

# LA STAMPA

Automobilismo - Cielismo

Alpinismo - Aereostasia

Nuoto - Canottaggio - Yachting

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



# SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

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

**ABBONAMENTI**  
Anno L. 5 - Estero L. 10  
Un Numero Separato Cent. 10



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



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



Edoardo VII, Re d'Inghilterra, sulla sua vettura 40 HP Napier.

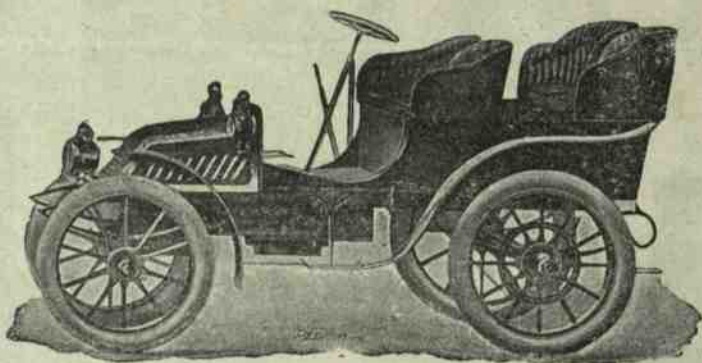


# Fratelli CEIRANO

TORINO

Corso Vittorio Emanuele, n. 9

## Fabbrica di Automobili



Catalogo Gratis a richiesta

## Salon de l'Automobile et Auto-garage ALESSIO

22, Via Madama Cristina - TORINO - Via Orto Botanico, 13

CHASSIS F. I. A. T. - DE-DION BOUTON mod. 902

Prontissima consegna

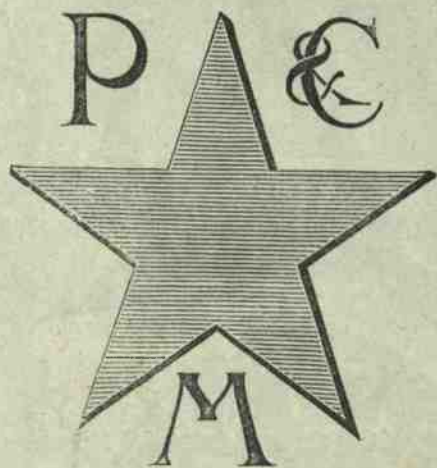
Vetture d'occasione in vendita.

<b>FIAT</b>	HP 12 Mod. 901 tonneau guarnizione extra lusso, accessori, ecc. . . . .	L. 10500
"	HP 12 Mod. 901, tonneau smontabile, riducibile da corsa, guarnizione lusso, accessori, ecc. . . . .	" 9000
"	HP. 8 Mod. 901, tonneau con Dais e giace, scorrevole, guarnizione di lusso, parti e gomme di ricambio (nuovissima) . . . . .	" 7000
<b>PANHARD</b>	HP. 7, tonneau guarnizione di lusso, con Dais e accessori, 2 Phari Projecteur, parti e gomme di ricambio . . . . .	" 12000
<b>DE-DION BOUTON</b>	orig. HP. 5, tonneau con Dais e giace, smontabile, guarnizione lusso (riducibile da corsa) . . . . .	" 4000
"	HP. 5, doppio Phaeton, ottimo stato . . . . .	" 3200
<b>DARRACQ</b>	HP 7, Mod. 901, tonneau con Dais . . . . .	" 4500

Grande deposito accessori e parti di ricambio.

Officina meccanica - Noleggio.

Rappresentanza con deposito PHARI BLERIOT.



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.

A richiesta possono essere eseguite con forte tela di cotone espressamente confezionata.

Filiali per la vendita: MILANO - TORINO - NAPOLI.

La Bicicletta

# Rambler

anche per il 1902

sarà la preferita per eleganza, scorrevolezza e solidità

La vendita in Torino quest'anno si farà **ESCLUSIVAMENTE** presso

## V. CROIZAT

Agente generale per l'Italia

VIA GIOBERTI, 11-13

presso il quale sono pregati di rivolgersi tutti i possessori di biciclette Rambler, ancorchè dal medesimo non direttamente acquistate, per quanto potesse loro occorrere.

Completo assortimento di tutti i Modelli 1902 e di tutti i pezzi di ricambio.

Cataloghi, attestati, istruzioni, ecc. gratis a richiesta.



# L'APERTURA DELLA STAGIONE DI NUOTO

*Alcuni dei migliori campioni italiani*

Di giorno in giorno il termometro sale, il sole più infuocato dardeggia e l'aria va assumendo temperature propizie ai bagni a vapore.

Siamo pur troppo in piena stagione estiva e ci incombono quelle terribili giornate canicolarie, tanto care alle zanzare ed alle cicale, e alle quali adatterei l'invettiva che il poeta lanciava, non a torto, alla primavera: *Mandite chaleur*

Mai come in questi giorni mi parve giusta e profonda la massima che un ignoto filosofo lasciò alla storia: « Infelice l'uomo che non ha almeno centomila lire di rendita ».

Infatti, mentre la nostra povera esistenza si cola tra rigagnoli d'onorato sudore, viene a pungerci o come ricordo, o come visione, il pensiero di una romita villetta, nascosta tra gli alberi di una profonda valle alpina o specchiantesi sulle rive del Tirreno ed accarezzata dalla blanda carezza dell'onda; e siccome per raggiungere questa tormentata vita di lagrime, così con profonda convinzione dobbiamo convenire che la vita è davvero un soggiorno (non breve però) in una valle di lagrime.

E nel nostro dolore non ci rimane che un conforto. Che se noi poveri cronisti siamo qui condannati al diuturno lavoro, la gran maggioranza di voi, o nostri fortunati lettori, corre ai monti e al mare, dove la *Stampa Sportiva* vi segue e dove quindi almeno ci è dato di raggiungervi in ispirito. E affinché come sempre il nostro giornale risponda ai vostri desideri, faremo con voi (noi sulla carta e voi in realtà) dello sport alpino e dello sport nautico.

Lo permettete?

Lasciando che per l'alpinismo ci giunga di quando in quando notizia di qualche gita o ascensione per farcene eco, è tempo che ormai iniziamo la rubrica del nuoto.

Già di questo importante ramo di attività sportiva la *Stampa Sportiva* ha parlato, mettendone in rilievo tutta l'importanza anche sociale ed accennando allo sviluppo che in Italia hanno avuto le Società che lo favoriscono, come le *Rari Nantes* e le *Natatorium*.

Abbiamo pure detto ed oggi ripetiamo, che molto e molto cammino rimane ancora a fare per la popolarizzazione di questo sport, e convinti di tutta l'importanza che il nuoto ha come educa-



Luigi Cravino, Campione Ligure.

zione fisica e come igiene, siamo ben lieti di dare alle sue diverse manifestazioni il nostro modesto appoggio.

E' già cominciata, ed in alcune regioni si va iniziando, la stagione delle gare di nuoto, nelle quali il numero dei partecipanti va giornalmente aumentando.

Ma purtroppo, finora, sono piccoli drappelli, invece di innumere schiere, quelle dei giovani che corrono all'acqua e chiedono al nuoto un sano ed ottimo esercizio per i polmoni e per i muscoli delle braccia e delle gambe, e sanno provare nelle lotte, nelle ansie e nelle vittorie delle gare di nuoto le più belle e forse le più buone tra le soddisfazioni dello sport.



Vincenzo Allieri, recordman italiano di resistenza.

Eppure l'Italia ha così grande dovizia di acque! Tre mari bagnano l'infinita sua costa, ampi e grandi laghi ed infiniti bacini l'attraversano e si incrociano in mille guise all'interno, e quindi in grande onore dovrebbe essere tenuto presso di noi lo sport del nuoto.

Si va ripetendo da Napoleone in poi che l'Italia o sarà grande sul mare o non lo sarà; facciamo quindi che mentre a questa meta lavorano uomini ed eventi, lo sport modestamente porga la sua cooperazione a questo sogno glorioso, incoraggiando e diffondendo la conoscenza e la pratica del nuoto e quindi indirizzi al mare l'attenzione e gli entusiasmi degli italiani.

In attesa di far largo cenno delle più importanti riunioni sportive che si svolgeranno nella presente stagione, presentiamo oggi ai nostri lettori alcuni fra i migliori campioni che il nuoto conta nelle diverse regioni d'Italia, riservandoci di completare questo elenco e di registrare altri trionfatori a misura che nuove gare si svolgeranno.

VALERIANO CAORSI.

Questo modesto quanto elegante nuotatore, che presentiamo oggi nella sua simpatica divisa di marinaio, è certamente uno tra i più forti campioni del nuoto.

Appartenente alla « Nicolò Barabino » di Sampierdarena, della quale è un socio fondatore, debutto per la prima volta nel 1897 a Genova, arrivando secondo in una gara popolare e primo nella gara delle società ginnastiche. Nel 1898, dopo aver vinto una gara d'incoraggiamento, ed il campionato sociale della « Nicolò Barabino » partecipò in Torino alle gare indette in occasione del grande concorso ginnastico, vincendo splendidamente il campionato del Po.

Molte e molte altre di non minore importanza, sono le vittorie riportate dal Caorsi, e fra queste è degno di nota il campionato *senior* indetto dalla *Rari Nantes* di Genova nel 1890, ed un primo premio a pari merito col forte Bozzo Coriolano in una gara di 400 metri.

Nel 1901 trovandosi a Spezia, a bordo della R. N. « Saetta », quale volontario, partecipò al campionato Militare Italiano, riuscendo primo su 178 concorrenti, battendo poscia in un *match* di 1500 m. il campione dell'Esercito, acquistandosi così il titolo di campione Militare Italiano.



Valeriano Caorsi Campione militare italiano.

LUIGI CRAVINO.

Giovane e già bravissimo nuotatore, in poco tempo egli riuscì a portarsi all'altezza dei migliori nostri campioni.

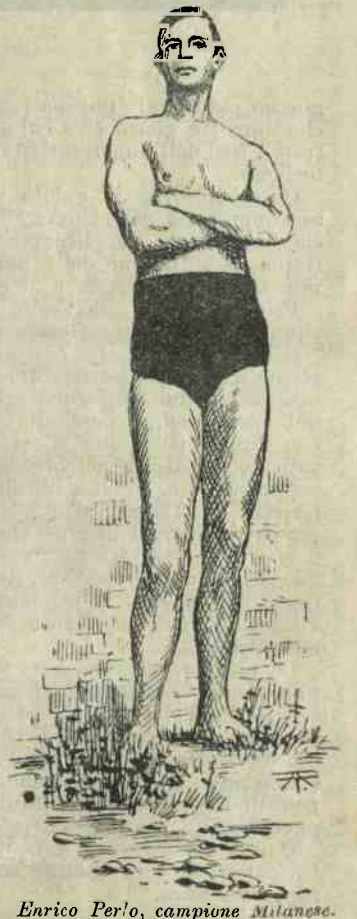
Già da tre anni è detentore del Campionato di Nuoto della fiorentissima Società Ginnastica « Andrea Doria ».

Nell'ultima gara di Campionato Ligure riuscì buonissimo primo battendo provetti nuotatori, quali il Manfredini, Spark, Brusacà di Spezia e lo stesso campione italiano Coriolano Bozzo.

E' questo un giovane campione che vedremo figurare degnamente nelle più importanti riunioni che si annunciano nell'imminente stagione.

ROMEO TOFANI.

Appartenente alla Società Podistica « Lazio » di Roma, è nato nel 1881; oltre al presentare i caratteri estetici del nuotatore velocissimo, è, a detta del campione mondiale di nuoto Jarvis, uno dei tipi adatti a poter fornire delle *performances* impressionanti. Il suo stato di servizio nel campo di questo sport lo dimostra infatti ad esuberanza. Nel 1898 vinceva in gran stile il 1° premio nella gara popolare sul Tevere (m. 1000 in 9'). Nel 1900 riusciva campione del Tevere (m. 7500 in 61'), giungeva 1°



Enrico Perlo, campione Milanese.



Garofalo Francesco, campionato Veneto.



Romeo Tofani. Campione del Tevere.

**Cicli WANDERER**

Unica marca Tedesca premiata col **GRAND PRIX** all'Esposizione Mondiale di Parigi 1900. - La preferita dai Principi della Casa Imperiale e della Confederazione Germanica.

Rappresentante per l'Italia **EUGENIO PASCHETTA** TORINO Via Pietro Micca, 12.



in tutte e due le gare libere a tutti (m. 5500 in 45' e m. 1000 in 7' 19'') e nel campionato di traversata del Tevere compiva il *record* fenomenale dello spostamento di soli 24 metri. Nel 1901 guadagnava per la 2ª volta l'ambito titolo di campione del Tevere (m. 7500 in 62'), e nella grande gara nazionale secolare di m. 250 riusciva 1° su concorrenti formidabili a Roma convenuti!

ENRICO PERLO

È attualmente il campione dei nuotatori milanesi, ma il Perlo è ligure, e della Liguria fu già il campione insieme al forte Coriolano Bozzo. Nuotatore agilissimo, dotato d'una resistenza straor-

dinaria, vinceva nella natia Savona e nella Liguria le principali gare, e a nessuna delle riunioni di qualche importanza, che si tennero anni addietro in Liguria, il Perlo ha mancato, sempre figurando tra i primi.

Trapiantato dal mare al Naviglio, il Perlo vi continuò i suoi trionfi e le sue vittorie.

Il nuotatore.

## La grande gita al Garda dell'Unione Escursionisti Torinesi

Primo fra gli scopi dell'Unione Escursionisti Torinesi è quello di promuovere e di favorire l'amore per l'escursionismo.

L'Unione organizza e dirige comitive in montagna ed in pianura, alla visita dei luoghi che presentano maggior interesse per bellezze naturali, per fenomeni fisici, per ricordi storici ed artistici, e per importanza industriale;

Incoraggia gli studiosi a ricerche istruttive;

Ogni anno indice numerose escursioni in montagna, in pianura, della durata di un giorno. In

Emma, Donnet Stefano, Colombatto Umberto, Peluffo Fortunato, Antonielli e signora, signorina Laussa Maria, Torreno Tomaso, Ciancia Maurizio, Contardini, Bianchi, Risfone Giovanni, Testa Cesare, Garneri Lorenzo e Signora, Ambrosio Domenico, Clava rag. Enrico, Fassone Giovanni, Chiesa Carlo, Cazzani e signorine, Lombardi, Ferrero Vincenzo e Signora, Pavesi Giuseppe e signora, Jachia, Ettore, Rossi Enrico, Lovera prof. Vincenzo e signora, archit. Angelo Marchelli, Tancredi Romano, Covino Riccardo, Verani di

Alliaud, Caretto signorina, Marazzi, Massaro Cottiè Cesare, Ceratto Giuseppe, Pioberge Luigi, Blanc cav. Teodoro e signora di Bussoleno, Treves Benedetto, Caracciolo G., Florelli Matteo, Ceratto Ferdinando, Ceratto Pia signorina, Ceratto Giuseppe, Prochet Giuseppe, Sutter di Cuorgnè, Carnevali, Boutardelli e signora, Rapetti Giovanni, Rapetti signorina, Rabino Marcello, Maraschi, Parmetler Agostino, Fino Paolo, Fino Giacomo, Gaffodio Paolo, E. Nüsseler, Gastaldi dott. Giachino, Ricchetta Alessandro e signora, Chiaventone Domenico, Paganone rag. Francesco, Uffeduzzi Ottorino, Bertoldi Giovanni, Sola Felice, Sampò Giovanni, Olivetti Graziadio, Gay Lorenzo.



A bordo del piroscafo "Emo",

(Fot. di Gabinio).

giugno, però ogni anno ha luogo la gita ufficiale che dura tre giorni ed a cui prendono parte quasi tutti i soci dell'importantissimo sodalizio sportivo torinese.

Quest'anno per la quinta volta una carovana assai numerosa partecipava alla gita cosiddetta ufficiale che aveva per itinerario: Brescia, Lago di Garda, San Martino della Battaglia, Milano; durata tre giorni, (22, 23 e 24 giugno).

Prima di parlare dell'esito della gita di questo anno sarà opportuno ricordarne l'organizzazione.

Gli escursionisti torinesi quando in giugno lasciano Torino per portarsi lungi dalla capitale piemontese, hanno per scopo primo il visitare molto nel minor tempo possibile. In pochi giorni per non dire in poche ore la carovana piemontese ha valicato monti, ha percorso laghi, ha attraversato estese pianure, lungi parecchie centinaia di chilometri da Torino, studia le bellezze d'Italia, conosce i costumi di altre regioni, compie infine il *record* di una gita usufruendo di tutti i mezzi più pratici di locomozione, dalla semplice vettura tirata dal cavallo, al tramways, dal treno ferroviario, al piroscafo mercantile del mare e al battello del lago.

La pioggia, il caldo, ogni variabilità di temperatura non influiscono sull'orario di marcia, sul buon esito della gita, che si inizia qualunque sia il tempo e si compie in perfetto orario di marcia secondo la tabella formulata dai direttori, i quali rinunciando persino al sonno, giorno e notte svolgono il loro mandato come duci di una schiera di guerrieri.

Questi sono invece giovani e vecchi borghesi fra cui sta il sesso gentile sempre con numerosa rappresentanza.

Un elemento sceltissimo notasi in tutte le escursioni. Quest'anno pure largamente rappresentato era il sesso femminile. Numerose signore e signorine partecipavano all'escursione al Garda, che nonostante si effettuasse in momenti festosi per Torino, raccolse ben 130 aderenti di cui ecco il nome:

Fiori Silvestro, Brayda cav. ingegner Riccardo, onor. Chiappero, signora Chiappero e figlio, Negro Giuseppe, Negro Giacomo, Negro Anna, Negro

Masino [Alfonso, Fornaresio, Piacenza Giuseppe, Tabasso Carlo, Tabasso Antonietta, Rosso Severino, Massa Paolo, Ceppi Stefano, Balduzzi, Colombo, Gabrino Mario, avvocato Bossola di Asti, G. Merlo, Ferrero, Passarino cav. Angelo, Morino e signora, dott. Gasca e signora, avv. Amprimo, avv. Bernardini, Borda Romolo, Borda signorina, Matetti signora e signorina Maria, ing. Parilli, Vinciguerra, Fassetta, Diana, Quartara Attilio,

Domenica mattina, 22 giugno, alle ore 5 precise, la carovana degli escursionisti sta radunata sul piazzale fronteggiante la stazione di Porta Susa agli ordini dei quattro infaticabili direttori signori dottor Lovera Federico, Aicardi Evasio, Marchelli rag. Riccardo, Cima Camillo.

Il primo giorno è dedicato alla visita della forte Brescia. Il tratto Torino-Brescia è percorso senza sosta alcuna, se si esclude una breve fermata a Milano pel cambiamento di treno.

La giornata con cui si inizia l'escursione non potrebbe essere migliore. Un po' calda, se vogliamo, ma a ciò non si badò. Le bellezze del paesaggio attraversato fecero ben presto dimenticare il caldo.

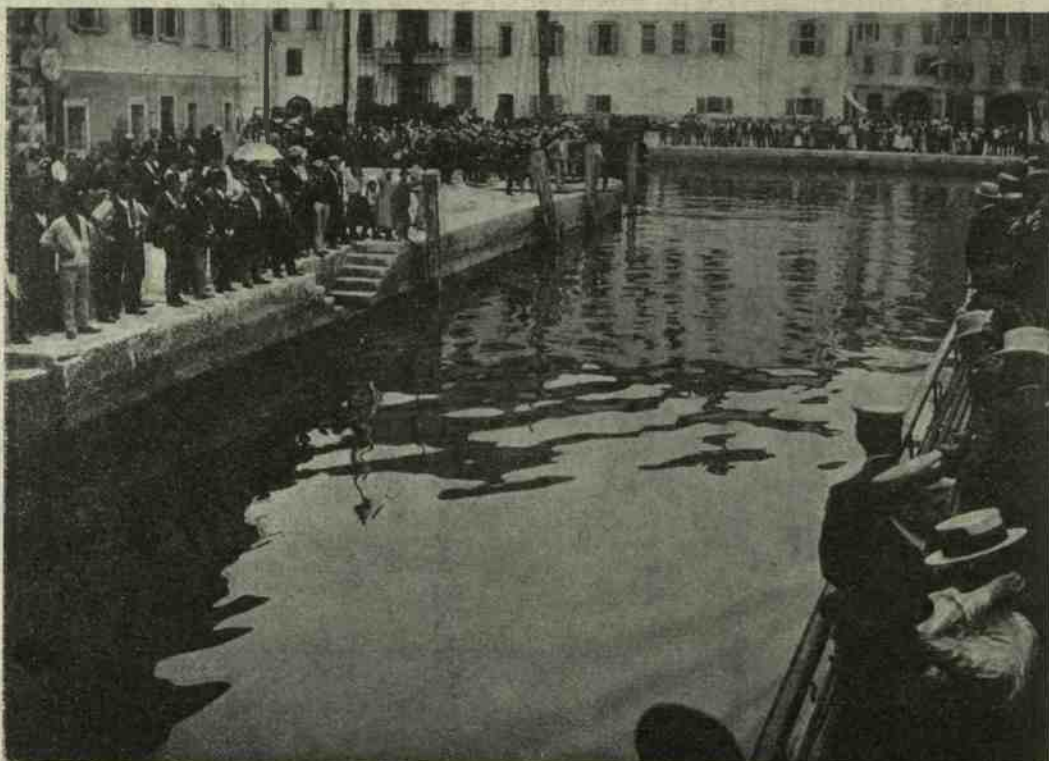
La ferrovia, che da Milano tende a Venezia, fra le stazioni di Calcio e di Chiari passando l'Oglio (quivi pittorescamente incassato), sopra un ponte in ferro lungo m. 225, entra nella provincia di Brescia.

Brescia, adagiata in parte sul piano (m. 140) ed in parte strettamente raggruppata intorno al colle Cidneo, presenta un magnifico panorama. Dominata dal suo severo castello, che ha preso il nome del colle, di cui occupa il sommo (m. 245), ha verso nord-est un'ampia corona di colline (ronchi), popolate di ville. Il castello Cidneo, antica rocca pagana, trasformata e resa forte successivamente dai Goti, dai Longobardi e dai Visconti, prese l'attuale sua forma nel secolo XVI per opera dei Veneziani; destinato in ogni tempo a difesa della città più volte in mano di invasori e di faziosi, divenne strumento di oppressione e di rovina: attualmente è un reclusorio militare.

La storia recente del risorgimento nazionale è troppo viva nella memoria di tutti, perchè sia il caso di ricordare la parte presavi dal popolo bresciano, è troppo nota l'eroica epopea delle dieci giornate bresciane del 1849 per riparlarne qui.

La città conta attualmente 60,000 abitanti.

L'ing. Brayda Riccardo di Torino, colla sua squisita gentilezza, avendo accettato di gui arc



L'arrivo a Riva di Trento — Le accoglienze festose della popolazione. (Fot. di Gabinio).



personalmente alla visita della importantissima città, ci fece ammirare le bellezze di Brescia illustrandole con quella oratoria descrittiva tutta sua particolare, che riscosse l'unanime applauso. Col Brayda sono pure i bresciani signori prof. Gnaga e ing. Alberti.

A Brescia si giunse al fuoco preciso. Miracolo anche la ferrovia in perfetto orario! Alle 13.30, nel vasto salone dell'Albergo Brescia, la balda schiera di escursionisti sta riunita onorando l'albergatore signor Petrarchi dell'ottimo pranzo.

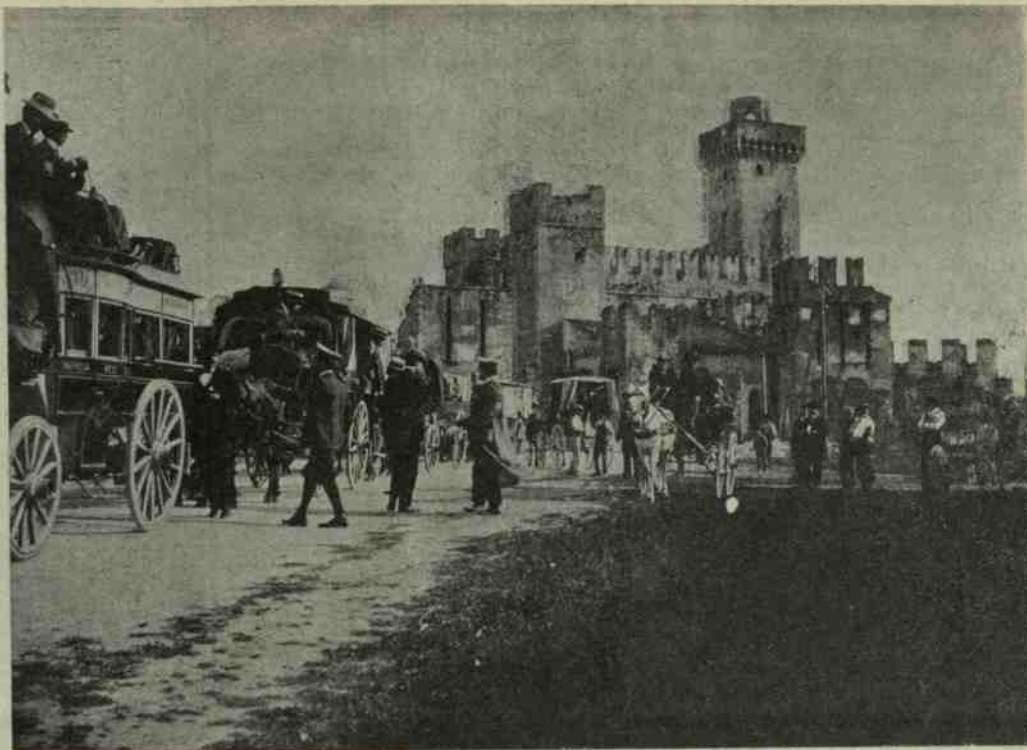
Durante il pranzo, rallegrato da un'ottima orchestra, l'ing. Brayda applauditissimo espone il programma della visita che occupa i gitanti, tutto il pomeriggio; la visita termina a Porta Venezia dove, con pregevolissima opera del Tabacchi e di fronte allo sfondo incantevole dei Ronchi, i Bresciani eressero un monumento a frate Arnaldo da Brescia.

Lunedì 23, alle ore 5 del mattino, gli escursionisti lasciano Brescia diretti a Salò, dove il piroscalo Angelo Enno li attende per la gita sul lago di Garda.

Il tratto Brescia-Salò è percorso in tramways a vapore (treno speciale) durata ore 2.

Dalla stazione centrale (Piazza della stazione ferroviaria) il tram, girato il lato meridionale della città fino a Porta Venezia, prosegue parallelo alla linea ferroviaria Milano-Venezia fino a Rezzato, costeggiando alla base il Monte Maddalena e passano o pel paese di Sant'Eufemia delle Fonti. Le colline verdi e ombrose dei Ronchi sono, a cominciare da Sant'Eufemia e proseguendo poi da Rezzato fino a Gavardo, sostituite da colli squalidi e brulli, formati da grandi scaglioni di corna, un calcare bianco compatto che costituisce la massa principale della Maddalena. Il tram, toccata l'industria borgata di Rezzato traversata V.le Tre Ponti, raggiunge poi Mazzano e Nuvolera.

Dopo Gavardo, dove incomincia la valle Sabbia, si passa Villanova sul Clisi (Chiese), posta fra le pendici di Selva Piana e l'altura isolata di Monte Covolo (m. 554). A Tormini (m. 225) la linea del tram si divide in due: un tronco sale a Vobarno, l'altro scende a Salò (la Patria Magnifica del



La partenza da Serrione.

(Fot. di Gabinio).

bresciana, che da questo punto fino a Limone è tutta un giardino. Prima è Gardone, frequentatissima nell'inverno; poi Fasano, Maderno, posta ai piedi del monte Pizoccolo, grandiosa e nuda massa calcare dominante le molli colline costiere (m. 1583).

Dopo Maderno, il gran delta del fiume di Toscolano, indi Toscolano.

Poco oltre questo punto, storicamente importante del lago, si stende in pittoresco disordine Gargnano.

di Riva assunsero un carattere semi-politico. Allo sbarco la fanfara della società Concordia e Ginnastica attende con bandiera per condurre i gitanti al ristorante San Marco.

La carovana turistica attraversa la città al suono degli inni patriottici, cui rispondono i gitanti e la popolazione che si scambiano i saluti agitando i cappelli e fazzoletti. Durante la colazione, ottimamente servita dal sig. Marchi, gli evviva a Riva si ripetono frequentemente. Alle frutta parlano l'on. Chiappero, l'ing. Brayda, il sig. Fiori, il dott. Stefanelli, tutti applauditissimi, inneggiando all'unione di Riva e Torino, all'Italia, al Re.

Alla colazione segue la passeggiata fino ad Arco in carrozza con visita alla cascata del Varone. Ovunque accoglienze fraterne.

Alle 16.30, l'Enno accoglie nuovamente i gitanti, per riportarli a Serrione dove all'Hotel delle Regie Terme prendono alloggio. Dopo il pranzo, che anche questa volta fu servito egregiamente bene da Gennari, si iniziano le danze, che pare siano le prescelte per fare dimenticare la stanchezza della gita compiuta fino a quel punto.

A Serrione si pernotta e martedì mattina i gitanti in carrozza si portano a San Martino della Battaglia.

Al di là di Serrione, a circa 9 km., laggiù sullo sfondo delle verdi colline, contro le quali par quasi che graviti tutta l'enorme massa azzurra delle acque, si eleva solitaria alta la torre di San Martino. Mille ricordi della giornata gloriosa e terribile incatenano l'occhio su quell'altura da cui, a prezzo del sangue di tanti generosi, venne la redenzione d'Italia, ed un senso d'orgoglio, di riconoscenza e di pietà occupa l'animo ed il cuore.

Dopo di aver assistito alla commemorazione dei caduti, presso l'ossario, gli escursionisti fanno colazione in un boschetto poco lungi dalla torre, visitata la quale si inizia il viaggio del ritorno.

Alle 13.30, col treno accelerato proveniente da Venezia, gli escursionisti si portano a Milano e dove ripartono per Torino, dopo una visita alla città limitata a tre ore.

Così terminò la quinta grande gita che non meno delle precedenti riuscì e per interesse e per diletto. L'organizzazione fu perfetta, massima cordialità, ottima gita se si aggiunge il tempo che volle favorirla dal principio alla fine.

A ricordo della splendida gita la *Stampa Sportiva* dedica oggi volentieri qualche colonna rendendola interessante da alcune illustrazioni fotografiche gentilmente favoriteci dal sig. Gabinio.

G. Verona.



A San Martino della Battaglia — La colazione nel boschetto.

(Fot. di Gabinio).

Medioevo) seguendo la via che in epoca preistorica era corsa dal Chiese sboccante nel golfo di Salò. Quando il tram si stacca da Tormini, attraversando un piccolo anfiteatro morenico dell'ultimo periodo glaciale, appare improvvisamente lo splendido panorama del Lago di Garda.

A Salò la fermata è breve, si limita puramente al tempo necessario per l'acquisto di un campione dell'ottima acqua di cedro offerta *grati* dal farmacista signor Bersatti.

Salutati dalla popolazione che in massa accorre presso la banchina del porto, gli escursionisti lasciano il golfo di Salò alle ore 8 circa.

Da questo seno pittoresco il battello, superato il capo, ricco d'olivi e d'aranci, rasenta la sponda

Passano Tignale e Campione, colla loro spiaggia d'ulivi, poi Tremosine. Limone è l'ultimo comune italiano e, come tale, sede di una guarnigione di soldati della R. Marina addetti alle manovre di alcune torpediniere ivi annidate.

La valle del torrente Ponale, che scende dal piccolo lago di Ledro (presso il quale corse il sangue dei Garibaldini a Bezzecca), si apre a ponente fra i dirupi, e nel suo tratto estremo il lago sembra riprendere il suo abituale sorriso. Appare Riva.

E' bella, adagiata mollemente sul lago, dove viene a finire il Varone colla sua valle ricca di oliveti.

Le festose accoglienze da parte degli abitanti

Rimandiamo a un prossimo numero la continuazione della *Rassegna tecnica dell'Esposizione Ciclo-Automobilistica*.

**CICLISTI!** Se volete esser sicuri di un buon acquisto, provvedetevi delle rinomate *Biciclette TRIUMPH - CLEVELAND - DURKOP - MOTOCICLETTE* munite di tutte le ultime novità. - **Prezzi eccezionali - Cambi - Riparazioni.**  
**ATTILIO BERETTA, Corso Porta Romana, 69-71, MILANO.**

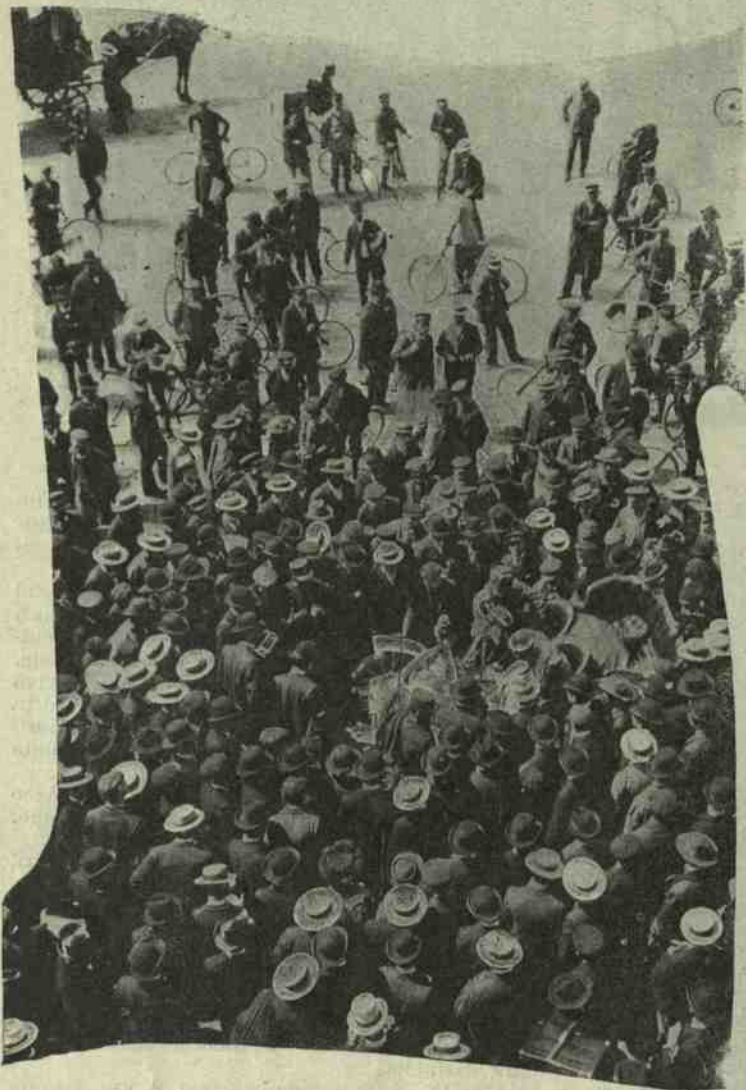


## Che cosa ha insegnato la Parigi-Vienna

Georges Prade — uno dei più brillanti e competenti giornalisti sportivi parigini — afferma giustamente che questa grande corsa non può servire a dimostrare qual'è la velocità a cui una vettura può coprire un così lungo percorso, ma bensì qual'è la resistenza dell'automobilismo e la sua praticità a percorrere strade che sono fra le più accidentate d'Europa.

dersi continuo di discese a S, a giri stretti e ripidissimi che capitano inattesi ad ogni pie spinto.

Nelle vicinanze di Innsbruck la strada è spaventevole e ben lo sa il



La partenza da Parigi veduta dal balcone dell'Automobile Club de France.

Egli infatti, che ha fatto l'intero percorso prima della gara, si domanda quale sarà il risultato della traversata delle difficili strade svizzere, ma più ancora delle terribili strade austriache che proclama superiori ad ogni più brutta aspettativa.

valoroso de Knyff, che appunto a 30 km. dal traguardo e dalla vittoria era arrestato da un guasto alla macchina pur troppo irreparabile.

E ben lo sa pure il suo fortunato concorrente e vincitore della Coppa Gordon-Bennett, che a pochi chilometri da Innsbruck andava a finire nel letto d'un torrente, e solo coll'aiuto dei soldati, poté rimettere la vettura sulla strada e riprendere la corsa.

Queste strade accidentate riescono forse a spiegare la vittoria di Marcel Renault e della sua vettura leggera di 16 HP, sui mastodonti di 50, 60, 70 HP, che gravati del peso del motore più risentivano i disagi della terribile strada.

Ma se le accidentalità del terreno meglio lumeggiano la brillante vittoria delle Renault, il risultato complessivo della corsa parla tutto a favore delle costruzioni leggere e dei tipi medii, in confronto ai grandi colossi in cui la potenza del motore è portata a un altissimo esponente.

Pel pubblico che non pratica l'automobilismo o per quello che non è veramente addentro alla parte tecnica dell'industria automobilistica, quale dimostrazione può dare l'affermazione che una vettura della forza di 70 HP. e che costa qualche

centinaio di mille lire è andata da Parigi a Vienna in un certo numero di ore?

Proclamiamo invece che anche spendendo poche decine di migliaia di lire, si può acquistare una vettura di 16, 20 HP. di forza, che in 25-30 ore

va da Parigi a Vienna, e noi avremo offerto alla considerazione del pubblico dei termini di confronto e di deduzione accessibili a molti.

Chè se altrimenti si va accentuando la tendenza a creare dei tipi sempre più potenti e sempre più costosi per raggiungere velocità maggiori, verremo alzando sempre più il livello di accessibilità all'automobilismo, e quindi a maggiormente limitarne la pratica.

Sarebbe lo stesso che per vincere nelle gare degli yachts si facesse scendere in lizza dei colossi come il *Kaiser Wilhelm*, e questi colossi non servissero che a trasportare il timoniere!

### Le sorprese della classifica.

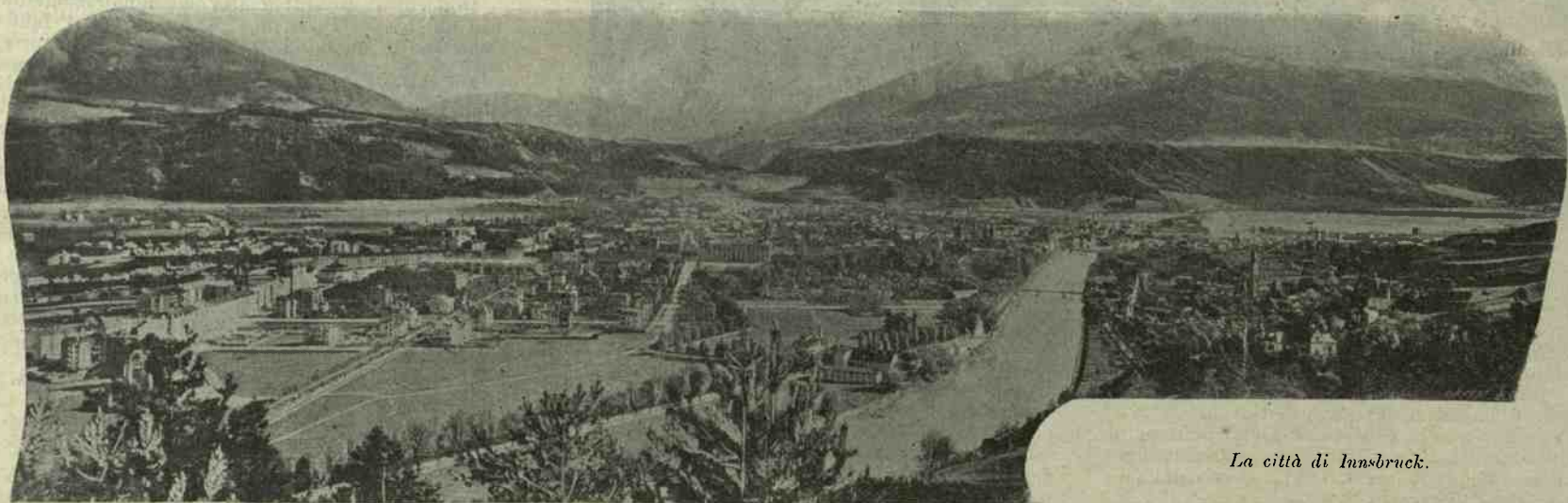
All'arrivo a Vienna ogni concorrente trovava registrato al suo attivo i tempi impiegati a percorrere varie tappe e dalla loro somma risultava una graduatoria che stabiliva l'ordine provvisorio di arrivo. Ma perchè questo ordine da provvisorio venisse definitivo occorreva fare lo spoglio di tutti gli infiniti controlli stabiliti sull'intero percorso, fare la deduzione di tutte le neutralizzazioni e assumere tutti gli eventuali reclami.

Questo lavoro lungo e paziente doveva serbare ed ha serbato delle sorprese, la principale delle quali fu quella di far passare primi nella categoria delle grosse vetture i due Farman, collocando Zborowski al terzo posto. Così la supremazia di questa categoria torna alla Panhard e l'industria francese ha un titolo di più di inorgoglire del suo meraviglioso progresso.

Infatti nella classifica definitiva dei primi dieci l'industria tedesca (*Mercedes*), non ha che un posto (terzo), mentre gli altri nove sono sei francesi, 1 Renault, 4 Panhard, e 4 Darracq.



Il giornalista Georges Prade e la sua Signora.



La città di Innsbruck.

Dopo quindi aver provato sulle strade di Francia la velocità, i concorrenti della Parigi-Vienna dovevano dimostrare sulle strade austriache la loro resistenza; specialmente nel primo tratto della discesa dell'Alberg fino a Innsbruck è un succe-

Ecco i primi risultati della classifica:  
1. Marcel Renault (vettura leggera Renault), 25 ore, 51 m. 47 s. 4/5.  
2. Henri Farman (grossa vettura Panhard-Levassor), 26 ore, 28 m. 30 s. 1/5.

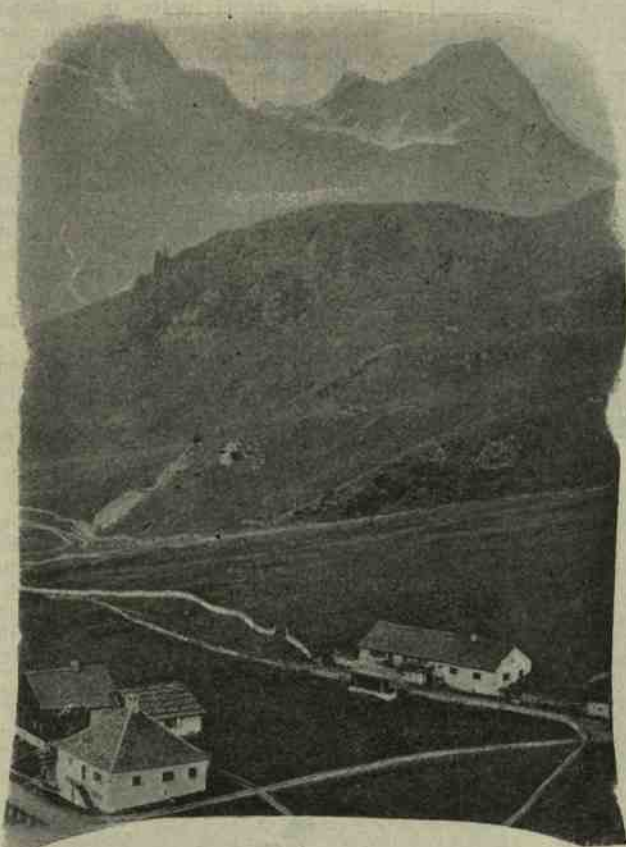
È indubitato che il miglior Caffè è quello della

**SOCIETÀ DEL CAFFÈ DEL VENEZUELA**

Sede Centrale: TORINO - Piazza Carlo Alberto, via Principe Amedeo, 14 — Magazzini Generali: Via delle Scuole, 10.



3. Edmond (vettura leggera Darracq), 26 ore, 42 m. 16 s. 15.
4. Maurice Farman (grossa vettura Panhard-Levassor), 26 ore, 48 m. 29 s. 25.
5. Comte Zborowski (grossa vettura Mercedes), 26 ore, 54 m. 35.
6. Teste (grossa vettura Panhard-Levassor), 27 ore, 31 m. 8 s. 45.
7. Baras (vett. legg. Darracq), 27 ore, 35 m. 52 s.
8. Hemery (vettura leggera Darracq), 27 ore, 52 m. 38 s. 35.



Le migliori strade austriache avevano giri strettissimi.

9. Marcellin (vettura leggera Darracq), 28 ore, 5 m. 3 s.
10. P. de Crawhez (grossa vettura Panhard-Levassor), 28 ore, 29 m. 20 s.



Veduta di Laudeck (dove de Knuff rimase in panne).

**Nota caratteristica.**

L'attenzione del pubblico e dei giornali in questa grande prova è rivolta alle grosse vetture, anche perchè dotate di organi più potenti, e che sono prime all'arrivo. Ma vi sono quasi sempre in questi grandi avvenimenti delle note caratteristiche che molte volte racchiudono annuastramenti nascosti ma ben più eloquenti.

Nel caso della Parigi-Vienna intendo riferirmi alla corsa dei motocicli e motociclette.

Mettersi in viaggio per fare 1393 km. di strade accidentate e pericolose, sparse di ardue salite e di ripide discese, sopra due o tre ruote e affidarsi a quei pochi cavalli che stanno rinchiusi in uno di questi motori è proposito ardito e coraggioso. Eppure furono 17 i partenti e di essi una buona metà giunsero a Vienna,

e in tempi straordinariamente brevi. Se si pensa che Osmont, con triciclo De Dion-Bouton, ha impiegato complessivamente ore 24 e 26' 16", e che Buquet e Labitte, su motociclette Werner, hanno

impiegato rispettivamente ore 27, 35' 8" e ore 27, 42' 12", bisogna convenire che a torto non si dà la giusta importanza al motociclo e che l'avvenire di questa macchina è ben diverso da quello che molti credono.

N. C.

\*\*

**La corsa del chilometro e del miglio.**

Dopo la corsa di resistenza Parigi-Vienna, si ebbero in questa città le corse di velocità sul chilometro e sul miglio. I trionfatori furono Baras, Hemery e Rigolly.

Nel chilometro (partenza da fermo) riuscì: 1° Baras (Darracq) in 45" 7; 2° Hemery (Darracq) in 49" 3.

Nella corsa del chilometro (partenza in volata) riuscì: 1° Rigolly (Gobron) in 36"; 2° Baras (Darracq) in 36" 4; 3° Hemery (Darracq) in 37" 4.

Nella corsa del miglio (partenza da fermo) riuscì: 1° Baras (Darracq) in 1' 8"; 2° Hemery (Darracq) in 1' 12" 1.

In quella del miglio (partenza in volata) riuscì: 1° Rigolly (Gobron) in 56" 3; 2° Baras (Darracq) in 57" 6.

**L'Automobile, come funziona e come è costrutta**

« Dare al lettore un'idea sommaria ed elementare sulla costruzione e sul funzionamento dell'automobile a benzina, far conoscere ed apprezzare i risultati di una giovane industria italiana », ecco gli scopi che si è proposto l'egregio ing. Enrico Marchesi e che ha pienamente raggiunto col l'ottima sua pubblicazione: *L'automobile, come funziona e come è costrutta*.

L'ing. Marchesi, di cui è ben nota la speciale

competenza in materia, dopo di avere riassunto con molta perspicuità le notizie storiche sull'automobilismo, fa una rapida rassegna dello sviluppo sportivo ed industriale in Italia di questo nuovo mezzo di locomozione ed entra senz'altro nella parte essenziale del libro, cioè nella descrizione facile e piana delle automobili a benzina, spiegandone chiarissimamente il funzionamento e descrivendone in forma semplice e popolare i sin-

goli congegni, come il carburatore, il motore, la trasmissione, la direzione, ecc.

L'A. dedica in seguito un intero capitolo alle automobili a benzina con trasmissione elettrica, le così dette *vetture miste*, dalle quali molto si sperava, ma che finora non corrisposero interamente all'aspettativa.

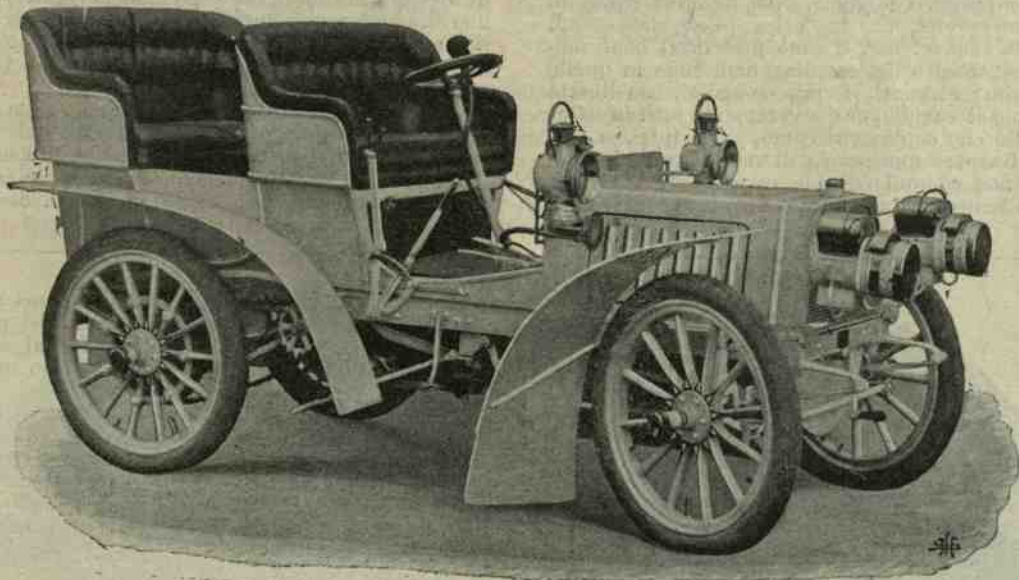
Infine l'interessante ed utile lavoro si chiude colla descrizione particolareggiata di un'automobile di costruzione italiana, la *F. I. A. T. modello 1902* che, accostandosi nel complesso ai tipi migliori, presenta non poche particolarità originali e riunisce i più recenti perfezionamenti suggeriti dalla scienza e dalla pratica.

La pubblicazione, che è un vero modello di volgarizzazione della non facile materia, fa parte della serie di popolari descrizioni scientifico-industriali, di cui la Casa Editrice S. Lattes e C. intraprese la stampa e della quale già videro la luce: *Il telefono*, *La locomotiva*, *Il motore elettrico*, ed altri ancora.

Come le altre descrizioni anche questa dell'automobile è corredata, oltre che da numerose nitidissime incisioni, da un *modello scomponibile*, che pone avanti gli occhi del lettore la macchina in tutta la sua realtà e nei suoi minimi particolari.

E' questo un libro veramente utile e che sarà il maestro indispensabile di quanti vorranno con pratica conoscenza, sia pur elementare, di materia, dedicarsi al motorismo, epperò mentre lodiamo l'egregio A. per la riuscitissima sua trattazione popolare, dobbiamo con lui felicitarci per l'indiscutibile vantaggio che l'opera sua porterà ai neofiti dell'automobilismo.

BLAKE CAT.



Automobile F. I. A. T. — Modello 1902 (dall'opuscolo: L'Automobile, come funziona e come è costrutta).



**È inutile. Chi prova il Caffè del Venezuela non può lasciarlo. Chi non lo ha provato ancora, ricorra alla Società del Venezuela.**



## Ancora sui Risultati del Concorso Ippico Internazionale

Mentre si sta svolgendo sulle nostre colonne una utile discussione sui vari indirizzi dell'equitazione moderna, ci giunge quest'articolo da un egregio ufficiale generale dell'esercito italiano, e noi ben lieti ne facciamo la pubblicazione, lasciando ad ognuno dei nostri collaboratori ampia responsabilità delle loro opinioni e offrendo appunto la palestra del giornale, perchè risultino quali sono le migliori.

N. d. R.

Il Concorso ippico internazionale, oltre al vantaggio d'aver cementata l'unione tra i vari ufficiali delle Nazioni che vi concorsero, permise a tutti i cavalieri di ritrarre insegnamenti, che, attuati, potranno elevare di molto le condizioni d'istruzione in varie scuole di cavalleria.

La Germania e l'Austria-Ungheria specialmente con i loro finissimi e ben piazzati cavalieri hanno dimostrato quanto (e giustamente) coltivino l'addestramento del cavallo. L'Italia quasi non concorse in questa gara, perchè da 10 anni incirca il genere di equitazione ha preso da noi differente indirizzo: il lavoro all'aria aperta, più piacevole che rinchiusi fra quattro mura, la fatica e la pazienza che ben sovente richiedono il lavoro e l'istruzione di un cavallo in maneggio, la finezza ed il tatto che occorrono per tale cosa, e che non molti hanno, i concorsi ippici a base di salti che da otto anni si fanno in ogni parte d'Italia, la quasi completa abolizione di maneggio alla Scuola di Pinerolo, tutte queste ragioni hanno fatto sì che, in generale, messo un filettone od un morso snodato al cavallo, pugni bassi e gambe avanti, si parte per qualsiasi istruzione. Galoppo, ostacoli,

constatare la differenza del modo di caricare tra i nostri reggimenti in generale e quelli di lassù. E questo di che cosa è frutto? Di cavalli poco alla mano.



Tenente Giorgio Bianchetti.

(Fot. Lagrange).

Non che io sia propugnatore esclusivo dell'antico, ma nemico d'ogni esagerazione. Prima, tutto addestramento del cavallo, e pochissima scuola di campagna; ora l'eccesso opposto.

In qualche giornale si è fatto l'appunto agli ufficiali Austriaci, Germanici e Russi di non essere riusciti a competere con noi nei salti d'elevazione.

Lo scopo del Concorso ippico, riguardo a detti salti, è, o meglio, *dovrebbe essere* quello d'incoraggiare la gioventù nell'arte dell'equitazione e farne constatare i sempre crescenti risultati. Ma questi risultati fin dove debbono andare? Sino al punto che il cavallo possa con franchezza sorpassare un ostacolo che *realmente trovi in campagna*. Percorriamo i terreni d'Europa, e credo che ostacoli fissi, al di sopra di m. 1,30, non troveremo nell'aperta campagna forse qualche *staccionata* nei dintorni di Roma, ma non altro; a che pro dunque sforzare il cavallo in salti superiori? Unicamente per i concorsi ippici, poichè ormai la maggior parte del pubblico non applaude la correttezza del montare, ma il *volare* di più.

Di qui ne ritraggo quanto sia falsato il concetto che informa tali Concorsi: se si vuol far progredire l'equitazione, lasciamo ciò che è *speculazione* e premiamo lo *stile* su m. 1,30 in elevazione e m. 4,50 in estensione.

Austro-Ungarici, Tedeschi e Russi, abituati ad ostacoli bassi ed estesi, quali si trovano nelle loro campagne, hanno fatto i differenti percorsi, è vero senza la *ceduta* ed il piegamento del corpo, ma brillantemente in andatura di *steeple*.

I Francesi, assai ben rappresentati negli ottimi istruttori di Saumur, di Saint-Cyr, nonché da ufficiali che quelle scuole avevano frequentato, riuniti l'antico ed il moderno sistema di equitazione, hanno sostenuto brillantemente le prove e pure da molti ufficiali dei nostri furono giudicati, nel complesso, i migliori. Non avranno riportato numerosi premi, ma questi ben spesso, sono effetto di pura *chause*: essi si sono presentati bene nell'addestramento del cavallo; benissimo in quello del *salto*; eleganti, fermi, composti, con libertà di mano al cavallo, erano veramente *belli in sella*; e quello che è più, visto uno, visto tutti.

Ne traspare una scuola di vecchie tradizioni, di mezzi non comuni, di idee avanzate e moderate ad un tempo, ed una cura continua ai reggimenti,

affinchè quanto è insegnato, non venga in seguito negletto.

Gli ufficiali Belga e gli Italiani dimostrarono, secondo me, i medesimi pregi e difetti; arditezza, molto tatto nel cavallo durante il salto; mancanza di uniformità nel modo di montare; trascuranza nell'addestramento del cavallo.

Montati su cavalli che provocarono le meraviglie e riscosero le lodi di tutti gli ufficiali esteri (tanto che più d'uno di essi mi disse non esservi certamente cavalleria dove gli ufficiali siano montati come i nostri), dotati inoltre di molta passione, ma privi purtroppo d'un forte e solo indirizzo, gli ufficiali italiani hanno fatto ottima mostra nelle gare di addestramento al salto in elevazione ed estensione.

Tacendo dei capitani *Caprilli* e *Brunati*, veri specialisti nell'arte equestre, e di qualcun altro ai medesimi prossimi, la massima parte di essi meritano un *bravo* di cuore. Bravi, perchè si son formati da loro stessi leggendo articoli sull'equitazione di campagna, studiando e procurando di seguire l'esempio dei soprannominati ottimi cavalieri.

La nostra scuola di cavalleria non è ancora al suo punto di perfezionamento; varie sono le ragioni; principale la mancanza di un indirizzo unico che duri da lungo tempo. Quando una cavalleria abbia dei cavalieri simili a quel prototipo di eleganza e d'arditezza che fu il compianto capitano di Savoironx,

quando abbia un *Caprilli*, un *Bertolotti*, un *Fattori* (ed altri ancora che per non dilungarmi, non nomino) se li tenga preziosi alla Scuola e non li rinvii ad un reggimento, se non quando li abbia potuto sostituire con allievi loro, che li possano, con tutta garanzia, sostituire nel loro genere d'equitazione, e continuare il loro metodo.

Ai reggimenti poi, s'imitino le altre nazioni,



Tenente Trissino.

e *via fort*. Che importa se il cavallo non è pronto a girare od a fermarsi quando il cavaliere lo vuole? E così abbiamo sovente degli squadroni, nei quali, dato il comando di *caricat*, gli ufficiali sono costretti a voltarsi ai soldati, che poco per volta si sentono incapaci di frenare i loro cavalli, gridar loro di *trattenere*, e qualche volta perdere l'esatta direzione della *carica* od arrivare sull'avversario senza compattezza.

Ho avuto la fortuna di poter assistere a manovre di cavalleria in Austria, e con dolore ho dovuto



Tenente Baudi.

Francia, Austria, Germania, e colle Scuole annuali di *Brigata* si obblighino gli ufficiali inferiori a non dimenticare quanto a Pinerolo venne loro insegnato; ed infine da codeste scuole si detraggano i migliori per anno, e siano inviati ad un Corso magistrale.

Coll'attitudine nostra all'equitazione, colla passione che ci anima, cogli ottimi cavalli sui quali siamo montati, non credo che sarebbe difficile la nostra completa vittoria nei Concorsi ippici internazionali dell'avvenire.

C. di B.

## Il Maestro Giulio Flauto

Agli esami a maestro civile, datisi testè in Roma alla scuola magistrale militare, è risultato primo il maestro Giulio Flauto della Regia Marina.

Figlio di un distintissimo maestro di scherma napoletano, fu iniziato dal padre fin da bambino nel difficile mestiere delle armi, che poi continuò a coltivare prima sotto la guida del fortissimo Ernesto De Marinis e poi alla scuola magistrale di Roma coi maestri Carlo Pessina e Vincenzo Drosi.

Piccolino, sottile, elasticissimo, egli conquistò subito le simpatie del pubblico pel suo gioco fine, delicato ed elegante, per la rapidità impressionante del suo attacco, per la nettezza e precisione delle sue parate, per la sicurezza e la opportunità delle sue uscite in tempo.

\*\*\*

Dal 1898, epoca in cui è uscito dalla scuola magistrale, il maestro Flauto è andato ogni giorno più affermando il suo valore poco comune.

Ai tornei di Roma anno 1889, di Genova anno 1891, di Milano 1894, di Messina 1900, di Ancona



Il Maestro Giulio Flauto.

e di Siena nel luglio 1900 e di Bologna nel maggio 1901 è stato sempre il primo o uno dei primi classificati, nè vi è stata accademia in cui abbia preso parte, che non sia stata per lui un nuovo e più lusinghiero successo.

Ora, negli esami a maestro civile, egli si è affermato, oltre che esecutore fortissimo, abilissimo insegnante, riuscendo a piazzarsi primo tra 48 concorrenti, il che gli ha fatto anche ottenere un voto di plauso dall'Accademia Nazionale di scherma di Napoli, di cui è uno dei maestri di turno.

\*\*\*

Il maestro Flauto ha concorso al posto di maestro civile al solo scopo di ottenere un titolo, che non essendo egli dipendente dal Ministero della guerra, non ha diritto all'impiego di maestro civile nei collegi militari; ma siamo sicuri che il Ministero della marina vorrà tener conto della splendida votazione ottenuta dall'egregio maestro. e vorrà, a suo tempo, utilizzare un sì prezioso elemento, facendogli occupare il primo posto che si renderà vacante in una delle nostre due scuole di marina.

V. A.







## La "Maritona", Bolognese

Bologna - Pianoro - Bologna Km. 33

Questa corsa popolare, indetta per la prima volta nel 1896 e la seconda nel 1898, da ben quattro anni era stata dimenticata; ma quest'anno con geniale soddisfazione il giovane e rigoglioso Club Podistico Bolognese ne riprendeva il progetto e ne assumeva con zelo e competenza l'organizzazione. Ed al suo appello risposero numerose ed importantissime iscrizioni, fra le quali quella del Campione Italiano *Volpati* del « Podisti Club di Milano ».

Da Bologna a Pianoro (km. 16 1/2) la strada si svolge in continua salita, liscia e bene battuta, lo stato di essa è ottimo. La Corsa Bologna-Pianoro e ritorno venne vinta nel primo anno da un certo Minozzi detto Mattón, tipo caratteristico bolognese, facchino e podista per diletto e per mestiere, dai garretti fortissimi e molto resistente: che impiegò a percorrere i 33 km. ore 2,45'. Nel 1898 la corsa popolare promossa dalla « Società Virtus » venne vinta da un giovane entusiasta del podismo, e che ora occupa degnamente il posto di Presidente del « Club Podistico Bolognese »; il professore Balbo Beccari, ottima tempra di corridore, il quale impiegava ore 2,46'. Quest'anno il premio usciva da Bologna vinto splendidamente dal *Volpati* di Milano, il quale ha fatto una corsa bellissima, abbassando i records precedenti di più di mezz'ora, vincendo in uno stile superbo e giungendo al traguardo in ottime condizioni fi-



Il traguardo in Piazza Vittorio Emanuele.

(Fot. Maresti).

ordini dello starter e partiva alla volta di Pianoro: il passo era fortissimo tantochè presto il numeroso plotone si divise in gruppi che si distanziavano in mano.

Il 1° che giunse a Pianoro a firmare il registro di controllo fu il bolognese Ferri, il quale impiegò a percorrere i km. 16 1/2 una ora ed un minuto: tempo meraviglioso quando si consideri la strada che presenta una continua e diseguale elevazione. Lo segue il *Volpati* a circa 150 metri.

Al ritorno è sempre in testa il Ferri che sforza un po' troppo tanto che a quattro chilometri dal traguardo il *Volpati* che aveva in serbo tutta la sua forza, prende la testa ed accelera il suo treno tanto da distaccare di buon tratto gli altri.

\*\*\*

L'aspettativa in piazza V. E., dove era il traguardo, era grandissima. Alle ore 8,8' si ode lo

squillo della tromba e si vede arrivare velocissimo il *Volpati*: una calorosa ovazione saluta il campione italiano che ha fatto i 33 km. in ore 2,8' — Secondo arriva il bolognese Cinelli freschissimo in ore 2,21 — Terzo Ferri del « C. P. Bolognese » in 2,25' — 4° Negri Michele di Canobbio in 2,29' 1/2 — 5° Grisoni della « Virtus » in 2,30' — 6° Remondini della « Forza e Libertà » (bolognese) in 2,41' — 7° Fava in 2,41 1/2 — 8° Parolini in 2,45' — 9° Bonfiglioli in 2,5' — 10° Magni in 3,51' — 11° Molinari in 3,16' — 12° Gradi della « Virtus » in 3,6 1/2.

Giungono in t. m.: Mazza « Sempre avanti »; Ture; Farace « Forza e Libertà »; Legat « Sempre avanti »; Magli, Straub e Biscioni « C. P. B. »; Tassoni; la squadra della « G. Garibaldi » composta di Longhi D. (capo squadra); Pedrini; Longhi L.; Tognetti; Stagni; Stancari; Mengoni; Pedrini.

Quindi arrivano: Minozzi (Mattón); Rucci « Virtus »; Benedetti « Sempre avanti »; Brandoli (id.); Testi; Barattini, Beghelli.

\*\*\*

Alla Palestra Marziale « G. Garibaldi » di Corticella viene dato un Diploma d'onore ed una medaglia d'argento, dono del giornale *Il Resto del Carlino*. Al Minozzi (Mattón) viene assegnato un diploma speciale d'onore per essere l'unico che ha partecipato a tutte le corse Bologna-Pianoro, distinguendosi onorevolmente. — La Giuria era composta dei signori: dott. Giovanni Moreschi, dott. Giorgio Maresti, ten. Ugo Monti, R. Monari delegato uff. della « Virtus », A. Corsini, delegato della « Sempre Avanti », prof. Beccari, prof. P. Brunetti, Rossi R., Baleotti F. L., Bianchi Antonio, Stancari Pio, Bononcini T.

Il Club Podistico Bolognese può andare superbo della corsa da lui con tanto zelo preparata, riu-



Prof. B. Beccari  
Presidente del C. P. B.

Negri (4° arrivato).

(Fot. Maresti).

siche, benchè avesse dovuto fare gli ultimi chilometri con un piede ferito.

Alle ore 6 della mattina del 28 u. s. un baldo gruppo di circa 50 concorrenti si allineava agli



I vincitori: 1° Volpati - Cinelli (2°) - Ferri (3°) - Negri (4°).

(Fot. Maresti).

scita come non si poteva meglio, ed il plauso di quanti s'interessano dello sport sia a lui di sprone a tentare cose sempre migliori e maggiori.

Dott. GIORGIO MARESTI.

## Il "Grand Prix", Ciclistico

Anche il ciclismo, come tutti gli altri sports, ha le sue solennità e le sue date gloriose.

Ogni anno, per turno, le nazioni aderenti all'Unione Internazionale, organizzano i campionati del mondo, ogni anno si proclamano i campioni delle varie nazioni, ogni anno si svolgono grandiose e importanti riunioni, ma questa ruota di avvenimenti succedentisi gira attorno dei cardini fissi, a cui tutto il resto si allaccia e si confronta.

Sono queste le riunioni tipiche e classiche del ciclismo europeo, nelle quali si racchiude in gran parte anche la breve e gloriosa storia del ciclismo in generale. E queste sono la Bordeaux-Parigi fra le corse su strada e il Grand Prix di Parigi fra le corse su pista. Entrambe risalgono ai primi albori della giornata ciclistica, e attraverso il loro succedersi si può leggere l'evoluzione che il ciclismo è venuto compiendo.

La Bordeaux-Parigi sta come punto di partenza dell'utilizzazione della bicicletta per andare da una città all'altra, dapprima in gara, poi in pas-

Sono nove anni che si corre a Parigi il Grand Prix ciclistico, la cui importanza e la cui gloria è venuta aumentando per via, tanto da avvicinare, se non uguagliare, il famoso Grand Prix ippico. Non è ancora il *tout Paris* che si riversa in quella giornata sul campo di corse, non è ancora l'avvenimento che segna una data nella moda e nella vita della grande metropoli francese, non è ancora il grande avvenimento a cui il Presidente della Repubblica viene a dare lustro colla sua presenza; ma però è certo fra le solennità sportive quella che più gli si avvicina. Infatti fino a 25,000 persone ha registrato il botteghino fra gli spettatori. Al suo svolgimento assistono i Mi-

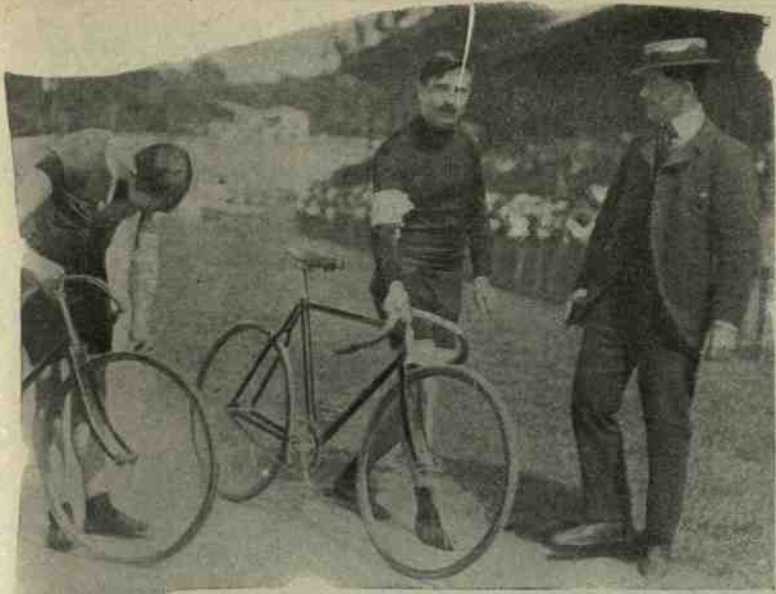


La sfilata degli iscritti al Grand Prix.

seggiata, e quindi come prima data della storia del turismo, il Grand Prix di Parigi è il capostipite di quella lunga generazione di corse su pista per cui vive e si diffonde la pianta del professionismo.

stri e i rappresentanti del Comune che lo sovvenzionava largamente, poichè il ricavo netto della grande riunione va distribuito fra i poveri di Parigi.





Due vinti del Grand Prix: Jenkins e Eros.

Iniziato nel 1894 per iniziativa dell'Associazione della stampa ciclistica, fu vinto per la prima volta dall'americano Banker, il vecchio campione che trascina ancora sulle piste odierne un nome già assai temibile.

ker, Bourillon (che doveva essere il vincitore del 1898) e Jacquelin, il piccolo *piou piou*, che doveva dopo parecchi anni rinnovare i successi di Morin e assicurare allo sport francese trofei di vittoria che hanno riscontro solo in quelli di Morin.

Nel 1898 Bourillon continuò la tradizione della vittoria francese e i vinti erano Meyers e Broka.

L'anno successivo fu l'annata di Tommaselli. Il simpatico campione italiano nel pieno possesso della sua forma, confermava colla vittoria del Grand Prix le sue precedenti vittorie e dava allo sport italiano il vanto di essere rappresentato tra i vincitori del premio classico del ciclismo europeo.

Lo seguivano al traguardo l'olandese Meyers e l'italiano Momo.

Finalmente venne l'anno di Jacquelin. Il forte corridore francese da cinque anni era in prima linea tra i più

forti pedali, vinceva corse importantissime, batteva formidabili avversari, ma non era ancora riuscito a conquistare il Grand Prix.

Forse neppure nel 1900 avrebbe avuto questa gloria, se una Giuria miope non gli avesse assegnato il primo posto invece di Momo, che era



Meyers vincente facilmente in batteria si annuncia un serio aspirante alla finale.

La schiera dei concorrenti era anche quest'anno numerosa, fra i partenti: Jacquelin, Ellegaard, Momo, Grogna, Broka, Arend, Bixio, Heller, Rutt, Eros, Meyers, Jenkins, Domain, Van den Born. Le prime batterie eliminano alcuni tra i più temibili, come: Jacquelin, Bixio, Van den Born e rimangono in gara per le semi-finali: Meyers, Rutt, Momo, Ellegaard, Grogna, Meyers, Domain e Arend, e col *répêchage*: Didier Nauts.

Nelle semifinali Meyers ha ragione di Arend e Didier Nauts, mentre Ellegaard si sbarazzava di Momo e di Meyers, e Grogna di Rutt e Domain.



Una coppia imbattibile: Ellegaard-Arend.



Arend prima di partire esamina l'istantanea.

Erano allora i primi passi del ciclismo e i competitori vinti da Banker si chiamavano Delahorne, Barras e Louvet. Il secondo Grand Prix rimase a un corridore francese, Morin, che all'inizio della sua fortunata carriera ciclistica acquistava l'ambito titolo di vincitore del Grand Prix, titolo che sapeva brillantemente confermare nei due anni successivi. I suoi avversari erano Ban-

giunto *deat heat* al traguardo con lui. Ma non solleviamo funesti ricordi. La storia del Gran Premio di Parigi porta scritto sotto la data 1900: Jacquelin, quindi registriamo e passiamo oltre.

L'anno scorso la vittoria fu del danese Ellegaard che proclamato campione del mondo, dava a questo titolo la migliore delle conferme.

A poca distanza da lui erano Rutt (il nuovo astro che nel Grand Prix dell'anno scorso si è rivelato) e Arend, il forte campione tedesco.

Quest'anno il Grand Prix doveva essere una rivendicazione ed una riparazione d'uno dei pretendenti che più accanitamente lavorarono per conquistarlo.

Là nella sua Olanda viveva ritirato da circa un anno il buon Meyers, il compagno di trionfi e di gloria del nostro Tommaselli, che di poco lo aveva preceduto nel ritorno a vita privata.

Più d'una volta appelli d'amici e di antichi compagni di lotta, inviti lusinghieri di giornali, offerte cospicue di impresari erano venuti a cercarlo nel suo ritiro e lo avevano invano chiamato alla pista.

Pago del suo passato, desideroso di pace, aveva sempre resistito alle voci maliarde ed allettatrici, che svegliavano in lui l'assopita, ma non spenta passione per la bicicletta. E la lotta tra il desiderio e la volontà si era prolungata in lui, fino al giorno in cui si è cominciato a parlare del Grand Prix.

Il magico nome ha solo potuto vincere ogni riluttanza in lui ed il ricordo dei suoi secondi arrivi in questa gara lo fecero noncurante del lungo riposo, delle fatte promesse, e un bel giorno Meyers capita a Parigi, inforca la macchina e con un entusiasmo rabbioso si mette all'allenamento. Dapprima sente l'inferiorità sua sui compagni rimasti in lizza, se ne accora e ne riceve nuovo sprone al lavoro. Intanto il Grand Prix si avvicina e allorchè la data è giunta, Meyers è in piena forma e fiducioso si prepara a giocare la sua suprema posta.

Così la finale metteva di fronte a Meyers, Ellegaard campione del mondo ed il piccolo Grogna dimostratosi in uno dei suoi momenti migliori. La lotta fu dura, la vittoria contrastata, ma Meyers dopo aver condotto quasi un giro di volata, è riuscito a battere splendidamente i suoi avversari e finalmente a vincere il tanto agognato Grand Prix. Onore a lui!

N. C.



La nuova coppia: Jue e il russo Bgo.



Ellegaard si presenta a disputare il Grand Prix.



MILANO

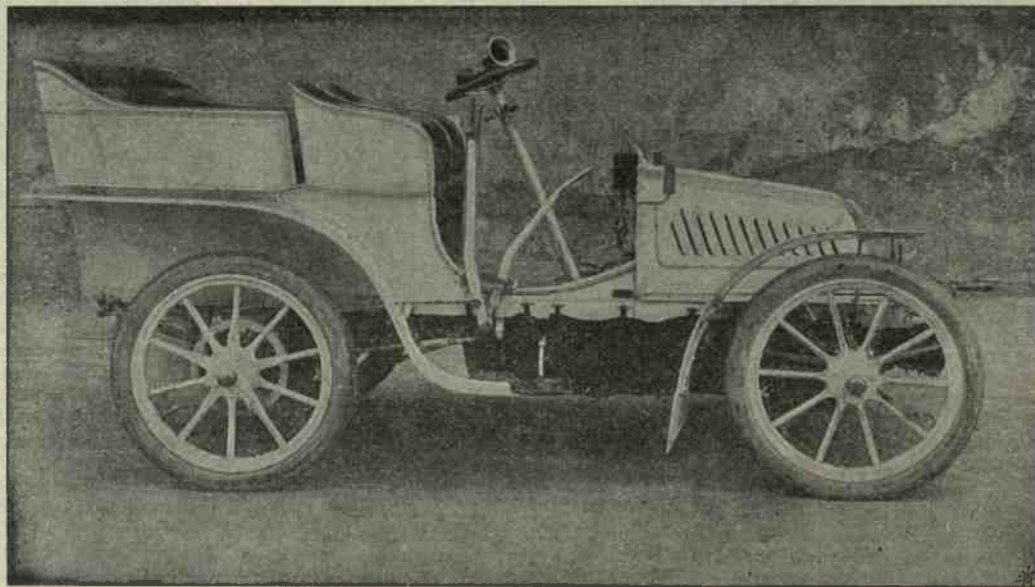
Via Francesco Melzi, 3

**Isotta Fraschini e C.**

MILANO

Via Francesco Melzi, 3

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



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

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

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

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

Oesterreichisch - Amerikanische  
**Gummifabrik = Actiengesellschaft**  
Vienna .XIII. Brestensee.

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

**PEUGEOT****ING. A. TACCONIS**

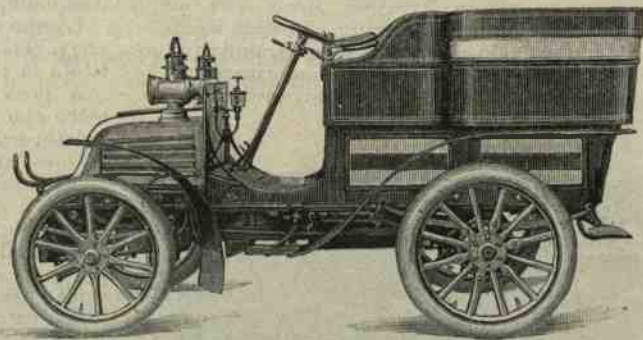
Rappresentante Generale per l'Italia

**Vetture 10 e 20 cavalli**Motore verticale avanti 4 cilindri  
Velocità media 60 e 80 chilometri ora.**Vetturette 5 e 6 1/2 cav. a 2 e 4 posti**Motore verticale avanti monocilindrico  
Velocità media 40 chilometri ora  
FR. 3500 E 4800**Vetture leggere 8 cavalli**Motore verticale avanti 2 cilindri  
Velocità media 50 chilometri ora.

La bontà delle vetture non si conosce dalla velocità su di un miglio o di un chilometro, ma dalla regolarità e sicurezza su lungo percorso.

Una vettura **PEUGEOT** ha compiuto l'intero percorso di 540 chilom. nella Corsa Nazionale Ciclistica in servizio di rifornimento con un forte sopraccarico di 500 chilogr. - senza il minimo incidente.

Nella corsa Sassi-Superga la vettura **PEUGEOT** (3° arrivato) era l'unica che fosse completamente guernita e a carico completo.



Gran Garage per Automobili  
ROMA - Via Corsi, N. 18.

**DITTA CARLO FESTA E C.**  
ROMA - Via Due Macelli, 59 B - ROMA.

Officina per Riparazioni  
Via Corsi, N. 18 - ROMA.

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

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

Specialità in coperture  
e camere d'aria per Biciclette

**NUOVA COPERTURA BREVETTATA****Fascia di gomma indistaccabile dalla tela**

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

**SOLIDITA' E DURATA SENZA PARI**



## Alla Società Ginnastica "Velo Sport", di San Remo

e al suo Presidente signor Leonardi Fiorentino

Ve lo ricordate, o mio buon amico Leonardi, quella sera lontana in cui mi voleste vostro ospite nella ridente San Remo e faceste ad ogni costo di me un conferenziere, purchè vi spianassi la via alla fondazione di una Società ginnastica?

Erano i bei giorni in cui la via Andrea Doria

contando che l'esempio avrebbe giovato assai più d'ogni parola, venni costì e nel vostro bel teatro ardii presentarmi ad un pubblico affollato e parlargli di tutta la bellezza e di tutta la bontà che racchiudeva l'ideale ginnastico.

Bontà vostra e dei vostri concittadini non mi fischiate, ma mi faceste festosa accoglienza all'augurio con cui mi accomiatavo da voi, e cioè di poter presto salutare una squadra di ginnasti Saurennesi, che venisse a prendere un posto di onore nella famiglia ginnastica italiana.

Passarono pochissimi mesi e una prima squadra di ginnasti portava la bella divisa del vostro « Velo Sport » alle gare di Nizza, poi a quelle di Bologna e infine sono ora trascorsi appena tre anni ed io ho il vero piacere di salutare voi o mio buon amico e i vostri bravi ginnasti reduci dal Concorso di Mans, cui andaste unica fra le società italiane e dove degnamente avete fatto corona a quella bandiera federale che rappresentava l'Italia e che a voi era stata affidata.

E tutto ciò come fu possibile? Per la tenacia, la buona volontà, e la forza di proposito d'un uomo come voi, che compreso della santità d'un ideale ha prima saputo fortemente volere e poi sapientemente ottenere la sua realizzazione.

E' vero trovaste aiuto prezioso nel valore del maestro Sbraccia, trovaste collaboratori valorosi come il prof. Luciano Mirra ed altri della Presidenza, trovaste ottimi ginnasti come quelli che veggio allineati sotto la vostra bandiera, cui permettetemi di proclamarlo a voce alta, a voi si deve se oggi San Remo ha una società ginnastica, palestra sicura e sana e buona educazione fisica e morale, e alla vostra società deve l'Italia oggi il vanto d'aver brillato nella prova internazionale di Mans, e aver dimostrato come anche fra le ginniche discipline hanno culto onorato e campioni valenti.

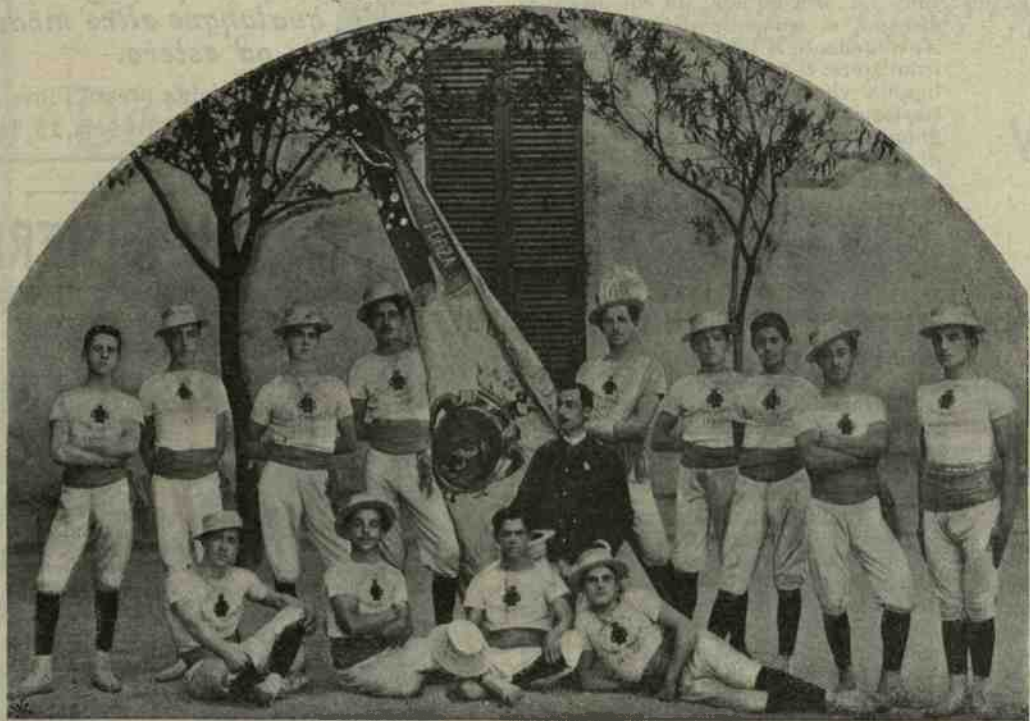
Che importa se altri ebbero onori e cioudoli pel vostro lavoro, a voi basti la soddisfazione del risultato glorioso ottenuto, a voi bastino i due diplomi d'onore che adornano la vostra bandiera, poichè insieme ad essi avete il plauso e il fraterno compiacimento di tutti coloro che lavorano pel trionfo finale del vero e sano ideale ginnastico.

NINO G. CAIMI.



Prof. Mirra Luciano.

Alfiere della Federazione Italiana al Concorso ginnastico di Le Mans.



La squadra del Velo Sport di San Remo che partecipò al concorso di Le Mans.

si affermava all'estero come ben degna rappresentante della rinata ginnastica italiana, e voi anima intraprendente, avete giustamente presagito come a quella stella che vedova brillava nel firmamento, occorreva dare non delle emule, ma delle sorelle e volevate che una di queste fosse nella vostra San Remo. Ed io fidando più in voi che in me,

Vi ricordate amico, di quell'augurio e della vostra promessa, che la Società si sarebbe fatta e fatta ad ogni costo?

Non erano passati pochi mesi da quella data che voi mi annoveraste esultante, che ai vostri sforzi aveva arriso il successo e le prime basi della Società erano gettate.

# Una nuova vittoria per le DUNLOP

Il match Brusoni-Muller-Carapezzi su pista, Km. 25 con allenatori, è stato vinto da Bruseni montando bicicletta Bianchi munita di Pneumatici

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd

Milano, Via Fatebenefratelli, 13.



# DUNLOP

## Société Anonyme des MOTEURS & AUTOMOBILES DÉCHAMPS BRUXELLES

Le 4 vetture Déchamps iscritte nella corsa Parigi-Vienna del tipo "Touriste leggere", compirono tutte brillantemente il percorso, vincendo la COPPA DELL'AUTO-VELO, detta della Regolarità e Resistenza.

Rivolgersi al nostro Rappresentante Generale:

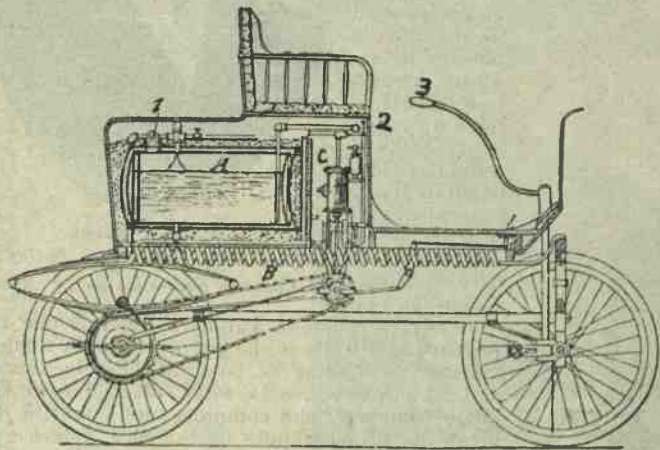
Ing. GIUSEPPE GHIRARDI, Via Passerella, n. 10 - MILANO.



## L'automobile ad aria liquida

Tra i profani di motorismo ed anche in parecchi non profani è radicata la convinzione, che l'aria liquida sia per portare vantaggi incalcolabili alla locomozione meccanica.

E' questa una delle tante rosee illusioni, che le mirabolanti invenzioni d'oltre oceano vengono periodicamente a creare nella fantasia degli abitanti della vecchia Europa. Chi non ricorda la fa-



mosa automobile-elettrica che due anni fa doveva annichilire tutte le macchine a scoppio? e la vettura a vapore di prezzo derisorio? ed il decantato accumulatore leggerissimo, robustissimo ed economicissimo di Edison?

Ora è la volta dell'automobile ad aria liquida — senza rumore, senza odore, senza calore, senza pericolo d'incendio, senza.... tutto — un vero mito.

Pero questo mito non può più dirsi tale, dacchè l'abbiamo potuto vedere alla recente Esposizione inglese dell'Agricultural Hall.

La macchina esposta era costruita ed esposta dalla *Liquid Air Power and Automobil Company*, la quale però dichiarava di non poter presentemente vendere alcune di tali vetture.

La macchina ad aria liquida, di cui diamo il disegno, si compone di un serbatoio *A*, contenente il liquido motore, di un irradiatore *B* nel quale passando l'aria liquida viene dal calore dell'ambiente trasformata allo stato gasciforme, raggiungendo in un minuto la pressione di 14 kg. per centimetro quadrato, pressione uguale a quella degli ordinari motori. Da questo irradiatore l'aria vaporizzata passa nel cilindro del motore *C*, nel quale funziona alla stessa guisa del vapore acqueo nei motori a vapore.

La carrozzeria di questa automobile ha la forma nota, più usitata in America, e la direzione si ottiene, a vece che col volante europeo, con una leva come già nelle prime vetture Panhard.

L'automobile ad aria liquida ora esposta non può superare la velocità di 32 km. all'ora e consuma un litro circa di aria liquida per ogni due chilometri di percorso alla velocità di 16 km. all'ora e su strada piana. Naturalmente su

strade cattive e difficili od in salita il consumo è molto maggiore.

Perchè i lettori possano avere un termine di confronto ricordiamo che nei motori a benzina il consumo è in media di un litro per ogni 10 km. con una velocità di 40 all'ora.

Come si vede, per ora la benzina è ancora il migliore e più maneggevole e leggero accumulatore di forza di cui possiamo disporre.

### BENZINA GERMANIA

*raffinata e rettificata*

per Automobili ed illuminazione.

**EDOARDO BIETTI**

MILANO - Via Broletto, 43 - MILANO.

Le TOSSI

I CATARRI

Le BRONCHITI

Le POLMONITI

La TUBERCOLOSI

sono curate e guarite con l'uso del **GUAJACOLTERPIN** e del **Guaiacolterpin-cloridrico**. - Dose L. 3, 6 e 9. *Farmacia e Laboratorio chimico dell'Ospedale Maggiore di San Giovanni Battista e Città di Torino, diretto dal cav. CARLO RÓGNONE.*

### I Fari brevettati ad Acetilite

di Alessandro Barelli di Alberto

Via San Quintino, 33, TORINO

*sostituiscono con vantaggio, nell'illuminazione degli automobili, qualunque altro modello nazionale od estero.*

Si trovano in vendita presso l'Inventore o presso G. Canavesio, Corso Brescia, 15, Torino.

### FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE  
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL

SANGUE



**NOCERA-UMBRA**  
(SORGENTE ANGELICA)

*Acqua Minerale  
da Tavola*

Album Automobili

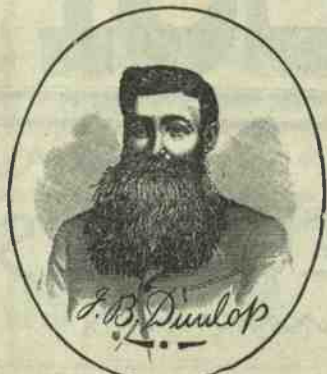
**DARRACQ**

in vendita L. 1. — Presso l'Agente generale per l'Italia **E. Wehrheim**, Torino, via Silvio Pellico, 24.

## La Gran Prova Internazionale di PARIGI-VIENNA

*La Coppa Gordon-Bennett è stata vinta da S. F. EDGE su vettura Napier, munita dei nuovi*

**GROSSI PNEUMATICI 120 M/M**



Marca di Fabbrica

# DUNLOP

per vetture pesanti.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd

MILANO - Via Fatebenefratelli, 13.



# Cor'sa PARIGI-VIENNA (velocità)

➔ *Brillanti risultati* ➔

Delle **4** prime grosse vetture arrivate



# 3



ERANO SU PNEUMATICI

# CONTINENTAL

a bande ristrette.

Ecco una nuova e convincente prova della grande regolarità di costruzione e del grande valore dei Pneumatici

***Continental*** a bande  
ristrette

RIGOLLY ha battuto a Vienna il

**RECORD DEL CHILOMETRO**

in 34" 4/10 con vettura Gobron-Brillié munita di Pneumatici

***Continental*** a bande  
ristrette

I Pneumatici a bande ristrette hanno dimostrato i loro vantaggi con due anni di pratica.

CONTINENTAL CAOUTCHOUC & GÜTTAPERCHA G. - HANNOVER

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

PARIGI - Rue Brunel, 18.

LONDRA, 64/65, Holborn Viaduct.



# I RECENTI RECORDS DELLA F.I.A.T.

Una vettura F. I. A. T. - 12 HP - Mod. 1902

*guidata dal cav. G. Agnelli, copriwa*

## 2141 CHILOMETRI

### in 57 ore di marcia

sul percorso: Torino, Genova, Pisa, Roma, Napoli,  
Sorrento, Napoli, Pescara, Forlì, Torino

**SENZA ALCUN INCIDENTE**

Una vettura F. I. A. T. - 12 HP. - Mod. 1902

*guidata dal sig. Vincenzo Marsaglia, andava*

da Torino a Roma (per Bologna) 831 Kilom.

*in un giorno di marcia consecutiva*

**SENZA ALCUN INCIDENTE**

*nonostante il tempo cattivo e la strada pessima*

**Chiedere il Catalogo illustrato alla**

**FABBRICA ITALIANA DI AUTOMOBILI - SOCIETÀ ANONIMA**

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