dei signori F. Muggiani, M. Fumagalli e Da Riva O., tutti eccellenti conoscitori delle regole della lotta, per discutere e risolvere quelle controversie che potrebbero ad ogni evento nascere. I punti più salienti di detto regolamento si riferiscono alla giuria, all'arbitro,



N. 5. Giro nell'anca in cintura (2° tempo).

buoni lottatori, oltre ai federati: Elesio Menotti, Canepa, Fongi, Castagnola, Oddone, ecc.

Sono oramai immancabili nelle nostre riunioni, come arbitri o giurati, certi membri della presidenza F. A. I., il dott. E. C. Co-

## Lo sport della

L'avvicinarsi dei ci riconduce ad della lotta, pel q rati la preziosa col Silvio Brigatti, stimati atleti dile

A questo suo remo seguire alt Atletica Italiana, sulle importanti rando pel prossim

## N. 9. Cintura con sosp

stamagna, i signori sco, Castelli, Civelli

Un certo numero nizzate da Comitati nero quasi mai buon

Ogni città, come diede i suoi campion mantenersi nel camp passarono profession rono di sovente a per denaro o per av tuttavia vivere ese del lottatore.

Coi presenti prog nella Gara atletica bligatori già esiste degli assalti di Lott sta già si distinsero derosi tipi d'atleti

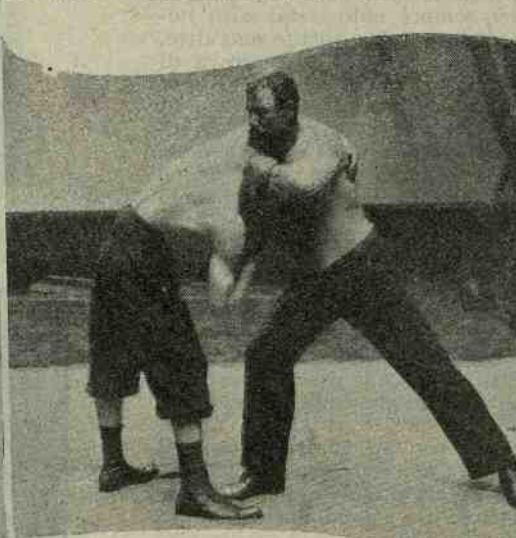


N. 10. Cintura con sospensione.

L'inverno è dei lottatori e la sua maggior entra anche n Podistici, Veloci sportivi ove i si altern



N. 6. Giro sull'anca per la testa.



N. 7. Parata di cintura di fronte.

N. 8. « Cravatta ».

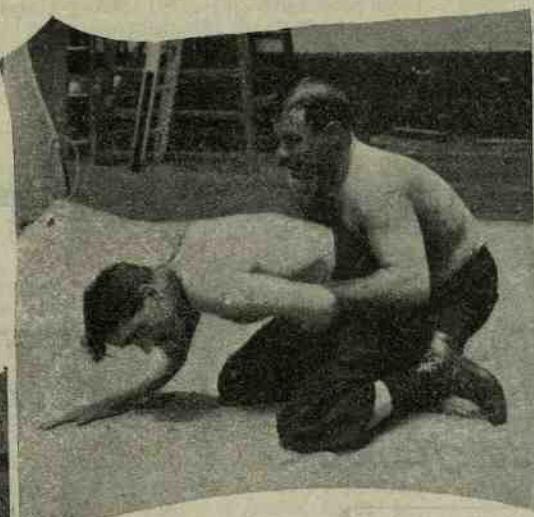
**AUTOMOBILI - DELAHAYE - COTTEREAU - EISENACH**

Grandioso deposito presso: CORRADO FRERA E C. - MILANO-TORINO

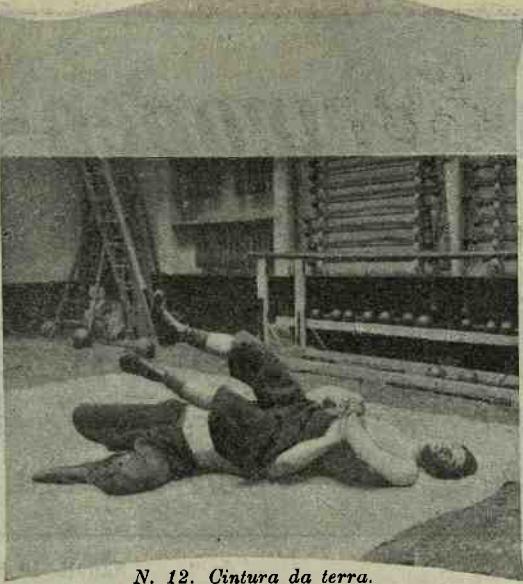
Accessori: Olii, Benzina, Grassi, Pezzi di ricambio, Vestimenti, ecc.

# Lotta in Italia

stagione invernale  
parci dello sport  
ci siamo assicurazione dell'Ing.  
tra i più noti e  
ti d'Italia.  
articolo ne fa  
federazione  
i suoi campioni e  
che sta prepa-  
dicembre.



N. 11. Cintura con sospensione da terra.



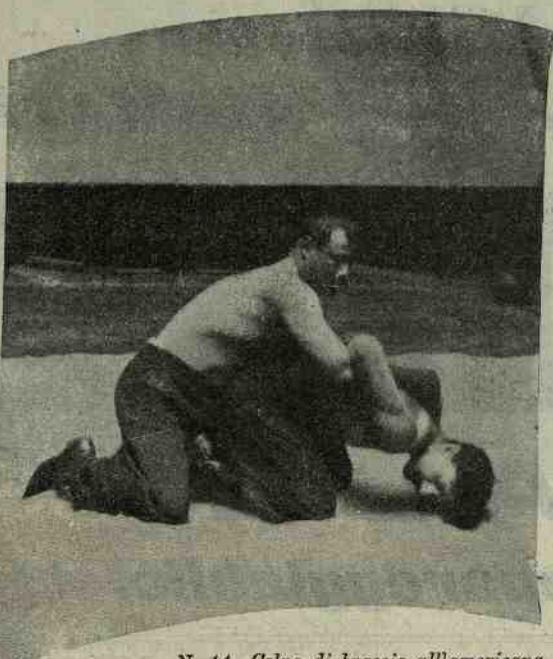
N. 12. Cintura da terra.



N. 13. Cintura da terra (finale).

con numerosi assalti come nei Clubs Audace di Torino, Juventus di Pavia, Podistico di Milano, S. P. di Genova.

La lotta patrocinata dalla F. A. I., e che comunemente si eseguisce, è la così detta Greco-Romana, ma in alcune Società ginnastiche oltre a questa e alla Romana, si eseguiscono la Schweizer-Schwingen (Lotta svizzera) e la Libera, nelle quali in



N. 14. Colpo di braccio all'americana.

Isvizzera alle feste della Federazione Ginnastica Svizzera e dei Lottatori si contendono con grande ardore il primato da secoli gli abili ed erculei Gymnastes-Lutteurs ed i rudi e mastodontici Bergers.

Ing. Silvio Brigatti.

## La scuola di lotta Marsigliese

Come si eseguiscono alcuni dei colpi più comuni.

**Braccio girato** (Fig. 2). Impugnare bene il braccio dell'avversario sopra il gomito e fare leva completamente colla spalla sotto la sua ascella. Drizzandosi sulle reni l'avversario sarà sospeso e senza punto d'appoggio per difendersi.

**Braccio girato a terra** (Fig. 3). Afferrato il braccio dell'avversario che sta sopra, avvinghiarlo a sé, facendolo passare sotto la propria ascella. Mancando l'appoggio e facendo perno su un lato il corpo facilmente si volta.

**Colpo sull'anca in cintura** (Fig. 4). Il braccio destro passa in mezza cintura sul dorso e la mano sinistra afferra il braccio dell'avversario sopra il gomito. Perfetto equilibrio sulle gambe per sostenere il corpo dell'avversario sull'anca (Fig. 5). Colpo di reni per gettare l'avversario in avanti, mentre la stretta della mano sinistra gli farà presentare le spalle al terreno. Al momento di toccare terra far gravare il proprio peso sull'avversario.

**Giro sull'anca per la testa** (Fig. 6). — Presa come nel precedente colpo, facendone invece passare il braccio destro attorno al collo facendone sentire la stretta.

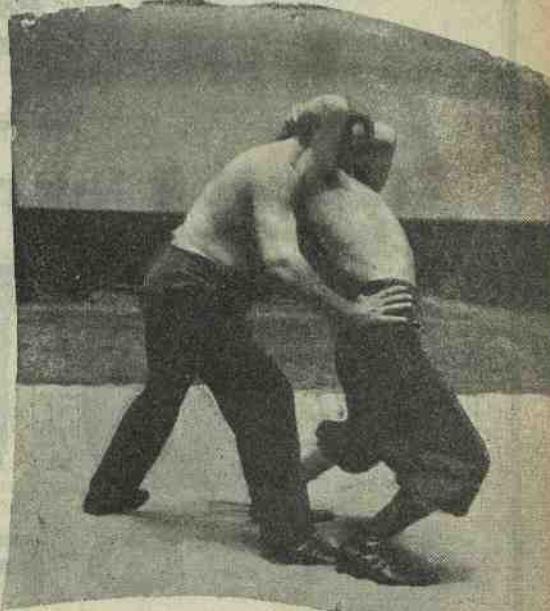
**Parata di cintura di fronte** (Fig. 7). Fare leva colle mani che si incontrano sul petto dell'avversario.

**Cravatta** (Fig. 8). Far passare il braccio destro attorno al collo dell'avversario come una cravatta fermandolo al polso di quello sinistro che poggiando sulla testa dell'avversario fa da leva.

**Cintura con sospensione in piedi** (Fig. 9-10). Alzare indietro l'avversario sulle proprie spalle impadronendosi d'un suo braccio e quindi gettarsi indietro entrambi, assicurandosi preventivamente con una posizione delle gambe il mezzo di non toccare terra colle spalle. L'avversario senza punto d'appoggio difficilmente eviterà il colpo.

**Cintura con sospensione per terra** (Fig. 11-12-13). Afferrare l'avversario per le anche impadronendosi possibilmente d'un braccio o d'entrambi. Farlo passare sopra le spalle, gettandosi indietro. Avendo cura di inclinarsi su un lato per non toccare il terreno e con una spalla e di non a bandonare le mani dell'avversario.

**Braccio girato all'americana** (Fig. 14). Colpo non



N. 15. Colpo di testa e parata.

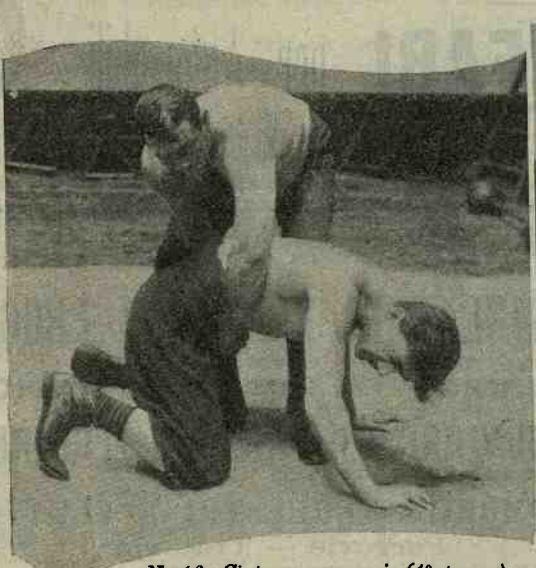
ammesso da tutte le Giurie e che consiste nel piegare un braccio nella direzione contraria a quella naturale.

## Grand Hôtel Ville et Bologne - Torino

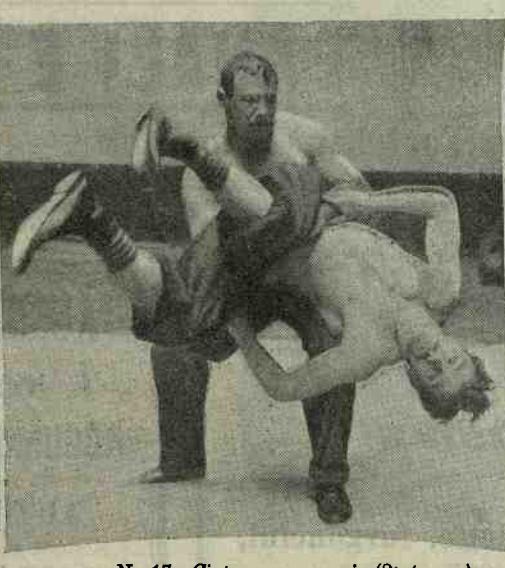
Corsa Vittorio Emanuele, 60 (in faccia alla Stazione di P. N.)

Prezzi moderati - Luce elettrica - Bagni - Caloriferi - Garage.

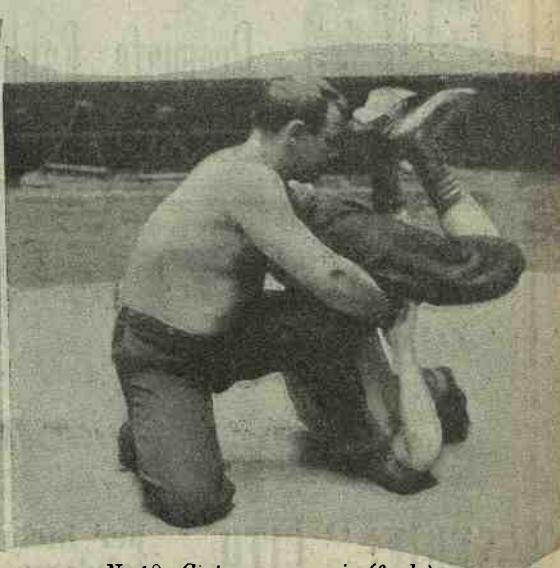
Il preferito degli sportmen. L. GUERCIO, prop.



N. 16. Cintura a rovescio (1° tempo).



N. 17. Cintura a rovescio (2° tempo).



N. 18. Cintura a rovescio (finale).

**"EADIE", "WILSON",**

Serie per Biciclette e Motociclette di fama mondiale, insuperabile per eleganza e scorrevolezza. — Ogni pezzo come garanzia porta la marca di fabbrica. Rappresentante per tutta l'Italia con Deposito. **Milano - GIULIO MARQUART - Torino**

# Viaggio Europeo-Africano

Km. 6000 su Vettura DE-DION BOUTON 10-12 HP

I Sigg. CORMIER ed ETTORE NAGLIATI partiti da Parigi attraversando la Francia, la Spagna ed il Marocco e seguendo la costa africana fino a Tunisi, sboccarono felicemente a Trapani. — Scrivono ora da Napoli.

Napoli, 19 Novembre 1903.

Spette The Dunlop Pneumatic Tyre C.<sup>o</sup>

Milano.

Siamo giunti qui splendidamente malgrado piogge torrenziali e strade orribilmente imbracciate. I vostri **Pneumatici ci meravigliano assolutamente** per la loro resistenza sopra pessime strade.

Firmato: E. NAGLIATI.

**La resistenza e la perfezione dei PNEUMATICO**



# DUNLOP

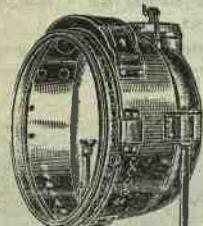
ORIGINALE

**è quotidianamente provata impareggiabile.**

The Dunlop Pneumatic Tyre C.o L.td — MILANO - Via Fatebenefratelli, 13 - MILANO

**REJNA ZANARDINI & C.**

MILANO - Bastioni Magenta, 14 - MILANO



Premiata Fabbrica di **FANALI E FARI** per Automobili



Specialità in Fari per Motociclette. — Premi a tutte le Esposizioni.

**BARNETT & SCOTTI**  
MILANO - Foro Bonaparte, 61 - MILANO

**Vendita esclusiva**

delle

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

SERIE "CHATER LEA", per biciclette e motociclette.

COPERTURE "CONTINENTAL", originali nei vari tipi.

**FABBRICA ITALIANA**  
**DI**  
**ACCUMULATORI ELETTRICI LEGGERI**

BREVETTO GARASSINO 1899

TORINO — Via Artisti, 31 — TORINO

**ACCUMULATORI PER TRAZIONE LEGGERISSIMI**

specialmente adatti per

**AUTOMOBILI TERRESTRI E FLUVIALI**

Ferrovie — Tramvie

Illuminazione di Treni, Vetture, ecc.

Solidità eccezionale — Rendimento elevatissimo — Massima durata  
Capacità del 80 % a più superiore ai migliori Accumulatori conosciuti

**TIPI SPECIALI PER AUTOMOBILI ED ACCENSIONE DI MOTORI A BENZINA**

**Stazione di carica Accumulatori**

**ACCUMULATORI STAZIONARI**

← CATALOGHI A RICHIESTA →

*Colpo di testa e parata* (Fig. 15). Afferrare l'avversario per la testa tentando fargli fare arco. Difesa facile facendo leva sulle anche.

*Cinturà a rovescio* (Fig. 16-17-18). Afferrare l'avversario in cintura per le anche, sollevarlo, appoggiandolo sulla gamba. Abbassare la gamba sinistra, spostando il corpo dell'avversario e facendo strisciare fino a toccare terra colle spalle.

## L'Italia si prepara alla prossima stagione della vela?

Per la Coppa Edoardo VII - Una nuova costruzione

Nel meraviglioso risveglio sportivo così caratteristico e crescente di questi ultimi anni, l'yachting tiene uno dei migliori posti, e con vivo compiacimento noi abbiamo visto le prove moltiplicarsi, le nostre spiagge e i nostri laghi popolarsi di bianchi challengers e l'Italia figurare degnamente nelle più importanti prove internazionali del Mediterraneo.

Mentre un nostro egregio collaboratore richiama l'attenzione degli yachtsmen italiani sulle prossime prove delle coppe di Francia e d'Italia, in cui lo sport italiano è chiamato a prendere una rivincita o a confermare la sua sconfitta, noi segnaliamo l'importanza della Coppa Edoardo VII — che per munifica donazione del Re d'Inghilterra al Club Nautique di Nizza — si è quest'anno istituito.

Come i lettori ricordano, si tratta d'una gara internazionale di crociera sul percorso di 850 miglia, da Gibilterra a Marsiglia, nella quale al-

premio del Re se ne sono aggiunti altri, fra cui L. 1250 destinate dalla Società Nautica di Marsiglia al secondo arrivato.

A degnamente figurare in questa grande prova internazionale, si preparano i francesi e gli inglesi; sembra quasi assicurato l'intervento dei tedeschi (coll'iscrizione di Navalhoé di Watjen, il 40 tonn. che fu in primavera a San Remo) e degli americani.

E in Italia che si fa? Si parla dell'intervento di Florio con Nada, ma nulla è deciso in proposito.

Eppure l'importanza della prova e lo specchio d'acque in cui si disputa farebbero desiderare una fortunata partecipazione dell'Italia a questa gara.

N. d. R.

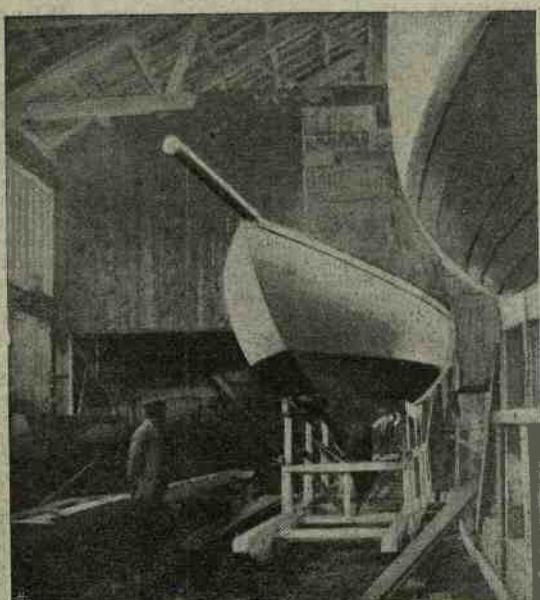
La poppa del nuovo challenger del senatore conte Rossi Martini.

I nostri clubs nautici si limitano ad indire qualche regata annuale, il che è troppo poco; noi vorremmo che i nostri clubs con barche sociali, non importa siano esse di tipo moderno o semplici gozzi, insegnassero ai giovani cosa vuol dire maneggiar una barca e condurla alla vittoria.

E' con tal mezzo che noi crediamo si formerebbero dei buoni ed appassionati yachtsmen, è con tal mezzo che noi avremmo speranza di vedere aumentare i lavori nei nostri cantieri ora quasi deserti, giacchè il gozzo che potrebbe sembrare gran cosa ad un inesperto, non basterebbe più al giovane fatto pratico della manovra, desideroso di cimentarsi in più nobili gare.

Genova, 15 novembre 1903.

Enro.



Il nuovo 5 tonn. in costruzione nel cantiere Oneto per la Coppa d'Italia.

Dopo le regate dello scorso anno a San Remo, dove l'yachting francese riportava una notevole vittoria su quello italiano, vincendo le coppe di Francia e d'Italia, era opinione, o per dir meglio speranza generale, che i nostri yachtsmen, seguendo l'esempio degli inglesi, avrebbero tentato di riconquistare le perdute coppe con nuove costruzioni.

Tale speranza è però andata in parte delusa, onde noi dovemmo concludere col dire che nessuno sembra essersi appassionato abbastanza a queste nobili gare, giacchè alla coppa di Francia si presenterà un vecchio campione, non sappiamo se Nada, Sally o Leda.

Così mentre lo scorso anno era la Francia che contrapponeva al nuovo Nada il vecchio Suzette, quest'anno è l'Italia che al nuovo yacht che la Francia sta costruendo, ne contrappone uno vecchio; salvo ora a vedere se come lo scorso anno il campione vecchio avrà ragione sul nuovo, e l'Italia potrà riconquistare l'agognato trofeo.

Che un tal fatto abbia a verificarsi dobbiamo augurarcelo, pur tuttavia non vorremmo che tal vittoria avesse a far vieppiù accrescere l'apatia

E qui ci piace poter presentare ai nostri lettori diverse fotografie della nuova costruzione, che speriamo servirà a tener sempre alto il nome dell'yachting italiano, ed a far accrescere per quanto possibile con nuove vittorie la passione per tale sport, passione che per noi, entusiasti del mare, non vediamo mai abbastanza intensa come vorremo.

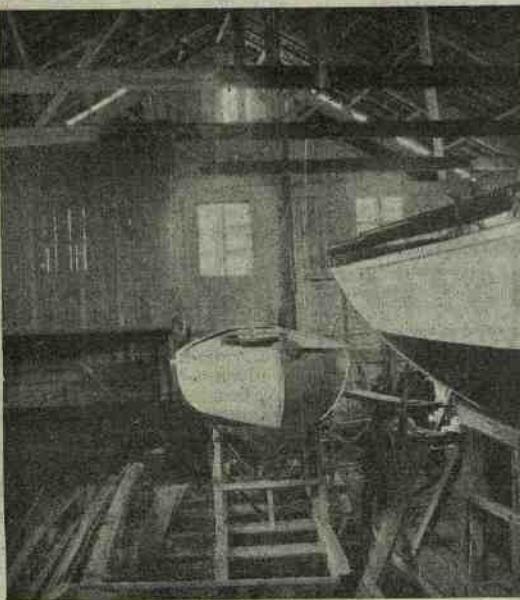
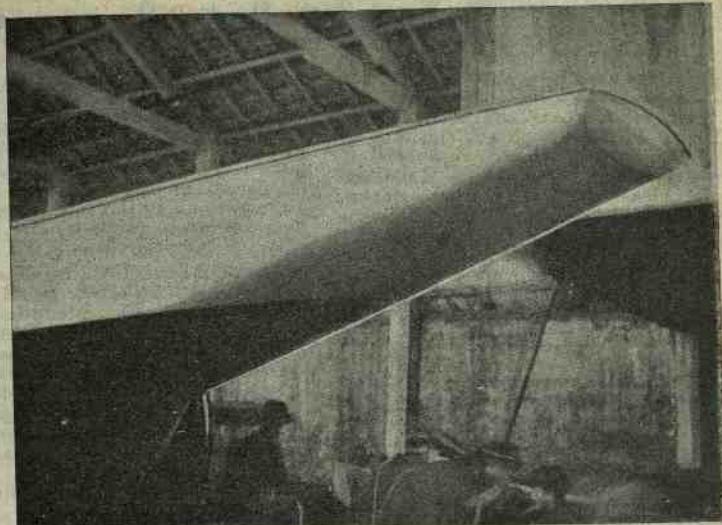
Abbiamo detto per quanto possibile, giacchè siamo di avviso che per appassionare i giovani al mare, bisognerebbe cercare di far loro gustare tutte quelle sensazioni che dal mare provengono.

Sarà la più grande Novità del 1904.  
Instantaneità fulminea.  
Regolabilità cronometrica.

Dolcezza di manovra non mai raggiunta.

Il miglior Freno del mondo per Città e Montagna.

CARLONI'S BRAKE COMPANY - MILANO, Via Giulini, 5.



Gruppo dei fondatori della sezione dell'Audax di Catania.

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

AMARO, TONICO  
Corrobidente, Digestivo  
Guardarsi dalle contraffazioni

**THE READY BRAKE**  
**DUPLEX**  
CARLONI'S PATENT

In vendita presso:  
Barnett e Scotti - Fabbre  
e Gagliardi - Corrado Frera  
e C. - Giulio Marquart e  
Comp. - Secondo Prati -  
Sironi Oggioni e C. - Luigi  
Sacchi - G. Leoni e C.

# Notiziario Sportivo

## AUTOMOBILISMO

**ATTIVITA' AUTOMOBILISTICO-AMERICANA.** — Ecco qualche data del calendario automobilistico-americano che serve a dimostrare l'attività della vita sportiva ed industriale nord-americana: Gennaio 15-23 - Esposizione a Madison Square; febbraio 6-13 - Esposizione a Chicago; febbraio 15-20 - Esposizione a Detroit; marzo 5 - Esposizione a Cleveland; marzo 13 - Esposizione a Buffalo; marzo 26 - Esposizione a Washington.

**RECORDS AMERICANO.** — Sulla pista americana di Los Angeles, l'automobilista Oldfield, con una 8 cilindri Winton, ha battuto il record americano del miglio coprendolo con una vettura in 55" (km. 105, in 388 all'ora).

**PER L'AUTOYACHTING.** — Lo sportsman George De la Nézière ha offerto al Journal una coppa del valore di 10,000 franchi quale premio di una prova di resistenza per canotti automobilisti. Detta prova precederà l'apertura del Salon Automobilistico, ed avrà luogo sul percorso di 150 chilometri: Courbevoie-Bouguival.

A proposito di questa generosa offerta qualche giornale francese ha osservato che ormai le coppe in disputa sono troppe (circa una ventina) e propone di rifiutare eventuali altre offerte. Da noi in Italia siamo ben lontani da questo pericolo.

**UNA GRANDE PROVA MOTOCICLISTICA.** — Per iniziativa della Gazzetta dello Sport di Milano si annuncia nella seconda metà di gennaio una prova motociclistica di resistenza sul percorso Milano-Genova-Nizza-Torino-Milano per motociclette sotto i 50 Kg. o non superiori ai 3 1/2 HP. La gara promette risultati interessanti anche per la stagione poco propizia in cui si farà.

**UNA NUOVA 100 HP.** — La nota Casa francese C. G. V. ha costruito per il miliardario americano Schwab una vettura da 100 HP a 8 cilindri.

**UN ATTO CORTESE.** — A ricordare l'atto cavalleresco del barone De Caters che, durante la corsa Gordon-Bennett in Inghilterra, si è fermato per recare soccorso a Jarrot, che credeva ferito, i chauffeurs inglesi, su iniziativa del confratello The car, hanno aperto una sottoscrizione e offerto al barone De Caters, a testimonianza della loro riconoscenza

e a premio del nobile gesto, un prezioso oggetto artistico.

**UNA NUOVA APPLICAZIONE DEI MOTORI LEGGERI.** — A Londra hanno fatto il loro debutto dei tricicli porteurs muniti di motori a benzina. I successi ottenuti sono brillanti, e numerose Ditta hanno adottato questo sistema rapido per recapito delle loro consegne a domicilio.

**LA MORTE D'UN NOTO AUTOMOBILISTA FRANCESE.** — È morto a Cannes il conte Chasseloup-Laubat, che fu uno tra i fondatori dell'Automobile Club di Francia. Fu anzi uno dei concorrenti più in vista delle grandi corse su strada tre o quattro anni fa.

Stabilì nel 1889 il record del chilometro in 38" 4/5, velocità che era allora apparsa assolutamente fantastica. Si era servito di una vettura elettrica.

Il conte è morto di tubercolosi all'età di 37 anni.

**CORMIER IN ITALIA.** — Il noto chauffeur francese Cormier, che colla sua De Dion da 10 HP ha compiuto la traversata della Spagna e della Tunisia, viaggia in Italia in compagnia dell'ottimo amico Nagliati di Firenze. Il tempo pessimo e l'infida stagione rendono più difficile il suo viaggio, ma non lo arrestano. Dopo aver attraversato la Sicilia, i due viaggiatori si sono venuti per Reggio a Napoli e a Roma, ovunque festeggiati e facendo ammirare la resistenza e la bontà della nuova vettura che figurerà al prossimo Salon di Parigi e a quello di Torino.

## CICLISMO

**UN CONVEGNO INTERNAZIONALE A GENOVA.** — Il grande convegno ciclo-automobilistico avrà luogo nei giorni 22 e 23 maggio. Del Comitato esecutivo presieduto dal cav. uff. G. Oberti, fanno

## CICLISTI!

Provate LA VITTORIA per impedire la sfuggita dell'aria dalle gomme perforate. Garanzia assoluta delle gomme. Chiedere listino: E. Balbi, Torino, Piazza Castello, 18.

parte soci della Colombo, del Veloce Sport, dell'Audax di Genova e di San Pierdarena e del Club Costanza di San Pierdarena.

**CORSA PADOVA-BOVOLENZA.** — Velocità dilettanti, metri 1000. — Prima batteria: 1. Gaspari, 2. Alfonsi; Seconda batteria: 1. Baggio, 2. Spigariello; Terza batteria: 1. Pizzaro, 2. Bortolotto; Quarta batteria: 1. Baggio, 2. Faientz; Finale: 1. Baggio Gino, 2. Pizzaro Giovanni, 3. Baggio Luigi, 4. Faientz Gaetano.

**UN' ESPOSIZIONE TURISTICA A BOLOGNA.** — Il Comitato Bolognese del Touring ha presa l'iniziativa di un'Esposizione nazionale turistica da tenersi l'anno venturo, nei mesi di maggio e giugno. Essa comprendrà le seguenti sezioni: 1. Biciclette ed automobili; 2. Vetrine e bardature; 3. Materiali ferroviari; 4. Guide, carte, pubblicazioni; 5. Materiale fotografico; 6. Indumenti ed accessori.

**FRA BRUNI E DANGLA.** — A Bordeaux ha avuto luogo un match ciclistico Bruni-Dangla (corsa di un'ora con allenatori). Giunse primo Bruni, per cinque giri, coprendo km. 64, metri 664. La corsa di motociclette (10 km.) che seguì al match fu vinta da Marius Thein 9' 15".

Seguì il match vinto (di mezz'ora). Dangla fu primo di mezzo giro, coprendo chilometri 32, metri 450.

A Tolosa poi si misurarono in una corsa dell'ora in bicicletta, in cui riuscì 1. Dangla (km. 60, m. 534), 2. Bruni, a quattro giri di pista.

**LE ULTIME CORSE PARIGINE.** — Eccovi il risultato delle corse ciclistiche che ebbero luogo al Parco dei Principi: *Gara dei tandem*: 1. Eros-Mathieu; 2. Brevy Ruinart; 3. Cerrato Ingold. *Corsa di dieci miglia* con allenatori: 1. Brevy in 17' 12"; 2. Millo a un giro di pista; 3. Ingold a tre giri; 4. Rugère; 5. Darragon; 6. Luvet; 7. Carapezz; 8. Ruinart.

**LA MARCIA DEL T. C. I.** — Il «Touring-Club», che ha raggiunto ormai 38 000 soci, ha intrapreso la pubblicazione della carta delle regioni confinanti. Il primo foglio comprende Trieste, la Gorizia, l'Istria, la Dalmazia. Seguirà tra poco la carta dei paesi svizzeri, poi quella del Trentino, infine quella delle confinanti zone di Francia.

Il «Touring-Club Italiano», la cui

attività si svolge prontamente anche fuori del campo strettamente turistico, preoccupato dello stato deplorevole in cui viene abbandonata tanta parte delle nostre strade, si è proposto di suscitare un largo movimento in favore del miglioramento della viabilità.

All'uopo ha diramato un invito ai suoi rappresentanti affinché vogliano raccogliere tutti i documenti comprovanti, anche mediante fotografie, il cattivo stato delle strade.

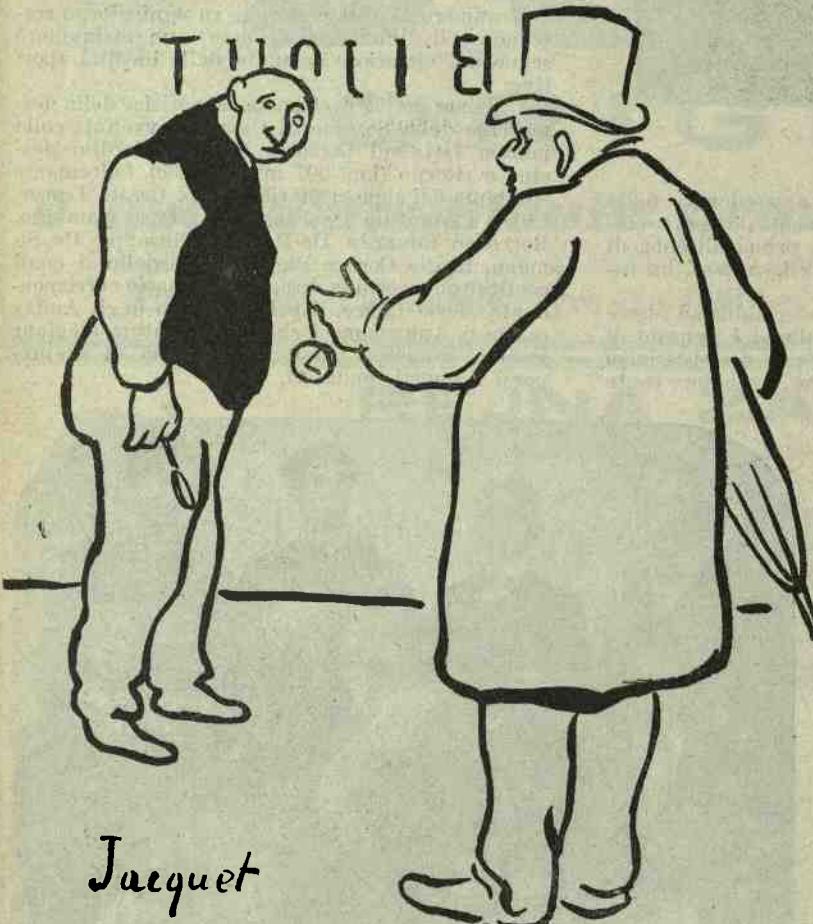
## IPPICA

**NUOVI ACQUISTI IN FRANCIA.** — Il conte Canevaro ha acquistato in Francia, per conto del Governo italiano, questi due stalloni: *Kadikoi* (5 anni, da *Lutin* e *Kara Belnai*), che ha vinto, correndo, L. 110,562, tra cui il Gran Premio di Nizza (L. 50.000); esso fu pagato L. 80.000; *Caudelyran* (9 anni, da *Vynnemal* e *Lyda*), che ha vinto L. 90.600, e si azzoppò, nel Gran Premio di Parigi, dove era partito favorito; questo stallone fu pagato L. 12.000.

Il conte Canevaro ha poi acquistato tre puledri di due anni per conto del cav. Marsaglia; essi si chiamano: *Pie Borgne*, *Xylotepic*, *Alsacien*.

**LE GRANDI CORSE AL GALOPPO NELL'1904.** — Il Derby Reale (Roma, 24 000 lire) avrà luogo il 14 aprile; il Gran premio del Commercio (Milano, 50.000 lire) il giorno 8 maggio; il Gran Premio Ambrosiano (Milano, 100.000 lire) il 12 giugno.

**ELENCO DELLE SCUDERIE VINCENTRICI NELL'1903.** — La Scuderia Sir Rholand, con 22 cavalli, ha vinto nell'annata L. 280.280, somma non mai raggiunta in Italia. Seguono le Scuderie: Razza Gerbido (5 cavalli), lire 63.409; Razza Volta (10), L. 56.250; Sig. A. Ferrati (13), L. 58.262; Scuderia Napoletana (9), L. 51.195; Sig. J. Rook (6), L. 37.725; Fratelli Bocconi (8), L. 32.600; Sig. Tesio (5), L. 30.487.50; Scuderia Torinese (5), L. 27.287.50; Sig. Simonetta (7), L. 26.100; Sir Herbert (7), L. 23.575; Razza Casolina (5), L. 22.875; Sig. A. Chantre (6), L. 21.250; Fratelli Gallina (8), L. 17.925; Principe Deliella (4), L. 16.775; Vonwiller (7), L. 16.175; Signori Caracciolo Orilia (2), L. 12.000; Marchese Solaroli (3), L. 11.725; Signori Bocconi-Dall'Acqua (5), L. 11.300; Mr. Tower (6), L. 10.287.50.



Jacquet

Freno Bowden

12, Avenue de la Grande-Armée, Paris

Questo è troppo! — Il mio orologio non cammina più da dopo che ho comperato un freno Bowden!

Vendita al dettaglio ovunque - Vendita all'ingrosso:

**Milano:** Fabbre e Gagliardi - Corrado Frera e C. - Giulio Marquart (già Marquart e Isenburg) - Secondo Prati - Sironi - Oggioni e C. - M. Türkheimer.

**Torino:** Fabbre e Gagliardi - Corrado Frera e C. - Giulio Marquart (già Marquart e Isenburg) - Fratelli Picena - M. Türkheimer.

Succursale per l'Italia: **Milano** - Via Petrarca, 18 - **Milano**  
Direttore: Rodolfo Müller.

100 Km. in 1 ora 35' 36"

furono coperti sulla pista del Trotter da TAMAGNI, su **Mofocicletta**

# Marchand

battendo 12 concorrenti, fra cui erano le migliori marche del mondo.

Una motocicletta partita  
una arrivata  
la prima

La superiorità delle **Motociclette**  
**MARCHAND** non ha oramai più bisogno di dimostrazione; ogni corsa ne è la conferma.

Amministrazione e Fabbrica a Piacenza

AGENTI:  
per Torino - LORENZO SCLAVO, Via San Quintino, 11  
" Milano - Ditta GARAVAGLIA, Via Dante, 16.

**ELENCO DEI GENTLEMEN E FANTINI VINCITORI NEL 1903.**

*Corse piane.* — Gentlemen: 1. F. Simonetta; 2. A. Ferrati; 3. marchese P. Solaroli; 4. conte G. Massei; 5. F. Tesio; 6. conte P. G. Venino.

Fantini: 1. French; 2. Wright; 3. Goddard; 4. Manchester; 5. Brokbank; 6. Hemming; 7. Rybomes; 8. Jones; 9. Bartlett; 10. Chapman.

*Corse con ostacoli.* — Gentlemen: 1. A. Ferrati; 2. G. Papi; 3. Venino; 4. Cesareo; 5. Bianchetti; 6. Siccardi.

Fantini: 1. Bartlett; 2. Pozzoli; 3. Cook; 4. Hagger; 5. Michelotti; 6. Santanelli; 7. Miliani; 8. Lissmore; 9. Evans; 10. Lispi; 11. Burns.

**UN DERBY DEI TROTTATORI A MODENA.** — La Società modenese per le corse al trotto ha deciso di indire, a partire dal 1904, un Derby per trottatori di tre anni con un premio di L. 10.000; la riunione avrà luogo nei giorni 24 e 25 aprile.

**LE ULTIME DUE GIORNATE DI CORSE AL TROTTO A MILANO.** — Premio Varese. — L. 1100: 1. Adige, di Giorgi; 2. Satiro, di Zawley; 3. Anita, della Scuderia Orobica.

Premio Asti. — L. 1300: 1. Illustr; 2. Fréjus; 3. Favora II.

Premio Monza. — L. 1300: 1. Carina II, di Gallo; 2. Igen, della Scuderia Orobica; 3. Fosforo, di Giorgi.

Premio Consolazione (Criterion). — L. 1200: 1. Edera II, del cav. Rossi; 2. Solfanello, di Sesana; 3. Zodiaco, della Scuderia Orobica.

Premio Modena. — L. 1200: 1. Satiro; 2. Anita; 3. Tosca, della Società Marchigiana.

Premio Ippodromo. — L. 1500: 1. Dixma, di Valentini; 2. Arlecchino, di lady Hambletonian; 3. Dice, di Manfredi.

Premio Firenze. — L. 2000: 1. Maggie Mills, di Lamme; 2. Away, della Scuderia Ambrosiana; 3. Hornelia Wilkes, di Valentini.

Premio Congedo. — L. 1000: 1. Miss Sarah, di Giorgi; 2. Anita, della Scuderia Orobica; 3. Dice, di Manfredi.

Premio Crema (condizionata). — L. 1200, m. 1800: 1. Vesuvio, della Scuderia Ambrosiana; 2. Igea, della Scuderia Orobica; 3. Blanc, di Spadoni; 4. Vittorio, di Chini-Gobetti.

Premio Vicenza (allevamento). — L. 1200, m. 1800: 1. Sastro, di Lawley; 2. Anita, della Scuderia Orobica; 3. Jonio, di Sesana; 4. Ea, di Lodini.

Premio Padova (handicap). — L. 1800, m. 1800-2000: 1. Fausto, di Tamieri e Gargiulo; 2. Ida, di Vaccari; 3. Fa-

vora II, di Chini e Gianotti; 4. Lisippo, di Chini e Gianotti.

Premio Lonigo (condizionata). — L. 1000, m. 1800: 1. Adige; 2. Satiro; 3. Anita.

Premio Parma (handicap). — L. 1200, m. 2000: 1. Idra; 2. Anita; 3. Favora.

Premio Torino (handicap). — L. 2000, m. 2000: 1. Arlecchino; 2. Maggie Mills; 3. B. B. P.

Premio Congedo. — L. 1000, m. 2700: 1. Away; 2. Miss Sarah; 3. Niobe.

**UN NUOVO IPPODROMO.** — La Direzione della Società Lombarda per le corse di cavalli, dopo molte sollecitazioni, ha deciso di rivolgere le proprie cure anche all'allevamento del cavallo trotta-tore. In una sua seduta deliberò di indire, incominciando dal 1905, anche delle riunioni di corse al trotto. A tal uopo costruirà un nuovo Ippodromo con pista di 1000 metri, accanto a quello attuale di San Siro.

**I CONCORSI IPPICI IN FRANCIA.** — Il comitato della Società Ippica francese ha stabilito le date dei concorsi ippici per il 1904. E sono: Bordeaux dal 6 al 14 febbraio; Nantes dal 27 febbraio al 6 marzo; Parigi dal 22 marzo al 12 aprile; Nancy dal 22 al 29 maggio; Vichy dal 24 giugno al 3 luglio; Boulogne S. M. dal 22 al 31 luglio.

**UN FUTURO IMPERATORE IN CORSA.** — Il principe ereditario di Germania, Federigo Guglielmo, ha partecipato per la prima volta ad una corsa di cavalli, ed è arrivato secondo. La corsa, sul percorso di 4000 metri, era riservata agli ufficiali di ogni Arma e faceva parte del programma che la Società di corse al galoppo Berlino-Potsdam, faceva svolgere nell'Ippodromo di Orain. Il Principe montava la sua cavalla favorita Tozod, che fa parte delle scuderie reali.

**SCHERMA**

**AL CLUB D'ARMI MILANESE**, diretto dall'infaticabile M° Martinelli, si è inaugurata la stagione schermistica con una riuscissima accademia, a cui parteciparono i signori: Giovanardi, Ghilotti, Battaglia, Conti, Penati, Zanotti, cav. Rizzatti, Quaragna, Rovati, maestri Martinelli, Eccheri e Gastaldi, e il settantenne e sempre florido comm. Candiani, presidente dei veterani di Trecate, a beneficio del quale era indetta la riunione.

**ACADEMIA A BOLOGNA.** — Al fiorente Circolo Felsinea di scherma si è avuta una brillantissima accademia di scherma alla quale partecipava festeggiato il maggiore cav. Rattazzi e alcuni

ufficiali del reggimento Lucca cavalleria, di passaggio a Bologna. Applauditi furono i bravi tiratori fra cui si segnalavano: il tenente Pepe, l'ing. Calzoni, il fortissimo Semprini, il tenente Borelli, l'ottimo maggior Rattazzi, l'avv. Chigi, il signor Caccioppo e i bravi maestri Caimi e Santucci. Dirigeva gli assalti il maestro Vannucchi.

**L'ACADEMIA DI SCHERMA A GENOVA.** — Al Politeama Genovese ebbe luogo una grande accademia di scherma in onore dell'egregio maestro Rossi Giovanni di recente tornato dall'America.

Vi parteciparono applauditi i brevi dilettanti Garzolini, Monferrino, Ciccarelli, Battisti; e i maestri Orsi, Liquore, Barbieri, Morimile, Lentini, Mascherucci, Rossi, Tiberini.

Tenevano alternativamente la barra il maestro Forestiero e il sig. Conti.

**UNA SPADA D'ONORE A GRECO.** — Telegrammi da Buenos Aires annunciano che a giorni sarà consegnata ad Agesilaus Greco una spada d'onore offertagli dagli argentini per la sua vittoria riportata su Mérignac. L'impugnatura della spada ricorderà lo stile veneziano del XVII secolo. Il disegno della spada venne dato dal prof. Menghi.

**MÉRIGNAC IN AMERICA.** — Lucien Mérignac partirà a giorni per l'America del Nord. Andrà a New York e, dopo aver visitato le città degli Stati Uniti, parteciperà al campionato mondiale di scherma che sarà disputato per la seconda volta a Saint-Louis, dove pare debbano recarsi i maestri Pini e Greco.

**TIRO**

**TIRO ALLO STAND DI QUARTO AL MARE.** — Tiro di prova: sig. conte Lorenzo Della Volpe.

Tiro handicap: 1<sup>o</sup> premio, signor L. L.; 2<sup>o</sup> premio, sig. Raffaele Revello; 3<sup>o</sup> premio, sig. Giulio Odero; 4<sup>o</sup> e 5<sup>o</sup> premio, signori Luca Canepa e Guido Bertelli.

Le altre Poules furono vinte dai signori conte L. Della Volpe, R. Revello.

**LA GARA REALE DI TIRO A ROMA.** — Nelle gara reale presero parte 50 tiratori scelti dai precedenti concorsi e ciascuno sparò 12 colpi in ginocchio, sopra linee di tiro estratte a sorte. Il vincitore della gara fu il signor Frasca di Napoli, secondo signor Cugnacci, terzo signor Vesci.

**TIRO ALLO STORNO A PADOVA.** — A Padova ha avuto luogo ieri nello *estand* in Prato della Valle una gara di tiro allo storno.

**CICLI e MOTOCICLETTE****WANDERER**

la prima marca del mondo.

Invio Cataloghi gratis.

**EUCENIO PASCHETTA**

Torino - Corso Valentino, 2 - Torino

**Tiro di apertura:** I premi rimasero divisi tra i signori conte Achille De Lazzara, Gaetano Grigolon, conte Francesco De Lazzara e Pellegrini Adolf.

**Tiro regolamentare:** 1. premio Delfino Dolfin 20 storni su 20; 2. Augusto Zacco 19 su 20; 3. Zambelli 18 su 19; 4. diviso tra il conte Francesco De Lazzara e Zucarello con 17 storni su 18.

**Poule di chiusura:** Premio diviso tra Finetto Dolfin e Francesco De Lazzara con 4 su 4.

**PER UN CONGRESSO DELLE SOCIETÀ DI TIRO A SEGNO.** — Nell'assemblea dei tiratori, i rappresentanti delle Società di tiro a segno presenti in Roma votarono un ordine del giorno in cui, riconoscendo che il modo nel quale funziona ora il tiro a segno non risponde ai suoi fini, e come sia urgente provvedere, deliberò di convocare a Roma, per il febbraio 1904, il Congresso generale delle Società italiane per studiare il modo di rialzare le sorti della istituzione e di riformare la legge.

**IL RITORNO DEI TIRATORI ITALIANI DALL'AMERICA.** — Da Buenos Aires giunge notizia della partenza dei tiratori italiani colà andati per la gara internazionale. Si sono imbarcati sull'*'Orione*. Arriveranno a Genova il giorno 9 dicembre.

**ALPINISMO**

**IL RITORNO DELLE GUIDE VALDOSTANE DALL'HIMALAYA.** — In questi giorni sono ritornate in Italia le guide Petigax e Savoie di Courmayeur e il portatore Petigax, che da sei mesi or sono erano partiti da Genova per fare l'ascensione dell'Himalaya.

La spedizione costò circa 60.000 lire, e la massima altezza raggiunta fu di 7132 metri. Il viaggio fu organizzato dalla signora Fanny Bullock-Workmann, cinquantenne, accompagnata da suo marito. Per un malessere che incise il signor Workmann, non si poté proseguire, però distavano circa 200 metri appena dalla sublime vetta dell'Himalaya.

**CORMIER, con una Vettura comune**

# De Dion Bouton 10-12 HP

dopo aver percorso la Spagna, il Marocco, la Tunisia e la Sicilia, sta ora attraversando l'Italia.

Malgrado la stagione sfavorevole, il tempo pessimo ed il pesante bagaglio, la Vettura

## Populaire De-Dion Bouton

ha sempre funzionato meravigliosamente senza panne, né incidenti, né fermate.

**Ognuno può constatare la verità domandando di visitarla al passaggio della rispettiva Città.**

La vettura di Cormier è quella stessa che la Fabbrica vende ai Clienti e che in Italia si può acquistare dall'Agente Generale:  
**ETTORE NAGLIATI - Via Panzani, 26 - FIRENZE**

Le guide furono ricevute e festeggiate al loro arrivo a Genova dal locale Club Alpino; il giorno 6 furono di passaggio a Torino, ove si ebbero liete accoglienze e da molti soci del nostro Club Alpino e da amici valdostani. All'albergo Masserano venne loro offerto un pranzo.

CAPANNA ALPINA SUL MONTE ROSA. — Per cura dell'« Akademische Alpen Club » di Zurigo fu inaugurato al Mischabel, sul Monte Rosa, un importante rifugio alpino che riuscirà utilissimo agli alpinisti.

#### AREONAUTICA

ASCENSIONI AREONAUTICHE. — Il conte De la Vaulx, che ha festeggiato in questi giorni la sua centesima ascensione, il 25 novembre farà a Londra una ascensione in pallone assieme ai coniugi inglesi Butler. Poi tornerà a Parigi, e di qui si recherà a Vienna, dove assieme all'arciduca Leopoldo Salvatore inaugurerà il nuovo aereostato *Meteor II*.

ESPERIMENTI DISGRAZIATI. — Si ha da Lisbona che l'areonauta Belchior con due compagni partì a mezzogiorno dal palazzo di cristallo di Oporto, nel suo pallone. Verso le 17,30 il pallone fu scorto sopra il mare, spinto verso il sud. Si ignora il risultato dell'ascensione. Si teme un disastro.

#### ATLETICA

IL GOVERNO FRANCESE E LO SPORT. — Il deputato Lachand ha depositato alla Camera francese una proposta di legge per autorizzare il Governo ad accordare una somma di L. 30.000 per favorire l'intervento del campione francese alle gare atletiche mondiali di Saint-Louis.

I CAMPIONATI DELLA FEDERAZIONE ATLETICA ITALIANA. — Nei giorni 6, 7 ed 8 dicembre avranno luogo a Milano, indetti dal Club Atletico Milanese, i grandi concorsi di pesi e lotta della Federazione Atletica Italiana, ai quali sono iscritti quasi tutti gli atleti e i lottatori dilettanti italiani. A detti concorsi assisteranno il signor P. Bonnes, vincitore del campionato mondiale di Parigi, ed il sig. prof. A. Payen, di Lione.

L'ATLETICA ALL'ESTERO. — La città di Dusseldorf, che ha 220,000 abitanti, conta ben 36 Clubs atletici, che

appartengono al terzo Circolo della Federazione Atletica Germanica.

— Il dilettante Ziegelmayer di Stoccarda, campione d'Europa nel 1901, ha sollevato senza slancio, a due mani, 75 kg. 25 volte, 90 kg. 18 volte, 100 kg. 13 volte, 110 kg. 8 volte. Sollevò pure 88 volte la sbarra di kg. 76,5, della sesta festa della F. A. G., sempre senza slancio (record mondiale).

#### CACCIA

CACCIA AL DAINO. — Promossa dalla Società Milanese per le Caccie a cavallo, il 24 ha avuto luogo un'interessantissima caccia al daino nei dintorni di Oleggio. Il daino cacciato verso le ore 12,30 diede luogo ad un galoppo di circa 40 minuti. Venne preso nei pressi della località detta di Piomba. Galoppo faticoso per i cavalieri, per i cavalli e per i cani. Oltre al master Durini, i signori Moroni, Casati, Corti, ecc. partecipò alla caccia S. A. R. il Conte di Torino coi suoi brillanti ufficiali, capitano Bellotti e tenente Toppo ed Aymonino.

UN RECORD CINEGETICO. — Una partita di caccia fu organizzata presso Latisana cui parteciparono noti cacciatori fra cui il barone Curro, il prof. Celebrini, signor Seravalle di Trieste, il conte Cornina, il conte Florio, dottor Marzuttini, dott. Campeis di Udine, il sig. Meni Ruol di Venezia, i signori E. Ronetti e Peloso di Latisana ed altri, fra tutti circa 50.

Vennero uccise 1440 folaghe!

#### SPORT PEDESTRE

IL RECORD DELL'ORA E LA GRANDE RIUNIONE DI GENOVA. —

**FERRO-CHINA-BISIERI**

LIQUORE Tonico Ricostituente  
DEL SANGUE

NOCEA-UMBRA

(SORGENTE ANGELICA)

ACQUA MINERALE DATAVOLA

Le corse podistiche al Velodromo di Bisagno riussirono splendidamente. Destò grande interesse la corsa dei quindici chilometri, alla quale parteciparono i campioni Ferri, di Bologna, e Volpati di Milano. Riuscì primo Ferri, in 51' 10"; secondo, Volpati in 58' 30"; terzo, Pallenzzone; quarto, Lanfranchi; quinto, Cermelli; sesto, Calcagno; settimo, Olivari; ottavo, Venturini; nono Andi. Il Ferri continuando ha abbassato il record italiano della corsa dell'ora percorrendo km. 17, metri 459.

Il record precedente apparteneva a Volpati con km. 17, metri 158. Ma non essendo questo risultato omologato ufficiale il recordman italiano era Oderio di Torino k. 16.560.

NELLA CORSA RE UMBERTO (m. 80). — 1. Salvioli di Modena; 2. Campora di Genova; 3. Borgialli; 4. Balabio; 5. Mascerotti; 6. Chiozza.

CORSA LIGURIA (m. 3000). — 1. E. Lunghi; 2. Galmozzi; 3. Valle; 4. Mazzuoli; 5. Montemerlo; 6. Rainero; 7. Gambaro; 8. Canepa; 9. Danovaro.



Digestivo in cachets, d'origine anglo-americana, che agisce per graduale antisepsia direttamente sulle vie digerenti, bilari, ed intestinali, con sorprendente efficacia.

#### AUTOMOBILISMO

CORSE IN ALGERIA. — L'Automobil Club d'Algeria ha fatto disputare due coppe. La prima donata dal Club fu vinta da P. Bellamare su vettura (*Renault* 14 HP.); 2. De Malgaire (*Darracq* 24 HP.); 3. Barone De Viviers (Dietrich); 4. Bossion (*Darracq* 20 HP.).

La coppa Gerin fu vinta da Homolle (*Renault* 9 HP.); 2. Perrin (*Ader* 8 HP.); 3. Ternaux (*De Dion* 8 HP.).

#### CICLISMO

LA STAGIONE ARGENTINA DELLE CORSE CICLISTICHE promette riussire interessante quest'anno per numero di riunioni e importanza. E mentre qui le piste si chiudono e la neve fuga lo sport ciclistico, alcuni dei migliori pedali europei hanno preso il volo per Buenos Ayres.

Sono tra i partenti: Eros e Carapezzi (ital.), nonché Broka, Collomb, Lorrein, Mathieu, Darragon, Bac, Rogolet, Deau, Seigneur, Champiscau, Barraquin e Vanoni.

Il collega Laborde dell'*Auto* è il loro manager.

TORINO-PARIGI. — Alla Sezione di Torino dell'Audax Ciclistico di Torino si sta studiando il progetto d'una gita Parigi-Torino, in quattro tappe, da effettuarsi nell'estate prossima.

#### SCHERMA

ACADEMIA A VERONA. — Durante un'accademia data a beneficio della famiglia del M° Mareno, si fecero applaudire i bravi dilettanti Ugo Levi, Lucotto, De Sesso, Calbella, Migliorino, tenente Francio, Nardelli, Borghio e tenente Carpentiero e Soldini, e i maestri Piccolo, Digiacomantonio, Cosentino, Colombo, Pirò, Sartori, Cobianchi e segnatamente il bravo Giuliano Braioli.

Dirigeva gli assalti il cav. Perez.

#### YACHTING

PER LA COPPA di EDOARDO VII. — La Coppa donata da re Edoardo VII d'Inghilterra per una grande crociera da Gibilterra a Nizza comincia a destare la cupidigia sportiva dei *yachtsmen* inglesi. Si annuncia infatti che il yacht *Formosa*, di 102 tonnellate, acquistato recentemente dall'ammiraglio Baird, ed il *Ketch Cariad*, di lord Dunraven, prenderanno parte a detta crociera.

#### Corrispondenza

Roma. Venturini. A Roma abbiamo già buoni rappresentanti. — Torino. A. Rua. Troppo poco chiaro per la riproduzione. Grazie ugualmente. — Fernando Oliviero. Il suo studio è generale e riuscito. Troppo lungo però e non adatto all'indole del nostro giornale. Grazie comunque. — Genova. G. B. Rota. Impossibile pubblicare tutto. Un po' di posto anche per gli altri. — Milano. O. Cavalli. Va bene ad un numero prossimo. — Firenze. Club Juventus. Segretario. Ci dispiace già provvisti. Comunque se avesse notizie interessanti, le mandi, e saranno sempre ben accette.

#### Nel Commercio Sportivo

Una nuova fabbrica d'automobili a Torino. — In seguito alla divisione dei due fratelli Ceirano che componevano la nota ed accreditata Ditta fratelli Ceirano di qui, il signor Matteo Ceirano si è unito in società coi signori cav. Grossi Campana, L. Rubini, A. Moriondo, Bigio e Carenzio, e sotto la ragione sociale *Matteo Ceirano e C.* si occuperà della costruzione delle vetture automobili del noto tipo Ceirano da 14-18 e 24 HP.

Il signor Giovanni Ceirano continuerà per suo conto e suo nome l'antica Ditta colle due Case di Milano e Torino, occupandosi specialmente della rappresentanza di note e grandi marche.

Giovanni Maino, Alessandria. — Una circolare ci informa che il signor Giovanni Maino — il noto costruttore di tricicli di Alessandria — avendo finito il contratto sociale col signor Umberto Pizzorno, continuò col 1° novembre a suo nome e per suo conto l'antica Ditta. A tutti questi amici auguri di successi cordiali.

#### DITTE RACCOMANDATE

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

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

Riscaldamento centrale, luce elettrica, bagni, telefono 1197.

#### Premiata Officina Meccanica

**ALFREDO LAZZATI & C.**

Milano — Via Moscova, n. 70 — Milano

**MOTORI** a benzina con magnete accenditore  
per IMBARCAZIONI ED APPLICAZIONI DIVERSE.

Serie corrente da 3 a 20 HP

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

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



Rappres. Generale per l'Italia:  
**CESARE CURJEL**

Foro Bonaparte, n. 52  
MILANO

#### BENZINA GERMANIA

raffinata e rettificata

per Automobili, Motori d'imbarcazioni e per illuminazione

Omnibus, Automobili per servizi pubblici.

**EDOARDO BIETTI**  
MILANO - Via S. Nicola 2 - MILANO.

#### I Mozzi "New-Departure", Mod. 1904

con FREE WHEEL e freno a contro pedale



sono insuperabili di qualità e funzionamento, e quindi ovunque i preferiti.

Grandioso assort. Gomme ed Access. per Biciclette, Motocicli ed Automobili

Dep. esclusivi per l'Italia: C. Frera e C. - Torino-Milano

Motocicli **Zédel** a valvole comandate.

" Neckarsulmer con accensione Elettro Magnete

Exigez sur vos bicyclettes les

**PNEUS CLEMENT**  
INSUPERABLES

O. MANTOVANI & O. - TORINO

#### PREMIATO STABILIMENTO DI PREPARATI ANTISETTICI

E LABORATORIO CHIMICO  
del Cav. Uff. CARLO ROGNONE - TORINO

CASSE, ARMADI, CASSETTE, BUSTE, ZAINI, PACCHI, ecc. contenenti i Medicinali, Materiali antisettici ed Accessori occorrenti per medicazioni d'urgenza, con relativa istruzione circa l'applicazione ed uso dei medesimi, per le Società di Navigazione, Ferrovie, Stazioni, Tramvie, Cantieri, Officine, Comuni sprovvisti di farmacia, Medici condottori, Istituti, Stabilimenti industriali, Treni ferroviari, Clubs Alpini, Teatri, Scuole, Ginnastica, Villeggianti, Famiglie, Viaggiatori, Cacciatori, Alpinisti, Ciclisti, Guardie Municipali, Soldati, ecc.

Cataloghi, Istruzioni, Distinte a richiesta.

**BOUGIE HYDRA PILE**

Concessionari per l'Italia:

**CARLO MANTOVANI & O. - TORINO**

Per chiudere la stagione la

# DARRACQ

ha voluto battere ancora un **Record** e Baras copriva il Kilometro in **29" 2/5** (Km. 122 e 448 m. l'ora) appropriandosi il **RECORD MONDIALE DELLE VETTURE LEGGERE**

Ecco il bilancio delle vittorie della Darracq nel 1903:

**Corsa del Miglio a Nizza.**

1° Raras in 39" 69/100 (104 Km. 600 m. l'ora) su DARRACQ

**Corsa in salita di Exelberg (Km. 4200 al 9 0/10).**

1° E. Opel in 5' 32" 2/5 su DARRACQ (1 della Classifica Generale)

**Prova di Resistenza Manheim-Baden** (24 vetture concorrenti. Le prime 21 erano DARRACQ) **Parigi - Madrid** (Alcool).

1° Raras in ore 6, 12' 49" 1/5 su DARRACQ  
Hemery in ore 6, 52' 33" 1/5 su DARRACQ  
Wagner in ore 7, 47" su DARRACQ  
Sincholle in ore 8, 47" 2/5 su DARRACQ

Osmont in ore 8, 29' 40" 2/5 su DARRACQ  
Edmond in ore 8, 34' 1/5 su DARRACQ  
Willemaln in ore 8, 42" su DARRACQ

**HOLANDA - Rallie - Papers d'Apeeldoorn.**

Categoria 4 cilindri: 1° Aerntijs 24 HP su DARRACQ  
" " " 2° Chevalier de Nohuys 20 HP DARRACQ

Categoria 2 cilindri: 1° Vandam Vanpolanem 12 HP sa DARRACQ

**Corsa di Salita di Huy.**

**PROVA DEL KILOMETRO:**

Vettorette: 1° Willemaln in 33' 4/5 (106 Km. l'ora su DARRACQ)  
Vetture leggere: 2° Osmont in 56 3/5 su DARRACQ

**PROVA DI SALITA:**  
Vettorette: 1° Willemaln in 54" su DARRACQ  
Vetture leggere: 2° Osmont in 57" 3/5 su DARRACQ

**Circuito delle Ardenne — 22 Giugno (512 Kilometri).**

Vetture leggere: 1° Raras in ore 6, 30' 38" 1/5 su DARRACQ  
" " " 4° Osmont in ore 7, 16' 30" 1/5 su DARRACQ

Vetture leggere: 5° Hemery in ore 7, 33' 48" su DARRACQ  
Vetture: 5° Réconnais in ore 6, 48' 5" su DARRACQ

23 Giugno — (298 Kilometri).

Vettorette: 1° Wagner in ore 3, 55' 27" 1/5 su DARRACQ

Vettorette: 2° Willemain in ore 4, 27' 58" su DARRACQ

**Riunione d'Irlanda — Phoenix Park.**

**COPPA DELL'IRISH CLUB:**

Vetture leggere: 1° Rowlinson su DARRACQ

**CHALLENGE CUP DI 100 GHINEE:**

1° Rowlinson su DARRACQ

**Settimana d'Ostenda — 11 Luglio.**

Vettorette: 1° Willemain in 6' 11" 2/5 su DARRACQ  
Vetture leggere: 1° Réconnais in 5' 23" 3/5 su DARRACQ

Vettorette leggere: 2° Baras in 5' 26" 2/5 su RARRACQ

**Ostenda.**

**IL MIGLIO (partendo da fermo):**

Vettorette: 1° Willemain in 1' 21" 4/5 su DARRACQ  
Vetture leggere: 1° Raras in 1' 3" 3/5 su DARRACQ  
" " " 2° Réconnais su DARRACQ

**TURISTI (2<sup>a</sup> serie) 1° Raras in 2' 36" 2/5 su DARRACQ**

**CORSO DEL KILOMETRO:**

Vetture legg.: 1° Réconnais in 30" 4/5 (117 Km.) su DARRACQ  
" " " 2° Raras in 31" 2/5 (112 Km.) su DARRACQ

**Salita di Laffrey.**

Vetture leggere: 1° Réconnais in 6' 12" — 2° Osmond in 6' 44" 2/5 su DARRACQ

Vettorette: 1° Wagner in 6' 13" — 2° Willemain in 7' 2" 4/5 su DARRACQ

**CORSA NEGLI STATI UNITI**

**CORSA DELLE 5 MIGLIA.**

15 Luglio a Empire City — 1° e 3° su Vettura DARRACQ

**CORSA DEI 15 MIGLIA.**

3 Settembre a Detroit — li 1° su Vettura DARRACQ

**CORSA DELLE 10 MIGLIA.**

5 Settembre a Cleveland — II 1° su Vettura DARRACQ

**CORSA DELLE 10 MIGLIA.**

12 Settembre a Siracusa — II 1° e 2° su Vettura DARRACQ

**I 500 metri a Deauville.**

Vettorette leggere: 1° Réconnais in 35" su DARRACQ

Vettorette: 2° Molon su DARRACQ

Vettorette: 1° Wagner in 35" 3/5 su DARRACQ

**Salita del Mont-Ventoux.**

21 Settembre — Record battuto da Réconnais in 21 15" su DARRACQ

**Corsa di salita a Château-Thierry.**

4 Ottobre — TURISTI — Chassis da 12,000 a 18,000 fr. — 1° Réconnais su DARRACQ

VELOCITÀ — Vettorette: 1° Wagner su DARRACQ

VELOCITÀ — Vetture leggere: 2° Raras su DARRACQ

" " " 3° Réconnais su DARRACQ

**Corsa di resistenza e di salita Francfort-Feldberg (105 Kilometri)**

1° Classifica generale: Fritz-Monson in ore 2 23" su DARRACQ

Vetture leggere: 1° Henri Opel in ore 2 26" su DARRACQ

**11 Chilometro a Dourdan**

VELOCITÀ — Vettorette: 1° Wagner su DARRACQ

**Grande Circuito del Portugal (Coimbra-Feiras. 440 km.)**

1° della classifica generale: Tavares su DARRACQ

1° dei 2 cilindri: Meneger su DARRACQ

1° dei 4 cilindri: Tavares su DARRACQ

1° degli 1 cilindri: Veiru su DARRACQ

**Corsa di salita di Gaillon.**

VELOCITÀ — Vettorette: 1° Wagner su DARRACQ

Agenti Generali per l'Italia: **E. WEHRHEIM & C.** ~ Via Silvio Pellico, 24 ~ TORINO

**8' 27" 1/5**

è il **RECORD UFFICIALE MONDIALE**

dei 10 Km. su strada per Motociclette sotto i 50 Kg. stabilito dalla

Motocicletta **ROSSELLI**

montata da **Cedrino** nella Corsa Internazionale di Padova

Fabbrica Automobili e Motori Ing. EMANUEL di A. ROSELLI

Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretti, 2 - SALA ESPOSIZIONE E DEPOSITO: Corso Valentino, 3.

**Fabbrica Italiana di Automobili - Società Anonima**

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

**VETTURE DA 16, 24 e 60 HP.**

**Omnibus e Carri da trasporto**

**BATTELLI a BENZINA**

Gli Automobili **F. I. A. T.** resistono ormai ad ogni confronto. Essi sono ottimi poichè riuniscono alia perfezione dei meccanismi, alla regolarità del funzionamento, alla bontà del materiale, la modicità del prezzo e l'economia del consumo.

**L'Automobile F. I. A. T. sarà d'ora in avanti il preferito dai chauffeurs italiani.**

**Ogni gara segna una vittoria per le**

**MOTOCICLETTE QUAGLIOTTI**

munite di Motore **PEUGEOT** con trasmissione a catena brevettata.

DOPO MILANO, BERGAMO. — Nella corsa di 50 Km. disputatasi Domenica 28 Ottobre a Bergamo, **BOSCHIS**, montando macchina **QUAGLIOTTI** di **2 1/2 HP**, **giunse secondo in finale**, battendo numerosi competitori montanti le migliori macchine nazionali ed estere di forza superiore.

Ditta **CARLO QUAGLIOTTI** - Corso Re Umberto - **TORINO**.