

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
 Ginnastica - Cassia - Tiri - Podismo
 Giuochi Sportivi - Varietà



Automobilismo - Ciclismo
 Hipismo - Escatismo
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Ponta corrente nella Posta).

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

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Esterio L. 10
 Un Numero Separato Cent. 10

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO
 → TELEFONO 11-36 ←

INSEGNAZIONI

Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale



GLI ESTREMI SI TOCCANO

I vincitori di due corse originali disputatesi a Parigi in questi giorni, l'una dei ragazzi sotto 12 anni, l'altra dei campioni oltre 100 chili.

Ing. EMANUEL DI A. ROSELLI

FABBRICA
AUTOMOBILI E MOTORI

Via Nizza, 29 - TORINO - Via Baretti, 2

*Il touriste signor Oreste Simonotti ha compiuto, senza alcun incidente, su***Motocicletta Rosselli 2 HP***con trasmissione a cinghia, senza tenditori, il***GIRO D'ITALIA**

Torino-Genova-Pisa-Firenze-Siena-Roma
-Napoli-Isernia-Sulmona-Pescara-Ancona
-Rimini-Bologna-Venezia-Verona-Milano
-Torino, **Km. 2600**, superando, senza
pedalare, tutte le salite del percorso.

**STAGIONE 1903**

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 Marca STELLA

di nostra produzione, a differenza di quelle messe in commercio sotto il nome di
"Coperture Vulcanizzate ...", hanno solanto la fascia di caoutchouc vulcanizzata su
d'un primo strato di tela speciale; ma poichè l'operazione de la vulcanizzazione fa
perdere alle fibre tessili parte della loro resistenza, a tale operazione non viene
sottoposta la tela Flexor di sottostrato, la quale pertanto conserva integra tutta l'alta
sua resistenza ed elasticità.

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 acqui-
state, per quanto potesse loro occorrere.

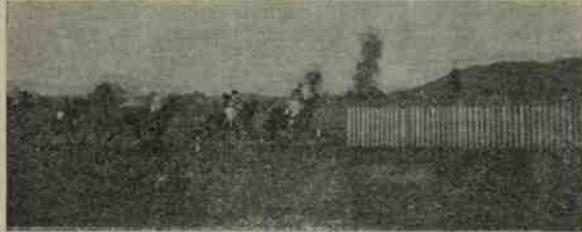
*Completo assortimento di tutti i Modelli 1902**e di tutti i pezzi di ricambio.**Cataloghi, attestati, istruzioni, ecc. gratis a richiesta.*

Corse al galoppo in Italia ed all'Estero

Le due ultime giornate a Varese - Il Gran Premio Municipale di 100.000 franchi a Parigi

Dal lato sportivo la seconda giornata di Varese non fu punto superiore alla prima: si ebbero tre match: *Beaujolaise* per una corta incollatura batté *Arietta* nel « Premio della Pista » (m. 2000); *Olimpia* vinse facilmente il « Premio Bimmo » (a vendere L. 1000, m. 1000) contro *Aurelio* a 12 Kg. dalla puledra; infine *Auretta* passeggiò nel « Premio Gavirate » (L. 1000, m. 2200) davanti a *Madrigal* che pare abbia peggiorato.

Cinque due anni si presentarono nel « Premio Masnago » (L. 1500, m. 1000); la corsa fu falsata da un brutto incidente verificatosi alla alzata dei nastri delle *starting machine*: incidente che, se



A 100 m. dal traguardo.

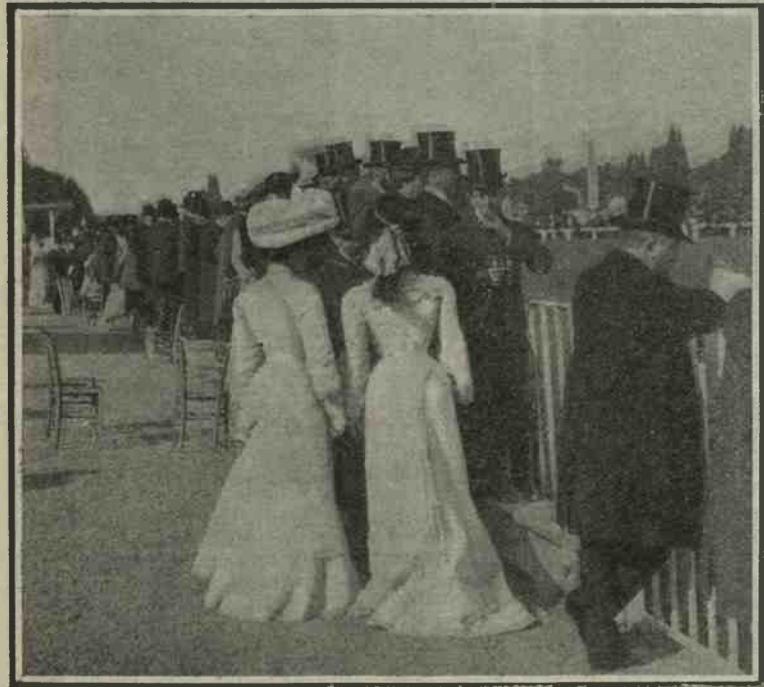
Criterium: Rododendron, Nerobi, Gracie e Persifal (Varese).

non indusse i Commissari a cambiare l'esito della corsa, li portò però a mettere a piedi il fantino Manchester, che, montando *Reno*, aveva urtato *Ortruda* e *Botticelli*: all'arrivo si trovarono *Reno*, *Ortruda* e *Latium*, un debuttante del lotto della scuderia sir Rholand; completavano il campo *Botticelli* e *Flavia*.

Messo a piedi Manchester, la razza Volta si trovò senza fantino per montare la vecchia cavalla *Tarantella* nel « Premio d'autunno » (L. 4000, m. 1700); l'americano fu sostituito da Matcalfe: la cavalla che aveva un compito difficilissimo, fu però battuta: essa, col dolce peso di Kg. 68, sulla pista pesante non poté battere *Sirdar* di sir Rholand che si trovava a 25 1/2 dalla cavalla e su una distanza a lui favorevole; terza *Sericana* (Kg. 42), poi *Gina* (Kg. 50).

La terza ed ultima giornata ebbe la fortuna di radunare più cavalli nelle singole corse: il tempo però non le fu punto favorevole e le diverse gare si disputarono sotto la pioggia.

I battuti della seconda giornata furono i vincitori nella terza.



Nel pesage.

Parlando in uno dei primi numeri della generazione del 1899, dicevo come essa fosse assai scadente, e che prima della fine della stagione, tutti avrebbero vinta la loro corsa. *Ahead* trovò la sua. *Aurelio*, non certo un gran puledro, ha riportato forse la prima ed ultima vittoria nel

« Premio Velate » (L. 1000, m. 1400); a 51 1/2 Kg. poté battere facilmente *Olimpia* che deve trovarsi male su distanze superiori ai 1000 metri.

Nel « Premio del Lago » (m. 1700), *Arietta* del tenente Papi vinse la sua prima corsa nella categoria Gentlemen precedendo *Clairreaux*, *Beaujolaise* e *Miss Violette*, che non può trovar posto neppure in questa classe.

Tarantella (Kg. 65) si presentava per la quarta volta nel « Premio Varese » (L. 3000, m. 3000) avendo essa vinto tal premio nel 1899, 1890 e 1901. Ed anche questa volta con la monta di Dewey riportò una bella vittoria: la corsa si presentava di qualche interesse, trovandosi in lotta un *crack* dell'annata, *October-Brown*, non più comparso in pubblico dopo la riunione di Torino: il puledro che portava 51 1/4 non poté far altro che *heat* con *Madrigal* (Kg. 41 1/2) per il secondo posto mentre *Tarantella* vinceva per quattro lunghezze: completava il campo *Auretta* (Kg. 51).

Nel « Premio Vellone » (L. 1500, m. 1000) si presentarono tre puledri: *Cambise*, della scuderia napoletana, passo primo il palo, davanti a *Lutin* e *Flavia*.

Come chiusura della riunione si ebbe il « Premio d'addio » (L. 1000, m. 1000): la razza Volta, che aveva già vinto questa corsa negli anni passati, con *Renata*, *Eil de Chat*, *George*, *Royalist*, la riportò pure quest'anno col due anni *Rododendron* (Kg. 51 - Dewey), che precedette di mezza lunghezza *Ortruda* (Kg. 46), mentre *Royalist* con 66 1/2 Kg. chiudeva il campo a tre quarti di lunghezza.

Il Gran Premio di 100.000 lire al quale il Municipio di Parigi ha dato il suo nome (è in sostanza tutto quanto gli ha dato) si corre dal 1893; il suo successo fu sempre grandissimo, poiché se il « Premio Jokey Club » e il « Gran Premio » devono rivelare il miglior soggetto dell'annata, il « Premio del Consiglio Municipale » deve confermare definitivamente il merito di questi grandi

vincitori, ed anche il valore relativo dei *eraks* di parecchie generazioni francesi ed estere.

Tutte le opinioni debbono cedere davanti alla superiorità del vincitore, specie quando questo porta dei grossi pesi, cioè 64 kg. a quattro anni, ed oltre, kg. 59 a tre anni, salvo ben inteso i due chili di discarico per le cavalle.

Il cavallo che compie questo *tour de force* meriterebbe un posto a parte sulla lista degli eroi del *turf*; è un gran cavallo, *Omnium II*, del signor de Saint Alary, è il solo che abbia finora vinto due volte la corsa (1895-1896).

Gardefeu, del sig. Bremond, portava 59 kg. nella sua vittoria del 1898; *Callistrate*, che lo vinse nell'anno della fondazione, aveva 56 kg. I tre rappresentanti vincitori inglesi nel 1894-1897-1901, *Best Man* (3 anni) del sig. Johnstone, *Winkfield's Pride* (4 a.), *Kilmarnock* (4 a.) portavano il peso normale di 58 kg.

Cadoman, nel 1900, portava 53 chili; *Libaros* solo fa eccezione; la sua vittoria è meno gloriosa poiché beneficiava di un discarico di dieci libbre, e non lo vinceva che per una corta testa contro *Fourire*, che si trovava a diciotto libbre dal vincitore. Spetta dunque a *Fourire* l'onore, a *Libaros* la somma. Ed è bene notare che *Fourire* non era che il terzo cavallo d'la sua annata, dopo *Perth* ed *Holocauste*.

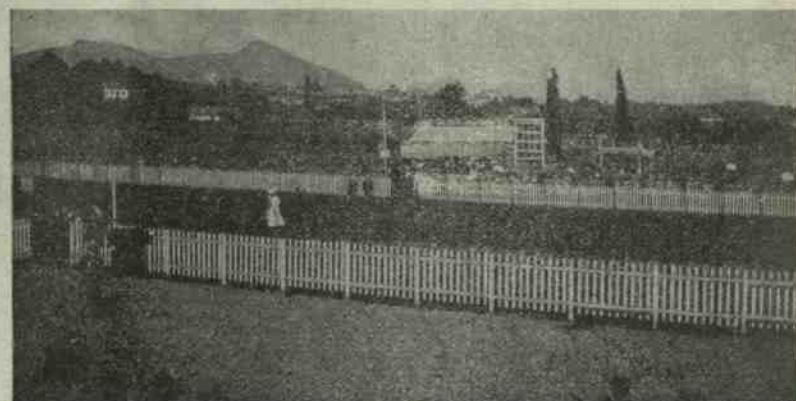
Senza quella corta testa rubata sul traguardo



Rientrata di *Auretta* (Goddard) dopo la vittoria nel « Premio Jokey Club » a Varese.

da quel celebre yokey che chiamavasi Tom Lane, ma, dalla sua fondazione, il « Premio del Consiglio Municipale » sarebbe stato vinto da un cavallo beneficiante di discarichi.

Questa corsa tanto impazientemente attesa dalle sarte per esibire le loro nuove mode, dalle monache per studiarle, da tutti in generale per riunirsi dopo tre mesi di assenza, si è corsa in condizioni veramente favorevoli; il parco di Longchamps si è trovato affollato come per le grandi occasioni; il terreno solo per la pioggia caduta il giorno prima era un po' pesante. Se si fosse potuto mettere a cemento i migliori campioni del-



L'ippodromo di Masnago (Varese).

l'annata la prova avrebbe preso delle proporzioni inusitate.

La Camargo del sig. Abeille, che l'anno scorso era giunta terza in questa corsa, ha vinto per una lunghezza e mezza contro l'inglese *First Principal* del sig. Stedall; terzo a tre quarti di lunghezza *Knienack* del sig. de Saint Alary; quarto *Arizona*, idem; quinto *Maximum*, poi *Arkinglass*, *Limousin*, *Exema*, *Pistol*, ecc. 15 partenti.



Tod Sloan, il celebre jockey americano

Accumulatori DININ, BOBINE BASSÉE MICHEL preferiti da tutti gli intenditori, usati da tutte le primarie case costruttrici.

Depositario generale per l'Italia: M. TÜRKHEIMER - Milano

Il pellegrinaggio ciclistico ai luoghi sacri dell'Indipendenza Italiana

Svelaci, suol beato,
Del genio tuo gli arcani,
La gloria del passato,
La speme del domani,
Il fior di poesia
Avanti, avanti, via!

Così cantava nell'Inno del «Touring» Lorenzo Stecchetti, il bardo dal destriero d'acciaio, che tutta sentendo la poesia della ruota alata, prima si fece ciclista e poi ne divenne cantore.

Ed allorchè il Touring chiedeva alla Musa un inno, che fosse scudo e bandiera, canto di gioia o di vittoria, solo Lorenzo Stecchetti poteva dettarlo, poichè lui come pochi aveva sentito e compreso l'alta missione che il nostro Touring, avendo la bicicletta come mezzo, si proponeva di compiere.

Dare forza alla decadente gioventù d'Italia, accendere di sani e virili entusiasmi il sangue della nuova generazione, snidarla dai pigri sollazzi, spingerla fuori all'aperto, all'aria, alla luce, gudarla attraverso le strade della nostra bella patria, farne conoscere le bellezze, amare le glorie e colorirne di lieti presagi l'avvenire.

E dopo aver partecipato a convegni, la sezione di Bologna ne indisse di riuscitosi, e fra gli altri l'anno scorso, con geniale e coraggiosa iniziativa, bandiva un primo esperimento di applicazione pratica del ciclismo al servizio di informazione e di salvataggio.

Quest'anno dobbiamo all'opera indefessa e illuminata degli amici bolognesi una delle più belle affermazioni del nostro Touring.

Bandire un pellegrinaggio touristico ai luoghi celebri dell'indipendenza italiana, guidare in pellegrinaggio di riconoscenza e di ammirazione la gioventù italiana alle sacre stazioni del calvario della nostra indipendenza, e rievocando la memoria di quegli eroi, ritessendo la storia di quelle pagine di sublimi eroismi, soffiare sugli spenti ideali dei nostri giovani, ricordare a prezzo di quanti sacrifici e di quante preziose esistenze ci fu data una patria; e là, al cospetto di quelle are, sotto cui dormono tanti tesori di gioventù, far comprendere alla nuova generazione la somma dei doveri che l'attende, perchè questa patria a così caro prezzo conquistata, sia conservata grande

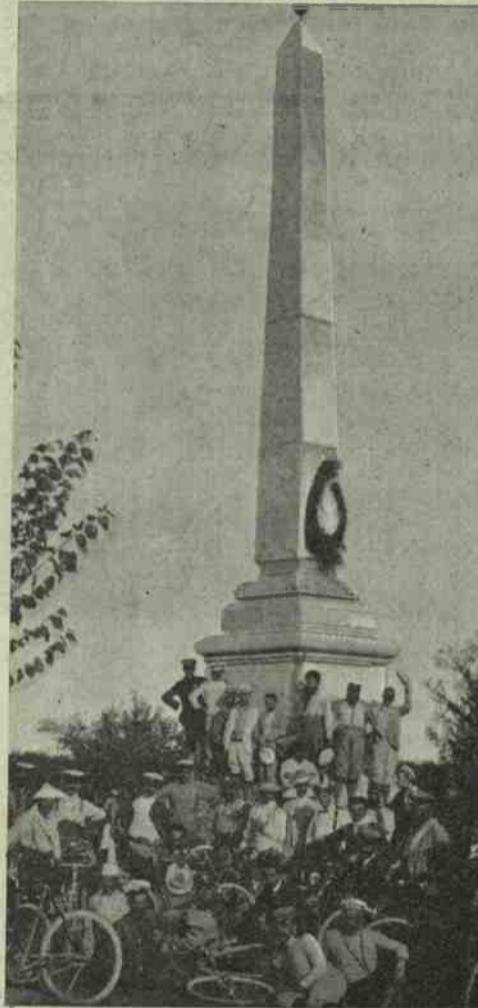
direttore del T. C. I., prof. Olindo Guerrini, capo consolle del T. C. I., Minarelli Oreste, capo-squadra ed alfiere, ten. Domenico Mogno, illustratore, Johnson fr.lli, Chiarelli conte ing. Ernesto, Giardini dott. Ulisse, Della Torre Francesco, Cappelletti Annibale, Rodolfi Pio.

Seconda squadra. — Serpieri Riccardo capo-squadra, Grassetti avv. Riccardo, Clerici Gian Battista, Fontana Carlo, Porciatti Catone, Penni Alfonso, Barbugli Antonio, Fratta Aldo, Castelli Giovanni, fotografo.

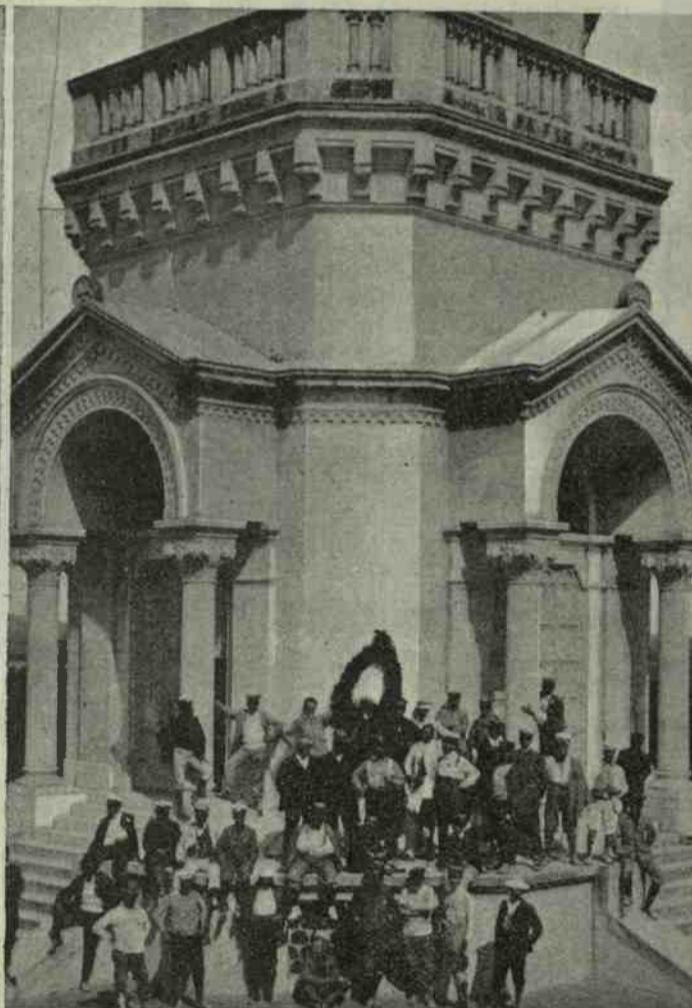
Terza squadra. — Frati Angelo capo-squadra, Marchesini Augusto, Martelli Ernesto, Luppi Vittorio, Vacchi Vincenzo, Stancari Ernesto, Testoni Mauro, Morini Filippo.

Quarta squadra. — Daddi avv. Enrico capo-squadra, Modena avv. Vittorio, Pasqualini dottor Carlo, Bianchi Mario, Vignoli Adolfo, Lanzarini Francesco, Berselli Antonio, Stancari Pio, Valentini Lorenzo, meccanico.

Marciano fuori squadra i consoli Sandoni, Pozzoli, Moreschi medico ed il segretario-cassiere della carovana sig. Giuseppe Rossetti.



A Villafranca.



L'Ossario di Custoza.



A Montanara. (Fot. Castelli).

A questa meta grandiosa e gloriosa per vie diverse si rivolge l'attività del nostro Touring, come per vie diverse guadagna il piano d'acqua che scende dall'alta vetta del monte.

Il programma è così vasto e complesso, sono tante le vie nuove inesplorate che conducono ad un unico fine, che con lena alacre noi vediamo giornalmente la grande schiera degli apostoli del turismo segnare nuove vittorie, aprire nuovi sentieri alla verità che cammina sicura e trionfante verso l'apoteosi finale.

**

In questa nobile gara di nobilissimi propositi, la sezione di Bologna del Touring è tra le più benemerite.

Chi scrive ricorda infatti la balda e numerosa schiera dei turisti bolognesi partecipi ai primi memorabili convegni, che segnarono la prima alba degli ideali turistici al sole della realtà. Ne era duce Lorenzo Stecchetti e luogotenenti Carlo Sandoni e Antonio Pozzoli, due tra i più valorosi campioni dell'apostolato turistico.

e prospera come la sognarono e la vollero le infinite schiere dei martiri della nostra redenzione.

Ma all'appello che il Consolato del Touring di Bologna ha lanciato per questo patriottico pellegrinaggio, compiutosi nei giorni 19, 20, 21 settembre scorso, risposero non troppo numerosi i ciclisti italiani, che non apprezzarono come meritava il bellissimo progetto.

Ad ogni modo erano 40 i partecipanti che il comm. Johnson (il pontefice massimo del turismo italiano) radunava a banchetto la sera del 18 settembre all'Hotel d'Italia a Bologna, per porgere loro il saluto del Touring e consegnare il distintivo-ricordo della gita, da lui offerto.

Fra i partenti erano il comm. Johnson e il sig. Gorla della direzione del Touring, Olindo Guerrini, Carlo Sandoni, Antonio Pozzoli del Consolato di Bologna, il tenente Domenico Mogno che si è assunto l'incarico di illustrare i luoghi visitati, il dottor Moreschi (pel servizio medico).

Le squadre vennero così formate:

Prima squadra. — Comm. Federico Johnson,

La partenza da Bologna ebbe luogo il 19 mattino alle 5,30 da Piazza Vittorio Emanuele e la carovana si portò il primo giorno a Mantova passando per Modena, Carpi, Moglia, e visitando la tomba di Virgilio a Protole e i campi di Curtatone e Montanara, dove con felice parola il tenente Mogno rievocò l'eroica resistenza che il 29 maggio 1848 il piccolo esercito toscano, di cui erano nucleo i gloriosi battaglioni degli studenti delle università, opponeva alle truppe austriache cinque volte superiori di numero e di armi.

E là, ai piedi di quelle due colonne, sormontate dalla croce, sarà balenata alla mente dei giganti la visione di quelle balde schiere di giovani esistenze, che il sacro fuoco dell'amor patrio trasse dai banchi della scuola al campo di battaglia, che sorridenti cambiarono una penna in un fucile e sotto la guida di professori, improvvisati capitani, passarono lieti e giocondi dalla scienza alla vita e della vita fecero generoso eroico olocausto sull'altare della patria redenzione.

BICICLETTI TÜRKHEIMER

Stella - Star Wheel - Ciclo Alpino i più perfetti
M. Turkheimer, Milano - Fornitore dei Reali Carabinieri - Pubblica Sicurezza - Regio Esercito

E come dissonante deve essere sembrato a quella rievocazione il confronto tra la gioventù studentesca d'allora e quella d'oggi, e come piccini, sbiaditi devono essere sembrati gli ideali che come pigri lucignoli illuminano le nostre aule universitarie (quando pure vi sono!), messi a confronto con quegli entusiasmi che ardevano come fiamme e irrompevano come torrenti!

Goito-Custoza-Villafranca.

Albeggia appena allorchè la carovana lasciava, il giorno 20 settembre, Mantova e si avviava alla volta di Goito, il famoso borgo sul Mincio, a 18 km. da Mantova, in cui si iniziava nell'aprile del 48 l'epopea dell'indipendenza italiana.

Strana ricorrenza di date; appunto il 20 settembre avveniva questa visita, ossia nello stesso



A Curtatone. (Fot. Castelli).

istante si rievocavano il primo scontro e il primo successo delle truppe piemontesi contro quelle austriache, che finalmente Carlo Alberto scendeva ad attaccare, appagando i voti dei patrioti italiani e iniziando quella storica lotta che attraverso vicende or liete or funeste doveva poi, per opera di Vittorio Emanuele, avere la sua suprema tappa nella breccia di Porta Pia, breccia gloriosa per cui l'Italia entrava nel consesso delle grandi nazioni europee.

E il Mincio, che i nostri pellegrini ciclisti sosteggiavano, sembrava rievocare gli eroismi di quei bersaglieri piemontesi e di quei volontari liguri e milanesi, che il mattino dell'8 aprile 1848 mettevano in rotta gli austriaci dopo altra lotta, malgrado questi avessero fatto saltare il ponte sul Mincio, riuscivano ad attraversare il fiume sui rottami del ponte e a penetrare in Goito rendendosi padroni e facendo largo bottino di armi e munizioni.

E dopo Goito procedendo verso Verona, ecco Valeggio, su cui si proietta la bieca ombra del castello Scaligero, che tutte ridice le crudeltà di Ezzelino e dove re Carlo Alberto poneva la sua sede in quella primavera italica del 1848.

E dopo Valeggio ecco Custoza, nome doppia-mente funesto alle armi italiane.

Là, nel grande Ossario, trovano riposo le ossa delle schiere di quei battaglioni volontari del 48 che ingrossando l'esercito di Carlo Alberto ten-

tavano per la prima volta la riscossa dal giogo straniero e a Custoza conoscevano per la prima volta il dolore della sconfitta, il 25 luglio del 1848. E insieme ad esse riposano i resti di quel l'esercito italiano che nel 1866 doveva lasciare su quel campo 700 morti e 3000 feriti dopo una giornata di cui rimasero indecise le sorti.

E la corona votiva che i nostri ciclisti deponevano in quel tempio sacro al culto della patria, abbracciava in un sentimento di riconoscenza e di ammirazione tutti questi eroi che a prezzo della loro esistenza, aprivano la via all'affermazione dell'Italia una e unita.

Poi presso l'ossario, che ricorda l'eroismo degli umili, ecco l'obelisco della *Cavalchina* che eterna l'eroismo d'un Principe, di Amedeo di Savoia, ferito nella battaglia del '66.

Ormai le rievocazioni sono grigie e tristi.

Raggiunta è in breve Villafranca dove i ciclisti visitano la sala in cui fu segnato il famoso trattato, che come nube che oscura il sole, è venuto a far notte innanzi sera sulla radiante giornata che Solferino e S. Martino avevano iniziato.

Ma Villafranca rievoca pure un ricordo che recenti vicende rendono ancora più amaro.

Là, presso la borgata, il 24 giugno 1866, Umberto di Savoia fattosi centro del famoso quadrato del 49° fanteria, resisteva all'urto di una intera brigata di cavalleria, legando il nome suo ad uno dei più gloriosi dell'epopea nazionale.

Ma che valgono l'eroismo, la bontà, la virtù e il sacrificio?

Il piombo omicida che a Villafranca rispettava il guerriero, doveva a Monza per mano d'un sciagurato e degenero figlio di questa terra, orbare l'Italia del più buono, del più amato dei suoi re.

A Verona, la gentile città dell'Adige, in cui tutto un passato lontano di poesia si sposa ad un glorioso ricordo di eroismi e di lotte, chiudeva questa seconda giornata di patrio pellegrinaggio.



Il ponte a Goito.

(Fot. Castelli).

Peschiera - Solferino - S. Martino.

Dopo 2 ore di ottima strada da Verona, si arriva a Peschiera, una delle piazze forti del famoso quadrilatero e famosa per la presa del '48.

Poco lontano da Peschiera è Solferino, il nome



Sotto le mura di Peschiera.

(Fot. Castelli).

epico che come squilla risuona nella storia del nostro riscatto, e che ridice per quali eroismi e per quali miracoli l'esercito franco-sardo riusciva il 24 giugno 1859 a mettere in rotta l'esercito austriaco, dopo una lunga ed intera giornata di combattimento.

E mentre qui specialmente gli alleati francesi operavano contro gli austriaci, a S. Martino i piemontesi si coprivano di gloria tenendo testa



Il gruppo dei giganti al Campo di San Martino.

(Fot. Castelli).

Serie: Stella - Lion - Vittoria - Dürkopp - Components
sono le migliori per costruire BICICLETTI PERFETTI

—→ M. TURKHEIMER - MILANO ← —

e respingendo un numero tre volte superiore di austriaci, e decidendo così in nostro favore la sorte della campagna del '59, che si chiudeva poco dopo a Villafranca, e che assicurava al Piemonte il dominio della Lombardia.

Fra la torre di Solferino e l'Ossario di S. Martino si stende un grande campo in cui disseminate dormono le ossa di oltre 50.000 soldati, che la morte rese fratelli, e che la pietà dei lontani nipoti accumuna in un unico rimpianto. Questo tributo pietoso, che abbraccia vinti e vincitori, vuole appunto significare la copona che i ciclisti italiani deponevano a queste due are, sacre alla pietà umana.

Il pellegrinaggio si chiudeva con una gita a Sirmione sul lago di Garda, e con infiniti applausi e ringraziamenti ai bravi organizzatori, nonché all'egregio tenente Mogno, che fu un felicissimo rievocatore delle glorie nazionali.

Bisognerebbe ora dire dei numerosi brindisi e delle cordiali accoglienze che i giganti incontrarono ovunque sul loro passaggio, a cominciare dalla prima tappa di Carpi fino all'ultima di Brescia.

Ma la cosa non è facile; riassumeremo dicendo che festeggiarono i giganti a Carpi il console Paltrinieri, a Moglia il console Dall'Oglio, a S. Benedetto Po il Municipio, a Mantova la Società « Forza e Costanza », il console Trentin e i soci locali, a Valeggio il console Manzoni, a Villafranca il console Palatini, a Solferino il sindaco Tonoli, a Castiglione delle Stiviere il Municipio, e il console prof. Battaglia.

Del resto nulla di nuovo in queste fraterne accoglienze.... Il Touring ormai ci ha abituati a queste vibrazioni di sentimenti fraterni, e ogni sua manifestazione è la prova più eloquente che esse sono uno dei migliori fattori di affratellamento fra gli italiani.

Evviva il Touring!



SPORT ITALIANO ALL'ESTERO

Le Gare al Veloce Club Italiano di Londra

Se nostro primo intento è quello di rendere la *Stampa Sportiva* lo specchio fedele in cui si profila tutto il movimento dello sport in Italia, e trovano eco i grandi avvenimenti dello sport all'estero, non meno gradito ci è il compito di segnalare le affermazioni che il nome italiano va compiendo nello sport internazionale.

E in questo nostro compito ci è di prezioso ausilio la crescente diffusione del nostro giornale, che ormai anche fuori dei confini patrii va incon-

Il club conta parecchie centinaia di soci, che con frequenti gite turistiche in campagna unisce nella buona stagione a geniali e fraterni convegni.

Non mancano però nel suo seno i buoni pedali, e nei campionati, e nelle gare che annualmente si svolgono in pista e su strada, i campioni del Veloce Club Italiano brillano spesso tra i migliori.

Tra i migliori di questi campioni sono Francesco Bizzoni, un forte *routier*, nativo di Lodi, che già fu campione sociale per parecchi anni,



Francesco Bizzoni

già campione del Veloce Club Italiano.

trando favore, e a cui si rivolgono spontaneamente le simpatie e le offerte di notizie anche degli italiani che risiedono all'estero, e che a mezzo nostro chiedono un po' di attenzione del nostro gran pubblico sportivo.

In un numero

passato abbiamo parlato di un campione italiano

no residente negli Stati Uniti, oggi facciamo posto ad alcune notizie sul Veloce Club Italiano di Londra e su alcune gare colà svoltesi recentemente, che gentilmente ci sono inviate dal signor Horace Toscano.

Nella grande metropoli inglese, la famosa culla del ciclismo, vive e prospera ormai da 6 anni un Veloce Club Italiano, di cui fanno parte i numerosi cultori del ciclismo che conta quella fiorente nostra colonia.



Il tandem Belfanti-Bizzoni.

E. Belfanti, uno dei migliori pedali che vinceva brillantemente il campionato di quest'anno e che insieme a Bizzoni compiva l'anno scorso il viaggio Milano-Londra in tandem, appropriandosi il record. Fu questo un avvenimento di cui si è occupata a suo tempo la stampa sportiva italiana.



Le Corse del Veloce Club Italiano a Londra.

Tra i migliori sono Broca, Lino, Bonetti, Perinelli, Scossa, ecc.

Nel settembre scorso il Veloce Club Italiano

disputò sulla pista di Putney un *match* colla *Jeunesse Cycliste Francaise* di Londra, che destò un grande interesse e in cui la vittoria rimase alla squadra italiana.

Le due squadre erano composte di quattro campioni ciascheduna, e vinceva il *match* quella che nelle quattro prove aveva il maggior numero di vincenti. La squadra italiana era formata dai signori: Bizzoni, Belfanti, Broca, Lino. Corridori di riserva: Bonetti e L'edrinelli.

La prova era su un miglio e la vittoria rimase agli italiani che vincevano brillantemente tre su quattro prove. Ecco il dettaglio.

1^a Batteria (m. 1.609): 1. Belfanti (italiano) per 2 macchine, in 2 m. 35"; 2. Curchod (francese); 3. Broca (italiano); 4. Orio (francese).

2^a Batteria (m. 1.609): 1. Bizzoni (italiano) per 2 macchine in 2 m. 39"; 2. Lino (italiano); 3. Payen (francese); 4. Berger (francese).

3^a Batteria (1.609 m.): 1. Broca (italiano), che tirato da Belfanti arriva primo per mezzo giro di pista; 2. Belfanti (italiano); 3. Payen (francese); 4. Berger (francese), che ha abbandonato.

4^a Batteria (1.609 m.): 1. Curchod (francese), per sorpresa fatta a Bizzoni che era scappato tre quarti di giro avanti e non credendosi inquietato ha rallentato negli ultimi 100 metri; 2. Bizzoni a una ruota; 3. Lino (italiano); 4. Orio (francese), che è caduto in piena volata senza farsi che qualche semplice contusione.

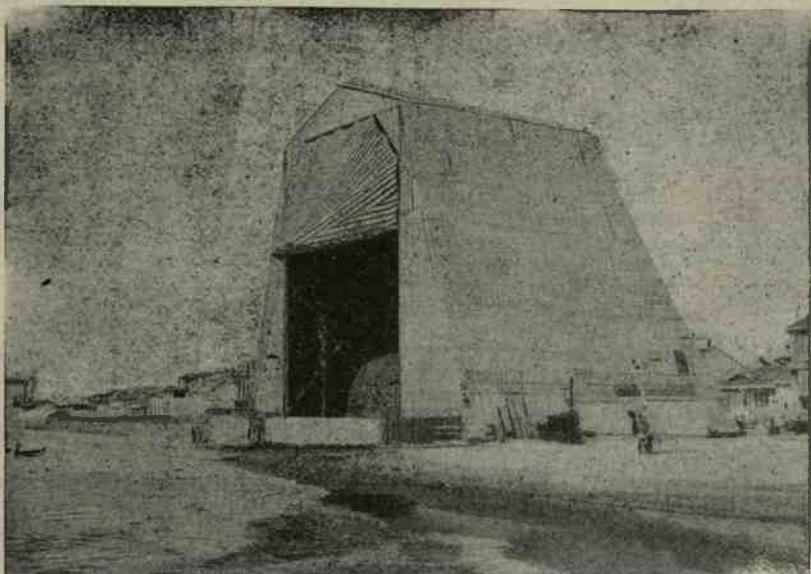


Il Presidente del Veloce Club di Londra.

La vittoria degli italiani è stata accolta da generali applausi, e ci auguriamo che anche nei due anni successivi in cui si correrà questo *match* la vittoria rimanga ai campioni italiani, e alla nuova bandiera che in questa occasione le signore della colonia italiana offrivano al Veloce Club, si aggiungano sempre nuovi e maggiori allori a lustro e decoro del buon nome dello sport italiano, che tutti vogliamo vittorioso in patria e all'estero.

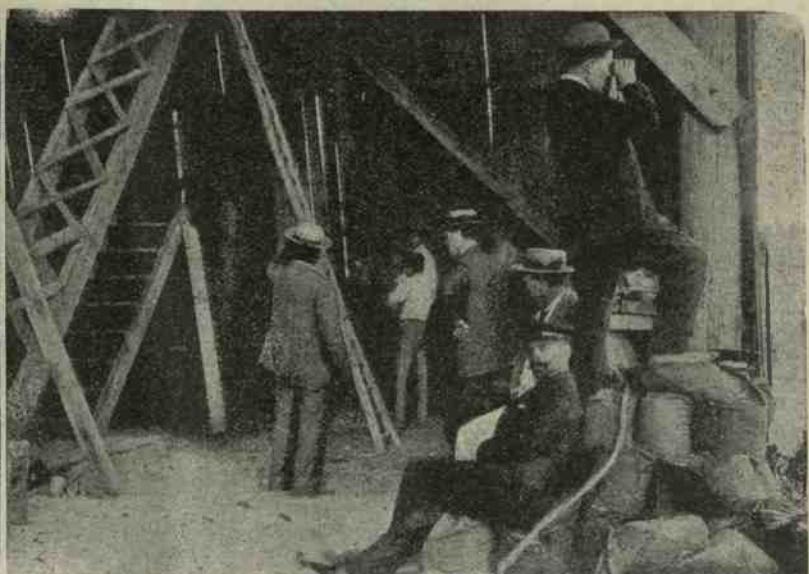
M. TÜRKHEIMER - *Fabbrica Radiatori - Pompe per acqua, mozzi, ed altri generi per automobili*
I. Bicicletti a motore Türkheimer sono i preferibili

I tentativi di navigazione aerea del conte de la Vaulx



L'hangar di Palavas in cui si vede il pallone a metà gonfiato.

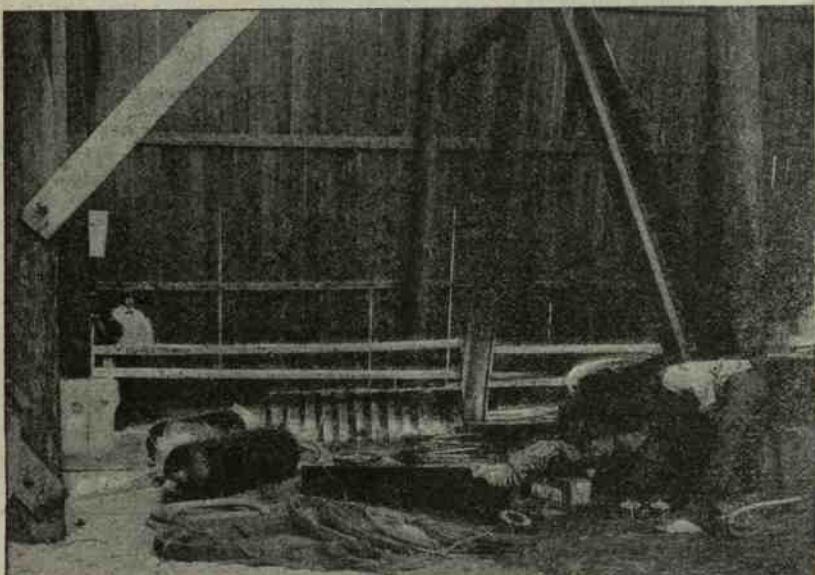
Il conte de la Vaulx appartiene a quella schiera di coraggiosi sportsmen che in Francia studiano con accanimento il problema della navigazione aerea, e insistentemente ne cercano la soluzione.



Nell'interno dell'hangar: la zavorra destinata al Méditerranée.

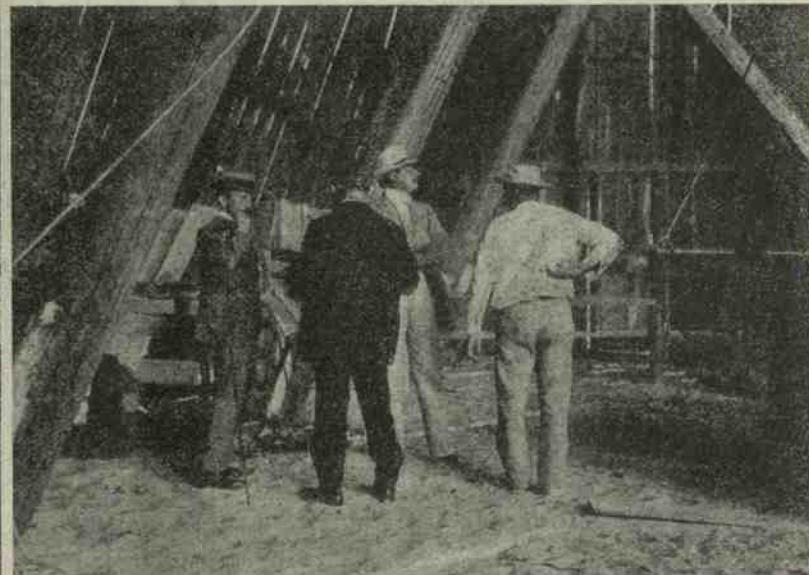
successo migliore. Il conte de la Vaulx sul suo *Méditerranée* partito da Palavas (presso Tolone), avendo a compagni il conte Castillon de Saint-Victor, Hervé e il meccanico Duhanot, prendeva

l'areonautica va adottando, e che faciliteranno la soluzione finale del grande problema. Non potendo quindi applaudire al successo, ammiriamo nel conte de la Vaulx un ardito e tenace stu-



Il bagaglio scientifico della spedizione.

Ad un primo infruttuoso tentativo di attraversare il Mediterraneo in pallone fatto al principio d'anno, ne ha fatto seguire nel settembre scorso un secondo, a cui però non ha arriso un



Gli aeronauti — il conte Castillon de Saint-Victor, Hervé e de la Vaulx.

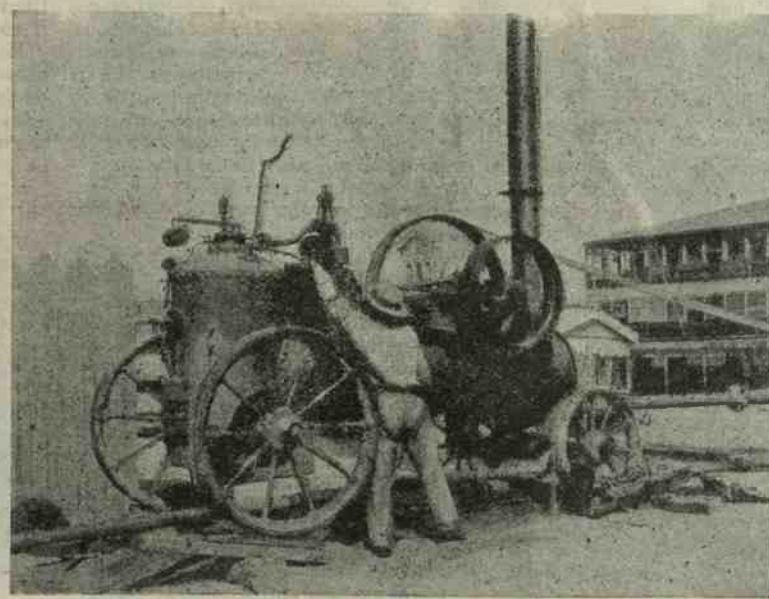
terra, causa i venti contrari, presso le bocche del Rodano dopo 10 ore di viaggio.

Il tentativo ha, ad ogni modo, servito ad esperimentare parecchi apparati scientifici che ormai

diosi e auguriamogli per lui, e per noi, che il sole della vittoria possa un giorno coronare i suoi sforzi.



Il conte de la Vaulx.



La locomobile che dà la forza motrice.



De la Vaulx pochi minuti prima della partenza.

Pneumatici "Marca LEONE",
sono sempre i migliori ed i più soddisfacenti

Salute e

Bellezza^(*)

Il dottor Teodoro Gatti — l'autore del libro *Salute e bellezza*, di cui intendiamo parlare — non è un carneade nel campo dei cultori delle ginniche discipline. Egli — uno dei più distinti ufficiali medici della Marina Italiana — ha al suo

attivo un passato di lunghi studi e minuziose ricerche, di cui fanno prova le sue precedenti pubblicazioni: *La ginnastica razionale senza attrezzi — Note sul massaggio — Che cosa è l'educazione fisica?*

Il suo nuovo libro, che il coraggioso editore Renzo Streglio presenta ora al pubblico, con quella eleganza che è propria di tutte le sue edizioni, ben si può dire la continuazione e il riepilogo dei precedenti, a cui frequentemente si riferisce.

Prima quindi di dire qualche cosa del nuovo libro del dottore

Teodoro Gatti, salutiamo in lui l'apostolo fervente e costante di questo nuovo culto, che vuole l'educazione del corpo curata come quella dello spirito, e che addita nel perfetto equilibrio tra

facoltà intellettuali e facoltà fisiche uno dei maggiori fattori della felicità umana.

La grande e nobile causa della fisica educazione ha finora così penuria di veri e convinti propagandisti, sono così poco numerosi in Italia coloro che comprendono tutta l'importanza di essa e che si dedicano a convertire al nuovo verbo la gran massa di coloro che chiudono gli occhi per non vedere e si turano le orecchie per non sentire, che davvero meritano ammirazione e plauso quei pochi volonterosi che spendono fatiche e intelligenza per scuotere la supina indifferenza che ci circonda e iniziare al culto della fisica

educazione la immemore gioventù odierna.

(1) *Manuale di Ginnastica estetico-igienica* del dottor Teodoro Gatti - Editore Renzo Streglio. Prezzo L. 2.

L'ideale a cui si è inspirato il dott. Teodoro Gatti nel dettare questo suo nuovo libro è riassunto nella massima che

*La salute è bellezza e armonia.
La malattia è deformità e disaccordo.*

E siccome la salute è il fine ultimo a cui tende ogni sistema di educazione fisica, e la bellezza è un ideale che per sé stesso può essere scopo ad opere egregie, così l'unione di queste due mete dà una risultante che è stimolo e premio a questa scuola.

Che la salute sia un bene di inestimabile valore, niuno ne dubita e che di questo bene noi apprezziamo tutto il valore solo quando l'abbiamo perduto, è pur troppo altrettanto vero. E quanto sia preferibile costituirlo mediante

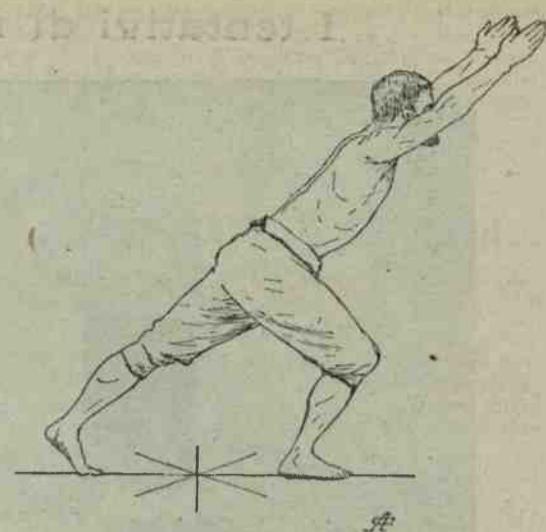
una buona educazione fisica, anziché rattopparlo con postume medicine, dimostra appunto il dottore Gatti nella breve dissertazione sull'estetica e l'educazione fisica, che fa seguire all'esposizione del suo sistema, e che è intesa a mettere in rilievo come sarebbe doveroso per sé e per gli altri, che ognuno apprestasse al proprio corpo il cibo sano e necessario della ginnastica, nello stesso modo che dà alla mente il cibo dello studio e allo stomaco quello degli alimenti.

Ma allo scopo positivo e reale della salute si innesta, anzi ne è una filiazione, quello ideale ed estetico della bellezza — che è a sua volta fattore e risultante di perfezionabilità. Si prenda il culto

della bellezza nel suo significato migliore e più alto, ossia la si intenda come amore di armonia ed equilibrio, come desiderio ed ammirazione di tutto ciò che è sano, completo, geniale, ed avremo in esso una guida al bene e al

buono, e uno strumento al miglioramento, poiché il mondo fisico così si connette e influisce sul mondo morale e intellettuale da contenere molte volte la ragione del loro pervertimento e del loro sviluppo.

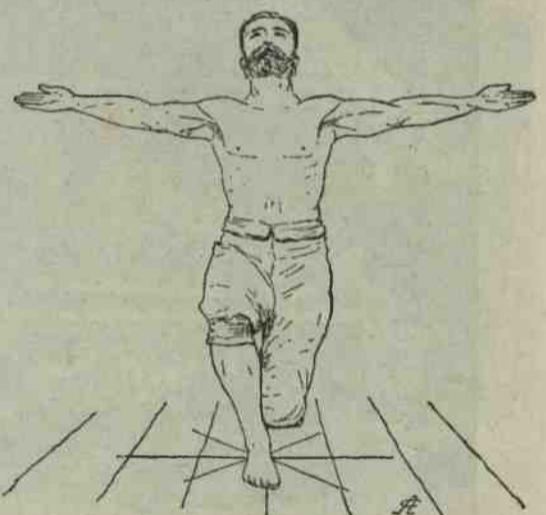
E infatti non è forse popolarmente noto, che i bambini, in cui le espressioni sono lo specchio dei sentimenti, sono buoni quando stanno bene e sono cattivi quando covano qualche malanno?



Tutte queste ed altre opportune considerazioni l'autore del libro *Salute e bellezza* fa seguire alla descrizione degli esercizi da lui consigliati, e noi invece abbiamo voluto parlarne dapprima, intendendo con ciò richiamare l'attenzione di chi ci legge sull'importanza dell'argomento che stiamo trattando.

Infatti, o gentili lettrici e cortesi lettori, quale argomento potrebbe avere maggiore interesse per voi di quello della vostra bellezza e della vostra salute?

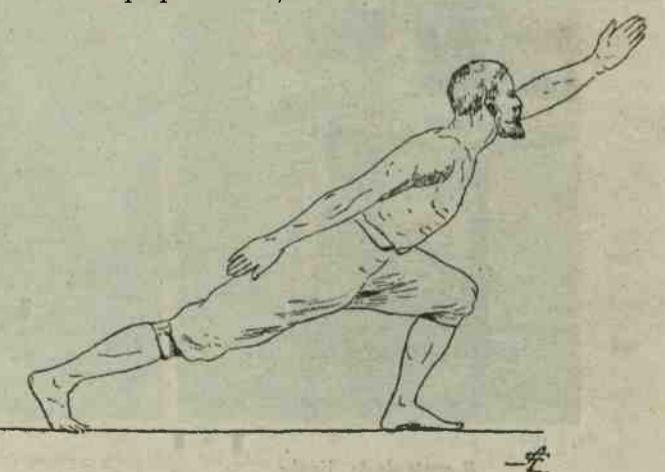
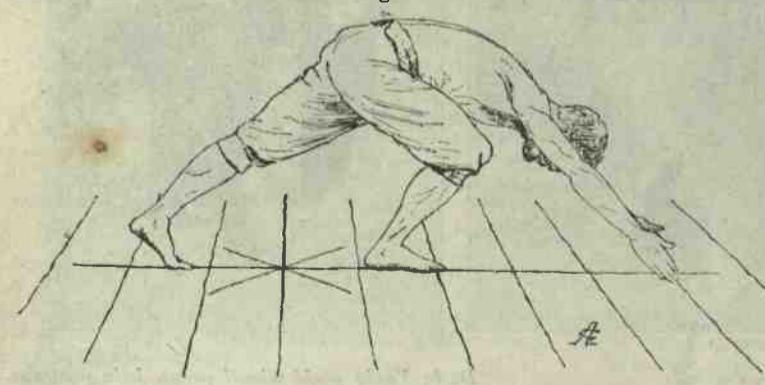
Dunque ascoltate che cosa consiglia di fare il dott. Gatti se volete essere belli e sani! Ginnastica e poi ginnastica. Ma non quella che si fa



in palestra cogli attrezzi, ma una ginnastica facile e comoda, che ognuno può fare in camera propria senza maestro, senza attrezzi, senza speciali sale, e che in ogni scuola si può fare eseguire a tutti gli alunni senza nessuna spesa e con poca fatica.

Egli infatti nel suo libricino *Salute e bellezza* espone ed illustra una serie di esercizi a corpo libero, destinati appunto a permettere e favorire il completo sviluppo al sistema muscolare.

E questi esercizi sono facili, primitivi, poiché come bene osserva l'autore, non vi sono esercizi da inventare, ma solamente esercizi da scegliere, e la scelta è fatta dal dott. Gatti con concetti scientifici e pratici, e con quel discernimento proprio di chi, come lui unisce alla scienza del



Candele d'accensione E. I. C. senza porcellana, senza guarnizioni, indistruttibili, le più economiche, durata massima

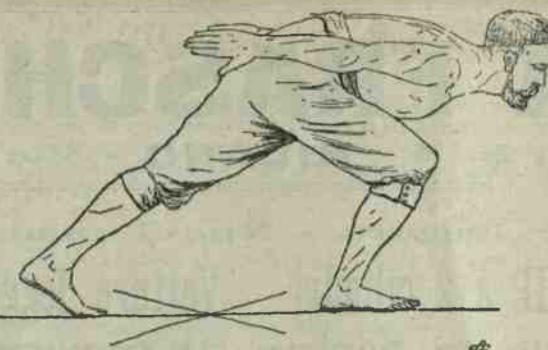
M. TURKHEIMER - Milano

medico l'esperienza del ginnasta, e il tutto ravviva col fuoco sacro dell'entusiasmo e dell'ideale.

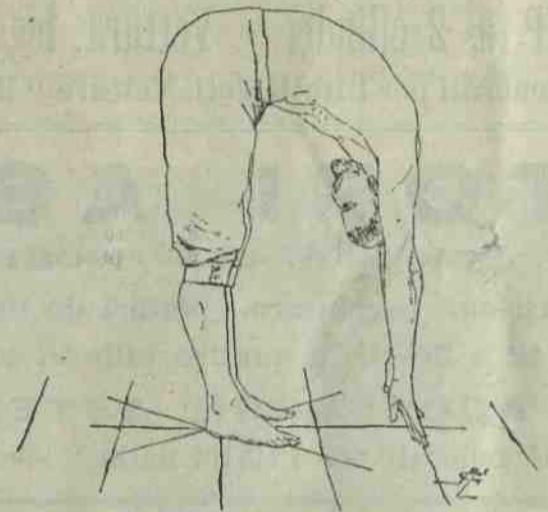
Una sola osservazione, e l'egregio dottore Gatti ci permetta, al suo sistema. Egli dice che gli esercizi suggeriti sono utili tanto per i fanciulli di cui aiutano lo sviluppo muscolare, quanto per gli adulti a cui lo conservano. E infatti accompagna le sue parole con delle istruzioni ai maestri per far eseguire gli esercizi in cadenza o a squadre.

Io invece mi permetto di ritenere che il sistema da lui suggerito, mentre è ottimo per la persona adulta, che non ha tempo, né mezzo, né volontà di esercitarsi altrimenti e che invece può con questo sistema includere nella toletta mattutina quella mezz'ora che è sufficiente a snotare i muscoli, e fare loro quel lavaggio che non neghiamo alla nostra faccia; forse non è altrettanto ottimo per i bambini, che hanno bisogno di trovare nell'esercizio il divertimento.

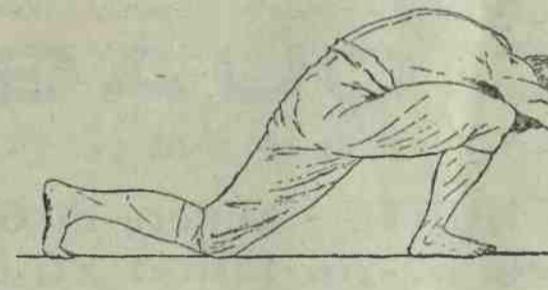
Nell'uomo il ragionamento e la convinzione può bastare a imporre un dovere anche quando sia ingrato, ma nel bambino non basterà né la volontà del maestro, né il rigore della disciplina a tener posto dell'attrattiva che deve avere l'esercizio.



Lasciamo quindi che i bambini corrano all'aperto, al sole, all'aria, e facciamo in modo che nelle gioie, nelle gare, nelle feste della palestra, trovino cibo sano e utile al loro corpo, e riserviamo questi esercizi da farsi nella nostra camera,



a noi povere vittime che la moderna vita civile inchioda a un tavolino dodici ore al giorno, e a cui la vita sedentaria e intellettuale fiaccia ed esaurisce in breve tempo ogni risorsa fisica e muscolare.



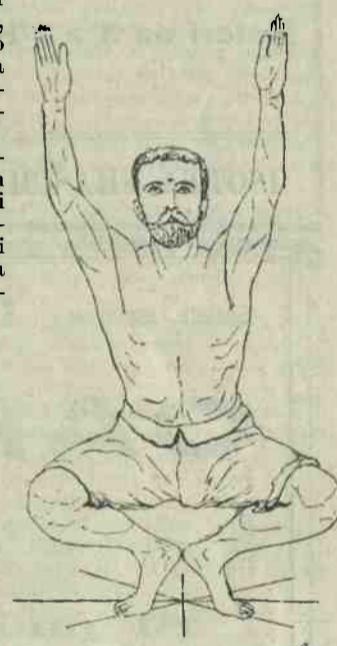
Per le giovanili esistenze è l'ossigeno dell'aria, è la carezza del sole, la sferza del vento che deve dare forza e vigore ai deboli muscoli.

Facciamo che questi muscoli si formino coltivando un qualunque degli infiniti rami di sport, solo più tardi quando la lotta per la vita avrà aggiogato queste giovanili esistenze, sarà utile e opportuno che chiedano a questi esercizi da camera aiuto, ristoro e alleanza.

Non basterà questo a riparare completamente i tesori di forza che da gran signori sciupiamo nella vita mentale intensiva, che è caratteristica dei nostri tempi, ma almeno ci permetterà di raggranellare quel modesto peculiare, a cui attingeremo salute e (chissà forse bellezza) negli anni della nostra vecchiaia.

Pensiamoci finché ne siamo in tempo, altrimenti arrivando all'inverno della vita ci troveremo come la cicala che ha cantato nell'estate.

NINO G. CAIMI.



sistema includere nella toletta mattutina quella mezz'ora che è sufficiente a snotare i muscoli, e fare loro quel lavaggio che non neghiamo alla nostra faccia; forse non è altrettanto ottimo per i bambini, che hanno bisogno di trovare nell'esercizio il divertimento.

Nell'uomo il ragionamento e la convinzione può bastare a imporre un dovere anche quando sia ingrato, ma nel bambino non basterà né la volontà del maestro, né il rigore della disciplina a tener posto dell'attrattiva che deve avere l'esercizio.

AUTOMOBILISMO IN MONTAGNA

Il signor Wehrheim (chi non lo conosce nel mondo automobilistico), ci dà quasi ogni giorno occasione di registrare qualche bella performance. Chauffeur abile, attento, prudente nello stesso tempo, ama viaggiare celermente.

Secondo lui nessun pericolo esiste; e con tale principio studia ogni giorno qualche nuovo itinerario, ed invita a compierlo i suoi amici più en-

tusiasti del nuovo mezzo di locomozione. Se si trova di fronte ad un personaggio retrogrado o titubante, riesce a convincerlo di provare l'emozione della velocità del motore da lui preferito. La gita è compiuta, le velocità sono state raggiunte, l'abilità del chauffeur ha privato il nuovo ospite della sua vettura dell'emozione di un incidente. Tutto è andato bene.

Il retrogrado va convertendosi.

Al più presto di quel che si possa credere lo si rivede in automobile di cui tiene la guida.

Un automobilista di più, un nuovo abile discepolo di Wehrheim possessori di una Darracq. Una gita sulla vettura di Wehrheim fa provare davvero delle emozioni.

Giorni or sono compagni di viaggio del noto chauffeur erano tre nostri colleghi in giornalismo.

Il programma della gita si riassumeva così: una visita alle valli di Viù e di Ceres.

Sulla nuova vettura Darracq di 12 HP partivano da Torino alle ore 6.50 i tre colleghi col Wehrheim ed il meccanico.

Dopo un'ora e venti minuti la comitiva scende a Viù. I 49 km. di strada bellissima in continua salita, da cui si gode un panorama incantevole, sono superati senza che il motore.... abbia a lamentarsi.

Dopo breve fermata i 5 viaggiatori tornano a Lanzo e di là proseguono per Ceres, dove so-

stano il tempo necessario per gustare un buon pranzetto.

Provata l'emozione della salita, Wehrheim pensa a far provare ai nuovi compagni di viaggio l'emozione della discesa.

In 35 minuti la Darracq da Lanzo è giunta al Martinetto. Nessun incidente. Tutti entusiasti.

Così intende usufruire dell'automobile il signor Wehrheim.

Bisogna però essere abili come lui! v. g.



Alle « Porte di Viù ». (Fot. Wehrheim).



Sulla strada di Ceres: sotto Sant' Ignazio.

(Fot. Wehrheim).

Ultima
Novità!!

ACCUMULATORE ELETTRICO speciali per l'accensione degli
AUTOMOBILI - MOTOCICLETTE - IMBARCAZIONI
in Celluloide, Ebanite, Piombo Per commissioni
rivolgersi alla Ditta HENSEMBERGER SORMANI Via Montebello 18
gratis MILANO

Cataloghi

ISOTTA FRASCHINI E C.

Via Francesco Melzi, N. 3 - MILANO - Via Francesco Melzi, N. 3

Vetture leggere - Nuovi modelli 1903:

Vetture leggere da 8 e 10 HP a 2 cilindri - Vetture leggere da 12 e 20 HP a 4 cilindri

(Tutte le forme di carrozzeria)

VETTURE RENAULT

Nuovi modelli 1903:

Vettura leggera da 10 HP a 2 cilindri - Vettura leggera da 12 HP a 4 cilindri

ISOTTA FRASCHINI e C., Agenti generali per l'Italia delle Vetture "Renault Frères", di Billaucourt (Seine)

MOTORI ASTER

Nuovi modelli 1903:

Motori da 3 a 9 HP a un cilindro con regolatore - Motori da 10 HP a due cilindri con regolatore

Motori da 12 a 24 HP a quattro cilindri con regolatore

O ACCESSORII ASTER O

ISOTTA FRASCHINI e C., Agenti generali per l'Italia della "Société Aster", di Saint-Denis (Seine).

Società Anonima

Cie DES AUTOMOBILES "HURTU",

Capitale fr. 1.700.000

Agente esclusivo per l'Italia:

CARLO QUAGLIOTTI

TORINO

CHASSY HURTU - Motore di 6, 8, 12 HP

Si può adattare a qualsiasi tipo di carrozzeria

→ CATALOGHI GRATIS A RICHIESTA ←

Chassy Originali DE-DION BOUTON - Ultimissimi modelli 6, 8 HP.

TUTTI I PEZZI SONO TIMBRATI

Pezzi di ricambio originali DE-DION sempre pronti.

Grandiosa officina per le riparazioni - Carica accumulatori.

VETTURETTE

5 Cavalli

Motore verticale avanti

Velocità fino a 45 km. all'ora.

Prezzo Franchi 3500.

VETTURE LEGGERE

Cavalli 6 1/2

Motore verticale avanti

Monocilindrico.

Prezzo Franchi 4800.

VETTURE

10 e 20 Cavalli

Motore verticale avanti

4 Cilindri

Velocità fino a 80 km. all'ora.

VETTURE LEGGERE

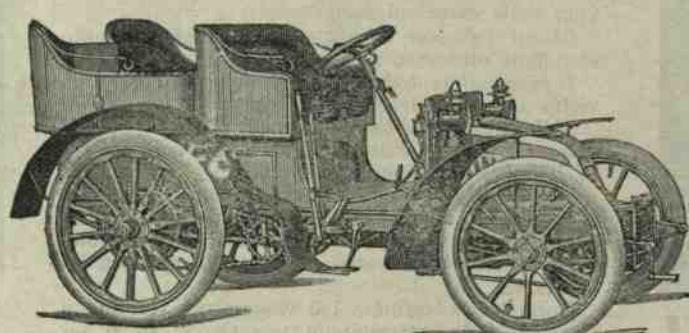
8 Cavalli

Motore verticale avanti

2 Cilindri.

PEUGEOT

Ing. A. Tacconis Rappresentante generale per l'Italia



DITTA CARLO FESTA E C°

ROMA - Via Due Macelli, 59 B - ROMA

Gran Garage con Officina per Riparazioni

ROMA - Via Corsi, 18 - ROMA.

Deposito Pneumatici Michelin di tutte le dimensioni a prezzi di tariffa

Le ultime vittorie

DELLE

PEUGEOT

Gran Diploma d'Onore
all'Esposizione Internazionale dell'Automobile e del Ciclo di Torino.

At Deauville ebbe il 1° premio nella categoria Vetture leggere a 4 posti occupati, coprendo il chilometro in 39" 1/5.

Il mio viaggio in motocicletta attraverso l'Italia

Vi siete mai trovati, egregi lettori, dopo una giornata intera passata in bicicletta, stanchi, impolverati, bagnati come tanti pulcini, incapaci di pedalare ad una velocità maggiore di 15 km. all'ora?

V'è mai capitato dopo cento o duecento chilometri di strada, di trovarvi in quello stato di semiesaurimento in cui, per quanto premiate sui pedali, la vostra macchina sembra legata e non vuol proseguire che lenta, lenta?

Ebbene, supponete che in uno di quei momenti vi passi vicina velocissima una motocicletta. Io vi assicuro che voi guardereste sparire in fondo alla strada il fortunato chauffeur con un senso d'invidia e di gelosia straordinari; e andreste pensando che, mentre voi state digerendo la polvere che il poco cortese motociclista ha sollevata, mentre voi ve ne state ancora per la strada annoiati, affaticati, con un appetito da suonatori, l'altro sarà già arrivato e, fresco, senza una goccia di sudore, starà già gustandosi un bel piatto di maccheroni al sugo...

E' capitato soventi volte a me che, prima di decidermi per il *teuff teuff*, ho fatto delle migliaia di chilometri in bicicletta sulle nostre strade.

A dire il vero però, m'era sovente accaduto di incontrarmi in motociclette in vicinanza dei grandi centri, mai e poi mai ne trovai in campagna, su strade di montagna, lontano dalle città.

Questo fatto mi fece pensare che queste macchine non fossero ancora abbastanza perfezionate per poter con esse intraprendere un lungo viaggio, e ancora non abbastanza potenti da superare forti salite.

Quando però lessi che una Rosseli di 2 IIP avea in 52 minuti superata la salita del Moncenisio, nella memorabile riunione indetta dalla *Stampa Sportiva*, rimasi molto sorpreso e compresi subito che la motocicletta stava per invadere il campo touristico.

E allora mi decisi a esperimentare personalmente e praticamente se la motocicletta era utile per un lungo viaggio touristico.

Scelsi come epoca di partenza il settembre, come itinerario il seguente percorso.

Torino-Genova-Pisa-Firenze-Siena-Roma-Napoli-Isernia-Sulmona-Pescara-Ancona-Rimini-Bologna-Venezia-Verona-Milano-Torino; km. 2600 circa.

L'ho dichiarato prima di partire che io non viaggiavo per tentare un record, ma per istruzione e per diletto, soffermandomi a visitare quei luoghi che, per ricordi storici, per monumenti, per bellezze naturali, li avessi creduti meritevoli di essere osservati.

**.

Con questi intendimenti, venerdì 5 settembre (se volete esser sicuri di fare un buon viaggio partite sempre di venerdì...) mi misi in viaggio ed il sole non era ancora spuntato che il *teuff teuff* della mia « Rosselli » salutava maestosamente Torino.

Voglio subito dichiarare che nel mio viaggio fui assai fortunato: tempo sempre splendido, strade generalmente buone (salvo molta polvere nell'Italia centrale). Su 2600 km. le mie Dunlop originali che, tra parentesi, si comportarono e conservarono in modo maraviglioso, ebbero due sole bucature; una volta vicino a Genova, l'altra presso Capua. Caddi anche due volte, la prima sul monte Bracco l'altra a Montelupo presso Firenze. Se aggiungete poi alcune *panne* dovute a piccoli inconvenienti al motore, riparabili in pochi minuti, avrete completo il mio stato di servizio.

Partito, come vi dicevo, venerdì per tempo, verso le 8 stavo già nel *garage* del sig. Mario Bruzzone ad Alessandria dove mi rifornii di benzina. Alle 9 1/2 salutavo a Novi Ligure il mio caro amico G. Pernigotti e, superati con estrema facilità i Giovi, non era ancora mezzogiorno, che mi apparve in tutta la sua maestà la bella Genova, da dove ripartii solo domenica mattina. Dopo pochi chilometri un antipaticissimo chiodo mi forò la gomma di dietro. Filosoficamente appoggiai la macchina ad un muricciolo in vicinanza del mare e, gentilmente aiutato da una guardia di finanza, cavo la ruota, cambio la camera d'aria e, dopo una buona oretta di fermata mi rimetto in marcia.

A Sestri mi rifornisco di benzina e d'olio e, dopo essere ben sicuro che tutto è a posto, mi decido ad affrontare la salita del Bracco (613 m.). La mia « Rosselli » filò a meraviglia. Superai la salita senza perdere un colpo destando la meraviglia di due automobilisti che viaggiavano verso Genova.

Fu appunto nella discesa del monte Bracco che in una svolta sterzai troppo forte e caddi senza farmi alcun male, cavandomela solo con qualche graffiatura. La macchina rimase fortunatamente illesa.

Rifocillatomi alla Spezia e fatta anche una nuotatina in mare, giunsi verso le 16 a Pisa dove decisi fermarmi per fare una visita all'artistica città.

La mattina per Pontedera, Empoli, presi la via di Firenze. A Montelupo però mi capitò un incidente abbastanza noioso. Filava a 40 all'ora quando un cane sbucò improvviso dalla siepe e, mal calcolando la velocità con la quale io avanzavo, rimase schiacciato dalla mia ruota davanti. La caduta fu inevitabile e feci una rispettabile capriola, rotolando insieme alla macchina due o tre volte per terra.

Credevo di essermi mezzo fracassato, invece « plus de peur que de mal » graffiature un po' dappertutto, ma nulla di grave. La motocicletta invece era abbastanza... ferita.

Pedali, pedivelle, catena, moltiplica, tutto fracassato. Il serbatoio della benzina da forma parallelepipedo aveva assunto quella di un poligono gobbo, il manubrio s'era rigirato spezzando i freni.

Rimesso a posto il manubrio osservai se il motore aveva sofferto. Era intatto. Essendo posto in basso, nella caduta era stato riparato dai pedali e dalle pedivelle. Anche le ruote e le gomme erano fortunatamente illesse.

Giunsi nella capitale verso le 22. A Roma avevo deciso di fermarmi tre giorni soli. Ma le attrattive e le bellezze della capitale sono tali e tante che non mi fu possibile abbandonarla... che martedì 16 settembre.

A Roma ebbi per amici carissimi e ciceroni instancabili il signor O. Paoletti, sig. Carlo Arioli, quest'ultimo anzi fu così gentile di accompagnarmi, lui pure in motocicletta, fino all'osteria Colonna (km. 22 da Roma). Colà ci salutammo; il sig. Arioli tornò a Roma, io proseguì per Frosinone. Per recarmi a Napoli, dietro consiglio del sig. Paoletti, scelsi la via di Frosinone-Cassino-Capua invece di quella Velletri-Terracina. Non ebbi infatti a pentirmene. La strada, per quanto un po' polverosa, era abbastanza buona, poche e insignificanti le salite. Nulla di notevole in questo tratto di strada. Giunsi a Napoli verso le 19. Credo inutile ch'io mi accinga a descrivere le bellezze di Napoli e gli incantevoli suoi dintorni. Consiglio solo quanti amano la natura ed il bello di recarsi a visitare quei luoghi. Invece di scegliere a metà dei loro viaggi touristici la Francia o la Svizzera o la Germania, si rechino laggiù, visitino Napoli, Pompei, Capri, si spingano, come ho fatto io fino a Salerno da una parte, fino a capo Miseno dall'altra, credo assolutamente impossibile possano esistere all'estero più meravigliosi panorami.

Dopo una fermata di 5 giorni lasciai a malincuore Napoli, lunedì 22 settembre.

Questa fu la giornata più disastrosa del mio viaggio. V'era mezzo metro di polvere nelle strade, un caldo tropicale, carrozze, carrozzelle, carri a centinaia. Aggiungete alcune « panne » al motore e una foratura di gomma presso Capua e comprenderete subito il perché in questa giornata non percorsi che i 106 chilometri che dividono Napoli da Isernia.

Il giorno dopo però presi la mia rivincita. Percorsi in una sola giornata il tratto Isernia-Ancona km. 350. La motocicletta fece un « tour de force » veramente meraviglioso.

Le strade però erano ottime, ma nel primo tratto Isernia-Sulmona (km. 100) incontrai le più lunghe e faticose salite di tutto il mio viaggio.

In questo tratto di strada m'imbattei in parecchi montanari a cavallo di... asini che, alla mia vista, fuggivano precipitosi, mentre i loro padroni mi mandavano a quel paese quante volte volevo.

A Roccaraso trovai una gentilissima persona nel signor De Governis, il quale mi diede le seguenti interessanti notizie di quei solitari luoghi.

La temperatura non supera mai i 10 o 15 gradi. Dal settembre al maggio c'è sempre la neve, la quale d'inverno raggiunge i due o tre metri d'altezza. All'intorno nessunissima vegetazione. Gli abitanti si cibano di castagne, latte e formaggio.

L'unica industria è la pastorizia. (E infatti io per la strada invece di orsi e lupi incontrai numerosissime pecore... che al mio apparire prendevano la volata tutte compatte).

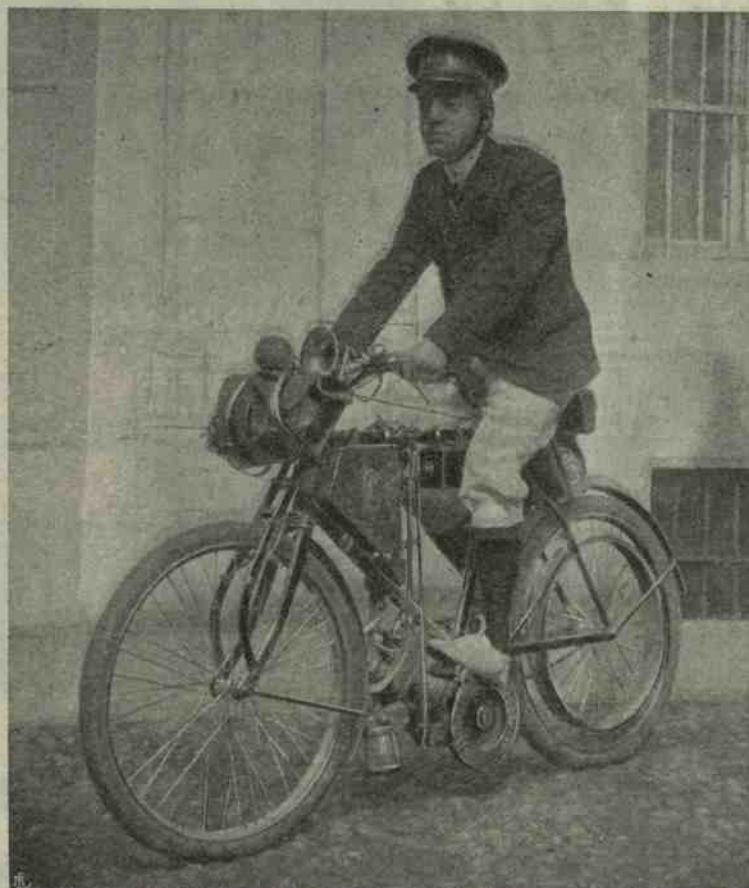
Dai 5 anni Roccaraso è stato congiunto dalla ferrovia con Isernia e Sulmona. La stazione di Roccaraso è la più alta d'Europa — 1240 metri. — Quel tronco ferroviario (km. 100) costò 176 milioni.

Ringraziato il sig. De Governis del suo gentile interessamento, mi accinsi a percorrere i 20 chilometri di altipiano... a 1200 metri. Vi assicuro che ho sofferto un freddo straordinario, la nebbia mi bagnò completamente, soprattutto le gambe, che erano addirittura intirizzite.

Subito dopo Rocca Pia cominciò la discesa. Respiravo!

Man mano che mi avvicinavo a Sulmona mi sembrava di ritornare alla vita. La vegetazione ricompariva, il caldo aumentava sempre, il sole m'era un'altra volta caro compagno. Attraversata Sulmona senza nemmeno fermarmi, proseguii per Pescara dove giunsi alle 15, due minuti dopo ero a Castellamare Adriatico. Le due città separate dal fiume Pescara distano tra loro di 1 chilometro solamente. Fatta colazione in fretta, alle 16 ero di nuovo in partenza per Ancona. Le strade liscie come bigliardi, non una salita, vento favorevole, il mare sempre a pochi metri, velocità media 40 all'ora, eccovi il diario del tratto Pescara-Ancona, 160 chilometri percorsi in poco più di 4 ore.

La mattina dopo per tempo presi la via di Bologna. Sempre filando a meraviglia su quelle splendide strade giunsi verso le 11 a Rimini, dove mi fermai per far colazione e per visitare la città.



Oreste Simonotti sulla sua Rosselli su cui ha compiuto il giro d'Italia.

Così fu che, nonostante tutte le rotture di cui vi ho accennato, ebbi la felice idea di rimettermi in viaggio. Avviato il motore facendo una piccola corsa e chiusa la compressione saltai in macchina. Il motore funzionava a meraviglia.

E così senza freni, con le gambe a penzoloni, con i pedali in... tasca raggiunsi Firenze e in questo stato mi recai nel *garage* Alberti, destando meraviglia e ilarità.

Rimasi tutto il martedì a Firenze. Mercoledì giornata campale. Avevo deciso di compiere in un sol giorno il tratto Firenze-Roma km. 300. Nonostante il caldo soffocante, le strade assai polverose e le numerose salite del percorso, riuscii completamente nel mio intento.

Partito verso le sei del mattino da Firenze giunsi a Siena alle 8,30, percorrendo così in ore 2,30 70 chilometri di strada tutta in salita e discesa. Alle 10 ripartivo: Senza mai fermarmi passai Buonconvento, superai la salita di San Quirico d'Acia e divorando con la velocità di 50 all'ora i 15 km. di piano che precedono la salita di Radicofani, giunsi in questo ameno paese (770 metri) verso mezzogiorno.

Alle 16 mi rimisi in marcia e in poco più di due ore giunsi a Viterbo (km. 70), dove mi rifornii di benzina e, nonostante che ancora 80 km. mi dividessero dalla capitale e che fossero quasi le 19, partii, perché ero assolutamente deciso di giungere la sera a Roma.

Lasciai pertanto Viterbo a tutta velocità. Dovetti però quasi subito rallentare perché incontrai la salita della « Cantoniera », lunga ben 12 km. (si sale fino a 865 metri). Superata la salita discesi in un momento a Civita Castellana, dopo di che fui costretto a procedere assai lentamente fino a Roma a causa del selciato orribile.



Verso sera, passando per Forlì-Faenza-Imola, iunsi a Bologna. In questo tratto di strada ebbi a registrare due o tre «panne» al motore, dovute all'olio cattivo che avevo acquistato a Rimini. a Da Bologna ripartii alle 4 del mattino. Ero impaziente di giungere a Verona, mia città natale e dove abita la mia famiglia.

A Verona, i soci dell'U. V. V. mi fecero accoglienze straordinarie. Volevo partire l'indomani ma, trattenuto dai parenti, non potei far vela... per Milano che domenica mattina. Giunsi domenica ancora presto a Milano. Nel pomeriggio mi recai al Trotter per assistere alle corse velocipedeistiche. Lunedì mattina alle 9 ero nella redazione della *Stampa Sportiva*.

* *

E così il mio viaggio touristico cominciato bene finì benissimo. Molti credono che in motocicletta ci si stanchi per le scosse che pare dia il motore e per la corrente d'aria che batte sul petto.

Idee, preconcetti. Provate e ve ne persuaderete. Non c'è modo migliore per convincersene.

Stanchezza poi non se ne sente davvero. Io, dopo due o trecento chilometri di motocicletta, scendeva e avevo un assoluto desiderio di camminare e fare del moto. Sfido io, ero rimasto fermo... per tante ore!

M'ero proposto, prima di partire, di provare se la motocicletta era pratica o no per un lungo viaggio touristico. La risposta è affermativa perché i fatti lo hanno dimostrato.

Sono rimasto poi tanto entusiasta del buon funzionamento della mia macchina, della sua facilità a superare qualsiasi salita e dell'economia nel consumo della benzina, che ho deciso, questa Pasqua, d'intraprendere un viaggio all'estero con il seguente itinerario.

Torino-Genova-Nizza-Montecarlo-Marsiglia-Lione-Parigi-Belfort-Zurigo-Lucerna-Berna-Friburgo-Losanna-Ginevra-Chambéry-Modane-Torino.

C'è nessuno tra i cortesi lettori che voglia tenermi compagnia?

Settembre, 1902.

Oreste Simonotti.

le TOSSI
I CATARRI
le BRONCHITI
le POLMONITI
la TUBERCOLOSI

sono curate e guarite con l'uso del GUAJACOLTERPIN e del Guajacolterpin-cloricitolico. - 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 RÖGNONE.

FERRO-CHINA-BISLERI

LIQUORE
TONICO

RICOSTITUENTE

DEL

SANGUE

NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

Acqua Minerale
da Tavola



ERNESTO REINACH - MILANO



L'Olio il più lubrificante ad alta temperatura per automobili. In latte piombrate da Kg. 1, 2 1/2, 5.

BENZINA GERMANIA

raffinata e rettificata
per Automobili ed illuminazione.

EDOARDO BIETTI
MILANO - Via Broletto, 43 - MILANO.

OMNIBUS AUTOMOBILI per Servizi Pubblici

(Brevetto Bonacini di Modena)

Rappresentante per la Lombardia:

EDOARDO BIETTI - Milano

Interessante per Ciclisti, Sportsmen!!

È noto ormai che coloro che fanno molto uso della bicicletta vanno soggetti alla *neuroastenia*, all'esaurimento cerebrale, e ad una degenerazione del sistema nervoso.

Celebrità mediche tedesche, inglesi ed americane hanno constatato che coi lavacri mattutini di **"PYLTHON"**, l'esaurimento si arresta come per incanto, ne riprende consistenza e nessun fenomeno nervoso si riproduce. — L'Opuscolo dell'illustre Prof. Auxilia, già medico onorario di S. M. Umberto I, si spedisce gratis a chi manda il proprio indirizzo all'**Anglo-American Stores, Milano**, Via Monte Napoleone, 23.



CICLISTI!

Se non volete rimanere appiedati, acquistate

LA VITTORIA

rivestimento atto ad impedire la sfuggita dell'aria dalle **gomme pneumatiche** perforate da chiodi, vetri, spine, ecc.

La VITTORIA essendo a base di glicerina, non è esiccante, anzi preserva la gomma rendendola morbida.

Premiata con Medaglia di bronzo all'Esposizione Internazionale dell'Automobile e del Ciclo - Torino, 1902.

ENRICO BALBI

TORINO - PIAZZA CASTELLO, 18 - TORINO

Société Anonyme des MOTEURS & AUTOMOBILES DÉCHAMPS BRUXELLES

Le 4 vetture Déchamps inscritte 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.**



Il piccolo Contenet, il corridore francese che abbiamo visto spesse volte misurarsi anche sulle piste italiane, è il nuovo astro del mezzo fondo sorgente all'orizzonte sportivo.

Il suo debutto contro Michael segnò il suo battesimo come *stayer* e nessun battesimo poteva essere più glorioso in quanto per oltre 10 Km. teneva testa al piccolo prodigo americano, battendo un passo che oscillava fra i 70 e gli 80 Km. all'ora.

Dopo questo primo successo Contenet si dedicò al mezzo fondo e figurò degnamente contro Robl e Dicketmann, e recentemente tentava battere il record dell'ora coprendo la meravigliosa distanza di 73 Km.

* *

Dopo la scomparsa di Huret, il tramonto di Jacquelin e l'assopimento di Bouhours, la Francia guarda altera e con orgoglio a questo piccolo corridore, in cui spera ritrovare il campione nazionale.

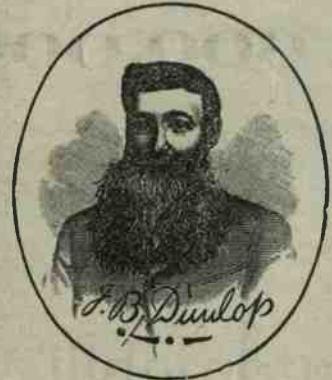
* *

RENDIAMO NOTO

che il R. Tribunale Civile e Penale di Torino, in data 21 dicembre 1899, ed in seguito la R. Corte d'Appello, pure di Torino, il 4 maggio 1901, condannando un imitatore confermava la validità dei nostri brevetti per l'Italia per i nostri pneumatici antisdruciolevoli presentanti alla superficie strisce ondulate e alternate.

Serva quanto sopra a far conoscere la validità dei nostri brevetti, intendendo procedere per le vie legali contro chi tentasse fabbricare o introdurre in Italia imitazioni illegali dei nostri tipi di pneumatici antisdruciolevoli.

The



DUNLOP

Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd

13, Via Fatebenefratelli - MILANO - Via Fatebenefratelli, 13

F.I.A.T.

Con convenzione passata colla
Daimler Motoren Gesellschaft di Cannstatt
stipulata addì 19 Agosto 1902, registrata a Torino, la
Fabbrica Italiana degli Automobili
si è resa definitivamente concessionaria esclusiva per
l'Italia della Costruzione e Applicazione dei
Raffreddatori Multitubolari
con Ventilatore per motori degli Automobili.

La Direzione
della Fabbrica Italiana di Automobili
SOCIETÀ ANONIMA
TORINO - Corso Dante, 35-37 - TORINO